



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 02 febbraio 2024**



Prime Pagine

02/02/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 02/02/2024	8
02/02/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 02/02/2024	9
02/02/2024	Il Foglio Prima pagina del 02/02/2024	10
02/02/2024	Il Giornale Prima pagina del 02/02/2024	11
02/02/2024	Il Giorno Prima pagina del 02/02/2024	12
02/02/2024	Il Manifesto Prima pagina del 02/02/2024	13
02/02/2024	Il Mattino Prima pagina del 02/02/2024	14
02/02/2024	Il Messaggero Prima pagina del 02/02/2024	15
02/02/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 02/02/2024	16
02/02/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 02/02/2024	17
02/02/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 02/02/2024	18
02/02/2024	Il Tempo Prima pagina del 02/02/2024	19
02/02/2024	Italia Oggi Prima pagina del 02/02/2024	20
02/02/2024	La Nazione Prima pagina del 02/02/2024	21
02/02/2024	La Repubblica Prima pagina del 02/02/2024	22
02/02/2024	La Stampa Prima pagina del 02/02/2024	23
02/02/2024	MF Prima pagina del 02/02/2024	24

Primo Piano

01/02/2024	corriereadriatico.it Suez, Panama, Rotta Artica: dalla siccità alle guerre, la logistica diretta sui treni	25
------------	--	----

01/02/2024	Gomarche	28
<hr/>		
01/02/2024	ilgazzettino.it	30
<hr/>		
01/02/2024	ilmattino.it	33
<hr/>		
01/02/2024	ilmessaggero.it	36
<hr/>		
01/02/2024	ilrestodelcarlino.it	39
<hr/>		
01/02/2024	Informatore Navale	40
<hr/>		
01/02/2024	quotidianodipuglia.it	42
<hr/>		

Trieste

01/02/2024	The Medi Telegraph	45
<hr/>		

Savona, Vado

01/02/2024	Savona News	46
<hr/>		
02/02/2024	Shipping Italy	47
<hr/>		

Genova, Voltri

01/02/2024	Ansa	48
<hr/>		
01/02/2024	BizJournal Liguria	49
<hr/>		
01/02/2024	BizJournal Liguria	50
<hr/>		
01/02/2024	Genova Today	52
<hr/>		
01/02/2024	Informare	53
<hr/>		
01/02/2024	PrimoCanale.it	54
<hr/>		

01/02/2024	PrimoCanale.it	Aeroporto, Piacenza: "Positivo l'interesse di cinque importanti realtà"	55
01/02/2024	PrimoCanale.it	Riqualificazione Valpolcevera, il percorso partecipato proseguirà in Sala Rossa	56
01/02/2024	Shipping Italy	Tornano a scendere i noli container: -8% per la tratta Shanghai - Genova	58
01/02/2024	Shipping Italy	Era diretta al porto di Genova la nave di Cma Cgm bombardata dagli Houthi	59

La Spezia

01/02/2024	Citta della Spezia	Laghezza: "Dietro le paure che soffiano dal Mar Rosso una grande opportunità per il porto della Spezia"	60
01/02/2024	Citta della Spezia	Nave Vulcano approderà lunedì alla Spezia con bambini feriti e accompagnatori provenienti da Gaza	62
01/02/2024	Informatore Navale	Laghezza: "Dietro le paure che soffiano dal Mar Rosso una grande opportunità per il porto della Spezia"	63
01/02/2024	Shipping Italy	Crisi in Mar Rosso: i transiti nel canale di Suez crollano ma c'è chi vede rosa	65

Livorno

01/02/2024	Il Nautilus	Livorno: al via la rimozione dei tubi dell'ENI	67
01/02/2024	Informare	Porto di Livorno, ad aprile via ai lavori di rimozione delle tubature propedeutici all'allargamento del canale di ingresso	68
01/02/2024	Informatore Navale	Infracapital e InfraVia completano la vendita del terminal container TDT di Livorno al Gruppo Grimaldi	69
01/02/2024	Informatore Navale	Livorno, al via la rimozione dei tubi dell'ENI	70
01/02/2024	Informazioni Marittime	Livorno, GIP cede il Terminal Darsena Toscana a Grimaldi	71
01/02/2024	Informazioni Marittime	Porto di Livorno, i tubi Enel all'imboccatura verranno rimossi	72
01/02/2024	Port News	Livorno, al via la rimozione dei tubi ENI	74
01/02/2024	Ship Mag	Porto di Livorno, al via la rimozione dei tubi dell'ENI	75
01/02/2024	Shipping Italy	Livorno fa un passo avanti verso l'allargamento del canale d'accesso	76

Piombino, Isola d' Elba

01/02/2024	Ansa	A fuoco 3 imbarcazioni nel porto di Piombino	78
------------	-------------	--	----

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

01/02/2024	Ancona Today	79
Ultimo Miglio e Lungomare Nord, tavolo tecnico in Regione: «Riallineare gli Enti coinvolti per sbloccare l'opera»		
02/02/2024	corriereadriatico.it	80
Ancona, i rincari della sosta?: «Basta che con i soldi, si realizzino altri park»		
02/02/2024	corriereadriatico.it	82
Lungomare Nord alla prova del nove: martedì sarà all'esame del Ministero ieri la riunione tecnica convocata dall'assessore Baldelli: «Enti uniti, rimodulato l'Accordo di programma»		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

01/02/2024	CivOnline	83
Migranti: in cinquanta sbarcheranno a Civitavecchia		
01/02/2024	CivOnline	84
Sea Watch: sbarcati i 50 migranti		
01/02/2024	CivOnline	85
Pennacchi fumanti per salutare il Ministro della Giustizia		
01/02/2024	La Provincia di Civitavecchia	87
Migranti: in cinquanta sbarcheranno a Civitavecchia		
01/02/2024	La Provincia di Civitavecchia	88
Sea Watch: sbarcati i 50 migranti		
01/02/2024	La Provincia di Civitavecchia	89
Pennacchi fumanti per salutare il Ministro della Giustizia		

Napoli

02/02/2024	Asso Napoli	91
Presentato il 50° Nauticsud in programma da sabato 10 a domenica 18 febbraio alla Mostra d'Oltremare		
01/02/2024	Gazzetta di Napoli	92
Presentato il 50° Nauticsud in programma da sabato 10 a domenica 18 alla Mostra d'Oltremare		
01/02/2024	Il Nautilus	94
Presentato il 50° Nauticsud in programma da sabato 10 a domenica 18 febbraio alla Mostra d'Oltremare		
01/02/2024	Ildenaro.it	96
Nauticsud al via sabato 10 febbraio alla Mostra d'Oltremare con i ministri Musumeci, Santanché e Urso		
01/02/2024	Informatore Navale	98
Presentato il 50° Nauticsud in programma da sabato 10 a domenica 18 febbraio alla Mostra d'Oltremare		
01/02/2024	Napoli Village	100
Nauticsud e Stati generali della Nautica a Napoli dal 10 al 18 febbraio		

Bari

01/02/2024	Agenparl	102
SAVE THE DATE Aeroporto di Brindisi 14 febbraio 2024 ore 10:45		

01/02/2024 **Italpress** 103
Sequestrate 5 tonnellate di tabacchi lavorati, 2 arresti al porto di Bari

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

01/02/2024 **Corriere Della Calabria** 104
I racconti del narcos pentito: «Porto di Gioia Tauro in mano a Bruzzaniti»

01/02/2024 **Shipping Italy** 105
Ets: si sgonfia l'allarme per Gioia Tauro dove i traffici a gennaio crescono

Olbia Golfo Aranci

01/02/2024 **FerPress** 106
Al porto di Olbia-Isola Bianca nuove aree verdi attrezzate per cittadini e turisti in imbarco

01/02/2024 **Informatore Navale** 107
Al porto di Olbia - Isola Bianca nuove aree verdi attrezzate per cittadini e turisti in imbarco

01/02/2024 **Olbia Notizie** 108
A Golfo Aranci sbarcherà la Moby per la rotta su Genova

Cagliari

01/02/2024 **Ansa** 109
Protesta trattori, seconda notte al porto di Cagliari

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

01/02/2024 **giornaledisicilia.it** 110
Vulcano, i danni causati dal forte vento rendono inagibile il porto di Ponente

Palermo, Termini Imerese

01/02/2024 **New Sicilia** 111
L'indagine di Unioncamere sulle infrastrutture: la Sicilia è al di sotto della media nazionale e del Sud

Focus

01/02/2024 **Agenparl** 113
Comunicato stampa: USB Mare e Porti a fianco dei lavoratori marittimi in lotta in tutta Italia

01/02/2024	Ansa	114
Alla Bit le nuove frontiere di viaggio, presenti 66 Paesi		
01/02/2024	Corriere Marittimo	115
Il gruppo Ligabue cresce nel settore delle crociere fluviali di lusso		
01/02/2024	Informare	116
ASSONAT, sbagliato assegnare ai porti turistici il codice ATECO delle attività ricreative e di divertimento		
01/02/2024	Informare	117
Nel quarto trimestre del 2023 Royal Caribbean ha registrato risultati finanziari e numero di passeggeri record per il periodo		
01/02/2024	Informatore Navale	118
ASSONAT chiede all'ISTAT una immediata revisione dei nuovi codici ATECO Serra: "I Porti turistici sono Servizi di supporto al trasporto marittimo e non Attività di intrattenimento"		
01/02/2024	Informatore Navale	119
GIOCO VIAGGI ALLA BIT 2024 - 1° CRUISE OPERATOR IN ITALIA CON 12 COMPAGNIE NEL CATALOGO "CRUISE"		
01/02/2024	Informazioni Marittime	120
Porti turistici, Assonat chiede all'Istat la revisione dei codici Ateco		
01/02/2024	L'agenzia di Viaggi	121
Msc Crociere in fiera tra marketing della bellezza e World America		
01/02/2024	Sea Reporter	122
L'Intelligenza Artificiale nel mondo delle crociere		
01/02/2024	Shipping Italy	124
La nave ex Costa Firenze in cantiere in Spagna per il cambio livrea		
01/02/2024	The Medi Telegraph	125
Messina (Assarmatori): "Le tensioni nel Mar Rosso mettono a rischio i porti italiani"		

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

Il sindaco di Venezia
Brugnaro: «Mi scuso, il ticket è necessario»
di **Francesco Bottazzo**
a pagina 21

Francesca Michielin
«Ho un rene solo, ci scherzo sopra»
di **Chiara Maffioletti**
a pagina 23

Fondi per 50 miliardi. Il leader ungherese: dopo le urne aderiremo al gruppo di FdI. Trattori a Bruxelles, interviene von der Leyen

Aiuti all'Ucraina, Orbán vota sì

Europa compatta, la mediazione di Meloni. I colloqui con Budapest sul caso Salis: «Chiesto rispetto»

IN PRIMO PIANO

LE TENSIONI CON CONTE
Elly e l'alleato riluttante

di **Roberto Gressi**
Schlein-Conte. Dal «dobbiamo lavorare uniti» della segretaria del Pd a «ora basta, ci deve rispettare». Elly alle strette.
a pagina 13

IL LEGHISTA ALL'ATTACCO
Ormai è Salvini contro tutti

di **Fabrizio Roncone**
Salvini, ovvero un leader contro tutti. Graffia e provoca. Ma la sua più grande preoccupazione è l'ascesa della premier.
a pagina 7

COSA SERVE ORA A KIEV

di **Federico Fubini**

Molto prima di trasformare George Soros nello spauracchio che manovrerebbe ogni complotto, Viktor Orbán in anni lontani ha studiato a Oxford grazie a una borsa finanziata dallo stesso filantropo ungherese. E si vede. È un aspirante autocrate, regna su un sistema corrotto e brutale, non si fa scrupoli. Nessuno però può accusarlo di essere rozzo. Da decano dei vertici europei, il leader ungherese è bravissimo a leggere gli umori di una sala piena di leader. È abile nel tirare la corda, sa come cercare di estrarre il massimo prezzo malgrado il peso ridotto del suo Paese, ma è altrettanto rapido nel capire quando è il caso di ripiegare e chiudere una partita al più presto. Ieri a Bruxelles Orbán ha intuito che doveva mollare. Se non lo avesse fatto, si sarebbe potuto scordare i 20 miliardi di euro di fondi europei per l'Ungheria che già oggi restano congelati a causa delle forzature antidemocratiche del suo governo. Quei soldi rappresentano più del 10% dell'economia magiara: è come se all'Italia qualcuno avesse bloccato circa 240 miliardi di euro di finanziamenti da Bruxelles. La pressione congiunta della Germania, della Francia e dell'Italia ha messo in chiaro all'uomo di Budapest che stavolta il sistema europeo non si sarebbe lasciato ricattare ulteriormente.

continua a pagina 26

di **Francesca Basso**

Via libera dell'Europa a nuovi aiuti all'Ucraina. Sostegni per 50 miliardi. D'accordo anche Orbán dopo una mediazione della premier Meloni. E sul caso Salis chiesto rispetto. La protesta dei trattori arriva a Bruxelles. Interviene von der Leyen.

da pagina 2 a pagina 5
L. Cremonesi, Marinelli, Olimpio, Piccolillo

IL NEGOZIATO FINALE

«Ti sospendiamo» E Viktor si arrende

di **Marco Galluzzo**



LE MOSSE DEI LEGALI E DEL GUARDASIGILLI

Ilaria, il piano e le garanzie per i domiciliari in Italia

di **Giovanni Bianconi**

Ieri mattina Ilaria Salis ha chiamato dal carcere l'ambasciatrice italiana a Budapest. Doveva parlare di una questione personale che non ha nulla a che vedere con le condizioni di detenzione né con il processo a suo carico, e dopo aver dialogato con il funzionario che ha già incontrato molte volte nel penitenziario dov'è rinchiusa da quasi un anno, s'è fatta passare l'ambasciatore Manuel Jacoangeli.

continua a pagina 6



Formula 1 Annuncio di Maranello, confermata l'anticipazione del «Corriere»



Ferrari, un colpo mondiale: Hamilton sulla Rossa dal 2025

di **Daniele Sparisci** e **Giorgio Terruzzi**

«**L**ewis Hamilton entrerà a far parte del team Scuderia Ferrari dalla stagione 2025». Con queste parole Maranello ha confermato quanto anticipato ieri dal *Corriere*. Il sette volte campione del mondo, ora in Mercedes, avrà un contratto pluriennale.

alle pagine 42 e 43

Auto L'attacco di Schlein al governo

Stellantis: a rischio gli impianti italiani

Urso: entri lo Stato

di **Bianca Carretto** e **Andrea Rinaldi**

Stellantis minaccia di chiudere gli stabilimenti in Italia: «Senza incentivi Mirafiori e Pomigliano sono a rischio» dice l'ad Carlos Tavares. Replica il ministro delle Imprese Adolfo Urso: «Lo Stato è pronto a entrare». Polemica la segretaria del Pd Elly Schlein: governo col cappello in mano.

alle pagine 10 e 11

«LA MADRE È MORTA. IO NON CE LA FACCIO»

Milano, bimbo abbandonato con un biglietto in arabo

di **Cesare Giuzzi** e **Pierpaolo Lio**

Un neonato è stato abbandonato ieri a Milano, sullo zerbino davanti alla porta di un condominio. Accanto al piccolo, un biglietto scritto in arabo dal padre: «La mamma è morta di parto e io da solo non ce la faccio ad occuparmene».

a pagina 16

LONGEVITÀ
VIVERE BENE, VIVERE A LUNGO

Il primo volume in edicola dal 30 gennaio

CORRIERE DELLA SERA
La libertà delle idee

OGGI

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Ormai non passa settimana senza che un professore venga aggredito da un genitore, ma di questo malcostume non importa niente a nessuno. In primis, duole dirlo, all'opinione pubblica: non vedo dibattiti infiammati sui social, né una reale percezione di che cosa sia diventata una comunità che non ha più freni inibitori nel mettere le mani addosso a medici e maestri, le due categorie davanti alle quali la generazione di mio nonno si toglieva il cappello.

Non mi interessa neanche sapere la ragione che ha spinto il padre di una bambina della materna di Taranto, richiamato alla pugna dalla moglie che stava azzuffandosi con un'altra insegnante, ad avventarsi contro il preside Marco Cesario, riducendolo come un boxeur dopo un combattimento in quindici riprese. In una società non autoritaria un preside può e deve essere criticato. Ma in una società autorevole non si dovrebbe malvarcare con tanta disinvoltura il confine che passa dalla critica alla maleducazione e dalla maleducazione alla violenza. Invece, da quando le regole sono state sostituite dalle suscettibilità, il parente di un ricoverato si sente autorizzato a gonfiare di botte una dottoressa del pronto soccorso solo perché, magari dopo dodici ore di turno, gli ha dato una risposta un po' scortese. E il genitore di uno studente può picchiare un preside senza avvertire l'enormità del gesto, dal momento che, ai suoi occhi, chi lavora nella scuola fa un mestiere troppo antiquato e malpagato per meritarsi un minimo di rispetto.

Picchiare un preside

mento in quindici riprese. In una società non autoritaria un preside può e deve essere criticato. Ma in una società autorevole non si dovrebbe malvarcare con tanta disinvoltura il confine che passa dalla critica alla maleducazione e dalla maleducazione alla violenza. Invece, da quando le regole sono state sostituite dalle suscettibilità, il parente di un ricoverato si sente autorizzato a gonfiare di botte una dottoressa del pronto soccorso solo perché, magari dopo dodici ore di turno, gli ha dato una risposta un po' scortese. E il genitore di uno studente può picchiare un preside senza avvertire l'enormità del gesto, dal momento che, ai suoi occhi, chi lavora nella scuola fa un mestiere troppo antiquato e malpagato per meritarsi un minimo di rispetto.

Marcello Simoni
Morte nel chiostro

Il nuovo thriller

La nave di Teseo

40202
 Noni Nature SpA s.p.a. - 011 3517001 corr. L. 467/2004 art. 1 c.1. 001 Milano
 0771120468008



Mentre Biden sanziona i coloni israeliani violenti, l'etichetta Bmg scarica Roger Waters per le posizioni contro Netanyahu. Nell'Impero del Bene c'è grossa crisi



Venerdì 2 febbraio 2024 - Anno 16 - n° 32
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

DI PIETRO COI TRATTORI
"Hanno stravolto Mani Pulite: B. e Craxi agli altari"



BARBACETTO A PAG. 10 - 11

NATOLI ALL'ANTIMAFIA
"Borsellino seppellito dall'archiviazione di Mafia e appalti"

PIPTONE A PAG. 17

IL PADRE LO QUERELA
Caso Salis, Tajani contro Salvini: "Così le fa danno"

PROIETTI A PAG. 6

PROCESSO PER STUPRO
Grillo jr., il video fa sperare i legali in un vantaggio

GRASSO A PAG. 16

REGIONE LOMBARDIA
Fontana butta via 700mila € in tazze e teli mare griffati

Lorenzo Giarelli

Tremi la concorrenza: Regione Lombardia distribuisce gadget. Tazze, teli mare, borracce, cappellini personalizzati. I classici regali dell'ultimo minuto, il souvenir incartato il 24 dicembre quando ci si è dimenticati anche solo una crema corpo per la zia. A fine 2023 la giunta di Attilio Fontana ha ordinato materiale per quasi 700 mila euro, che adesso verrà piano piano distribuito nei vari eventi.

A PAG. 18



Mannelli
"te voglio bene assaje ma t'ajuto tanto bene assaje e una catena ormai che scoglie li scarpe dinte e vene assaje..."

CARUBO&CAN

PROTESTE E INTESE Letame bruciato e inciucio con Orbàn
La Ue litiga sugli agricoltori e dà altri 50 miliardi a Kiev

Proteste dei trattori a Bruxelles, i governi si accusano a vicenda. Intanto il Consiglio stanziava nuovi soldi per l'Ucraina. Zelensky: "Siamo salvi". Con il leader ungherese "scambio" sui diritti

CANNAVÒ E IACCARINO A PAG. 4 - 5



Astenersi competenti

» Marco Travaglio

Ormai in Italia parlano, scrivono e legiferano di giustizia solo persone che non hanno la minima idea di cosa sia. Per cui capita di leggere sulla *Stampa* due editoriali indignati e increduli: "Se chi uccide un bambino può evitare la galera", "Se chi accusa di stupro subisce 1400 domande. Processo alla vittima". E, su quasi tutti i giornali, una miriade di commenti contro la Meloni che non è ancora riuscita a farsi ridare da Orbàn, suo amico, Ilaria Salis, detenuta da 11 mesi in Ungheria in condizioni deplorabili.

1) Perché lo youtuber che ha ucciso il bimbo non va in galera? Perché l'omicidio non è volontario, ma colposo; perché ha patteggiato una pena (superiore alla media) che prevede "4 anni e 4 mesi di reclusione"; e perché nel Paese di Bengodi da tutti dipinto come un inferno giustizialista la reclusione è quasi sempre finta: le pene sotto i 4 anni si scontano comodamente a casa (domiciliari) e poi a zonzo (servizi sociali). E allo youtuber, detratti i mesi scontati in custodia cautelare (sempre a casa), restano meno di 4 anni. È un folle automatismo tutto italiano, voluto dai politici di destra e sinistra per sé e compari, e chi come noi lo denuncia da anni si becca regolarmente del manettaro. Anche dalla *Stampa*. Che ora strilla perché, anziché a un ladro di Stato, tocca a uno che ha fatto un incidente stradale.

2) Perché la giovane che accusa Ciro Grillo e i tre amici deve rispondere a 1400 domande dai legali dei quattro imputati, come se non fosse la vittima? Perché al momento non è la vittima e gli imputati non sono i colpevoli. Il processo si fa proprio per accertare chi dice la verità e chi mente, dunque gli avvocati di parte civile esaminano la denunciante e i difensori la contro esaminano. Con tutte le domande che ritengono utili, se il giudice le ammette. I difensori avevano anche accettato di acquisire le sue dichiarazioni al pm per evitarle il bis in aula, ma i suoi legali hanno chiesto di risentirla. Si chiama "giusto processo", non "processo alla vittima".

3) Perché la mediazione di Meloni con Orbàn sul caso Salis è complicata, ai limiti dell'impossibilità? Perché, facendo parte dell'Ue, l'Ungheria è uno Stato di diritto con una magistratura indipendente dal governo, ancorché con codici più severi e trattamenti carcerari più incivili dei nostri. Ma da anni la commissione Ue accusa Orbàn di voler mettere sotto controllo i magistrati. E ora cosa gli si chiede? Di sottostarsi ai giudici per decidere non solo come dev'essere trattata una detenuta italiana, ma addirittura di concederle (in pieno processo) i domiciliari, ovviamente in Italia, e poi possibilmente di assolverla. Se non lo fa, è un fascista. Se invece lo fa, dimostra che i giudici ungheresi prendono ordini da lui, quindi è un fascista lo stesso.

STELLANTIS TAVARES MINACCIA TAGLI, URSO REGALA 1 MILIARDO
IN GINOCCHIO DA ELKANN
AVEVANO SCHERZATO RICATTATO CON GLI ESUBERI, IL GOVERNO OFFRE INCENTIVI SU MISURA E UNA QUOTA PUBBLICA. INTANTO LA FERRARI SI PRENDE HAMILTON

BOFFANO E COEN A PAG. 2 - 3

SUGGERISCE A BRINDISI
Giambruno torna: numero 2 del suo talk show su Rete4



SALVINI A PAG. 9

LE NOSTRE FIRME

- Lerner Noi ebrei e i neo-antisemiti a pag. 13
- Fini Delon troppo vecchio per vivere a pag. 13
- Di Foggia Elkann, 6 mld di "motivi" a pag. 3
- Barbacetto C'è un giudice a Milano a pag. 13
- Delbecchi Nunzia vobis un bel flop a pag. 20
- Luttazzi Un collegio per i deficienti a pag. 12

COLPACCIO MEDIASET

Rai Sport perde il tennis, però vince il biliardo

ROSELLI A PAG. 19

La cattiveria

Il Senato Usa contro i social media: "Avete le mani sporche di sangue". E senza essere mai stati in Afghanistan

LA PALESTRA/MATTEO CAPPONI



IL FOGGIO



Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele III 30 - 70122 Milano

quotidiano

Sped. in Ab. Postale - DL 148/2000 Conv. L. 14/01/2001

ANNO XXIX NUMERO 28

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

VENERDÌ 2 FEBBRAIO 2024 - € 1,80 + € 0,50 con il POGGIO REVIEW n. 26

Mercato, Europa, globalizzazione. Gli agricoltori in piazza combattono contro tutto ciò che ha permesso all'agricoltura di prosperare nel mondo

Ieri a Bruxelles è stata la giornata dei trattati. Centinaia di agricoltori, arruolati da tutta Europa, si sono incontrati di fronte alla sede del Parlamento europeo, a Place de Luxembourg, per protestare contro la politica agricola comune, contro il Green deal, contro la globalizzazione, contro la Commissione europea che ha messo in stand by i negoziati per concludere un importante accordo di libero scambio con l'Argentina, Brasile, Paraguay, Uruguay e Venezuela (il Mercosur). Ha introdotto salvaguardie sulle importazioni di prodotti agricoli dall'Ucraina, nelle stesse ore in cui il Consiglio europeo si impegna per offrire maggiori finanziamenti per sostenere Kyiv (30 mi-

liardi, ieri). E ha accettato di firmare una deroga sulla finanza messa a riparo del quattro per cento dei terreni coltivati, decisa anni fa per tutelare gli ecosistemi con incentivi finanziari. Gli agricoltori, al momento, stanno vincendo, anche dal punto di vista comunicativo (nel caso del governo italiano, che da mesi segue a poppalla l'agenda della Coldiretti dal punto di vista di essere con la Coldiretti anche quando questa sostiene gli agricoltori che scendono in piazza contro il governo italiano). E finora nessun leader politico, né in Italia né in Europa, ha preso il coraggio di ricordare agli agricoltori una piccola verità che prima o poi meriterebbe di essere ribadita e che senza grossi nodi così, tutto quel contro cui gli agricoltori combattono oggi, quello che ripudiano, che criticano, che castigano, che denunciano, è tutto ciò che negli ultimi anni ha consentito loro di crescere, di prosperare e di avere un futuro. I trattati, minacciosi, puntano contro l'Europa, come abbiamo visto, dimenticando però che le istituzioni

europee sono le stesse che per l'agricoltura hanno stanziato nell'ultimo bilancio comune dell'Ue 400 miliardi su 1.200 (l'agricoltura vale circa il 3 per cento del Pil dell'Ue e vale quasi il 30 per cento del budget annuale della Commissione). I trattati, arrabbiati, puntano contro il libero mercato, come sappiamo, dimenticando però che gli accordi commerciali offrono un'opportunità per essere reattivi nell'ultimo decennio. In Italia, il peso del commercio agricolo: le esportazioni mondiali è cresciuta dal 7,8 per cento del 2012 all'8,1 nel 2022 e dimenticando che spesso sono proprio gli accordi commerciali che prevedono il riconoscimento e la tutela dei prodotti tipici dei paesi estere come è successo nel caso dell'accordo tra Ue e Cina, dell'Economic Partnership Agreement tra Ue e Giappone (quest'ultimo ha previsto la tutela automatica di oltre 200 prodotti italiani, 26 solo dell'Italia). I trattati, indignati, demanziano la globalizzazione, chiedono più dazi, sognano di alzare barriere, dimenti-

ando però che il protezionismo bisogna protezionismo, che quando il mondo si chiude sono i paesi esportatori a pagare le conseguenze e che la ragione per cui la globalizzazione spesso fa paura è legata all'incapacità del tessuto agricolo di dotarsi della giusta struttura per affrontare le potenzialità del mercato (la competitività dell'agricoltore italiano, scrive James nel suo rapporto 2023, è inferiore rispetto alla media Ue per questioni legate alla propensione a investire, alla produttività e a una filiera "completamente più debole e frammentata rispetto alla media Ue, a causa di una maggiore presenza in tutte le fasi di micro, piccole e medie imprese finché nel settore distributivo organizzato"). L'oggetto di questo rapporto è la migliore del mondo ma è comunque preferibile a un'agenda Tajfazi che con la complicità di alcuni politici in malafede punta a trasformare le fonti di benessere dell'economia in un totem da abbattere. Anche no, grazie.

Si riaccende l'unità europea per Kyiv

Orbán capitola subito sugli aiuti a Kyiv senza nulla in cambio. Il tempo perso e ciò che resta da fare

Bruxelles. Ci sono voluti pochi minuti a Viktor Orbán per rinunciare al suo voto sul pacchetto di aiuti da 30 miliardi di euro per l'Ucraina, capitolando di fronte alle pressioni e alle minacce degli altri ventisei leader dell'Unione europea. Il sostegno "incrollabile" a Kyiv era messo in discussione da un mese e mezzo di dramma provocato dal premier ungherese, quando a dicembre ha bloccato la revisione del bilancio 2023-27 dell'Ue. La credibilità degli europei era in gioco, così come la determinazione occidentale di non permettere a Vladimir Putin di vincere la sua guerra di aggressione. Paralizzato dall'Ungheria su una minaccia esistenziale, l'Ue ha usato le maniere forti: minacce di sabotaggio economico, di sospensione di fondi e di diritto di veto. "Non c'è stanchezza dell'Ucraina", è la stanchezza di Orbán, ha detto il premier polacco, Donald Tusk. "La posta in gioco per Budapest, per Viktor Orbán, è essere assenti o fuori in compagnia con gli enormi fondi disponibili per ogni paese che rispetti i nostri interessi europei comuni". E lui che deve trarre la conclusione?

Orbán ha tratto la conclusione. Ha tolto il voto, senza ottenere nulla di concreto in cambio. Nessun voto annuale sugli aiuti all'Ucraina. Nessun rinvio oltre il 2028 delle sedenze dei Pmr di Budapest. Gli esiti per l'Ungheria saranno sbloccati sulla base delle riforme. "La risposta semplice è no", ha detto la presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, ai giornalisti che le chiedevano se ci fosse un accordo sottobanco per congelare i soldi per Orbán. Il presidente del Consiglio europeo, Charles Michel, ha potuto dichiarare "fondamentalmente" missione compiuta. L'accordo a ventisei "garantisce finanziamenti costanti, a lungo termine e prevedibili per l'Ucraina. L'Ue sta assumendo la leadership, con responsabilità nel sostenere l'Ucraina: sappiamo qual è la posta in gioco", ha detto Michel.

La realtà è meno rosea di come la descrive il presidente del Consiglio europeo. L'Ue sull'Ucraina proclama e promette molto, ma fa e mantiene poco. E' l'altro problema che si è posto al vertice di ieri, al di là della "fatica di Orbán" (che è destinata a restare). Sull'aiuti militari a Kyiv gli europei fanno troppo poco e troppo tardi.

Andrea's Version

Cuper, l'inglese che in Italia alleno perfino l'Inter, si è beccato un cappelletto dalla panchina della sua Siria, lui ha pianto in diretta come una fontana, gli stanno dicendo di fare le valigie. Cristiano Ronaldo, star di Portogallo, Inghilterra, Spagna, Italia, o meglio, Juve, al momento in Arabia Saudita, non ha giocato ieri sera contro Messi, ufficialmente perché sta male, ufficialmente perché comincia a star sul cazzo all'arabo. Roberto Mancini, stella del calcio e delle panchine europee, le ha prese a Doha dalla Corea del Sud, ha abbandonato lo stadio prima che i suoi battessero l'ultimo rigore e si è beccato dal presidente della locale Federazione, Yasser al-Misheal, una lavata di capo che l'ha indotto a un fiesurismo: "Chiedo scusa a tutti, non mi ero accorto, continueremo a costruire il futuro del calcio saudita. Rinziro i nostri coraggiosi giocatori". Che pareva Cesare Battisti, l'irredentista nostro, con la divisa austriaca. E i principi sauditi gli stavano indossando gli stivali. Dovodiché, capita. Ma se il calcio è metafora della vita, ah, altre mutande in piombo doppio per l'Europa.

Meloni diventa la "domatrice" di Orbán e media in Europa. L'Ungheria entrerà in Ecr

Bruxelles. Il bisbetico è domato. Un lavoro di fine di Giorgio Meloni ed Emmanuel Macron convince Viktor Orbán a sbloccare i fondi Ue all'Ucraina. Cinquanta miliardi necessari per resistere all'invasione russa e iniziare a prepararsi a un mondo senza Joe Biden. Da Roma fanno sapere che il ruolo di Meloni è stato "fondamentale", la vittoria messa a segno nell'incontro di mercoledì notte all'hotel Amigo. A qualcosa è forse servita anche la minaccia di "stritolare l'economia ungherese" consegnata via Financial Times la settimana scorsa, ama finale da usare nel caso Orbán non si fosse piegato. Ma è Meloni a essere diventato il mediatore europeo con l'Ungheria e in prospettiva con gli altri paesi dell'est. "Voglio prendere per mano quelle giovani democrazie", è la frase consegnata dalla premier ai suoi collaboratori settimana fa. L'amicizia pericolosa con Orbán diventa improvvisamente un asso nella manica, e l'ungherese fa un annuncio: entrerà nel partito europeo di Meloni.

Agrovandali

La doppia morale del governo: condanna gli "ecovandali", ma coccola gli agricoltori violenti

Roma. Hanno messo a ferro e fuoco Bruxelles e abbattuto una statua in piazza Lussemburgo, davanti alla sede del Parlamento europeo: hanno tirato un pezzo del monumento dedicato a John Cockerill, un industriale e filantropo belga dell'Ottocento, gli hanno dato fuoco e al suo posto hanno messo un fantoccio. I manifestanti hanno incendiato rifiuti e copertoni, rovesciato letame in piazza e lanciato uova contro il Parlamento europeo. Per sedare le proteste e proteggere le istituzioni dall'aggressione è dovuta intervenire la polizia, con lacrimogeni per disperdere la folla e gli idranti per spegnere i roghi. Eppure non si è sentita alcuna condanna da parte del governo italiano né da parte dei partiti di centro-destra. Perché a manifestare stavolta non erano gli attivisti per il clima - ovvero gli "ecovandali", come li chiamano loro - ma gli agricoltori. Che per analogia andrebbero chiamati "agrovandali".

La Lollizzazione

Il ministro Lollo ha il suo orto in Ismea, Creca, Agea (e vuole darle quasi 1 milione in più)

Roma. Il potere comincia chi lo ha. Il ministro Lollobrigida annaffia. Fratelli d'Italia cresce. Siamo andati a vedere le più importanti nomine del ministro dell'Agricoltura nei suoi tre "lotti", Creca, Ismea, Agea, rispettivamente un ente di ricerca, un istituto per il mercato agricolo, un'agenzia che eroga sussidi, e abbiamo scoperto che la pianta matura rigogliosa, con l'amore e le cure della Coldiretti. Al Creca, a presiedere, sta per insediarsi, su proposta del ministro (martedì prossimo alla Camera, la Commissione di lui) Andrea Rocchi, professore della Sapienza, un amico di vanga del ministro della Salute, Schillaci. All'Ismea, il rastrello lo maneggia adesso Livio Proietti, ex segretario provinciale dell'Isa a Roma, ex deputato di An. In Agea, c'è invece Fabio Vitale, per cui il ministro straripa tanto da fargli sperare a freddo anche le olive della sua Subiaco. E' un hortus conclusus. Neppure Giovanni Donzelli può rubare i fichi.

Il lesso padano

Salvini è messo così male che persino Alemanno ora pensa di non candidarsi più con lui

Migliore perdere da soli che con Salvini. L'epitaffio lo ha pronunciato il ministro delle Politiche Regionali, Mattéo Salvini al centro e al sud d'Italia. "La Lega non esiste più".

Di SALVATORE MIELLO tutti i suoi dubbi sulla capacità di sopravvivenza elettorale. Mattéo Salvini al centro e al sud d'Italia. "La Lega non esiste più". Il generale Vannacci? Ecco, anche il generale del mondo alla rovescia non è più tanto sicuro di volersi candidare alle europee con il leader che sta affondando se stesso e il suo partito. E' digitissimo, Vannacci. E' orgoglioso, puro. Si è accorto che, a forza di essere bollito, Salvini ben presto diventerà, come si dice di un certo tipo di lesso, "al cucchiaino". Secondo tutte le proiezioni la Lega passerà da ventinove euro parlamentari a cinque, forse sei. Sicché persino Gianluigi Paragone si è sfilato da un'ipotesi di candidatura. Perché candidarsi se poi non si viene eletti? Non fa una piega. In pratica la gabbia si sta svuotando. Il dream team, anzi il tridente di candidati sognato da Salvini, non ci sarà. "La nostra è finita, gli amici, in un momento storico", canta Franco Califano. Qualche sondaggio comincia pure a registrare un possibile sorpasso di Forza Italia. Addirittura. Tra poco, il tridente di Salvini, con il suo zeriropolo, preferisce una decrosa sconfitta sotto le insegne del suo partitino a una debacle che lo associi al grande lesso lollista. Costi Alemanno, insomma "al cucchiaino", cioè Salvini. Mentre Vannacci pensa al suo buon nome di successo. E Paragone pensa alla televisione. Dove vorrebbe ventinove euro parlamentari a cinque, o forse sei. Mercoledì pomeriggio era a Bruxelles, in uno di quei luoghi che egli ama in sommo grado dopo salumerie, pasticcini e sagre alimentari: un ristorante. Se un quotidiano avesse pubblicato la foto del simpioso belga, agli avrebbe scritto: "È visibile a destra il ministro Salvini, seminato a scapito da una porzione di cozze e patatine fritte". Supremo sacerdote dei commestibili. Accompagnato da un gruppo di imprenditori italiani, pare che a un certo punto, pressati la testa fra le mani, Salvini abbia sospirato: "Se non si candidano vorrà dire che andremo da soli". Ecco. Dire quello che vi pare, ma queste si chiamano intuizioni. E proprio vero quello che lui dice Fedriga, Zaia e Giordetti: a quest'uomo non si può nascondere nulla. Mai che minacci di andarsene, come se i suoi poveri colonnelli, nella vita, non avessero bisogno di speranze.

Mo' ti insegno lo

Maestrine con la spranga rossa. Ilaria e l'ideologia manesca del ceto medio riflessivo armato

Contata la vittoria per distacco di Salvini e dei team della Lega per l'uscita più sgangherata dal campo della delusione in catene di Ilaria Salvi - volti carpiati di varia difficoltà da "ogni paese punisce come vuole" al patriarcato non vorrei fosse la maestra di mia figlia. Ma il podio solo un gradino più basso nella classifica delle stupidaggini se lo aggiudica il padre, Roberto Salis, che aveva subito risposto a Salvini con eccessiva sberleffiatura. "Anguro a sua figlia di avere un decimo dei valori etici di mia figlia". Dal che si deduce che, secondo il papà democratico, andare all'estero con un manganello nello zaino è un atteggiamento ricco di valori: "Lo aveva portato con sé per un'eventuale difesa personale". Non c'è bisogno di scomodare Cechov per sapere che se nella prima scena compare un manganello, presto o tardi finirà sulla testa di qualcuno. Regole e calce a parte, c'è però un tema più generale, e se possibile più grave, suggerito dal diverbio sui valori educativi della "maestra antifascista" di Monza che si è poi accesa di un sigaro. Il tema è la maestra. Lo chiameremo il tema della maestra con la spranga rossa. Cisianno appena liberati dei cattivi maestri, nemmeno tutti, ed eccoci precipitare in un'aula di maestra con la spranga rossa. Sono i non infrequenti casi di docenti d'ogni ordine e grado che dal ruolo di educatori si trasformano in portatori costituzionali passano repentini all'azione, violenta o d'indole violenta, sulla cima della barriera. C'è la maestra di Torino Lavinia Flaviani Sassaro, il cui marito sarebbe stato ingiuriato e ferito durante una manifestazione femminista di compagna la difensore al grido "siamo tutte cattive maestre".

Giudizio sui poteri

Sorpresa. I numeri di Meloni, sul golden power, sono poco sovranisti e molto draghiani. Dati in esclusiva

Roma. Il governo Meloni sta usando il golden power in piena continuità con il governo Draghi. Lo dicono i dati ufficiali ottenuti dal Foglio in esclusiva. Sembra un'affermazione poco credibile, certo appare sorprendente visto che siamo bombardati da dichiarazioni di guerra contro il potere politico e ancor più multinazionali (e gli veti dello stato su operazioni di mercato), contro i banchieri che affamano il popolo sovano (e gli tasse che poi si rivelano un boomerang) contro tutti quelli che sovrageggiano champagne e nastro. Il governo Draghi, il circo politico-medico gode di simili fondamenti. Ancora una volta, però, i dati smentiscono i proclami. Leggiamo le cifre. Dal 2020 in poi le notifiche pervenute al governo hanno compiuto un balzo, partite da appena 83 nel 2019 sono salite a 342, 496, 651 fino a 727 lo scorso anno. Hanno contribuito senza dubbio condizioni eccezionali: la pandemia, l'invasione russa dell'Ucraina, le crescenti tensioni con la Cina che hanno portato a non rinnovare l'accordo sulla nuova Via della seta, l'attacco di Hamas a Israele e l'impedimento di una Fondazione con il patrimonio di cedere soggetti privati, tra cui le associazioni degli esuli. Il giorno del ricordo

La demilitarizzazione di Gaza

I piani americani per la Striscia si fanno seri. Un avviso a Bibi e un messaggio ai palestinesi

Roma. Per una pace duratura, quando la guerra tra Israele e Hamas risponderà, bisognerà apportare cambiamenti importanti, radicali, in tutta la parte di medio oriente in cui si stanno concentrando i combattimenti. Gli Stati Uniti insistono su questo punto dall'inizio, ritengono che bisogna preparare un "piano per il dopo" prima che la guerra finisca. L'alternativa è ritrovarsi con un altro 7 ottobre al quale seguirebbe una guerra ugualmente devastante. I piani di Hamas sono chiari, intendere ripetere o quadruplicare le stesse operazioni compiute contro i kibbutz e non importa se si già che l'esercito israeliano risponderebbe con altrettante bombe sulla Striscia: lo sapeva anche il 7 ottobre. Sono gli Stati Uniti il piano americano hanno ingaggiato un piano, non annunciato dalla Casa Bianca ma di cui giornalisti e testate molto vicine al potere della Russia. E' questa strategia aperturiana anche il primo saggio pubblicato da Burns su Foreign Affairs l'altro ieri.

Il primo ministro e ministro degli Esteri del Qatar, Mohammed bin Abdulrhman bin Jassim al Thani, di fronte a un pubblico di esperti a Washington, ha evidenziato una nuova proposta di pace per Gaza. La proposta è stata presentata al gruppo islamista Hamas da Israele il 29 gennaio, mediata dal Qatar e sostenuta dall'Egitto, una proposta che vedrebbe una pausa di due mesi di qualsiasi intervento armato da ambedue le parti, il rilascio degli ostaggi israeliani in cambio di un numero cospicuo di prigionieri palestinesi detenuti nei carceri israeliani (tra quattro e cinque-mila), e il rilascio di altri approvvigionamenti umanitari per i residenti della Striscia di Gaza. "Abbiamo fatto un buon progresso" ha annunciato al Thani: "Vogliamo trasmettere questa proposta a Hamas e cercare di portarla ora a un punto in cui possiamo impegnarsi in modo positivo e costruttivo".

Gli obiettivi di Doha

Perché non si sbaglia a essere scettici riguardo alla mediazione del Qatar con Hamas

Il primo ministro e ministro degli Esteri del Qatar, Mohammed bin Abdulrhman bin Jassim al Thani, di fronte a un pubblico di esperti a Washington, ha evidenziato una nuova proposta di pace per Gaza. La proposta è stata presentata al gruppo islamista Hamas da Israele il 29 gennaio, mediata dal Qatar e sostenuta dall'Egitto, una proposta che vedrebbe una pausa di due mesi di qualsiasi intervento armato da ambedue le parti, il rilascio degli ostaggi israeliani in cambio di un numero cospicuo di prigionieri palestinesi detenuti nei carceri israeliani (tra quattro e cinque-mila), e il rilascio di altri approvvigionamenti umanitari per i residenti della Striscia di Gaza. "Abbiamo fatto un buon progresso" ha annunciato al Thani: "Vogliamo trasmettere questa proposta a Hamas e cercare di portarla ora a un punto in cui possiamo impegnarsi in modo positivo e costruttivo".

Nasce il Museo del Ricordo delle foibe, bravo ministro

Come ha scritto il saggio Foglio, il ministro degli Esteri, "preparato" da amici. Siamo per entrare nell'annuale rissa sulle foibe. CONTRO MASTRO CLEGGIA. Siamo in anticipo, il 10 febbraio, sul giorno del Ricordo dedicato alle vittime delle foibe e dell'esodo giuliano-dalmata, ma siamo in lieve ritardo per complimentarci col ministro Sangiuliano che ha varato l'istituzione di un Museo del Ricordo. Nascerà a Roma, dove un quartiere porta ancora il nome "giuliano-dalmata" a ricordare quell'esodo, e sarà realizzato e gestito da una Fondazione cui potranno aderire soggetti privati, tra cui le associazioni degli esuli. Il giorno del ricordo

28 ANNI DI FOGGIO IN 8 PRIME PAGINE DA COLLEZIONE. SABATO 3 FEBBRAIO CI FACCIAMO GLI AUGURI DI BUON COMPLEANNO SUL FOGGIO NON PERDETELO.



il Giornale



DA 50anni CONTRO IL CORO

VENERDI 2 FEBBRAIO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 26 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it



MODELLO DDR

Quando Di Pietro sognava il grande fratello anti evasori

Filippo Faci a pagina 8



LA PRESUNTA LOGGIA UNGHERIA

Parte il processo sui veleni del «mestatore» Amara

Felice Manti a pagina 11



EDDA NEGRI MUSSOLINI

«Falsità nella fiction tv su mia nonna Rachele»

Giannino della Frattina a pagina 13

l'editoriale

I NUOVI EQUILIBRI AL TAVOLO DA POKER DELLA POLITICA UE

di Angelo Allegri

In politica, come nel calcio, a fare la differenza è la posizione in campo. E ieri l'Italia si è trovata al momento giusto a un incrocio nevralgico della politica europea. La foto del pre-vertice europeo organizzato di prima mattina rende l'idea: intorno a un tavolo Olaf Scholz, Emmanuel Macron e i capi della nomenclatura di Bruxelles, Ursula von der Leyen e Charles Michel. Con loro il premier ungherese Viktor Orbán e Giorgia Meloni.

La premier italiana è diventata, come ha scherzosamente suggerito Romano Prodi, una specie di assicurazione sulla vita (politica) della Von der Leyen. Ma è anche la leader che sta traghettando il partito di Orbán in un passaggio per molti versi delicato: l'approdo al gruppo dei Conservatori e Riformisti Europei. Il risultato è stato un accordo lampo (annunciato sui social poco dopo le 11) su un tema, quello degli aiuti all'Ucraina, che aveva già fatto saltare più di un vertice e che tutti pensavano destinato a trascinarsi almeno fino alla tarda serata.

L'intesa era già stata abbondantemente preparata nelle ore della notte tra mercoledì e giovedì e da un intenso lavoro sotto traccia, fatto di incontri e di indiscrezioni, nei giorni precedenti. Compresa la voce pubblicata dal *Financial Times*, in cui si parlava di una decisione ormai raggiunta a Bruxelles: un vero e proprio piano d'attacco contro l'economia ungherese nel caso Budapest avesse rifiutato ancora una volta il pacchetto di sostegno a Kiev. Era il segno che il malumore contro le tattiche negoziali di Orbán aveva raggiunto livelli inediti. Tanto che si era tornati a parlare dell'arma atomica: l'utilizzo dell'articolo 7 dei trattati che avrebbe privato l'Ungheria del diritto di voto a livello europeo.

Quanto al principale interessato, Orbán stesso, da bravo pokerista, aveva già valutato forza (e debolezze) della propria mano di carte. Per entrare nei Conservatori Europei dopo il (...)

segue a pagina 2

IL NODO STELLANTIS

Ricatto Fiat, ora è guerra con il governo

L'ad Tavares minaccia: «Senza incentivi via dall'Italia». Ipotesi partecipazione statale

■ Tensione altissima tra Stellantis e il governo italiano. E le affermazioni del numero uno Carlos Tavares, il quale tira in ballo due stabilimenti simbolo del gruppo, Mirafiori e Pomigliano, hanno il sapore di un ricatto. Per il top manager portoghese, intervistato da *Bloomberg*, i due impianti sono a rischio.

Pierluigi Bonora e Pier Luigi del Viscovo a pagina 7

TENSIONI IN MAGGIORANZA

Stallo sul premierato
La parola ai leader

Anna Maria Greco a pagina 9

FISCO AMICO

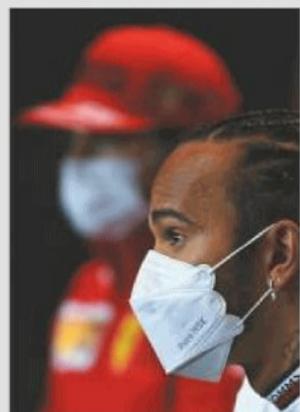
Chi comprenderà i Btp
pagherà meno tasse

Rodolfo Parietti a pagina 20

Dalla stagione 2025

Hamilton in rosso Rivoluzione Ferrari

Casadei Lucchi e Zapelloni alle pagine 28-29



SETTE MONDIALI Lewis Hamilton, pilota di F1

LA DIRETTIVA DEL GOVERNO

Stretta sul limite a 30 all'ora «Solo dove è necessario»

Lodovica Bulian a pagina 8

FONDI PER 50 MILIARDI

Meloni mette d'accordo l'Europa e Orbán

Si agli aiuti a Kiev, lui entra nei Conservatori

di Adalberto Signore

nostro inviato a Bruxelles

■ Fuori dall'Europa building arriva saltuaria qualche folata di vento che si porta dietro l'odore degli pneumatici in fiamme a Place du Luxembourg, che dista meno di un chilometro dalla sede dove si stanno riunendo i 27 capi di Stato e di governo dell'Ue per il primo Consiglio europeo del 2024.

a pagina 3 con Fabbri e Micalessin alle pagine 2-3

LA PREMIER: «BUDAPEST RISPETTI I DIRITTI»

Salis, le carte dell'accusa Ma il papà querela Salvini

Pier Francesco Borgia e Francesco Giubilei

■ La battaglia giudiziaria sul destino di Ilaria Salis potrebbe avere un duplicato in Italia. Già si parla infatti di querele contro giornalisti e uomini politici. È lo stesso padre della giovane detenuta in Ungheria a ventilare la possibilità di agire in giudizio. A Roberto Salis non sono piaciute quelle che ha definito «imboscate» da parte di tv, commenti e ricostruzioni.

con Malpica e Napolitano alle pagine 4-5

CATTIVA EREDITÀ

Quella cicatrice sovietica sulle democrazie dei Paesi dell'Est

di Vittorio Macioco

La cicatrice è ancora profonda. È il segno, come uno sfregio nella testa e nel cuore, che dopo trentacinque anni non scolora. Sembra più forte del tempo. E qualcosa con cui bisogna fare i conti. È la lunga transizione dal totalitarismo alla liberal democrazia. Tutti si sono illusi che sarebbe stata costante e piuttosto veloce. Non è così. La storia non si cancella con una data. Il 1989 è una svolta, ma quello che c'è stato prima non è stato (...)

segue a pagina 12

IL POST CANCELLATO DI ANDRÉE RUTH SHAMMAH

Sapessi com'è strano (e poco chic) denunciare una rapina a Milano

di Francesco M. Del Vigo

■ C'è una sola cosa più insidiosa della censura: l'autocensura. Cioè il controllo preventivo che una persona esercita su se stessa per conformarsi al pensiero che pensa (...)

segue a pagina 8

la stanza di
Feltri

alle pagine 18-19

Cantiamo per Sinner non per Sanremo

AMADEUS CONNECTION

di Luigi Mascheroni



Parlando di cose serie. Succede così. Il vincitore di Sanremo, per un regolamento Rai, non può andare la sera dopo la fine del Festival da Fabio Fazio, come è sempre successo prima che passasse sul Nove. Allora ci vanno Amadeus e Fiorello la domenica prima, per presentare la kermesse. Cioè: i due conduttori del programma-gioiello della Rai saranno ospiti della rete concorrente dopo la tumultuosa uscita di Fazio dalla tv di Stato. «Adorooooo!». Ma perché non se ne vanno anche loro due sul Nove? Per sempre, però.

La decisione - si chiamano strategie di marketing: io vengo da te così mi ingrato il tuo pubblico e tu ospiti noi, così alzi lo share di *Che tempo*

che fa - è stata presentata, dopo lunghe polemiche, come la pax televisiva tra la Rai e il Nove. Che è un altro modo di chiamare il papocchio fra gli amichetti ciccini-ciccio della sinistra romanucchia e cattolica che si spalleggiano per trovare sempre la soluzione migliore. Per loro.

Ora. Noi capiamo le ragioni dell'audience. Ma i tre bassotti erano più discreti. Strano poi che da Fazio non vada anche Giovanna Civitillo in Amadeus. Forse perché i personaggi famosi non trasmettono il talento neppure ai figli, figurati alle mogli. Vabbè. Mettiamoci comodi. Inizia Sanremo. Non vediamo l'ora di trovare il tempo per non vederlo.

Per il resto, rimane da capire dove andrà ospite il vincitore dopo la fine del Festival. A Montecarlo? Da Sinner?

IL GIORNO

QNWEEKEND
L'INTERVISTA
Gabry
Ponte

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATAMENTE

VENERDÌ 2 febbraio 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, il biglietto del papà: «Abito in zona, aiuto»

Altro bimbo abbandonato
«Mamma morta di parto
Non posso crescerlo io»

Bonezzi a pagina 14



Pedregno, duplice infanticidio

Per Bortolotti
il super perito
del caso Cogne

Donadoni a pagina 15



Meloni tratta: Salis, rispettare i diritti

La premier parla ancora con Orban: «Tutelare la dignità dell'italiana detenuta a Budapest, serve un processo rapido e giusto»
Intervista al padre di Ilaria «Mia figlia invecchiata di 10 anni, il governo la riporti a casa». La famiglia della donna querela Salvini

Servizi
alle p. 2, 3 e 4

[Scontro tra ex Fiat e governo](#)

Stellantis: aiuti
o tagli a impianti
Urso: lo Stato
pronto a entrare



Duro scontro tra il ceo di Stellantis, Tavares, e il governo. Per il manager «senza aiuti sono a rischio Pomigliano e Mirafiori». Il ministro Urso replica: «Siamo pronti a entrare, basta chiedercelo».

Troise a pagina 18

[Ricciardi, vice di Conte](#)

«I nemici di Elly
dentro il Pd
Non nel M5s»

Coppari a pagina 9

LA MARCIA DEI TRATTORI ARRIVA A BRUXELLES, ESPLODE LA RABBIA MIGLIAIA IN PIAZZA. A MILANO LA PROTESTA SOTTO IL PIRELLONE



Una statua abbattuta di fronte al Parlamento europeo a Bruxelles durante le proteste

EUROPA A FERRO E FUOCO

G. Rossi e Pomponi alle pag. 6 e 7

DALLE CITTÀ

[Milano, l'intervista alla regista](#)



Andrée Shammah
rapinata in strada
«Ma non è il Bronx
Niente allarmismi»

Palma a pagina 16

[Al via la Bit: ecco i trend 2024](#)

Natura (di lusso)
e vacanze detox
Che turismo sarà

Galliani a pagina 20



[Dipendenti in ostaggio](#)

Turchia, attacco
a fabbrica Usa

Farrugia a pagina 11



[La figlia dell'ex portiere Giuliani](#)

«Ricordo papà,
morto di Aids»

Cavriani a pagina 12



[F1, in Ferrari ma dal 2025](#)

Re Hamilton
sale sulla Rossa

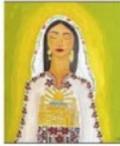
Turrini nel QS

CALMARE L'ANSIA LIEVE,
PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.



Laila farmaco di origine vegetale, l'unico con formula Silexan® (olio essenziale di lavandula angustifolia Miller).

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Silexan®). Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 18/05/2023.



Domani su Alias

CENSURA IN GERMANIA Con l'accusa di antisemitismo cancellate mostre, iniziative e tolti finanziamenti alla cultura. Si allarga la mobilitazione



Culture

KIKO AMAT Nella Barcellona anni 90 tra skinhead neo nazi e malavitosi, parla l'autore di «Il segreto di Amador» Guido Caldiron pagina 12



Visioni

MAPPE Come mutano nel cinema i rapporti uomo-animale: da «EO» a «Le règne animal» di Caillay Paola Cassano pagina 14

il manifesto quotidiano comunista

IN DON LE MONDE DIPLOMATIQUE FEBRO 2, 2024

VENERDI 2 FEBBRAIO 2024 - ANNO LIV - N° 26

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Dietro le sbarre La disumanità che da fuori non si vede

LUIGI TRAVAGLIA

In carcere ogni oggetto è uno strumento ed ogni strumento è un rifugio. Le cassette della frutta impilate diventano comodini, le scatolette del tonno coltelli, i cartoni delle banane scaffali per l'armadietto, gli elastici delle mutande lacci per tenere insieme i pezzi di uno sgabello rotto. La creatività dei detenuti, di chi non può avere ciò di cui ha bisogno, lavora per trasformare oggetti inutili in oggetti utili. La sfida quotidiana contro tutte le oppressioni che siamo costretti ad abitare ha i suoi strumenti proprio in quegli oggetti attraverso i quali si incarna un'idea di normalità. In cella ogni oggetto ha tante vite, ognuna delle quali esplica una funzione fondamentale per evadere il tempo. Tutto ciò che di materiale ci passa per le mani può contribuire a riscrivere l'ordine delle giornate.

— segue a pagina 3 —



Me ne frego

Ilaria Salis in catene? «Accade in vari paesi, anche occidentali». Meloni difende Orbán e rinsalda l'asse sovranista. Il premier ungherese rivela: «Dopo le europee pronto a entrare nel gruppo dei conservatori». Quello della leader italiana

pagina 2, 3

Viktor Orbán e Giorgia Meloni foto di Odd Andersen/Getty Images



CONSIGLIO EUROPEO, CI SONO VOLUTE DUE ORE DI PREVERTICE PER PIEGARE BUDAPEST

L'Ungheria si arrende: a Kiev 50 miliardi

■ Aiuti Ue all'Ucraina, l'Ungheria avrebbe voluto porre il veto ogni anno. Ma alla fine ha votato come tutti i 27: 33 miliardi di prestiti e 17 a fondo perduto, servono a evitare al paese di fare fallimento. L'Europa ritrova l'unità e approva gli aiuti a Kiev per 50 miliardi

in quattro anni, che saranno sbloccati da marzo. Un finanziamento «sicuro, a lungo termine, prevedibile», nelle parole del presidente del Consiglio, Charles Michel. Viktor Orbán, che a dicembre si era impuntato, ha ceduto ottenendo in cambio che ci sarà un dibattito

annuale su come vengono spesi i soldi, ci sarà anche un rapporto della Commissione e tra due anni un vertice per un'eventuale revisione del programma, ma senza possibilità di veto, come invece pretendeva il primo ministro ungherese. MERLO A PAGINA 4

SCAMPATO IL RISCHIO DEFAULT L'Ucraina esulta: potremo resistere

■ Solievo di Kiev dopo la decisione di Bruxelles. Ma la guerra contro Mosca costa dieci miliardi al mese, e duecento sono andati in fumo a causa dell'in-

vasione. Nel giro di un anno, inoltre, i fondi stanziati dai Paesi europei per l'Ucraina sono diminuiti del 90%. ANGIERI A PAGINA 4

GAZA SENZA TREGUA 170mila edifici distrutti e aiuti bloccati ai valichi



■ La pratica della privazione è totale a Gaza: alla distruzione di infrastrutture, scuole e ospedali per raid o per bulldozer, si aggiungono gli incendi. Centinaia di case sono state date alle fiamme dai soldati. Intanto a Ramallah l'Anp prova a sopravvivere con le manovre politiche. CRUCIATI, GIORGIO ALLE PAGINE 10, 11

INCENTIVI AUTO Stellantis accontentata Ma minaccia chiusure



■ Mentre al tavolo sull'automotive il ministro Urso illustra il miliardo di incentivi senza garanzie sul lavoro, un'intervista a Favares riapre la polemica: «Se finiscono, a rischio Mirafiori e Pomigliano». Schlein e Conte a Meloni: entri nel capitale. Ma non avverrà mai. FRANCHI A PAGINA 5

CARNE COLTIVATA Bruxelles boccia la legge Lollobrigida



■ La Commissione europea ha affossato il provvedimento bandiera del ministro Lollobrigida che vieta produzione e commercializzazione della carne coltivata, sancendone la sostanziale inapplicabilità. La decisione riguarda soprattutto l'aspetto formale e procedurale della legge. A PAGINA 5

LA PROTESTA Da Macron a Meloni tutti sul trattore

■ «Chiediamo l'aumento dei salari e la crescita del prezzo del latte e della carne». La protesta degli agricoltori invade Bruxelles durante il Consiglio straordinario. I trattori bloccano tutte le strade verso il Parlamento europeo, divelta e bruciata una statua del complesso monumentale di fine Ottocento. Tanti gli italiani sotto le insegne gialle e verdi di Coldiretti. Da Macron a Meloni tutti solidali. Von der Leyen promette: «La Commissione Ue presenterà una proposta per ridurre gli oneri amministrativi». VALDAMBRINI A PAGINA 5



4 620041 3332003 (conv. L. 462/2004) art. 1, c. 1, GigaCRM/232103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CICCHI - N° 32 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 456 - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 2 Febbraio 2024

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - ELBOLO

Il sussidio

Ecco il bonus mamme subito 500 euro a chi ha due o più figli
Francesco Bisozzi a pag. 12



L'inedito

Tra Gogol e i Borbone D'Arrigo nella Napoli delle "anime morte"
Ugo Cundari a pag. 13



L'analisi

Quanto pesa la protesta sul voto europeo
Luca Ricolfi

La protesta degli agricoltori che infuria in Europa non è del tutto nuova. Almeno superficialmente, si potrebbero indicare due precedenti: il movimento dei "forconi", che tra alterne vicende serpeggiò in Italia fra il 2011 e il 2013, e il movimento dei gilet gialli, che paralizzò la Francia dalla fine del 2018 ai primi mesi del 2019. Anche allora uno dei temi centrali della protesta era il prezzo dei carburanti; anche allora un ruolo centrale venne svolto da agricoltori e auto-transportatori; anche allora le simpatie verso quei movimenti venivano più da destra che da sinistra.

Queste analogie, tuttavia, non devono trarci in inganno. Il movimento di oggi è diverso, molto diverso da quelli di allora. La prima differenza che balza agli occhi è il carattere transnazionale della protesta odierna, partita da Olanda e Belgio ma rapidamente propagatasi ai principali paesi europei, fra cui Francia, Italia, Polonia, Spagna, Romania. La seconda differenza è che ora, al centro delle contestazioni, ci sono le politiche europee in materia di ambiente (il cosiddetto green deal), con le loro ripercussioni sulla PAC, la politica agricola comune: più restrizioni, maggiori costi, minori sussidi. Soprattutto: concorrenza sleale dei Paesi da cui importiamo prodotti alimentari (un tema già sollevato, ben vent'anni fa, da Giulio Tremonti nel suo libro *Rischi fatti*).

Continua a pag. 35

L'assedio degli agricoltori

► Blocchi e roghi a Bruxelles, statua abbattuta. Continuano le agitazioni anche in Francia. Von der Leyen promette meno oneri. Meloni: in Europa si è sbagliato molto, ora si cambi



Le violente proteste che ci sono state ieri a Bruxelles, con scontri e falò improvvisati

Andreoli, Bechis, Pierantossi e Rosana alle pagg. 2, 3 e 7

Via libera a 50 miliardi fino al 2027 Fondi all'Ucraina, accordo Ue Giorgia media con l'Ungheria

C'è l'accordo, in Europa, per stanziare nuovi fondi all'Ucraina in guerra. La decisione si sostanzia in un finanziamento di 50 miliardi di euro fino al 2027. Il premier Giorgia Meloni (nella foto) ha mediato con l'Ungheria.
Rosana e Ventura a pag. 6



Buferà Stellantis «A Pomigliano pericolo di tagli»

► Tavares: senza sussidi impianti a rischio. Urso: governo pronto a entrare nel capitale

I 950 milioni di incentivi per auto ecologiche messi sul piatto dal ministero del Made in Italy non riportano il sereno nei rapporti tra Stellantis e governo. Il ministro Adolfo Urso si è detto pronto a entrare nel capitale della società se l'amministratore Carlos Tavares lo richiederà. Questi aveva dichiarato: «Senza sussidi impianti a rischio». Il pensiero corre subito a Pomigliano.
Servizi a pag. 11

Il dossier

«Scuola, strutture inadeguate al Sud Campania male»

Marco Esposito

I report di Bankitalia sugli impianti scolastici non fa sconti al Mezzogiorno e alla Campania. Tanti i casi critici.
A pag. 10

Giù il nostro fatturato regge l'export di qualità

Nando Santonastaso

Non siamo più da almeno un secolo un Paese agricolo. E da tempo. Nel 2022 il comparto ha fatto segnare un Pil di 41,7 miliardi di euro, in calo di quasi 2 punti percentuali rispetto al 2021, con circa un milione e 200mila lavoratori. La quota sul Pil totale è scesa al 2,2%, meno della metà delle costruzioni. Ma regge l'export di qualità.
A pag. 5

«Lavoro 15 ore al giorno ma non mi arrendo»

Gianluca Galasso

Storia di Rudi Varallo, 42 anni, irpino di Montella, imprenditore agricolo e allevatore. «Lavoro dall'alba alle 8 di sera. Ho ereditato l'azienda dai miei avi e l'ho modernizzata, producendo prodotti apprezzati. Ora l'Europa vuole metterci in ginocchio con le nuove norme, ma si rende conto che così non può essere? Io non mollo».
A pag. 5

Gli azzurri con la Coppa Davis al Quirinale. E il Presidente stupisce parlando di tennis Mattarella e Sinner, elogio della sobrietà



Piero Mei a pag. 17

Intesa per il 2025

Ferrari, colpo Hamilton farà coppia con Leclerc

Un fulmine che non t'aspetti. Un fiore raro che sembrava non dovesse sbocciare più. La parabola della Ferrari, il team più prestigioso e vincente nei tre quarti di secolo di storia della F1, e quella del baronetto Lewis Hamilton, il pilota con la bacheca zeppa di trofei come nessun altro, s'incrociano davvero. Una notizia che ieri ha scosso il mondo della Formula 1 tanto è dirimpetto. E così Hamilton farà coppia con Leclerc.
Ursicino a pag. 17

Caso Geolier, il dibattito

Perché io dico: a ciascuno la sua lingua

Gigi D'Alessio

A Sanremo, dove con Geolier stiamo provando il medley di brani che proporrà nella serata delle cover, il 9 febbraio, vigilia di finale, l'eco delle polemiche social arriva, per fortuna, ammortizzato. Ma fa male, non tanto per l'accusa in sé, che non tiene conto che il rap napoletano ha un suo stile che nessuna grafia o grammatica classica può ingabbiare.
Continua a pag. 34

A vincere sarà sempre il napoletano

Raffaella R. Ferré

Cominciamo con una premessa: qualunque opinione si abbia sul trapper Geolier - l'ho sentito, mi è piaciuto, non mi piace - dobbiamo riconoscergli un merito. Questo giovane, nome Emanuele Palumbo, ci sta facendo discutere da due giorni sull'uso del napoletano. Una bella polemica, tutta partenopea.
Continua a pag. 34





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 148 - N° 32
ITALIA
Sped. in A.P. 01/03/2003 con L.452/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 2 Febbraio 2024 • Presentazione del Signore

IL GIORNALE DI TAVOLIERE

Commenta le notizie su [IL MESSAGGERO](#)

Azzurri al Colle Fratelli di Sinner l'ItalTennis festeggia la Davis da Mattarella
Mei nello Sport



Accordo per il 2025 Ferrari, che colpo firma Hamilton il baronetto della FI
Ursicino nello Sport



Mercato chiuso Lazio, unica big senza acquisti all'ultimo minuto Kent dice di no
Abbate nello Sport



La politica divisa La sfida del consenso sul sostegno agli agricoltori
Luca Ricolfi

La protesta degli agricoltori che infuria in Europa non è del tutto nuova. Almeno superficialmente, si potrebbero indicare due precedenti: il movimento dei "forconi", che tra alterne vicende serpeggiò in Italia fra il 2011 e il 2013, e il movimento dei gilet gialli, che paralizzò la Francia dalla fine del 2018 ai primi mesi del 2019. Anche allora uno dei temi centrali della protesta era il prezzo dei carburanti; anche allora un ruolo centrale venne svolto da agricoltori e autotrasportatori; anche allora le simpatie verso quei movimenti venivano più da destra che da sinistra.

Queste analogie, tuttavia, non devono trarci in inganno. Il movimento di oggi è diverso, molto diverso da quelli di allora. La prima differenza che balza agli occhi è il carattere transnazionale della protesta odierna, partita da Olanda e Belgio ma rapidamente propagatasi ai principali paesi europei, fra cui Francia, Italia, Polonia, Spagna, Romania. La seconda differenza è che ora, al centro delle contestazioni, ci sono le politiche europee in materia di ambiente (il cosiddetto green deal), con le loro ripercussioni sulla Pac, la politica agricola comune: più restrizioni, maggiori costi, minori sussidi. Soprattutto: concorrenza sleale dei paesi da cui importiamo prodotti alimentari (un tema già sollevato, ben venti anni fa, da Giulio Tremonti nel suo libro Rischio fatali).

La terza differenza è che, mentre in passato l'approssimarsi delle elezioni europee aveva finito (...)
Continua a pag. 10

Bonus mamme, fino a 3.000 euro a chi lavora

► Arriva la circolare subito 500 euro per chi ha due figli

ROMA Bonus mamme, subito 500 euro l'aiuto per chi ha due o più figli. Pubblicata la circolare Inps per il 2024 il sostegno fino a 3mila euro lordi a dipendente. La misura interesserà quasi un milione di donne che hanno un lavoro a tempo indeterminato. Bisozzi a pag. 14

Domiciliari più lontani per l'insegnante

Ilaria Salis: «Io innocente, non patteggio» Processo a maggio, Palazzo Chigi sorpreso

ROMA Ilaria Salis: «Non patteggio». La donna in carcere a Budapest vuole difendersi nel merito in aula. Il processo solo a maggio. Di Corrado a pag. 6



gio, domiciliari più lontani. Meloni: «Orban non può intervenire sui giudici. Sorpresa del rinvio fino a maggio». Di Corrado a pag. 6

Braccio di ferro tra governo e azienda

Stellantis minaccia: aiuti o via ai tagli Urso replica: «Fateci diventare soci»

ROMA Arrivano gli incentivi, ma a Stellantis non bastano. Tavares accusa: «Pochi aiuti, a rischio Mirafiori e Pomigliano».



La provocazione del ministro per le imprese Adolfo Urso: «Pronti a diventare soci». Bassi a pag. 7

Fondi a Kiev, accordo in Europa

► Via libera al sostegno all'Ucraina: 50 miliardi fino al 2027. E Biden ringrazia gli alleati Meloni convince Orban: «Evitate divisioni». Emergenza migranti, stanziati otto miliardi in più

Protesta contro la Ue: statua abbattuta. L'Italia: regole da rifare



Trattori in rivolta: assalto a Bruxelles

Bruxelles, devastazioni per le proteste degli agricoltori (foto EPA) Andreoli e Bechis alle a pag. 2 e 3

ROMA Accordo in Europa per i fondi a Kiev. Meloni convince Orban: «Evitate divisioni». Bulleri, Rosana e Ventura alle pag. 4 e 5

Il tema sulla Cecchettin fa scoprire uno stupro E la prof salva l'allieva

► Il caso a Latina, denunciato l'ex fidanzato Nel componimento descritti violenze e soprusi

LATINA Lo stupro scoperto in classe grazie a un tema su Giulia Cecchettin. Una liceista, in un paese vicino Latina, trova il coraggio di svelare le violenze nel compito di italiano. Le frasi sugli abusi insospettiscono la prof. L'insegnante, la preside e la psicologa della scuola decidono di segnalare il caso alle famiglie e i carabinieri avviano l'inchiesta. E l'ex fidanzato viene denunciato. Forlivesi e Mallozzi a pag. 12

Solo 6 anni al marito Uccide la moglie malata «Gesto altruista»

Valentina Errante Uccide la moglie malata terminalmente: solo 6 anni. «Fu altruista». A pag. 12

Nel 2019 l'agguato



Bortuzzo rinasce: «Cinque anni dopo sogno l'Olimpiade»

ROMA Manuel Bortuzzo, cinque anni fa l'agguato per errore: il nuotatore perse l'uso delle gambe. «Nel giorno più brutto festeggio la rinascita. E sogno l'Olimpiade». Arcobelli a pag. 13

NOVITA

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

LAILA DormiBene

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

PASTIGLIE COMMOSE

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

Il Segno di LUCA

SEGNO DEL CANCRO GIORNI DI PASSIONE

Grazie alla collaborazione della Luna, la tua settimana lavorativa si chiude in bellezza e gli elementi di tensione e di attrito perdono mordente. La configurazione sembra intenzionata a gettarti tra le braccia dell'amore, con un'intensità magnetica contro la quale potrai fare poco o niente. Approfitta di questo slancio ma lascia che sia il tuo lato più morbido e conciliante a guidarti. Goditi tutto il processo senza nessuna fretta. **MANTRA DEL GIORNO** Ogni differenza crea un'informazione.

© PERICOLOSI RISERVATA L'oroscopo a pag. 10

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



il Resto del Carlino

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

VENERDÌ 2 febbraio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola+

QVWEEKEND
L'INTERVISTA
Gabry
Ponte

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Segnaletica nel caos, automobilisti spaesati

La direttiva di Salvini smonta la Città 30 «No ai limiti ovunque»

Rosato a pagina 14 e in Cronaca

SCOPRI ALL'INTERNO DELLA CRONACA
Il coupon per il sondaggio

Bologna città **30Km/h**



ristora
INSTANT DRINKS

Meloni tratta: Salis, rispettare i diritti

La premier parla ancora con Orban: «Tutelare la dignità dell'italiana detenuta a Budapest, serve un processo rapido e giusto»
Intervista al padre di Ilaria «Mia figlia invecchiata di 10 anni, il governo la riporti a casa». La famiglia della donna querela Salvini

Servizi alle p. 2, 3 e 4

Scontro tra ex Fiat e governo

Stellantis: aiuti o tagli a impianti Urso: lo Stato pronto a entrare



Duro scontro tra il ceo di Stellantis, Tavares, e il governo. Per il manager «senza aiuti sono a rischio Pomigliano e Mirafiori». Il ministro Urso replica: «Siamo pronti a entrare, basta chiedercelo».

Troise a pagina 18

Ricciardi, vice di Conte

«I nemici di Elly dentro il Pd Non nel M5s»

Coppari a pagina 9

LA MARCIA DEI TRATTORI ARRIVA A BRUXELLES, ESPLODE LA RABBIA MIGLIAIA IN PIAZZA. A MILANO LA PROTESTA SOTTO IL PIRELLONE



EUROPA A FERRO E FUOCO

Una statua abbattuta di fronte al Parlamento europeo a Bruxelles durante le proteste

G. Rossi e Pomponi alle pag. 6 e 7

DALLE CITTÀ

Bologna, un passo avanti

Crisi La Perla, dichiarata l'insolvenza Ecco i commissari

Bonzi a pagina 19

Bologna, pazienti esasperati

Emergenza Rizzoli Fratture in attesa degli interventi

Moroni in Cronaca

Imola, dopo la sconfitta al Tar

Servizi educativi, le coop ricorrono al Consiglio di Stato

Agnessi in Cronaca



Dipendenti in ostaggio

Turchia, attacco a fabbrica Usa

Farrugia a pagina 11



La figlia dell'ex portiere Giuliani

«Ricordo papà, morto di Aids»

Cavriani a pagina 12



F1, in Ferrari ma dal 2025

Re Hamilton sale sulla Rossa

Turrini nel QS

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.



Laila farmaco di origine vegetale, l'unico con formula Silexan® (olio essenziale di lavandula angustifolia Miller).

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Silexan®). Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 18/05/2023.



VENERDÌ 2 FEBBRAIO 2024

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

2.200€ con TV SORRISI E CANZONI in Liguria - 1.500€ in tutte le altre zone - Anno CXXXVIII - NUMERO 28, 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

SAVONA, L'EX LE SPARÒ AL PARCO
Condanna all'ergastolo
per l'assassino di Danjela

SILVIA CAMPESE / PAGINA 13



IL PROCESSO PER STUPRO A CIRO GRILLO
Silvia, sei ore di domande
«Come una sopravvissuta»

L'INVIATO TOMMASO FREGATTI / PAGINA 13



GENOVA, COLTA DALLE DOGLIE IN CASA
Aiuta la moglie a partorire
guidato al telefono dal 118

DANILO D'ANNA / PAGINA 23



ZELENSKY RINGRAZIA: «L'EUROPA HA DIMOSTRATO CHE LE PAROLE CONTANO». ATTACCO NEL MAR NERO, AFFONDATA UNA NAVE PORTAMISSILI RUSSA

L'Ue in soccorso di Kiev

Italia e Francia convincono Orbán: c'è l'accordo sui 50 miliardi all'Ucraina. Meloni: salvata l'unità

Il Consiglio europeo ha dato il via libera alla revisione del bilancio pluriennale Ue che prevede un piano di aiuti all'Ucraina da 50 miliardi. L'accordo è stato approvato dai 27 Stati membri. Il premier ungherese Orbán ha ritirato il suo veto dopo un lungo lavoro di mediazione portato avanti dalla premier Meloni e dal presidente francese Macron. «Non era facile trovare un accordo - ha detto Meloni - siamo sempre stati convinti che una soluzione a 26 sarebbe stata un precedente pericoloso». SERVIZI / PAGINE 2 E 3

ROLLI



IL CASO

Federico Capurso / PAGINA 6

Salis, l'ultimo oltraggio verbale in ungherese dopo l'interrogatorio

Dopo la prima udienza in tribunale, Iliaria Salis è stata portata in una stanza dove agenti del personale penitenziario l'hanno interrogata sulle condizioni detentive. Ma ha dovuto firmare un verbale in ungherese.



BATTAGLIA NEL MAR ROSSO
COLPITA NAVE AMERICANA
ABBATTUTI DRONI IRANIANI

SEMPRINI / PAGINA 11

BRUXELLES, EUROPARLAMENTO ASSEDIATO DALLA PROTESTA DEGLI AGRICOLTORI



Trattore selvaggio

Una statua abbattuta durante la protesta a Bruxelles BRESOLINI / PAGINA 4 E 5

IL COMMENTO

MARIO DEAGLIO / PAGINA 16

LA PARTITA APERTA DEI FONDI PUBBLICI

Se l'Ucraina dovesse entrare nell'Ue, con i parametri attuali otterrebbe una parte molto grande dei sussidi agricoli complessivi, sottraendoli così alle imprese agricole che li ricevono (una cinquantina di miliardi l'anno in totale).

L'AD DI STELLANTIS: «SENZA SUSSIDI FABBRICHE A RISCHIO»

Auto green, sì agli incentivi Ma è tensione con Tavares

AEROPORTO DI GENOVA

Simone Gallotti

Spinelli: «Seconda pista e voli internazionali
Così rinasce il Colombo»

L'ARTICOLO / PAGINA 17

Il governo mette sul tavolo 960 milioni di euro di incentivi per favorire l'acquisto di auto green, con bonus fino a 13 mila euro. C'è però tensione tra Stellantis e il governo. L'ad dell'azienda Tavares prima dell'annuncio aveva avvertito: «Senza sussidi per l'acquisto di veicoli elettrici si mettono a rischio le fabbriche italiane». BARONI / PAGINA 18

SOCIETÀ

Liguria, beffa Rai per 14 mila: si paga ma non si vede

Marco Menduni / PAGINA 15

L'ultima protesta è partita da Eller, frazione di 500 abitanti di Albisola Superiore. I canali della Rai non si vedono, ed è scattata la protesta. Sono 14 mila i liguri nelle stesse condizioni.

Fiorello e Amadeus ospiti in tv da Fazio
«Solo promozione»

Tiziana Leone / PAGINA 38

«Si tratta di promozione. Saranno solo collegati da Sanremo con Fabio Fazio». Così la Rai sull'ospitata di Amadeus e Fiorello prevista domenica sera nel salotto di "Che tempo che fa" sul Nove.

Palazzo Ducale Bonacossa punta sul digitale

Annamaria Coluccia / PAGINA 14

Guardano al digitale e oltre i confini di Genova i progetti di Iliaria Bonacossa, neo direttrice di Palazzo Ducale.

Casinò di Sanremo giocatori fortunati
Gennaio in rosso

Giulio Gavino / PAGINA 12

I clienti sbancano il casinò di Sanremo. Erano più di dieci anni che la casa da gioco non pagava in un solo mese vincite per un milione di euro.



TROVA
COMPRO ORO
IN MODO TRASPARENTE
VALORE ORO BORSA
INTERNAZIONALE

€ 60,86
TIT 900

€ 40,81
TIT 750

VIA XXV APRILE - VIA SAN VINCENZO
 LUNGOMARE PEGLI

BUONGIORNO

Una decina di giorni fa alla Sorbona di Parigi s'è aperto un ciclo di conferenze sulle grandi questioni strategiche. L'ha inaugurato il capo di stato maggiore dell'Esercito francese, Thierry Burkhard, e l'ha messa giù dura: il mondo cambia e l'Europa è in ritardo. Cambia perché la dottrina fondata dopo la Seconda guerra mondiale, e basata su cooperazione e prevenzione dei conflitti, non funziona più. Eravamo noi a prevenire la guerra, sono gli altri a dettarcela. L'invasione dell'Ucraina è il primo e il più evidente di molti segnali. Su Le Monde, Sylvie Kauffmann ricorda che gli Stati Uniti - Trump o no, poco cambierà - spostano sull'Indopacifico i loro mirini, e l'Europa verrà abbandonata. Per cui bisogna portare le spese per la difesa (per le armi) al tre per cento del pil, ma a fatica si arriva al due. Tocchereb-

Pace e guerra | **MATTIA FELTRI**

be tagliare il welfare e le famose opinioni pubbliche farebbero fiamme. Noi europei ne abbiamo fin sopra i capelli di guerre, scatenate per secoli, e ora sono uscite dall'orizzonte delle nostre eventualità. Siamo persuasi di saper imporre la pace come una volta sapevamo imporre la guerra, ed è una solare illusione: per fare la pace bisogna essere in due, per fare la guerra ne basta uno. Ma è un'illusione anche perché la pace si mantiene e si esporta se si è centrali, e invece siamo sempre più periferici, eppure intrisi della presunzione di vivere ancora nell'ombelico del mondo, come quando mantenevamo ed esportavamo la guerra. È strabiliante che allora sceglievamo le armi e ora la resa ma comunque nella medesima convinzione, di saperla un po' più lunga. Solo che adesso è senz'altro infondata.

TROVA
COMPRO ORO
IN MODO TRASPARENTE
VALORE ORO BORSA
INTERNAZIONALE

€ 60,86
TIT 900

€ 40,81
TIT 750

VIA XXV APRILE - VIA SAN VINCENZO
 LUNGOMARE PEGLI





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



A Bruxelles
Ue, intesa a 27 su aiuti a Kiev: sbloccati 50 miliardi. Meloni media con Orbán (anche sul caso Salis)

Dopo il braccio di ferro con l'Ungheria, accordo sulla revisione del bilancio 2021-2027. Biden ringrazia Von der Leyen (nella foto con Michel). — a pagina 9



FTSE MIB 30689,11 -0,18% | SPREAD BUND 10Y 156,70 +1,60 | SOLE24ESG MORN. 1244,34 -0,93% | SOLE40 MORN. 1123,69 -0,15% | **Indici & Numeri** → p. 37-41

GUERRA TRA ISRAELE E HAMAS

Piano degli Usa per Stato palestinese smilitarizzato E Biden sanziona coloni

— Servizio a pagina 11



Pasto in strada. Piccoli palestinesi mangiano in terra al campo di Rafah, a Gaza

LA RETE SOTTERRANEA

Ecco perché è così difficile distruggere tutti i tunnel di Hamas a Gaza

Roberto Bongiorno — a pag. 11

Recuperabile l'8% delle tasse non pagate Leo: «Dal concordato i fondi per l'Irpef»

Telefisco 2024

Ruffini: il magazzino dei ruoli non riscossi al record di 1.206 miliardi

De Nuccio (commercialisti): ruolo centrale nel riordino del sistema tributario

De Luca (consulenti): l'assegno d'inclusione fa emergere il sommerso

Confronto a tutto campo a Telefisco 2024. Focus sulla riforma e sulla riscossione. Il concordato preventivo punterà a incassi gradualmente destinati a finanziare l'Irpef mentre la riforma della riscossione dovrà fare i conti con tasse non pagate che ora sono recuperabili solo al 18%. Professionisti pronti a un ruolo centrale. — Servizi alle pagine 2 e 3



Nobel. Robert Shiller ha vinto il premio nel 2013

PARLA SHILLER

«Rivoluzione dei dati per l'economia»

Isabella Bufacchi — a pag. 6

LA TRENTATRESIMA EDIZIONE DEL CONVEGNO

La riforma riparte dai professionisti

- Fatture al bivio fra 2023 e 2024
- Prestiti aziendali, ricalcolo favorevole
- Rottamazione, meno chance di dilazione
- Cause di non punibilità, valuta il pm
- Tutte le risposte di Entrate e Gdf

— Insetto estraibile da pagina 15 a pagina 26

Inflazione, rimbalzo a sorpresa (+0,8%)

I dati di gennaio

Nell'area euro l'inflazione annua è più alta che in Italia ma rallenta al 2,8 per cento

L'anno inizia con un piccolo rimbalzo dei prezzi al consumo a gennaio l'inflazione è salita dello 0,3% mensile e si è portata allo 0,8% tendenziale annuo, dallo 0,6% di dicembre. Accelera il cosiddetto "carrello della spesa" (+5,4%). Nell'area euro inflazione in frenata al 2,8% annuo dal +2,9. — servizio a pagina 5

LA REVISIONE

Nel paniere Istat entrano padel e acquagym

— Servizio a pag. 5

ECONOMIA EUROPEA

Lane: «Quest'anno discesa rallentata, attenzione a Suez»

Carlo Marroni — a pag. 5

VIGILANZA

Bankitalia, cresce l'allerta sulla raccolta delle banche

Luca Davi — a pag. 32

DOMANI SU PLUS 24

Privatizzazione Poste Italiane, meglio essere azionista o cliente?

Lucilla Incorvati — a pag. 33

CAF Do.C. Dottori Commercialisti | **OPEN Dot Com** Società dei Dottori Commercialisti

Il Gruppo Dot Com nasce a Torino nel 1999. In questi 25 anni abbiamo creato più di 80 servizi pensati per semplificare il lavoro e la vita di migliaia di professionisti. Immagina cosa faremo nei prossimi 25 anni. Questa è la nostra mission. Conta su di noi!

www.opendotcom.it

25 ANNI

PANORAMA

AUTOMOTIVE

Urso: Governo pronto a entrare in Stellantis

«Se Tavares o altri ritengono che l'Italia debba fare come la Francia, che ha aumentato il proprio capitale sociale all'interno di Stellantis, ce lo chiedono. Se vogliono una partecipazione attiva possiamo discuterne». Lo ha detto il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso al termine del tavolo sull'automotive. — a pagina 14

CARLOS TAVARES

«Senza aiuti impianti a rischio»

Filomena Greco — a pag. 14



ELLY SCHLEIN

«Il governo raccolga la sfida»

Emilia Patta — a pag. 14

AUTO

Ferrari, utili e ordini record Ingaggiato Hamilton

Risultati Ferrari da primato: utile 2023 oltre le attese e la soglia del miliardo di euro. Ordini boom. Ingaggiato dal 2025 il pluricampione del mondo Lewis Hamilton. — a pagina 34

DOMANI IN EDICOLA



L'era dei chatbot

Dalla svolta OpenAI a Dostoevskij

— a 12,90 euro più il prezzo del giornale

Moda 24

Rispetto della Csr

Faro su condizioni di lavoro e salari

Marta Casadei — a pag. 30

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

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





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 2 febbraio 2024
Anno LXXX - Numero 32 - € 1,20
Presentazione del Signore

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

AIUTI ALL'UCRAINA

La Ue piega Orban

Decisivo l'intervento di Giorgia Meloni sul presidente ungherese

Si all'aumento di bilancio A Kiev vanno 50 miliardi Due al dossier immigrazione

Procaccini (eurodeputato FdI) «Ora bisogna dire basta alle follie ambientaliste»

L'INTERVENTO

La paura unisce l'Europa

DI AUGUSTO MINZOLINI

Alla fine tutti e 27 i paesi dell'Unione europea hanno dato il via al programma di aiuti militari all'Ucraina per 50 miliardi. Il premier ungherese, Viktor Orban, si è piegato alle ragioni degli altri dopo aver bloccato il finanziamento a Kiev per mesi utilizzando esplicitamente o meno il diritto di veto. Per alcuni versi il vertice di ieri e Bruxelles, al di là della decisione (...)

Segue a pagina 12

L'ANALISI

Non va criticata la scelta di Sinner ma il fisco rapace

DI STEFANO CIANCIOTTA

La polemica sulla residenza a Montecarlo e sul pagamento delle tasse di Sinner all'estero, è l'ennesima boutade di una lunga diatriba che da anni imperversa nel nostro Paese senza produrre nulla di tangibile. Anzi determina tutto il contrario. Si inaspriscono le posizioni in campo, si lanciano anatemi contro il cattivo di turno (che non viola affatto la legge perché produce gran parte dei (...))

Segue a pagina 12

COMMENTI

- **MAZZONI**
Cieca opposizione della sinistra contro il Piano Mattei
- **FERRONI**
L'Europa adesso non deve complicare la vita dei cittadini
- **CONTE MAX**
Se la Francia scopre il ministro Lollobrigida

a pagina 12 e 13

Il Tempo di Osho

La rabbia dei coltivatori a Bruxelles Proteste, scontri e quattro arresti



"A questi l'unica campagna che je interessa è quella elettorale"

Mineo a pagina 3

Al via l'operazione per sanare il buco da oltre un miliardo dell'Ater Caccia ai morosi delle case popolari

Il governo apre a Stellantis
Urso presenta gli incentivi per rottamare le auto

Ventura a pagina 11

Al via l'operazione verità sui conti dell'Ater di Roma. Servirà a chiarire la morosità «monstre» accumulata dagli inquilini delle 48mila case popolari che l'ente ha nella Capitale. Il rosso è profondo: un miliardo e 151 milioni e si riferisce a 53mila «posizioni creditorie». Per chiudere la verifica ci vorranno tre mesi. Poi partirà la riscossione.

Zanchi a pagina 17

Frasca alle pagine 2 e 3

Caso Ilaria Salis

Il papà querela Salvini
La risposta: «Lo capisco»

DI CAPUA a pagina 5

Follie digitali

Nasce il partito guidato dall'Intelligenza Artificiale

Vitelli a pagina 7

Formula uno

Clamoroso Ferrari
Il campione Hamilton sulla Rossa dal 2025



Ciccirelli a pagina 26



La nostra azienda opera nel settore della gadgetistica: si occupa di fornitura di gadget ed abbigliamento personalizzato. Con The Gadget Store, facciamo un passo in avanti verso l'affermazione, in uno dei settori più competitivi, in cui stiamo cercando di offrire solo il massimo dell'eccezionalità.

www.thegadgetstore.it

06 8629 1994
00031904

Oroscopo

Le stelle di Branko



La vostra personalità trova la migliore espressione quando siete coinvolti in progetti originali, insoliti. Ispirati dalla Luna scorpionica diventate più rapidi nel valutare le cose, a tutto vantaggio della professione. Inizia la rincorsa, come conferma il Sole, che vi mette in bella mostra in nuovi ambienti con nuova gente. Farete colpo pure in amore, avrete molto senza chiedere, molta pazienza nell'ambiente di lavoro, agitato.



Branko a pagina 13



PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 34

D'Alema tira la volata a Conte: è un progressista votato da operai molto più di quanto non sia il Pd
Claudio Velardi a pag. 7

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Italia Oggi
LA LEGGE DI BILANCIO 2024
IN EDICOLA E IN DIGITALE

ISTRUZIONI INPS
Via libera alla decontribuzione mamme. Ma il bonus pieno è solo per buste paga sopra i 2.720 euro
Cirigli a pag. 31

Sergio: la Rai è da scongelare

Per l'a.d. della tv di Stato «un manager interno può realizzare un percorso basato sulla discontinuità, come ho fatto in radiofonia. Forse servono le direzioni di rete»

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Tributaristi - L'ordinanza del Consiglio di stato in materia di visto di conformità

«La Rai ha vissuto anni di gestione molto complessa, in cui si sono stratificate abitudini e processi che hanno ingessato l'azienda. Credo» spiega l'a.d. Roberto Sergio a *ItaliaOggi* «che solo un manager interno, con una profonda conoscenza dell'azienda, delle sue dinamiche e complessità, poteva provare ad avviare un percorso virtuoso al fine di creare una forte discontinuità, un po' come ho fatto in radiofonia». Al vaglio il ritorno delle direzioni di rete.
Piazzotta a pag. 17

Il magazzino delle cartelle esattoriali sfonda i 1.200 mld, ma il 92% non è recuperabile



Il magazzino delle cartelle esattoriali sfonda quota 1.200 miliardi di euro ma circa il 92% è da stralciare perché irrecuperabile. Oltre carichi oggetto di regolare dilazione (il cui valore è di 18,8 miliardi di euro) solo 101,7 miliardi risultano infatti potenzialmente ancora riscuotibili. Lo ha detto il direttore dell'Agenzia delle entrate, Ernesto Maria Ruffini, durante un incontro con la stampa specializzata. Il Viceministro dell'economia e delle finanze Maurizio Leo ha invece smorzato i toni sugli effetti della mancata accettazione del concordato preventivo biennale, specificando che non vi saranno controlli automatici contro chi non sottoscrive il petto col fisco.
Mandolesi a pag. 25

DIRITTO & ROVESCIO
Sulla necessità che siano accordate misure umanitarie nella detenzione di **Flavia Satta**, *ItaliaOggi*, primo tra tutti i quotidiani, aveva dedicato una pagina intera di **Domenico Cacopardo**. Ma non è questo il punto. Mi riferisco allo scandalo delle manette con le quali la **Satta** è stata trascinata in tribunale in **Ugheria**. La norma è incivile ma essa era, fino a poco tempo fa, in vigore anche in Italia nell'indifferenza di tutti i partiti. **Enzo Tortora**, ad esempio, pur essendo innocente, tra l'altro, subì ripetutamente questa goffa. Quando è che la pratica oggi ritenuta inaccettabile fu inventata? Quando, nel pieno di Mani pulite, vennero applicati gli schiavettini anche a un deputato del Pd, **Enzo Carra**. E siccome in quelle condizioni potevano finire molti politici anche di sinistra, la norma venne abolita in un battibaleno.

Crisi d'impresa - La risoluzione dell'Agenzia delle entrate sul pagamento dell'Irap

EXPOCREAM
Apri a Palermo il primo salone di pasticceria di Mezzogiorno
Merli a pag. 10

Energie rinnovabili - La bozza di decreto interministeriale FER2

ABF è fatta di storie.

Marina è un'intellettua digitale. Aiuta decine di ragazzi ad esprimere sé stessi e il proprio potenziale.

Unisciti alla nostra grande famiglia. Insieme si può molto di più.

Piazza San Firenze, 6 - 50122 Firenze (FI)
T. +39 055 9943200 - andrabocellifoundation.org

Scopri la nostra storia

ABF
ANDREA BOCELLI FOUNDATION
ERTE FILANTROPICO

Con La legge di Bilancio 2024 a € 9,90 in più; Come andare in pensione a € 7,90 in più; La riforma fiscale a € 4,90 in più



LA NAZIONE

QNWEEKEND
L'INTERVISTA
Gabry
Ponte

VENERDÌ 2 febbraio 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Perugia, battaglia legale

**Congedo parentale
Licenziato un padre:
il giudice lo reintegra**

Cinaglia a pagina 15



La ricerca di Intesa Sanpaolo

**Start-up
toscane vivaci
e dinamiche**

Ciardi a pagina 19



Meloni tratta: Salis, rispettare i diritti

La premier parla ancora con Orban: «Tutelare la dignità dell'italiana detenuta a Budapest, serve un processo rapido e giusto»
Intervista al padre di Ilaria «Mia figlia invecchiata di 10 anni, il governo la riporti a casa». La famiglia della donna querela Salvini

Servizi
alle p. 2, 3 e 4

Scontro tra ex Fiat e governo

**Stellantis: aiuti
o tagli a impianti
Urso: lo Stato
pronto a entrare**



Duro scontro tra il ceo di Stellantis, Tavares, e il governo. Per il manager «senza aiuti sono a rischio Pomigliano e Mirafiori». Il ministro Urso replica: «Siamo pronti a entrare, basta chiedercelo».

Troise a pagina 18

Ricciardi, vice di Conte

**«I nemici di Elly
dentro il Pd
Non nel M5s»**

Coppari a pagina 9

**LA MARCIA DEI TRATTORI ARRIVA A BRUXELLES, ESPLODE LA RABBIA
MIGLIAIA IN PIAZZA. A MILANO LA PROTESTA SOTTO IL PIRELLONE**



Una statua abbattuta di fronte al Parlamento europeo a Bruxelles durante le proteste

EUROPA A FERRO E FUOCO

G. Rossi e Pomponi alle pag. 6 e 7

DALLE CITTÀ

Empoli

**Picchiato e morso
al naso dal ladro
56enne ferito
deve operarsi**

Carmignani in Cronaca

Empoli

**Furti e vandalismi
nelle scuole
Preso baby gang**

Puccioni in Cronaca

Castelfiorentino

**Bebè investita
Indagata
l'automobilista**

Servizio in Cronaca



Dipendenti in ostaggio

**Turchia, attacco
a fabbrica Usa**

Farruggia a pagina 11



La figlia dell'ex portiere Giuliani

**«Ricordo papà,
morto di Aids»**

Cavriani a pagina 12



F1, in Ferrari ma dal 2025

**Re Hamilton
sale sulla Rossa**

Turrini nel QS

**CALMARE L'ANSIA LIEVE,
PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.**



Laila farmaco di origine vegetale, l'unico con formula Silexan® (olio essenziale di lavandula angustifolia Miller).

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Silexan®). Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 18/05/2023.





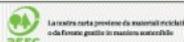
la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

il **venerdì**

Direttore *Maurizio Molinari*



Venerdì 2 febbraio 2024

Oggi con *il Venerdì*

Anno 49° N° 28 - In Italia € 2,50

UNIONE EUROPEA

La marcia dei trattori

Gli agricoltori mettono a ferro e fuoco Bruxelles per protestare contro il Green Deal, il grano di Kiev e lo stop ai pesticidi. Von der Leyen apre ai manifestanti e promette di aiutare il settore. I leader Ue favorevoli a un consiglio straordinario

Orbán piega la testa e dà il via libera a 50 miliardi di aiuti all'Ucraina

L'analisi

I privilegi non sono eterni

di **Andrea Bonanni**

Gli agricoltori che ieri hanno occupato e devastato Bruxelles, e che da giorni assediano le città d'Europa, sono spinti da difficoltà reali della loro categoria. Essi incolpano di queste difficoltà l'Europa fingendo di dimenticare che, se non esistesse l'Europa che da oltre mezzo secolo li sostiene e li finanzia con i soldi dei contribuenti, probabilmente non esisterebbero neppure loro. Ma il problema posto dalle ricorrenti proteste del popolo dei trattori va ben oltre la lista dei torti e delle ragioni della categoria. È ormai divenuto un enorme problema politico e, allo stesso tempo, culturale.

Vediamo innanzitutto qualche cifra per inquadrare il problema. La politica agricola europea (Pac) assorbiva fino a qualche tempo fa il cinquanta per cento del bilancio comunitario. Oggi questa percentuale è scesa al 25 per cento ma, in cifra assoluta, gli stanziamenti a favore dell'agricoltura non sono calati di molto e si collocano attorno ai 55 miliardi di euro all'anno. Il dato, però, è ingannevole.

● a pagina 27



▲ Bruxelles Un'immagine delle proteste degli agricoltori del Belgio e di altri Paesi europei

di **Amato, Brera, Frascilla, Ricciardi e Tito** ● alle pagine 2 e 3; 6 e 7

Il caso **Ilaria Salis**

Meloni: molti Stati usano le catene. Si tratta per i domiciliari in Italia

dai nostri inviati **Ciriaco, Foschini e Giovara** ● alle pagine 4 e 5. Con un servizio di **Candito**

Mappamondi

Sanzioni Usa contro le violenze degli insediamenti in Cisgiordania



di **Dantele Raineri**

● a pagina 14

Una dottrina Biden per il Medio Oriente

di **Thomas L. Friedman**

Riguardo all'espandersi della crisi in Medio Oriente penso due cose. Stiamo per assistere alla messa a punto di una nuova strategia dell'Amministrazione Biden volta ad affrontare questa guerra su più fronti che coinvolge la Striscia di Gaza, l'Iran, l'Iraq e l'intera regione. Si tratta di quella che auspico diventi una "Dottrina Biden" all'altezza della gravità di questo periodo così irto di pericoli. Se non assisteremo alla messa a punto di una dottrina valida e combattiva, la crisi in Medio Oriente si metastatizzerà secondo modalità che fortificheranno l'Iran, isoleranno Israele e ridurranno in cenere la capacità dell'America di influenzare al meglio gli eventi in quella regione.

● a pagina 26

GIOVANNI FORNERO UTET

Due approfondite ricerche interdisciplinari sul fine vita pubblicate nel 2020 e nel 2023 per un totale di quasi **1200** pagine.

Un'impresa culturale di grande attualità in un Paese in cui il **74%** dei cittadini (**82,8%** tra i giovani e **79,2%** tra i laureati) si dichiara trasversalmente a favore delle pratiche eutanasiche (Rapporto Censis 2023).

GIOVANNI FORNERO
INDISPONIBILITÀ E DISPONIBILITÀ DELLA VITA

GIOVANNI FORNERO
IL DIRITTO DI ANDARSENE
FILOSOFIA E DIRITTO DEL FINE VITA TRA PRESENTE E FUTURO
PREFAZIONE DI MARCO CAPPATO

Stellantis

Botta e risposta tra Tavares e Urso. Senza incentivi, impianti a rischio



▲ Ad Carlos Tavares (Stellantis)

Scontro tra Stellantis e il governo nel giorno in cui viene presentato il pacchetto dei nuovi incentivi auto del valore di un miliardo. Secondo l'ad Carlos Tavares, Mirafiori, dove viene prodotta la 500 elettrica, e Pomigliano sono le fabbriche che soffrono di più per i ritardi del governo. "Senza incentivi impianti a rischio". Il ministro Urso ricorda l'appoggio per Euro 7 e ribatte: "Se vogliono l'ingresso dello Stato tra gli azionisti siamo pronti".

di **Diego Longhin** ● alle pagine 8 e 9

Entro il 2027



Barcellona pianifica un futuro senza pioggia

di **Giacomo Taligiani** ● a pagina 21

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Soci: Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Agnoli, 8 - Tel. 02/74941, e-mail: pubblicita@amanzoni.it

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

con Recalcati "A pugni chiusi" € 12,40

NZ



LA CULTURA

I miei 20 anni senza papà Nuto nel Paese incapace di ricordare

MARCO REVELLI - PAGINE 22 E 23



LA SCUOLA

Il flop del liceo made in Italy una suicida sparata mediatica

ANDREA GAVOSTO - PAGINA 21

L'INTERVISTA

Bellanova: "Juric è un padre diventeremo la nuova Atalanta"

GUGLIELMO BUCCHERI - PAGINA 28



LA STAMPA

VENERDÌ 2 FEBBRAIO 2024



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € II ANNO 158 II N. 32 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DOB-TO II www.lastampa.it



IL PARLAMENTO SOTTO ASSEDIO: ROGHI, SCONTRI E UNA STATUA DIVELTA. I LEADER: "ADESSO DOBBIAMO ASCOLTARLI"

La rabbia dei trattori: guerriglia a Bruxelles

L'ANALISI

LE VERE RAGIONI DELLA PROTESTA

MARIO DEAGLIO

Nel bel mezzo dell'inverno la terra coltivata riposa e gli agricoltori fanno bilanci e programmi per la prossima annata. Nell'inverno 2024, questi programmi li portano lontano dai campi a bloccare, con i loro trattori, le grandi città. - PAGINA 21

BONINI, LAUGERI



"Use your vote", usa il tuo voto. Poco sotto lo striscione che corre lungo la passerella dedicata a Konrad Adenauer, i manifestanti hanno versato un mucchio di letame. - PAGINA 4 E 5

L'ECONOMIA

Gli aiuti green alle auto e le critiche di Tavares

PAOLO BARONI

Sostiene il ministro delle imprese Adolfo Urso che «se Tavares o altri ritengono che l'Italia debba fare come la Francia, che ha aumentato la sua quota all'interno dell'azionariato di Stellantis, ce lo chiedono. Possiamo sempre discuterne». - PAGINA 18

Tasse, in arrivo il taglio sopra i 50 mila euro

LUCA MONTICELLI

«Nessuna caccia alle streghe». Il vice ministro Leo si difende dalle accuse della Lega di volere un modello repressivo nella lotta all'evasione, e lavora a un piano per tagliare le tasse a chi dichiara oltre 50 mila euro, già con la prossima manovra. - PAGINA 19

AL VERTICE UE RAGGIUNTO L'ACCORDO TRA I 27: ALL'UCRAINA 50 MILIARDI. DECISIVO IL PRESSING DI MELONI E MACRON

Italia e Francia convincono Orban

Il premier ungherese a La Stampa: "Tuteleremo Salis. Dopo le Europee entro nei Conservatori"

MARCO BRESOLIN, ILARIO LOMBARDO

«Convincerlo è stato più facile del previsto». La sentenza, con toni un po' sornione, è di un'autorevole fonte Ue che, al termine del Consiglio europeo straordinario, racconta cosa è successo dietro le quinte. Viktor Orbán ha capitolato quasi subito. Lo ha fatto dopo aver capito di non avere scampo. - PAGINA 3

IL CASO

Ilaria, Filippo e Chico nelle celle senza diritti

NICCOLÒ ZANCAN

Porta Alba di Costanza, Romania. Una delle carceri più terrificanti d'Europa. «Venti quattro persone rinchiusi in una cella gelida d'inverno e bollente d'estate. Un solo bagno intasato. La parola disumanità non è esagerata. Mio figlio è depresso, pensa al suicidio. Pochi giorni fa una donna si è tolta la vita nell'area femminile». Ornella Matrasi è la madre di uno dei 2058 italiani detenuti all'estero, secondo l'ultimo censimento della Farnesina. Il figlio si chiama Filippo Mosca, ha 29 anni ed è finito in carcere in Romania con l'accusa di traffico internazionale di stupefacenti. - PAGINA 7

IL MEDIO ORIENTE

Hamas tratta la tregua Mar Rosso in fiamme

FABIANA MAGRI

La delegazione di Hamas al Cairo l'ha preparato il terreno. L'ultima parola spetta al leader della strategia politica, Ismail Haniyeh, arrivato da Doha per incontrare il capo dell'intelligence egiziana. Nel quartier generale del Ministero della Difesa a Tel Aviv si è riunito il gabinetto di guerra. Il Qatar spinge per l'intesa, osando e dosando l'ottimismo. La linea è quella tracciata a Parigi. Il portavoce del ministero degli Esteri Majid al-Ansari dichiara che Hamas ha «inviato una risposta iniziale positiva» per un cessate il fuoco e un accordo sul rilascio degli ostaggi israeliani a Gaza. Anche Israele sarebbe ben disposto. SEMPRENI - PAGINE 12 E 13

HAMILTON, INSIGNITO DALLA REGINA, ALLA FERRARI DAL 2025

Il Baronetto Rampante

STEFANO MANCINI



Nato per cambiare la storia

GIULIA ZONCA

La notorietà della Ferrari e la globalità di Lewis Hamilton: un'attrattiva che lo sport produce raramente. - PAGINA 27

IL DIBATTITO

La lezione di Sinner e quei pericoli social che noi genitori abbiamo ignorato

RICCARDO LUNA



Lunedì parlando di Jannik Sinner, dei suoi fantastici genitori, della libertà dei giovani ci eravamo chiesti: ma il bambino Jannik oltre alla racchetta da tennis aveva per le mani anche uno smartphone, come accade purtroppo a moltissimi altri bambini? È l'adolescente Sinner, mentre iniziava i primi tornei, stava anche sui social? - PAGINA 16

LA SENTENZA

Uccise la moglie malata l'attenuante del dolore

MARIA ROSA TOMASELLO

Erano «una cosa sola». Una coppia «simbiotica». Per familiari e amici questo era il legame tra Laura Amidei e Franco Giomi: una «relazione indissolubile» durata quasi cinquant'anni. Finché non è stata spezzata dal gesto estremo del marito. - PAGINA 21

LA VIOLENZA IN FAMIGLIA

Quei bimbi coraggiosi che salvano le mamme

IRENE FAMÀ, MONICA SERRA

L'ultimo caso a Torino. Un uomo condannato a cinque anni e mezzo per le violenze sulla moglie, costretta anche a dormire nella cuccia del cane. Grazie a una figlia della coppia, che denunciò quando aveva 11 anni. - PAGINA 17

BUONGIORNO

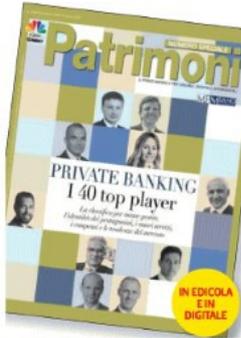
Una decina di giorni fa alla Sorbona di Parigi s'è aperto un ciclo di conferenze sulle grandi questioni strategiche. L'ha inaugurato il capo di stato maggiore dell'Esercito francese, Thierry Burkhard, e l'ha messa giù dura: il mondo cambia e l'Europa è in ritardo. Cambia perché la dottrina fondata dopo la Seconda guerra mondiale, e basata su cooperazione e prevenzione dei conflitti, non funziona più. Eravamo noi a prevenire la guerra, sono gli altri a dettarcela. L'invasione dell'Ucraina è il primo e il più evidente di molti segnali. Su Le Monde, Sylvie Kauffmann ricorda che gli Stati Uniti - Trump o no, poco cambierà - spostano sull'Indo-Pacifico i loro mirini, e l'Europa verrà abbandonata. Per cui bisogna portare le spese per la difesa (per le armi) al tre per cento del pil, ma a fatica si arriva al due. Tocche-

Pace e guerra

MATTIA FELTRI

rebbe tagliare il welfare e le famose opinioni pubbliche farebbero fiamme. Noi europei ne abbiamo fin sopra i capelli di guerre, scatenate per secoli, e ora sono uscite dall'orizzonte delle nostre eventualità. Siamo persuasi di saper imporre la pace come una volta sapevamo imporre la guerra, ed è una solare illusione: per fare la pace bisogna essere in due, per fare la guerra ne basta uno. Ma è un'illusione anche perché la pace si mantiene e si esporta se si è centrali, e invece siamo sempre più periferici, eppure intrisi della presunzione di vivere ancora nell'ombelico del mondo, come quando mantenevamo ed esportavamo la guerra. È strabilante che allora sceglievamo le armi e ora la resa ma comunque nella medesima convinzione, di saperla un po' più lunga. Solo che adesso è senz'altro infondata.





Da Parmacotto a Morato, ecco le 21 matricole allenate da Euronext

Capponi a pagina 5

Cellularline e Laminations: i manager investono nelle loro azioni

servizi a pagina 11



Moda, Benaglia rilancia l'offerta sull'e-commerce di Farfetch

Il fondo Style Capital stringe i tempi per salvare numerosi marchi italiani

Bottoni in MF Fashion

Anno XXXIV n. 024

Venerdì 2 Febbraio 2024

€2,00 *Classedtori*



FTSE MIB -0,18% 30.689 DOW JONES +0,83% 38.465** NASDAQ +1,26% 15.355** DAX -0,26% 16.859 SPREAD 158 (+7) €/S 1,0814

IL TITOLO SALE DEL 9% E DIVENTA IL PIÙ CAPITALIZZATO DI PIAZZA AFFARI

Ferrari vince il Gp di borsa

*I conti e l'arrivo di Hamilton spingono il valore di borsa a 68 miliardi: superata Enel
Il bilancio 2023 della Rossa si chiude con 1,2 miliardi di utile e quasi 6 di fatturato*

TAVARES: SENZA SUSSIDI A RISCHIO GLI IMPIANTI ITALIANI DI STELLANTIS

Boeris, de Nardis e Rovis alle pagine 6 e 13



VERSO LO SCONTRO
Cda Tim, Vivendi valuta l'incarico a un proxy per una lista alternativa

Mapelli a pagina 9

A GENNAIO GIÙ AL 2,8%

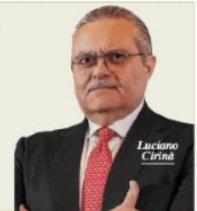
In Eurozona l'inflazione si avvicina al target 2%

Ninfale a pagina 3

L'UOMO DI CALTAGIRONE

Generali e Cirinà trattano per un accordo dopo il licenziamento

Deugeni a pagina 7



ABF
è fatta di storie.

Martina
è un'atletista digitale. Aiuta decine di ragazzi ad esprimere sé stessi e il proprio potenziale.



Scopri la nostra storia

ABF
ANDREA BOCELLI FOUNDATION
ENTE FILANTROPICO

Unisciti alla nostra grande famiglia. Insieme si può molto di più.

Piazza San Firenze, 5 - 50122 Firenze (FI)
T. +39 055 9943200 - andreabollifoundation.org

Suez, Panama, Rotta Artica: dalla siccità alle guerre, la logistica dirotta sui treni

Alessandro Panaro, economista del centro studi Srm: «Una tempesta imperfetta. Ma la ferrovia non potrà mai sostituire le navi» di Alessandra Camilletti Mercoledì 31 Gennaio 2024, 14:30 - Ultimo agg. : 1 Febbraio, 07:33 7 Minuti di Lettura Il Canale di Panama che si abbassa per la mancanza di pioggia e riduce i transiti. Gli attacchi degli Houthis nel Mar Rosso che costringono le navi a cambiare percorso (e allungarlo). La Rotta Artica che, invece, registra il suo anno record di movimentazioni. «È chiaro che sono fenomeni differenti. Ma tutte e tre le situazioni possono impattare sul riassetto della logistica globale», sottolinea Alessandro Panaro, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo.

Via mare viaggia il 90% del volume degli scambi globali. La logistica negli ultimi anni era già stata messa a dura prova, prima con la pandemia, poi con la nave Ever Given incagliata nel canale di Suez. Quindi dai blocchi nel Mar Nero conseguenti alla guerra in Ucraina. E ora si riorganizza. Dall'inizio, allora. Il Canale di Panama causa siccità ha dovuto ridurre prima a 22 - per risalire a 24 - i transiti giornalieri delle navi, contro i 36 usuali. Il 7 gennaio il sistema di dighe che congiunge l'Atlantico al Pacifico ha raggiunto i minimi storici di profondità: 1,8 metri sotto la norma. Maersk, una delle più grandi compagnie di trasporto marittimo al mondo, il 10 gennaio ha annunciato un "ponte terrestre", via ferrovia, attraverso la Panama Canal Railway, per trasportare i container dall'altra parte dell'istmo. La rotta tra Oceania e Americhe sarà divisa in due tronconi. «Le navi - spiega Panaro - attraccheranno, sbarcheranno container e materie prime per poi ricaricarli su treni shuttle verso la costa opposta e reimbarcarli». Mar Rosso, ora. La crisi, calcola Confartigianato, tra novembre e gennaio ha provocato danni per il commercio estero italiano pari a 8,8 miliardi. L'instabilità geopolitica in Medio Oriente si inserisce peraltro in un'area di «passaggi strategici per la sicurezza energetica globale. Il 20% del commercio mondiale di petrolio passa dallo stretto di Hormuz e il 10% del traffico di petrolio e l'8% di Gnl transitano da Suez», ricostruisce l'Energy report 2023 di Srm. Nel Mar Rosso - ricorda il bollettino di Bankitalia del 19 gennaio - passa il 16% delle importazioni italiane di beni in valore e il 7% di export. Quanto al possibile aumento dei prezzi, ha già sottolineato a Il Messaggero Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, sarebbe utile avviare un «monitoraggio anti-speculazione sui beni finali». Si è più che dimezzato il passaggio delle navi container dallo stretto di Bab el-Mandeb, si è allungato il tragitto verso l'Europa (uno stretto di Gibilterra così trafficato non si era mai visto), sono saliti i costi dei noli. «Tra gli effetti - osserva Panaro - anche un maggior ricorso al treno per evitare Suez e far arrivare a destinazione determinate tipologie di merci; dalla Cina si fa rotta verso la Russia o si passa al di sotto della Russia per raggiungere l'Europa. Pre Covid si contavano



Alessandro Panaro, economista del centro studi Srm: «Una tempesta imperfetta. Ma la ferrovia non potrà mai sostituire le navi» di Alessandra Camilletti Mercoledì 31 Gennaio 2024, 14:30 - Ultimo agg. : 1 Febbraio, 07:33 7 Minuti di Lettura Il Canale di Panama che si abbassa per la mancanza di pioggia e riduce i transiti. Gli attacchi degli Houthis nel Mar Rosso che costringono le navi a cambiare percorso (e allungarlo). La Rotta Artica che, invece, registra il suo anno record di movimentazioni. «È chiaro che sono fenomeni differenti. Ma tutte e tre le situazioni possono impattare sul riassetto della logistica globale», sottolinea Alessandro Panaro, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo. Via mare viaggia il 90% del volume degli scambi globali. La logistica negli ultimi anni era già stata messa a dura prova, prima con la pandemia, poi con la nave Ever Given incagliata nel canale di Suez. Quindi dai blocchi nel Mar Nero conseguenti alla guerra in Ucraina. E ora si riorganizza. Dall'inizio, allora. Il Canale di Panama causa siccità ha dovuto ridurre prima a 22 - per risalire a 24 - i transiti giornalieri delle navi, contro i 36 usuali. Il 7 gennaio il sistema di dighe che congiunge l'Atlantico al Pacifico ha raggiunto i minimi storici di profondità: 1,8 metri sotto la norma. Maersk, una delle più grandi compagnie di trasporto marittimo al mondo, il 10 gennaio ha annunciato un "ponte terrestre", via ferrovia, attraverso la Panama Canal Railway, per trasportare i container dall'altra parte dell'istmo. La rotta tra Oceania e Americhe sarà divisa in due tronconi. «Le navi - spiega Panaro - attraccheranno, sbarcheranno container e materie prime per poi ricaricarli su treni shuttle verso la costa opposta e reimbarcarli». Mar Rosso, ora. La crisi, calcola Confartigianato, tra novembre e gennaio ha provocato danni per il commercio estero italiano pari a 8,8 miliardi. L'instabilità geopolitica in Medio Oriente si inserisce peraltro in un'area di «passaggi strategici per la sicurezza

8mila treni l'anno, nel 2023 sono stati circa 17mila». E aggiunge: «Il treno non sarà mai sostituito da una nave che può contenere 24mila container, ma è il segnale per lo sviluppo di nuove catene logistiche e di ricerca di modalità di trasporto alternative. I convogli arrivano al centro dell'Europa e si possono smistare per le destinazioni finali; anche dall'Italia si stanno disegnando rotte ferroviarie verso il Dragone». Intanto, una società israeliana, la Trucknet, ha iniziato a proporre un servizio di trasporto via terra su camion - rilancia la stampa locale -: da Dubai attraverso Arabia Saudita e Giordania fino a Israele ed Egitto. E Mediterraneo. Rotta Artica, poi. Al forum One Belt, One Road, a Pechino a ottobre, il presidente russo Vladimir Putin ha parlato di una rete di connettività ferroviaria anche per collegare i porti russi sul Mar Baltico e sull'Artico agli scali del Golfo Persico e dell'Oceano Indiano e la possibilità di aprire la via marittima del Mare del Nord tutto l'anno, dal 2024. Secondo i dati del Center for High North Logistics, nel 2023 il principale corridoio di navigazione dell'Artico ha visto 75 spedizioni di transito per un totale di 2,1 milioni di tonnellate di carico nel 2023 (a metà novembre), superando il precedente massimo stabilito nel 2021. «Anche con il cambiamento climatico, la Rotta Artica non sarà una soluzione sostitutiva a Suez - sottolinea Panaro - È in prevalenza usata da navi che trasportano prodotti energetici e container su determinate rotte, dalla Cina al Baltico o al Mare del Nord. Ci sarà sempre bisogno di navi rompighiaccio in alcune stagioni e di stazioni di bunkeraggio per rifornire le navi. Subentrano poi altre riflessioni: ci sono compagnie che hanno affermato di non ritenere la Rotta Artica utilizzabile per questioni di sostenibilità ambientale. E ci sono gli scenari geopolitici da considerare». Mar Rosso, Panama, Rotta Artica. È la tempesta perfetta? «Direi imperfetta poiché soggetta alla durata di alcuni eventi - dice Alessandro Panaro - Sarà il tempo, infatti, a dare la soluzione. Il sistema portuale e marittimo ha un elevatissimo grado di resilienza. Essendo i punti di ingresso a livello globale tanti e diversificati, con le dovute cautele, si potrà riadattare la catena logistica, volendo dare un quadro ottimistico». Qualche dato per ritrarre la misura. «Al 24 gennaio - riepiloga l'economista - erano 572 le navi che da Suez avevano deviato la rotta per Buona Speranza. Sono tante e iniziano ad arrivare a destinazione le prime. L'aumento di noli e prezzi è concatenato, legato al carburante, agli equipaggi: serve tutto di più. A bilanciamento, se vogliamo, c'è da dire che per transitare per Suez è necessario pagare un pedaggio che non vi è per Buona Speranza». Panama? «I collegamenti europei sono principalmente con le coste orientali - dice Panaro - Al di là di questo, la congestione di un canale crea comunque problemi di rallentamento. Abbiamo notizie di attese di 14 giorni per il transito: da qui le aste per l'aggiudicazione dei passaggi. Il tema logistico è legato al pescaggio: se il livello dell'acqua è più basso, non possono transitare le navi più grandi, costrette a circumnavigare l'America del Sud. Così si allunga il tragitto». Spiega Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoporti**: «Evidentemente c'è un ripensamento della logistica. La pandemia e le guerre hanno definito una situazione imprevedibile e imprevista. E il mercato risponde sempre in maniera immediata». La prima risposta: «Con reshoring e nearshoring si è accorciata la filiera logistica, per la necessità

delle aziende di tenere sotto controllo la catena produttiva». La seconda risposta: «Il ritorno del magazzino. Prima le aziende avevano la scorta al massimo per 30 giorni, perché con il just in time entro 25 giorni da ogni parte del mondo sarebbe arrivato tutto, ora non è più così. Oggi le scorte assicurano una produzione per 60-90 giorni». Qual è l'impatto della crisi di Suez sui porti italiani? «L'impatto è nell'incertezza e nei tempi: 25 giorni di ritardo e si butta in aria il programma produttivo delle imprese. Ma è proporzionale alla durata della crisi: per uno o due mesi è assorbibile. Alla lunga, il rischio è che con il cambiamento di rotta le navi possano proseguire verso il Nord Europa invece che entrare nel Mediterraneo. L'elemento durata è fondamentale». Anche per delineare lo scenario. «Il Mediterraneo è tornato al centro grazie all'accorciamento della filiera - dice Giampieri - L'Italia si gioca una grande opportunità, una volta tornati alla normalità. I porti hanno dimostrato efficienza, durante la pandemia non hanno mai chiuso. E con gli investimenti del Pnrr su portualità e logistica gli scali saranno sempre più appetibili. Ci sono 3,4 miliardi, gran parte nel fondo complementare». I tempi dunque. «La prima fase definibile "a briglia sciolta" della globalizzazione partita a metà anni Novanta e proseguita fino alla fine degli anni 2010 è destinata a non tornare più», sottolinea Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e dell'Associazione MedPorts che raggruppa 200 scali del bacino mediterraneo. «È evidente che chiunque continui a cercare di reggere la propria analisi sui fondamentali validi fino a qualche tempo fa verrà deluso. E chiunque cerchi di leggere questa fase di instabilità andando troppo in là nel tempo resterà deluso alla stessa maniera. Il momento è di fluidità e di incertezza - prosegue Musolino - È altrettanto evidente che non sia solo un problema di catene logistiche o trasporti, ma che sia in atto un disegno di destabilizzazione che punta a creare un sistema alternativo al modello americano ed europeo e a far emergere contraddizione tra gli alleati occidentali». In questo momento, spiega, tra gli scali, a soffrire la situazione di Suez «sono l'East Med e la parte adriatica». C'è uno spartiacque, rimarca Musolino: «Se la comunità internazionale riuscirà a risolvere la crisi entro sessanta giorni, si avrà una spinta inflattiva sui noli che poi si riassorbirà. Se si superano i sessanta giorni, andando verso una semistabilizzazione della situazione attuale nel Mar Rosso, si aggiungeranno carenza di materie prime e problemi a esportare il prodotto finito, con ricadute sulla produzione e il rischio di un inizio di recessione che potrebbe portare a conseguenze drammatiche, fino al rischio di stagflazione. Questo effetto spill over può avere ricadute imprevedibili su economia e geopolitica, come una palla di neve inarrestabile lungo una discesa ripida». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ADSP Mare Adriatico Centrale: approvata estensione concessioni demaniali marittime turistico-ricreative

navigazione: Home > Attualità > **ADSP** Mare Adriatico Centrale: approvata estensione concessioni demaniali marittime turistico-ricreative Il provvedimento riguarda le concessioni per la gestione di stabilimenti balneari, di attività di ristorazione, di gestione di approdi turistici e punti di ormeggio, di specchi acquei utilizzati con finalità diportistiche non a scopo di lucro, di associazioni di pesca sportiva oltre ad associazioni e circoli nautici che gestiscono specchi acquei con finalità di diporto. Nel complesso, secondo una

verifica attuata a dicembre dall'**Adsp** e un confronto con gli Enti territoriali, sono 160 i soggetti interessati, sulla base della legge 118 del 2022, in tutto il sistema portuale. "E' un argomento molto complesso, caratterizzato da una grande incertezza e contraddittorietà del quadro normativo e giurisprudenziale di riferimento, sul quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato, su richiesta di **Assoporti**, un atto di indirizzo - ha detto il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Una materia su cui è in corso l'interlocuzione fra il Governo e la Commissione europea e sulla quale ci siamo allineati a quanto disposto

efficacemente anche da altre Autorità di sistema portuale". Sulla Bolkestein, il Governo nazionale ha chiesto alla Commissione Ue altri quattro mesi di tempo per concludere un primo confronto con gli Enti territoriali nell'ambito della Conferenza Unificata al fine della definizione dei criteri per la determinazione della scarsità della risorsa e dei relativi indirizzi di riordino del settore. Il Comitato di gestione ha, inoltre, approvato il Codice di comportamento dei dipendenti dell'**Adsp** e il Piano integrato di attività e organizzazione 2024-2026, su cui ieri ha espresso parere positivo anche l'Organismo di partenariato risorsa-mare. Il Piao, ha sottolineato il Presidente Garofalo, "è un atto che spinge la pubblica amministrazione a migliorarsi continuamente in efficienza ed efficacia, nel rapporto con i cittadini e con le imprese e nell'informare con trasparenza sulle proprie attività". Il Presidente Garofalo ha poi informato il Comitato di gestione dell'approvazione del Bilancio di sostenibilità dell'Autorità di sistema portuale, che approfondisce gli aspetti di sostenibilità economica, sociale ed ambientale, e ha aggiornato i componenti sulla difficile situazione nel mar Rosso, che sta influenzando l'andamento dei traffici marittimi. "Abbiamo già avuto un confronto, insieme a tutte le **Adsp**, con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ci ha chiesto di monitorare costantemente su quelle che possono essere le ricadute sulla portualità italiana - ha detto il Presidente -. C'è una forte attenzione sulla vicenda, ovviamente dal punto di vista umanitario. Il Governo sta tenendo sotto osservazione quanto sta accadendo nell'area del mar Rosso, dove si è creata una nuova situazione complessa che dobbiamo purtroppo affrontare come già successo in questi anni con la pandemia da Covid prima e poi con la guerra fra Russia e Ucraina". Puoi commentare l'articolo su



02/01/2024 08:01

Mercoledì Gennaio, Adsp Mare Adriatico

navigazione: Home > Attualità > ADSP Mare Adriatico Centrale: approvata estensione concessioni demaniali marittime turistico-ricreative Il provvedimento riguarda le concessioni per la gestione di stabilimenti balneari, di attività di ristorazione, di gestione di approdi turistici e punti di ormeggio, di specchi acquei utilizzati con finalità diportistiche non a scopo di lucro, di associazioni di pesca sportiva oltre ad associazioni e circoli nautici che gestiscono specchi acquei con finalità di diporto. Nel complesso, secondo una verifica attuata a dicembre dall'Adsp e un confronto con gli Enti territoriali, sono 160 i soggetti interessati, sulla base della legge 118 del 2022, in tutto il sistema portuale. "E' un argomento molto complesso, caratterizzato da una grande incertezza e contraddittorietà del quadro normativo e giurisprudenziale di riferimento, sul quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato, su richiesta di Assoporti, un atto di indirizzo - ha detto il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Una materia su cui è in corso l'interlocuzione fra il Governo e la Commissione europea e sulla quale ci siamo allineati a quanto disposto efficacemente anche da altre Autorità di sistema portuale". Sulla Bolkestein, il Governo nazionale ha chiesto alla Commissione Ue altri quattro mesi di tempo per concludere un primo confronto con gli Enti territoriali nell'ambito della Conferenza Unificata al fine della definizione dei criteri per la determinazione della scarsità della risorsa e dei relativi indirizzi di riordino del settore. Il Comitato di gestione ha, inoltre, approvato il Codice di comportamento dei dipendenti dell'Adsp e il Piano integrato di attività e organizzazione 2024-2026, su cui ieri ha espresso parere positivo anche l'Organismo di partenariato risorsa-mare. Il Piao, ha sottolineato il Presidente Garofalo, "è un atto che spinge la pubblica amministrazione a migliorarsi continuamente in efficienza ed efficacia, nel

Gomarche

Primo Piano

Vivere Ancona autorità sistema porto mare adriatico centrale.

Suez, Panama, Rotta Artica: dalla siccità alle guerre, la logistica dirotta sui treni

Alessandro Panaro, economista del centro studi Srm: «Una tempesta imperfetta. Ma la ferrovia non potrà mai sostituire le navi» Il Canale di Panama che si abbassa per la mancanza di pioggia e riduce i transiti. Gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso che costringono le navi a cambiare percorso (e allungarlo). La Rotta Artica che, invece, registra il suo anno record di movimentazioni. «È chiaro che sono fenomeni differenti. Ma tutte e tre le situazioni possono impattare sul riassetto della logistica globale», sottolinea Alessandro Panaro, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo. Via mare viaggia il 90% del volume degli scambi globali. La logistica negli ultimi anni era già stata messa a dura prova, prima con la pandemia, poi con la nave Ever Given incagliata nel canale di Suez. Quindi dai blocchi nel Mar Nero conseguenti alla guerra in Ucraina. E ora si riorganizza. Dall'inizio, allora. Il Canale di Panama causa siccità ha dovuto ridurre prima a 22 - per risalire a 24 - i transiti giornalieri delle navi, contro i 36 usuali. Il 7 gennaio il sistema di dighe che congiunge l'Atlantico al Pacifico ha raggiunto i minimi storici di profondità: 1,8 metri sotto la norma.

Maersk, una delle più grandi compagnie di trasporto marittimo al mondo, il 10 gennaio ha annunciato un "ponte terrestre", via ferrovia, attraverso la Panama Canal Railway, per trasportare i container dall'altra parte dell'istmo. La rotta tra Oceania e Americhe sarà divisa in due tronconi. «Le navi - spiega Panaro - attraccheranno, sbarcheranno container e materie prime per poi ricaricarli su treni shuttle verso la costa opposta e reimbarcarli». Mar Rosso, ora. La crisi, calcola Confartigianato, tra novembre e gennaio ha provocato danni per il commercio estero italiano pari a 8,8 miliardi. L'instabilità geopolitica in Medio Oriente si inserisce peraltro in un'area di «passaggi strategici per la sicurezza energetica globale. Il 20% del commercio mondiale di petrolio passa dallo stretto di Hormuz e il 10% del traffico di petrolio e l'8% di Gnl transitano da Suez», ricostruisce l'Energy report 2023 di Srm. Nel Mar Rosso - ricorda il bollettino di Bankitalia del 19 gennaio - passa il 16% delle importazioni italiane di beni in valore e il 7% di export. Quanto al possibile aumento dei prezzi, ha già sottolineato a Il Messaggero Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, sarebbe utile avviare un «monitoraggio anti-speculazione sui beni finali». Si è più che dimezzato il passaggio delle navi container dallo stretto di Bab el-Mandeb, si è allungato il tragitto verso l'Europa (uno stretto di Gibilterra così trafficato non si era mai visto), sono saliti i costi dei noli. «Tra gli effetti - osserva Panaro - anche un maggior ricorso al treno per evitare Suez e far arrivare a destinazione determinate tipologie di merci; dalla Cina si fa rotta verso la Russia o si passa al di sotto della Russia per raggiungere l'Europa. Pre Covid si contavano 8mila treni l'anno, nel 2023 sono stati circa 17mila». E aggiunge: «Il treno non sarà mai sostituito»



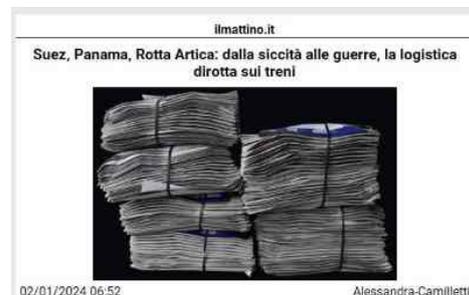
Alessandro Panaro, economista del centro studi Srm: «Una tempesta imperfetta. Ma la ferrovia non potrà mai sostituire le navi» Il Canale di Panama che si abbassa per la mancanza di pioggia e riduce i transiti. Gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso che costringono le navi a cambiare percorso (e allungarlo). La Rotta Artica che, invece, registra il suo anno record di movimentazioni. «È chiaro che sono fenomeni differenti. Ma tutte e tre le situazioni possono impattare sul riassetto della logistica globale», sottolinea Alessandro Panaro, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo. Via mare viaggia il 90% del volume degli scambi globali. La logistica negli ultimi anni era già stata messa a dura prova, prima con la pandemia, poi con la nave Ever Given incagliata nel canale di Suez. Quindi dai blocchi nel Mar Nero conseguenti alla guerra in Ucraina. E ora si riorganizza. Dall'inizio, allora. Il Canale di Panama causa siccità ha dovuto ridurre prima a 22 - per risalire a 24 - i transiti giornalieri delle navi, contro i 36 usuali. Il 7 gennaio il sistema di dighe che congiunge l'Atlantico al Pacifico ha raggiunto i minimi storici di profondità: 1,8 metri sotto la norma. Maersk, una delle più grandi compagnie di trasporto marittimo al mondo, il 10 gennaio ha annunciato un "ponte terrestre", via ferrovia, attraverso la Panama Canal Railway, per trasportare i container dall'altra parte dell'istmo. La rotta tra Oceania e Americhe sarà divisa in due tronconi. «Le navi - spiega Panaro - attraccheranno, sbarcheranno container e materie prime per poi ricaricarli su treni shuttle verso la costa opposta e reimbarcarli». Mar Rosso, ora. La crisi, calcola Confartigianato, tra novembre e gennaio ha provocato danni per il commercio estero italiano pari a 8,8 miliardi. L'instabilità geopolitica in Medio Oriente si inserisce peraltro in un'area di «passaggi strategici per la sicurezza energetica globale. Il 20% del commercio mondiale di petrolio passa dallo stretto di Hormuz e il 10% del traffico di petrolio e l'8% di Gnl transitano da Suez», ricostruisce l'Energy report 2023 di Srm. Nel Mar Rosso - ricorda il bollettino di Bankitalia del 19 gennaio - passa il 16% delle importazioni italiane di beni in valore e il 7% di export. Quanto al possibile aumento dei prezzi, ha già sottolineato a Il Messaggero Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, sarebbe utile avviare un «monitoraggio anti-speculazione sui beni finali». Si è più che dimezzato il passaggio delle navi container dallo stretto di Bab el-Mandeb, si è allungato il tragitto verso l'Europa (uno stretto di Gibilterra così trafficato non si era mai visto), sono saliti i costi dei noli. «Tra gli effetti - osserva Panaro - anche un maggior ricorso al treno per evitare Suez e far arrivare a destinazione determinate tipologie di merci; dalla Cina si fa rotta verso la Russia o si passa al di sotto della Russia per raggiungere l'Europa. Pre Covid si contavano 8mila treni l'anno, nel 2023 sono stati circa 17mila». E aggiunge: «Il treno non sarà mai sostituito»

di una nave che può contenere 24mila container, ma è il segnale per lo sviluppo di nuove catene logistiche e di ricerca di modalità di trasporto alternative. I convogli arrivano al centro dell'Europa e si possono smistare per le destinazioni finali; anche dall'Italia si stanno disegnando rotte ferroviarie verso il Dragone». Intanto, una società israeliana, la Trucknet, ha iniziato a proporre un servizio di trasporto via terra su camion - rilancia la stampa locale - da Dubai attraverso Arabia Saudita e Giordania fino a Israele ed Egitto. E Mediterraneo. Rotta Artica, poi. Al forum One Belt, One Road, a Pechino a ottobre, il presidente russo Vladimir Putin ha parlato di una rete di connettività ferroviaria anche per collegare i porti russi sul Mar Baltico e sull'Artico agli scali del Golfo Persico e dell'Oceano Indiano e la possibilità di aprire la via marittima del Mare del Nord tutto l'anno, dal 2024. Secondo i dati del Center for High North Logistics, nel 2023 il principale corridoio di navigazione dell'Artico ha visto 75 spedizioni di transito per un totale di 2,1 milioni di tonnellate di carico nel 2023 (a metà novembre), superando il precedente massimo stabilito nel 2021. «Anche con il cambiamento climatico, la Rotta Artica non sarà una soluzione sostitutiva a Suez - sottolinea Panaro - È in prevalenza usata da navi che trasportano prodotti energetici e container su determinate rotte, dalla Cina al Baltico o al Mare del Nord. Ci sarà sempre bisogno di navi rompighiaccio in alcune stagioni e di stazioni di bunkeraggio per rifornire le navi. Subentrano poi altre riflessioni: ci sono compagnie che hanno affermato di non ritenere la Rotta Artica utilizzabile per questioni di sostenibilità ambientale. E ci sono gli scenari geopolitici da considerare». Mar Rosso, Panama, Rotta Artica. È la tempesta perfetta? «Direi imperfetta poiché soggetta alla durata di alcuni eventi - dice Alessandro Panaro - Sarà il tempo, infatti, a dire la soluzione. Il sistema portuale e marittimo ha un elevatissimo grado di resilienza. Essendo i punti di ingresso a livello globale tanti e diversificati, con le dovute cautele, si potrà riadattare la catena logistica, volendo dare un quadro ottimistico». Qualche dato per ritrarre la misura. «Al 24 gennaio - riepiloga l'economista - erano 572 le navi che da Suez avevano deviato la rotta per Buona Speranza. Sono tante e iniziano ad arrivare a destinazione le prime. L'aumento di noli e prezzi è concatenato, legato al carburante, agli equipaggi: serve tutto di più. A bilanciamento, se vogliamo, c'è da dire che per transitare per Suez è necessario pagare un pedaggio che non vi è per Buona Speranza». Panama? «I collegamenti europei sono principalmente con le coste orientali - dice Panaro - Al di là di questo, la congestione di un canale crea comunque problemi di rallentamento. Abbiamo notizie di attese di 14 giorni per il transito: da qui le aste per l'aggiudicazione dei passaggi. Il tema logistico è legato al pescaggio: se il livello dell'acqua è più basso, non possono transitare le navi più grandi, costrette a circumnavigare l'America del Sud. Così si allunga il tragitto». Spiega Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoporti**: «Evidentemente c'è un ripensamento della logistica. La pandemia e le guerre hanno definito una situazione imprevedibile e imprevista. E il mercato risponde sempre in maniera immediata». La prima risposta: «Con reshoring e nearshoring si è accorciata la filiera logistica, per la necessità delle aziende di tenere sotto controllo la catena produttiva». La seconda risposta: «Il ritorno del

magazzino. Prima le aziende avevano la scorta al massimo per 30 giorni, perché con il just in time entro 25 giorni da ogni parte del mondo sarebbe arrivato tutto, ora non è più così. Oggi le scorte assicurano una produzione per 60-90 giorni». Qual è l'impatto della crisi di Suez sui porti italiani? «L'impatto è nell'incertezza e nei tempi: 25 giorni di ritardo e si butta in aria il programma produttivo delle imprese. Ma è proporzionale alla durata della crisi: per uno o due mesi è assorbibile. Alla lunga, il rischio è che con il cambiamento di rotta le navi possano proseguire verso il Nord Europa invece che entrare nel Mediterraneo. L'elemento durata è fondamentale». Anche per delineare lo scenario. «Il Mediterraneo è tornato al centro grazie all'accorciamento della filiera - dice Giampieri - L'Italia si gioca una grande opportunità, una volta tornati alla normalità. I porti hanno dimostrato efficienza, durante la pandemia non hanno mai chiuso. E con gli investimenti del Pnrr su portualità e logistica gli scali saranno sempre più appetibili. Ci sono 3,4 miliardi, gran parte nel fondo complementare». I tempi dunque. «La prima fase definibile "a briglia sciolta" della globalizzazione partita a metà anni Novanta e proseguita fino alla fine degli anni 2010 è destinata a non tornare più», sottolinea Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e dell'Associazione MedPorts che raggruppa 200 scali del bacino mediterraneo. «È evidente che chiunque continui a cercare di reggere la propria analisi sui fondamentali validi fino a qualche tempo fa verrà deluso. E chiunque cerchi di leggere questa fase di instabilità andando troppo in là nel tempo resterà deluso alla stessa maniera. Il momento è di fluidità e di incertezza - prosegue Musolino - È altrettanto evidente che non sia solo un problema di catene logistiche o trasporti, ma che sia in atto un disegno di destabilizzazione che punta a creare un sistema alternativo al modello americano ed europeo e a far emergere contraddizione tra gli alleati occidentali». In questo momento, spiega, tra gli scali, a soffrire la situazione di Suez «sono l'East Med e la parte adriatica». C'è uno spartiacque, rimarca Musolino: «Se la comunità internazionale riuscirà a risolvere la crisi entro sessanta giorni, si avrà una spinta inflattiva sui noli che poi si riassorbirà. Se si superano i sessanta giorni, andando verso una semistabilizzazione della situazione attuale nel Mar Rosso, si aggiungeranno carenze di materie prime e problemi a esportare il prodotto finito, con ricadute sulla produzione e il rischio di un inizio di recessione che potrebbe portare a conseguenze drammatiche, fino al rischio di stagflazione. Questo effetto spill over può avere ricadute imprevedibili su economia e geopolitica, come una palla di neve inarrestabile lungo una discesa ripida».

Suez, Panama, Rotta Artica: dalla siccità alle guerre, la logistica dirotta sui treni

Alessandro Panaro, economista del centro studi Srm: «Una tempesta imperfetta. Ma la ferrovia non potrà mai sostituire le navi» Alessandra Camilletti Il Canale di che si abbassa per la mancanza di pioggia e riduce i transiti. Gli attacchi degli Houthi nel che costringono le navi a cambiare percorso (e allungarlo). La che, invece, registra il suo anno record di movimentazioni. «È chiaro che sono fenomeni differenti. Ma tutte e tre le situazioni possono impattare sul riassetto della logistica globale», sottolinea Alessandro Panaro, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo. Via mare viaggia il 90% del volume degli scambi globali. La logistica negli ultimi anni era già stata messa a dura prova, prima con la pandemia, poi con la nave incagliata nel canale di . Quindi dai blocchi nel Mar Nero conseguenti alla guerra in Ucraina. E ora si riorganizza. Dall'inizio, allora. Il Canale di Panama causa siccità ha dovuto ridurre prima a 22 - per risalire a 24 - i transiti giornalieri delle navi, contro i 36 usuali. Il 7 gennaio il sistema di dighe che congiunge l'Atlantico al Pacifico ha raggiunto i minimi storici di profondità: 1,8 metri sotto la norma. , una delle più grandi compagnie di trasporto marittimo al mondo, il 10 gennaio ha annunciato un "ponte terrestre", via ferrovia, attraverso la Panama Canal Railway, per trasportare i container dall'altra parte dell'istmo. La rotta tra Oceania e Americhe sarà divisa in due tronconi. «Le navi - spiega Panaro - attraccheranno, sbarcheranno container e materie prime per poi ricaricarli su treni shuttle verso la costa opposta e reimbarcarli». Mar Rosso, ora. La crisi, calcola, tra novembre e gennaio ha provocato danni per il commercio estero italiano pari a 8,8 miliardi. L'instabilità geopolitica in Medio Oriente si inserisce peraltro in un'area di «passaggi strategici per la sicurezza energetica globale. Il 20% del commercio mondiale di petrolio passa dallo stretto di Hormuz e il 10% del traffico di petrolio e l'8% di Gnl transitano da Suez», ricostruisce l'Energy report 2023 di Srm. Nel Mar Rosso - ricorda il bollettino di Bankitalia del 19 gennaio - passa il 16% delle importazioni italiane di beni in valore e il 7% di export. Quanto al possibile aumento dei prezzi, ha già sottolineato a Il Messaggero Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, sarebbe utile avviare un «monitoraggio anti-speculazione sui beni finali». Si è più che dimezzato il passaggio delle navi container dallo stretto di Bab el-Mandeb, si è allungato il tragitto verso l'Europa (uno stretto di Gibilterra così trafficato non si era mai visto), sono saliti i costi dei noli. «Tra gli effetti - osserva Panaro - anche un maggior ricorso al treno per evitare Suez e far arrivare a destinazione determinate tipologie di merci; dalla Cina si fa rotta verso la Russia o si passa al di sotto della Russia per raggiungere l'Europa. Pre Covid si contavano 8mila treni l'anno, nel 2023 sono stati circa 17mila». E aggiunge: «Il treno non sarà mai sostitutivo di una nave che può contenere 24mila container,



Alessandro Panaro, economista del centro studi Srm: «Una tempesta imperfetta. Ma la ferrovia non potrà mai sostituire le navi» Alessandra Camilletti Il Canale di che si abbassa per la mancanza di pioggia e riduce i transiti. Gli attacchi degli Houthi nel che costringono le navi a cambiare percorso (e allungarlo). La che, invece, registra il suo anno record di movimentazioni. «È chiaro che sono fenomeni differenti. Ma tutte e tre le situazioni possono impattare sul riassetto della logistica globale», sottolinea Alessandro Panaro, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo. Via mare viaggia il 90% del volume degli scambi globali. La logistica negli ultimi anni era già stata messa a dura prova, prima con la pandemia, poi con la nave incagliata nel canale di . Quindi dai blocchi nel Mar Nero conseguenti alla guerra in Ucraina. E ora si riorganizza. Dall'inizio, allora. Il Canale di Panama causa siccità ha dovuto ridurre prima a 22 - per risalire a 24 - i transiti giornalieri delle navi, contro i 36 usuali. Il 7 gennaio il sistema di dighe che congiunge l'Atlantico al Pacifico ha raggiunto i minimi storici di profondità: 1,8 metri sotto la norma. , una delle più grandi compagnie di trasporto marittimo al mondo, il 10 gennaio ha annunciato un "ponte terrestre", via ferrovia, attraverso la Panama Canal Railway, per trasportare i container dall'altra parte dell'istmo. La rotta tra Oceania e Americhe sarà divisa in due tronconi. «Le navi - spiega Panaro - attraccheranno, sbarcheranno container e materie prime per poi ricaricarli su treni shuttle verso la costa opposta e reimbarcarli». Mar Rosso, ora. La crisi, calcola, tra novembre e gennaio ha provocato danni per il commercio estero italiano pari a 8,8 miliardi. L'instabilità geopolitica in Medio Oriente si inserisce peraltro in un'area di «passaggi strategici per la sicurezza energetica globale. Il 20% del commercio mondiale di petrolio passa dallo stretto di Hormuz e il 10% del traffico di petrolio e l'8% di Gnl transitano da Suez», ricostruisce l'Energy report

ma è il segnale per lo sviluppo di nuove catene logistiche e di ricerca di modalità di trasporto alternative. I convogli arrivano al centro dell'Europa e si possono smistare per le destinazioni finali; anche dall'Italia si stanno disegnando rotte ferroviarie verso il Dragone». Intanto, una società israeliana, la Trucknet, ha iniziato a proporre un servizio di trasporto via terra su camion - rilancia la stampa locale -: da Dubai attraverso Arabia Saudita e Giordania fino a Israele ed Egitto. E Mediterraneo. Rotta Artica, poi. Al forum One Belt, One Road, a Pechino a ottobre, il presidente russo ha parlato di una rete di connettività ferroviaria anche per collegare i porti russi sul Mar Baltico e sull'Artico agli scali del Golfo Persico e dell'Oceano Indiano e la possibilità di aprire la via marittima del Mare del Nord tutto l'anno, dal 2024. Secondo i dati del Center for High North Logistics, nel 2023 il principale corridoio di navigazione dell'Artico ha visto 75 spedizioni di transito per un totale di 2,1 milioni di tonnellate di carico nel 2023 (a metà novembre), superando il precedente massimo stabilito nel 2021. «Anche con il cambiamento climatico, la Rotta Artica non sarà una soluzione sostitutiva a Suez - sottolinea Panaro - È in prevalenza usata da navi che trasportano prodotti energetici e container su determinate rotte, dalla Cina al Baltico o al Mare del Nord. Ci sarà sempre bisogno di navi rompighiaccio in alcune stagioni e di stazioni di bunkeraggio per rifornire le navi. Subentrano poi altre riflessioni: ci sono compagnie che hanno affermato di non ritenere la Rotta Artica utilizzabile per questioni di sostenibilità ambientale. E ci sono gli scenari geopolitici da considerare». Mar Rosso, Panama, Rotta Artica. È la tempesta perfetta? «Direi imperfetta poiché soggetta alla durata di alcuni eventi - dice Alessandro Panaro - Sarà il tempo, infatti, a dire la soluzione. Il sistema portuale e marittimo ha un elevatissimo grado di resilienza. Essendo i punti di ingresso a livello globale tanti e diversificati, con le dovute cautele, si potrà riadattare la catena logistica, volendo dare un quadro ottimistico». Qualche dato per ritrarre la misura. «Al 24 gennaio - riepiloga l'economista - erano 572 le navi che da Suez avevano deviato la rotta per Buona Speranza. Sono tante e iniziano ad arrivare a destinazione le prime. L'aumento di noli e prezzi è concatenato, legato al carburante, agli equipaggi: serve tutto di più. A bilanciamento, se vogliamo, c'è da dire che per transitare per Suez è necessario pagare un pedaggio che non vi è per Buona Speranza». Panama? «I collegamenti europei sono principalmente con le coste orientali - dice Panaro - Al di là di questo, la congestione di un canale crea comunque problemi di rallentamento. Abbiamo notizie di attese di 14 giorni per il transito: da qui le aste per l'aggiudicazione dei passaggi. Il tema logistico è legato al pescaggio: se il livello dell'acqua è più basso, non possono transitare le navi più grandi, costrette a circumnavigare l'America del Sud. Così si allunga il tragitto». Spiega, presidente di **Assoport**: «Evidentemente c'è un ripensamento della logistica. La pandemia e le guerre hanno definito una situazione imprevedibile e imprevista. E il mercato risponde sempre in maniera immediata». La prima risposta: «Con reshoring e nearshoring si è accorciata la filiera logistica, per la necessità delle aziende di tenere sotto controllo la catena produttiva». La seconda risposta: «Il ritorno del magazzino. Prima le aziende avevano la scorta al massimo per 30 giorni, perché con il just in time entro

25 giorni da ogni parte del mondo sarebbe arrivato tutto, ora non è più così. Oggi le scorte assicurano una produzione per 60-90 giorni». Qual è l'impatto della crisi di Suez sui porti italiani? «L'impatto è nell'incertezza e nei tempi: 25 giorni di ritardo e si butta in aria il programma produttivo delle imprese. Ma è proporzionale alla durata della crisi: per uno o due mesi è assorbibile. Alla lunga, il rischio è che con il cambiamento di rotta le navi possano proseguire verso il Nord Europa invece che entrare nel Mediterraneo. L'elemento durata è fondamentale». Anche per delineare lo scenario. «Il Mediterraneo è tornato al centro grazie all'accorciamento della filiera - dice Giampieri - L'Italia si gioca una grande opportunità, una volta tornati alla normalità. I porti hanno dimostrato efficienza, durante la pandemia non hanno mai chiuso. E con gli investimenti del Pnrr su portualità e logistica gli scali saranno sempre più appetibili. Ci sono 3,4 miliardi, gran parte nel fondo complementare». I tempi dunque. «La prima fase definibile "a briglia sciolta" della globalizzazione partita a metà anni Novanta e proseguita fino alla fine degli anni 2010 è destinata a non tornare più», sottolinea , presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e dell'Associazione MedPorts che raggruppa 200 scali del bacino mediterraneo. «È evidente che chiunque continui a cercare di reggere la propria analisi sui fondamentali validi fino a qualche tempo fa verrà deluso. E chiunque cerchi di leggere questa fase di instabilità andando troppo in là nel tempo resterà deluso alla stessa maniera. Il momento è di fluidità e di incertezza - prosegue Musolino - È altrettanto evidente che non sia solo un problema di catene logistiche o trasporti, ma che sia in atto un disegno di destabilizzazione che punta a creare un sistema alternativo al modello americano ed europeo e a far emergere contraddizione tra gli alleati occidentali». In questo momento, spiega, tra gli scali, a soffrire la situazione di Suez «sono l'East Med e la parte adriatica». C'è uno spartiacque, rimarca Musolino: «Se la comunità internazionale riuscirà a risolvere la crisi entro sessanta giorni, si avrà una spinta inflattiva sui noli che poi si riassorbirà. Se si superano i sessanta giorni, andando verso una semistabilizzazione della situazione attuale nel Mar Rosso, si aggiungeranno carenza di materie prime e problemi a esportare il prodotto finito, con ricadute sulla produzione e il rischio di un inizio di recessione che potrebbe portare a conseguenze drammatiche, fino al rischio di stagflazione. Questo effetto spill over può avere ricadute imprevedibili su economia e geopolitica, come una palla di neve inarrestabile lungo una discesa ripida». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Suez, Panama, Rotta Artica: dalla siccità alle guerre, la logistica dirotta sui treni

Alessandro Panaro, economista del centro studi Srm: «Una tempesta imperfetta. Ma la ferrovia non potrà mai sostituire le navi» Il Canale di che si abbassa per la mancanza di pioggia e riduce i transiti. Gli attacchi degli Houthis nel che costringono le navi a cambiare percorso (e allungarlo). La che, invece, registra il suo anno record di movimentazioni. «È chiaro che sono fenomeni differenti. Ma tutte e tre le situazioni possono impattare sul riassetto della logistica globale», sottolinea Alessandro Panaro, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo. Via mare viaggia il 90% del volume degli scambi globali. La logistica negli ultimi anni era già stata messa a dura prova, prima con la pandemia, poi con la nave incagliata nel canale di . Quindi dai blocchi nel Mar Nero conseguenti alla guerra in Ucraina. E ora si riorganizza. Dall'inizio, allora. Il Canale di Panama causa siccità ha dovuto ridurre prima a 22 - per risalire a 24 - i transiti giornalieri delle navi, contro i 36 usuali. Il 7 gennaio il sistema di dighe che congiunge l'Atlantico al Pacifico ha raggiunto i minimi storici di profondità: 1,8 metri sotto la norma. , una delle più grandi compagnie di trasporto marittimo al mondo, il 10 gennaio ha annunciato un "ponte terrestre", via ferrovia, attraverso la Panama Canal Railway, per trasportare i container dall'altra parte dell'istmo. La rotta tra Oceania e Americhe sarà divisa in due tronconi. «Le navi - spiega Panaro - attraccheranno, sbarcheranno container e materie prime per poi ricaricarli su treni shuttle verso la costa opposta e reimbarcarli». Mar Rosso, ora. La crisi, calcola, tra novembre e gennaio ha provocato danni per il commercio estero italiano pari a 8,8 miliardi. L'instabilità geopolitica in Medio Oriente si inserisce peraltro in un'area di «passaggi strategici per la sicurezza energetica globale. Il 20% del commercio mondiale di petrolio passa dallo stretto di Hormuz e il 10% del traffico di petrolio e l'8% di Gnl transitano da Suez», ricostruisce l'Energy report 2023 di Srm. Nel Mar Rosso - ricorda il bollettino di Bankitalia del 19 gennaio - passa il 16% delle importazioni italiane di beni in valore e il 7% di export. Quanto al possibile aumento dei prezzi, ha già sottolineato a Il Messaggero Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, sarebbe utile avviare un «monitoraggio anti-speculazione sui beni finali». Si è più che dimezzato il passaggio delle navi container dallo stretto di Bab el-Mandeb, si è allungato il tragitto verso l'Europa (uno stretto di Gibilterra così trafficato non si era mai visto), sono saliti i costi dei noli. «Tra gli effetti - osserva Panaro - anche un maggior ricorso al treno per evitare Suez e far arrivare a destinazione determinate tipologie di merci; dalla Cina si fa rotta verso la Russia o si passa al di sotto della Russia per raggiungere l'Europa. Pre Covid si contavano 8mila treni l'anno, nel 2023 sono stati circa 17mila». E aggiunge: «Il treno non sarà mai sostitutivo di una nave che può contenere 24mila container,



Alessandro Panaro, economista del centro studi Srm: «Una tempesta imperfetta. Ma la ferrovia non potrà mai sostituire le navi» Il Canale di che si abbassa per la mancanza di pioggia e riduce i transiti. Gli attacchi degli Houthis nel che costringono le navi a cambiare percorso (e allungarlo). La che, invece, registra il suo anno record di movimentazioni. «È chiaro che sono fenomeni differenti. Ma tutte e tre le situazioni possono impattare sul riassetto della logistica globale», sottolinea Alessandro Panaro, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo. Via mare viaggia il 90% del volume degli scambi globali. La logistica negli ultimi anni era già stata messa a dura prova, prima con la pandemia, poi con la nave incagliata nel canale di . Quindi dai blocchi nel Mar Nero conseguenti alla guerra in Ucraina. E ora si riorganizza. Dall'inizio, allora. Il Canale di Panama causa siccità ha dovuto ridurre prima a 22 - per risalire a 24 - i transiti giornalieri delle navi, contro i 36 usuali. Il 7 gennaio il sistema di dighe che congiunge l'Atlantico al Pacifico ha raggiunto i minimi storici di profondità: 1,8 metri sotto la norma. , una delle più grandi compagnie di trasporto marittimo al mondo, il 10 gennaio ha annunciato un "ponte terrestre", via ferrovia, attraverso la Panama Canal Railway, per trasportare i container dall'altra parte dell'istmo. La rotta tra Oceania e Americhe sarà divisa in due tronconi. «Le navi - spiega Panaro - attraccheranno, sbarcheranno container e materie prime per poi ricaricarli su treni shuttle verso la costa opposta e reimbarcarli». Mar Rosso, ora. La crisi, calcola, tra novembre e gennaio ha provocato danni per il commercio estero italiano pari a 8,8 miliardi. L'instabilità geopolitica in Medio Oriente si inserisce peraltro in un'area di «passaggi strategici per la sicurezza energetica globale. Il 20% del commercio mondiale di petrolio passa dallo stretto di Hormuz e il 10% del traffico di petrolio e l'8% di Gnl transitano da Suez», ricostruisce l'Energy report

ma è il segnale per lo sviluppo di nuove catene logistiche e di ricerca di modalità di trasporto alternative. I convogli arrivano al centro dell'Europa e si possono smistare per le destinazioni finali; anche dall'Italia si stanno disegnando rotte ferroviarie verso il Dragone». Intanto, una società israeliana, la Trucknet, ha iniziato a proporre un servizio di trasporto via terra su camion - rilancia la stampa locale -: da Dubai attraverso Arabia Saudita e Giordania fino a Israele ed Egitto. E Mediterraneo. Rotta Artica, poi. Al forum One Belt, One Road, a Pechino a ottobre, il presidente russo ha parlato di una rete di connettività ferroviaria anche per collegare i porti russi sul Mar Baltico e sull'Artico agli scali del Golfo Persico e dell'Oceano Indiano e la possibilità di aprire la via marittima del Mare del Nord tutto l'anno, dal 2024. Secondo i dati del Center for High North Logistics, nel 2023 il principale corridoio di navigazione dell'Artico ha visto 75 spedizioni di transito per un totale di 2,1 milioni di tonnellate di carico nel 2023 (a metà novembre), superando il precedente massimo stabilito nel 2021. «Anche con il cambiamento climatico, la Rotta Artica non sarà una soluzione sostitutiva a Suez - sottolinea Panaro - È in prevalenza usata da navi che trasportano prodotti energetici e container su determinate rotte, dalla Cina al Baltico o al Mare del Nord. Ci sarà sempre bisogno di navi rompighiaccio in alcune stagioni e di stazioni di bunkeraggio per rifornire le navi. Subentrano poi altre riflessioni: ci sono compagnie che hanno affermato di non ritenere la Rotta Artica utilizzabile per questioni di sostenibilità ambientale. E ci sono gli scenari geopolitici da considerare». Mar Rosso, Panama, Rotta Artica. È la tempesta perfetta? «Direi imperfetta poiché soggetta alla durata di alcuni eventi - dice Alessandro Panaro - Sarà il tempo, infatti, a dire la soluzione. Il sistema portuale e marittimo ha un elevatissimo grado di resilienza. Essendo i punti di ingresso a livello globale tanti e diversificati, con le dovute cautele, si potrà riadattare la catena logistica, volendo dare un quadro ottimistico». Qualche dato per ritrarre la misura. «Al 24 gennaio - riepiloga l'economista - erano 572 le navi che da Suez avevano deviato la rotta per Buona Speranza. Sono tante e iniziano ad arrivare a destinazione le prime. L'aumento di noli e prezzi è concatenato, legato al carburante, agli equipaggi: serve tutto di più. A bilanciamento, se vogliamo, c'è da dire che per transitare per Suez è necessario pagare un pedaggio che non vi è per Buona Speranza». Panama? «I collegamenti europei sono principalmente con le coste orientali - dice Panaro - Al di là di questo, la congestione di un canale crea comunque problemi di rallentamento. Abbiamo notizie di attese di 14 giorni per il transito: da qui le aste per l'aggiudicazione dei passaggi. Il tema logistico è legato al pescaggio: se il livello dell'acqua è più basso, non possono transitare le navi più grandi, costrette a circumnavigare l'America del Sud. Così si allunga il tragitto». Spiega, presidente di **Assoport**: «Evidentemente c'è un ripensamento della logistica. La pandemia e le guerre hanno definito una situazione imprevedibile e imprevista. E il mercato risponde sempre in maniera immediata». La prima risposta: «Con reshoring e nearshoring si è accorciata la filiera logistica, per la necessità delle aziende di tenere sotto controllo la catena produttiva». La seconda risposta: «Il ritorno del magazzino. Prima le aziende avevano la scorta al massimo per 30 giorni, perché con il just in time entro

25 giorni da ogni parte del mondo sarebbe arrivato tutto, ora non è più così. Oggi le scorte assicurano una produzione per 60-90 giorni». Qual è l'impatto della crisi di Suez sui porti italiani? «L'impatto è nell'incertezza e nei tempi: 25 giorni di ritardo e si butta in aria il programma produttivo delle imprese. Ma è proporzionale alla durata della crisi: per uno o due mesi è assorbibile. Alla lunga, il rischio è che con il cambiamento di rotta le navi possano proseguire verso il Nord Europa invece che entrare nel Mediterraneo. L'elemento durata è fondamentale». Anche per delineare lo scenario. «Il Mediterraneo è tornato al centro grazie all'accorciamento della filiera - dice Giampieri - L'Italia si gioca una grande opportunità, una volta tornati alla normalità. I porti hanno dimostrato efficienza, durante la pandemia non hanno mai chiuso. E con gli investimenti del Pnrr su portualità e logistica gli scali saranno sempre più appetibili. Ci sono 3,4 miliardi, gran parte nel fondo complementare». I tempi dunque. «La prima fase definibile "a briglia sciolta" della globalizzazione partita a metà anni Novanta e proseguita fino alla fine degli anni 2010 è destinata a non tornare più», sottolinea , presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e dell'Associazione MedPorts che raggruppa 200 scali del bacino mediterraneo. «È evidente che chiunque continui a cercare di reggere la propria analisi sui fondamentali validi fino a qualche tempo fa verrà deluso. E chiunque cerchi di leggere questa fase di instabilità andando troppo in là nel tempo resterà deluso alla stessa maniera. Il momento è di fluidità e di incertezza - prosegue Musolino - È altrettanto evidente che non sia solo un problema di catene logistiche o trasporti, ma che sia in atto un disegno di destabilizzazione che punta a creare un sistema alternativo al modello americano ed europeo e a far emergere contraddizione tra gli alleati occidentali». In questo momento, spiega, tra gli scali, a soffrire la situazione di Suez «sono l'East Med e la parte adriatica». C'è uno spartiacque, rimarca Musolino: «Se la comunità internazionale riuscirà a risolvere la crisi entro sessanta giorni, si avrà una spinta inflattiva sui noli che poi si riassorbirà. Se si superano i sessanta giorni, andando verso una semistabilizzazione della situazione attuale nel Mar Rosso, si aggiungeranno carenza di materie prime e problemi a esportare il prodotto finito, con ricadute sulla produzione e il rischio di un inizio di recessione che potrebbe portare a conseguenze drammatiche, fino al rischio di stagflazione. Questo effetto spill over può avere ricadute imprevedibili su economia e geopolitica, come una palla di neve inarrestabile lungo una discesa ripida».

Concessioni demaniali: c'è la proroga

Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Centrale ha approvato l'estensione delle concessioni demaniali marittime turistico-ricreative al 31 dicembre 2024. La decisione riguarda diverse attività, tra cui stabilimenti balneari e ristorazione. La questione delle concessioni demaniali marittime è attualmente oggetto di dibattito e incertezza normativa. Concessioni demaniali marittime, via libera alla proroga di un anno. A beneficiarne i titolari delle attività turistico-ricreative. Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Centrale ha approvato martedì l'ordinanza per l'estensione delle concessioni demaniali marittime turistico-ricreative al 31 dicembre 2024. Il provvedimento riguarda le concessioni per la gestione di stabilimenti balneari, di attività di ristorazione, di gestione di approdi turistici e punti di ormeggio, di specchi acquei utilizzati con finalità diportistiche non a scopo di lucro, di associazioni di pesca sportiva oltre ad associazioni e circoli nautici che gestiscono specchi acquei con finalità di diporto. Un tema, quello della Bolkestein, di assoluta attualità e fonte di polemiche. Nel complesso, secondo una verifica attuata a dicembre dall'**Adsp**

e un confronto con gli Enti territoriali, sono 160 i soggetti interessati in tutto il sistema portuale: "È un argomento molto complesso, caratterizzato da una grande incertezza e contraddittorietà del quadro normativo e giurisprudenziale di riferimento, sul quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato, su richiesta di **Assoporti**, un atto di indirizzo - ha detto il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo - Una materia su cui è in corso l'interlocuzione fra il Governo e la Commissione europea e sulla quale ci siamo allineati a quanto disposto efficacemente anche da altre Autorità di sistema portuale".



Informatore Navale

Primo Piano

ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE: ESTENSIONE CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME TURISTICO-RICREATIVE

. Il Comitato di gestione approva la proroga al 31 dicembre 2024 . Il Presidente Garofalo ha aggiornato il Comitato di gestione sulla vicenda del mar Rosso, confronto costante con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti . Ancona, 31 gennaio 2024 - Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha approvato ieri l'ordinanza per l'estensione delle concessioni demaniali marittime turistico-ricreative al 31 dicembre 2024. Il provvedimento riguarda le concessioni per la gestione di stabilimenti balneari, di attività di ristorazione, di gestione di approdi turistici e punti di ormeggio, di specchi acquei utilizzati con finalità diportistiche non a scopo di lucro, di associazioni di pesca sportiva oltre ad associazioni e circoli nautici che gestiscono specchi acquei con finalità di diporto. Nel complesso, secondo una verifica attuata a dicembre dall'**Adsp** e un confronto con gli Enti territoriali, sono 160 i soggetti interessati, sulla base della legge 118 del 2022, in tutto il sistema portuale. "E' un argomento molto complesso, caratterizzato da una grande incertezza e contraddittorietà del quadro normativo e giurisprudenziale di riferimento, sul quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato, su richiesta di **Assoporti**, un atto di indirizzo - ha detto il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Una materia su cui è in corso l'interlocuzione fra il Governo e la Commissione europea e sulla quale ci siamo allineati a quanto disposto efficacemente anche da altre Autorità di sistema portuale". Sulla Bolkestein, il Governo nazionale ha chiesto alla Commissione Ue altri quattro mesi di tempo per concludere un primo confronto con gli Enti territoriali nell'ambito della Conferenza Unificata al fine della definizione dei criteri per la determinazione della scarsità della risorsa e dei relativi indirizzi di riordino del settore. Il Comitato di gestione ha, inoltre, approvato il Codice di comportamento dei dipendenti dell'**Adsp** e il Piano integrato di attività e organizzazione 2024-2026, su cui ieri ha espresso parere positivo anche l'Organismo di partenariato risorsa-mare. Il Piao, ha sottolineato il Presidente Garofalo, "è un atto che spinge la pubblica amministrazione a migliorarsi continuamente in efficienza ed efficacia, nel rapporto con i cittadini e con le imprese e nell'informare con trasparenza sulle proprie attività". Il Presidente Garofalo ha poi informato il Comitato di gestione dell'approvazione del Bilancio di sostenibilità dell'Autorità di sistema portuale, che approfondisce gli aspetti di sostenibilità economica, sociale ed ambientale, e ha aggiornato i componenti sulla difficile situazione nel mar Rosso, che sta influenzando l'andamento dei traffici marittimi. "Abbiamo già avuto un confronto, insieme a tutte le **Adsp**, con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ci ha chiesto di monitorare costantemente su quelle che possono essere le ricadute sulla portualità italiana - ha detto il Presidente -. C'è una



. Il Comitato di gestione approva la proroga al 31 dicembre 2024 . Il Presidente Garofalo ha aggiornato il Comitato di gestione sulla vicenda del mar Rosso, confronto costante con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti . Ancona, 31 gennaio 2024 - Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha approvato ieri l'ordinanza per l'estensione delle concessioni demaniali marittime turistico-ricreative al 31 dicembre 2024. Il provvedimento riguarda le concessioni per la gestione di stabilimenti balneari, di attività di ristorazione, di gestione di approdi turistici e punti di ormeggio, di specchi acquei utilizzati con finalità diportistiche non a scopo di lucro, di associazioni di pesca sportiva oltre ad associazioni e circoli nautici che gestiscono specchi acquei con finalità di diporto. Nel complesso, secondo una verifica attuata a dicembre dall'Adsp e un confronto con gli Enti territoriali, sono 160 i soggetti interessati, sulla base della legge 118 del 2022, in tutto il sistema portuale. "E' un argomento molto complesso, caratterizzato da una grande incertezza e contraddittorietà del quadro normativo e giurisprudenziale di riferimento, sul quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato, su richiesta di Assoporti, un atto di indirizzo - ha detto il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Una materia su cui è in corso l'interlocuzione fra il Governo e la Commissione europea e sulla quale ci siamo allineati a quanto disposto efficacemente anche da altre Autorità di sistema portuale". Sulla Bolkestein, il Governo nazionale ha chiesto alla Commissione Ue altri quattro mesi di tempo per concludere un primo confronto con gli Enti territoriali nell'ambito della Conferenza Unificata al fine della definizione dei criteri per la determinazione della scarsità della risorsa e dei relativi indirizzi di riordino del settore. Il Comitato di gestione ha, inoltre, approvato il Codice di comportamento dei dipendenti dell'Adsp

Informatore Navale

Primo Piano

forte attenzione sulla vicenda, ovviamente dal punto di vista umanitario. Il Governo sta tenendo sotto osservazione quanto sta accadendo nell'area del mar Rosso, dove si è creata una nuova situazione complessa che dobbiamo purtroppo affrontare come già successo in questi anni con la pandemia da Covid prima e poi con la guerra fra Russia e Ucraina".

Mar Rosso, Panama, Rotta Artica: dalla siccità alle guerre, la logistica dirottata sui treni Alessandro Panaro, economista del centro studi Srm: «Una tempesta imperfetta. Ma la ferrovia non potrà mai sostituire le navi»

di Alessandra Camilletti Mercoledì 31 Gennaio 2024, 14:30 - Ultimo agg. : 1 Febbraio, 15:46 7 Minuti di Lettura Il Canale di Panama che si abbassa per la mancanza di pioggia e riduce i transiti. Gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso che costringono le navi a cambiare percorso (e allungarlo). La Rotta Artica che, invece, registra il suo anno record di movimentazioni. «È chiaro che sono fenomeni differenti. Ma tutte e tre le situazioni possono impattare sul riassetto della logistica globale», sottolinea Alessandro Panaro, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo. Via mare viaggia il 90% del volume degli scambi globali. La logistica negli ultimi anni era già stata messa a dura prova, prima con la pandemia, poi con la nave Ever Given incagliata nel canale di Suez. Quindi dai blocchi nel Mar Nero conseguenti alla guerra in Ucraina. E ora si riorganizza. Dall'inizio, allora. Il Canale di Panama causa siccità ha dovuto ridurre prima a 22 - per risalire a 24 - i transiti giornalieri delle navi, contro i 36 usuali. Il 7 gennaio il sistema di dighe che congiunge l'Atlantico al Pacifico ha raggiunto i minimi storici di profondità: 1,8 metri sotto la norma. Maersk, una delle più grandi compagnie di trasporto marittimo al mondo, il 10 gennaio ha annunciato un "ponte terrestre", via ferrovia, attraverso la Panama Canal Railway, per trasportare i container dall'altra parte dell'istmo. La rotta tra Oceania e Americhe sarà divisa in due tronconi. «Le navi - spiega Panaro - attraccheranno, sbarcheranno container e materie prime per poi ricaricarli su treni shuttle verso la costa opposta e reimbarcarli». Mar Rosso, ora. La crisi, calcola Confartigianato, tra novembre e gennaio ha provocato danni per il commercio estero italiano pari a 8,8 miliardi. L'instabilità geopolitica in Medio Oriente si inserisce peraltro in un'area di «passaggi strategici per la sicurezza energetica globale. Il 20% del commercio mondiale di petrolio passa dallo stretto di Hormuz e il 10% del traffico di petrolio e l'8% di Gnl transitano da Suez», ricostruisce l'Energy report 2023 di Srm. Nel Mar Rosso - ricorda il bollettino di Bankitalia del 19 gennaio - passa il 16% delle importazioni italiane di beni in valore e il 7% di export. Quanto al possibile aumento dei prezzi, ha già sottolineato a Il Messaggero Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, sarebbe utile avviare un «monitoraggio anti-speculazione sui beni finali». Si è più che dimezzato il passaggio delle navi container dallo stretto di Bab el-Mandeb, si è allungato il tragitto verso l'Europa (uno stretto di Gibilterra così trafficato non si era mai visto), sono saliti i costi dei noli. «Tra gli effetti - osserva Panaro - anche un maggior ricorso al treno per evitare Suez e far arrivare a destinazione determinate tipologie di merci; dalla Cina si fa rotta verso la Russia o si passa al di sotto della Russia per raggiungere l'Europa. Pre Covid si contavano 8mila treni l'anno, nel 2023 sono stati circa 17mila». E aggiunge: «Il treno non sarà mai sostitutivo



di una nave che può contenere 24mila container, ma è il segnale per lo sviluppo di nuove catene logistiche e di ricerca di modalità di trasporto alternative. I convogli arrivano al centro dell'Europa e si possono smistare per le destinazioni finali; anche dall'Italia si stanno disegnando rotte ferroviarie verso il Dragone». Intanto, una società israeliana, la Trucknet, ha iniziato a proporre un servizio di trasporto via terra su camion - rilancia la stampa locale - da Dubai attraverso Arabia Saudita e Giordania fino a Israele ed Egitto. E Mediterraneo. Rotta Artica, poi. Al forum One Belt, One Road, a Pechino a ottobre, il presidente russo Vladimir Putin ha parlato di una rete di connettività ferroviaria anche per collegare i porti russi sul Mar Baltico e sull'Artico agli scali del Golfo Persico e dell'Oceano Indiano e la possibilità di aprire la via marittima del Mare del Nord tutto l'anno, dal 2024. Secondo i dati del Center for High North Logistics, nel 2023 il principale corridoio di navigazione dell'Artico ha visto 75 spedizioni di transito per un totale di 2,1 milioni di tonnellate di carico nel 2023 (a metà novembre), superando il precedente massimo stabilito nel 2021. «Anche con il cambiamento climatico, la Rotta Artica non sarà una soluzione sostitutiva a Suez - sottolinea Panaro - È in prevalenza usata da navi che trasportano prodotti energetici e container su determinate rotte, dalla Cina al Baltico o al Mare del Nord. Ci sarà sempre bisogno di navi rompighiaccio in alcune stagioni e di stazioni di bunkeraggio per rifornire le navi. Subentrano poi altre riflessioni: ci sono compagnie che hanno affermato di non ritenere la Rotta Artica utilizzabile per questioni di sostenibilità ambientale. E ci sono gli scenari geopolitici da considerare». Mar Rosso, Panama, Rotta Artica. È la tempesta perfetta? «Direi imperfetta poiché soggetta alla durata di alcuni eventi - dice Alessandro Panaro - Sarà il tempo, infatti, a dire la soluzione. Il sistema portuale e marittimo ha un elevatissimo grado di resilienza. Essendo i punti di ingresso a livello globale tanti e diversificati, con le dovute cautele, si potrà riadattare la catena logistica, volendo dare un quadro ottimistico». Qualche dato per ritrarre la misura. «Al 24 gennaio - riepiloga l'economista - erano 572 le navi che da Suez avevano deviato la rotta per Buona Speranza. Sono tante e iniziano ad arrivare a destinazione le prime. L'aumento di noli e prezzi è concatenato, legato al carburante, agli equipaggi: serve tutto di più. A bilanciamento, se vogliamo, c'è da dire che per transitare per Suez è necessario pagare un pedaggio che non vi è per Buona Speranza». Panama? «I collegamenti europei sono principalmente con le coste orientali - dice Panaro - Al di là di questo, la congestione di un canale crea comunque problemi di rallentamento. Abbiamo notizie di attese di 14 giorni per il transito: da qui le aste per l'aggiudicazione dei passaggi. Il tema logistico è legato al pescaggio: se il livello dell'acqua è più basso, non possono transitare le navi più grandi, costrette a circumnavigare l'America del Sud. Così si allunga il tragitto». Spiega Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoporti**: «Evidentemente c'è un ripensamento della logistica. La pandemia e le guerre hanno definito una situazione imprevedibile e imprevista. E il mercato risponde sempre in maniera immediata». La prima risposta: «Con reshoring e nearshoring si è accorciata la filiera logistica, per la necessità delle aziende di tenere sotto controllo la catena produttiva». La seconda risposta: «Il ritorno del

magazzino. Prima le aziende avevano la scorta al massimo per 30 giorni, perché con il just in time entro 25 giorni da ogni parte del mondo sarebbe arrivato tutto, ora non è più così. Oggi le scorte assicurano una produzione per 60-90 giorni». Qual è l'impatto della crisi di Suez sui porti italiani? «L'impatto è nell'incertezza e nei tempi: 25 giorni di ritardo e si butta in aria il programma produttivo delle imprese. Ma è proporzionale alla durata della crisi: per uno o due mesi è assorbibile. Alla lunga, il rischio è che con il cambiamento di rotta le navi possano proseguire verso il Nord Europa invece che entrare nel Mediterraneo. L'elemento durata è fondamentale». Anche per delineare lo scenario. «Il Mediterraneo è tornato al centro grazie all'accorciamento della filiera - dice Giampieri - L'Italia si gioca una grande opportunità, una volta tornati alla normalità. I porti hanno dimostrato efficienza, durante la pandemia non hanno mai chiuso. E con gli investimenti del Pnrr su portualità e logistica gli scali saranno sempre più appetibili. Ci sono 3,4 miliardi, gran parte nel fondo complementare». I tempi dunque. «La prima fase definibile "a briglia sciolta" della globalizzazione partita a metà anni Novanta e proseguita fino alla fine degli anni 2010 è destinata a non tornare più», sottolinea Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e dell'Associazione MedPorts che raggruppa 200 scali del bacino mediterraneo. «È evidente che chiunque continui a cercare di reggere la propria analisi sui fondamentali validi fino a qualche tempo fa verrà deluso. E chiunque cerchi di leggere questa fase di instabilità andando troppo in là nel tempo resterà deluso alla stessa maniera. Il momento è di fluidità e di incertezza - prosegue Musolino - È altrettanto evidente che non sia solo un problema di catene logistiche o trasporti, ma che sia in atto un disegno di destabilizzazione che punta a creare un sistema alternativo al modello americano ed europeo e a far emergere contraddizione tra gli alleati occidentali». In questo momento, spiega, tra gli scali, a soffrire la situazione di Suez «sono l'East Med e la parte adriatica». C'è uno spartiacque, rimarca Musolino: «Se la comunità internazionale riuscirà a risolvere la crisi entro sessanta giorni, si avrà una spinta inflattiva sui noli che poi si riassorbirà. Se si superano i sessanta giorni, andando verso una semistabilizzazione della situazione attuale nel Mar Rosso, si aggiungeranno carenze di materie prime e problemi a esportare il prodotto finito, con ricadute sulla produzione e il rischio di un inizio di recessione che potrebbe portare a conseguenze drammatiche, fino al rischio di stagflazione. Questo effetto spill over può avere ricadute imprevedibili su economia e geopolitica, come una palla di neve inarrestabile lungo una discesa ripida». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The Medi Telegraph

Trieste

Fincantieri Marine Repair selezionata dal Pentagono

I contratti, che riguardano le unità operative nell'area nord occidentale del Paese, prevedono attività di manutenzione ordinaria e straordinaria oltre che la disponibilità di intervento e supporto per un periodo fino a 10 mesi

Trieste - Fincantieri Marine Repair (Fmr), società del gruppo che opera nel mercato della riparazione marittima negli Usa, è una delle nove aziende selezionate dal Pentagono per l'assegnazione di una serie di contratti dal valore complessivo di 943 milioni di dollari per la riparazione, manutenzione e ammodernamento di navi di superficie non nucleari della Marina Americana. I contratti, che riguardano le unità operative nell'area nord occidentale del Paese, prevedono attività di manutenzione ordinaria e straordinaria oltre che la disponibilità di intervento e supporto per un periodo fino a 10 mesi. Fincantieri Marine Repair è una controllata di Fincantieri Marine Systems North America (Fmsna), situata strategicamente sul fiume St. Johns, nel centro di Jacksonville, in Florida, che - spiega una nota - offre una gamma completa di servizi di riparazione marittima per soddisfare le esigenze dei clienti, sia pianificate che di emergenza. Attualmente impegnata nella manutenzione e riparazione delle unità di stanza a Mayport, punta ad espandere la propria operatività nel nord-ovest degli Stati Uniti, dove la Marina intende trasferire le prime fregate della classe Constellation. Fmr ha già lavorato con la Us Navy per la riparazione delle navi Littoral Combat Ships (Lcs) della classe Freedom e dei cacciatorpediniere della classe Arleigh-Burke.



Accordo tra Tpl e Costa per attivare un bus navetta all'interno del porto di Savona

Il bus sarà al servizio dei croceristi e collegherà le banchine di attracco delle navi ai due Palacrociere. Un accordo tra Costa e Tpl per il trasporto dei passeggeri all'interno del porto per il 2024. La compagnia croceristica ha chiesto a Tpl di ripristinare il servizio di bus che serve da navetta all'interno delle aree portuali per i suoi passeggeri. La richiesta proviene da un'esigenza specifica di Costa, legata alla necessità di garantire un servizio ai propri passeggeri per collegare le banchine di attracco delle navi al Palacrociere. Un'esigenza che sarà particolarmente sentita nella piena stagione croceristica, nell'estate, quando ci saranno più navi e più attracchi al porto. Dopo il sopralluogo dei dirigenti di Costa e funzionari della Provincia per esaminare e la messa a punto delle norme di sicurezza, Tpl ha ottenuto il via libera. Non è invece stato ripristinato il bus navetta di Tpl che collegava la stazione al porto croceristico perché poco utilizzato dai passeggeri di Costa.



Shipping Italy

Savona, Vado

Vado Ligure e Gioia Tauro nserite nelle nuove linee container avviate fra Mediterraneo e Mar Rosso

Nuovi servizi regolari sono stati annunciati da Maersk, Msc e Hapag Lloyd di Redazione SHIPPING ITALY 1 Febbraio 2024. La parziale (quasi totale) interruzione della navigazione attraverso il Mar Rosso ha indotto diverse compagnie di navigazione ad attivare nuovi servizi di linea per il trasporto di container fra il Mediterraneo il Mar Rosso evitando ovviamente il transito attraverso lo stretto di Bab el-Mandeb a rischio attacco da parte dei miliziani Houthi. Uno di questi nuovi collegamenti interesserà anche il porto italiano di **Vado** Ligure e dunque il terminal container **Vado** Gateway mentre un altro approderà al Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro. Lo si apprende dall'ultimo rapporto di DynaLiners Weekly. Si tratta più precisamente della linea di Maersk ribattezzata 'Red Sea West Mediterranean' la cui rotazione prevede scali nei porti di Port Said, Jeddah, King Abdullah, Port Said, Barcelona, Tangier, Algeciras, **Vado** Ligure e Port Said. Sempre la compagnia danese opererà anche il servizio Red Sea Mediterranean che approderà a Tangier, Port Said, Jeddah, Port Said e nuovamente Tangier. MSC invece lancia la linea West Med to Red Sea operata con quattro navi da 7.000 Teu e toccate negli scali di Barcellona, Gioia Tauro, Mersin, Jeddah, King Abdullah, Port Said, Barcellona. Un altro global carrier, la tedesca hapag Lloyd, intende invece attivare il Jeddah Express (Jdx) dove saranno impiegate tre navi da 3.200 Teu ed effettuerà 'fermate' nei porti di Tangier, Damietta, Jeddah, Damietta e Tangier. Al contempo Maersk chiude il servizio India - North Europe ME7 così come l'India-Mediterranean ME8 secondo quanto riportato da Alphaliner.



Toti, buon segno l'interesse dei privati all'aeroporto Genova

"Credo che l'aeroporto di Genova sia sulla strada giusta, il nuovo presidente Lavarello con il nuovo direttore generale sta facendo uno straordinario lavoro, l'affollamento di privati che bussano alle porte per avere un ruolo industriale nello scalo, che si legato alla logistica, al cargo o ai passeggeri, è segno dell'importanza del Cristoforo Colombo". Così il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti a margine di una conferenza stampa commenta l'interesse dei privati ad avere un ruolo nell'aeroporto di Genova. "Sono molto ottimista, abbiamo investito molto sullo scalo anche in termini monetari, stiamo costruendo una parte importante della nuova aerostazione, che lo modernizzerà tutto, - evidenzia Toti - io sono certo che con la crescita delle **crociere**, i nostri porti, l'aeroporto di Genova nel prossimo futuro avrà sicuramente un balzo importante". C'è il rischio che il completamento dei lavori del Terzo Valico impedisca questo balzo? "No, sono due cose molto diverse, - replica Toti - la Liguria cresce nonostante l'asfissia delle sue infrastrutture, se ne avesse una sovrabbondanza non ci sarebbe che da rallegrarsi, il treno veloce da Genova a Milano sarà utile per il traffico turistico, business e merci, ma l'aeroporto di Genova, la sua capacità di pista, i suoi collegamenti e posizione di city-airport lo confermano uno scalo importante. Già i primi vagiti si vedono, le compagnie come Lufthansa tornano a volare da qui su Monaco, aumentano i collegamenti di Klm, così come stiamo lavorando anche per aumentare i collegamenti con l'hub di Fiumicino con Ita, l'aeroporto di Genova crescerà ancora".



Al Genova Blue District workshop su digitalizzazione delle comunicazioni marittime

L'8 febbraio, evento organizzato da Dibris e Capitaneria di Porto Il Genova Blue District si appresta ad accogliere un evento di approfondimento nel campo della navigazione e della tecnologia marittima. Il prossimo 8 febbraio 2024 , Genova ospiterà il workshop sulla digitalizzazione delle comunicazioni marittime organizzato, per la prima volta in Italia, dal Dipartimento di informatica, bioingegneria, robotica e ingegneria dei sistemi dell'Università di Genova (Dibris) e dalla Capitaneria di porto di Genova con il supporto del Comune di Genova. Il workshop di carattere tecnico avrà l'obiettivo di fornire una panoramica nazionale ed internazionale nell'ambito delle comunicazioni marittime al servizio dell'utenza civile di tipo commerciale e diportistica , i servizi ad essa applicati ed il focus su alcune tecnologie. Gli esperti del settore condivideranno le loro conoscenze per illustrare come l'innovazione digitale stia trasformando radicalmente il modo in cui le informazioni e le comunicazioni sono gestite nel contesto marittimo, a vantaggio della competitività e nello stesso tempo della sicurezza del settore. Programma completo qui.



Scuola nazionale trasporti e logistica: nell'ultimo triennio 10mila ore di formazione, 180 allievi e 146 assunzioni

I progetti formativi per i giovani in cerca di lavoro si inseriscono in un approccio orientato ai piani di sviluppo e di crescita delle imprese. La Scuola nazionale trasporti e logistica, fondata più di trent'anni fa alla Spezia e con sedi a Genova e a Marina di Carrara, nell'ultimo triennio ha insistito su progetti formativi rivolti a giovani in cerca di lavoro con un approccio direttamente orientato ai piani di sviluppo e di crescita delle imprese. Nei soli progetti finalizzati alle assunzioni sono state totalizzate 10.000 ore di formazione per 180 allievi con 146 assunzioni dirette in azienda, un dato in aggiornamento che si attesterà, prevedibilmente, intorno all'85%. È stato questo l'esordio nella presentazione delle attività della Scuola da parte del presidente Piergino Scardigli e del direttore Federica Catani che - hanno aggiunto - filiera completata dai corsi Its di "Tecnico Superiore per la Mobilità delle Persone e delle Merci" e di "Tecnico Superiore per la Gestione e la Conduzione dei Mezzi Ferroviari", con esiti occupazionali dell'80%. Nel triennio sono state svolte attività a 360 gradi di sviluppo delle competenze e delle risorse umane attraverso accordi-quadro di formazione-consulenza con aziende; piani formativi territoriali e settoriali per la formazione del personale di tutti i livelli; progetti legati ai servizi per il lavoro; studi, ricerche ed eventi dedicati. "L'elevato livello qualitativo è stato possibile - hanno spiegato Scardigli e Catani - da un'esperienza ultratrentennale supportata da numerosi accreditamenti presso Regione Liguria, Ansfisa, Capitanerie di **Porto**, Fondimpresa, compresa la certificazione di qualità per tutti i servizi della Scuola". È attualmente disponibile un bando di selezione per la formazione, in collaborazione con Triacca Trasporti, di nuovi "Specialisti del trasporto", per conseguire competenze, abilitazioni e patenti per operare all'interno delle catene del trasporto. La Scuola ha inoltre acquisito 5 importanti progetti nell'ambito del "Piano dell'economia del mare e del turismo" di Regione Liguria per la formazione delle figure professionali nella filiera della logistica e del trasporto che sono: Tecnico delle Spedizioni Marittime, Operatore Logistico specializzato in scorta tecnica, Operatore Polivalente Terminal Portuale, Tecnico Doganalista e Logistic Manager. Sei infine le aree di sviluppo: la procedura di accreditamento in Regione Toscana anche grazie a una prevista presenza stabile nel **Porto** di Marina di Carrara che consentirà alla Scuola di consolidare un'importante attività avviata sul territorio; il potenziamento della formazione ferroviaria, in linea con il proprio riconoscimento presso Ansfisa, di particolare interesse per le Imprese e scoperta professionale molto soddisfacente per i giovani; i percorsi legati a impegni di assunzione strettamente collegati ai fabbisogni delle imprese; percorsi a favore non solo dei settori portuale, retroportuale e trasportistico, ma anche extra-portuale per lo sviluppo di competenze abilitanti anche nell'ottica di patenti necessarie



BizJournal Liguria
Scuola nazionale trasporti e logistica: nell'ultimo triennio 10mila ore di formazione, 180 allievi e 146 assunzioni

I progetti formativi per i giovani in cerca di lavoro si inseriscono in un approccio orientato ai piani di sviluppo e di crescita delle imprese. La Scuola nazionale trasporti e logistica, fondata più di trent'anni fa alla Spezia e con sedi a Genova e a Marina di Carrara, nell'ultimo triennio ha insistito su progetti formativi rivolti a giovani in cerca di lavoro con un approccio direttamente orientato ai piani di sviluppo e di crescita delle imprese. Nei soli progetti finalizzati alle assunzioni sono state totalizzate 10.000 ore di formazione per 180 allievi con 146 assunzioni dirette in azienda, un dato in aggiornamento che si attesterà, prevedibilmente, intorno all'85%. È stato questo l'esordio nella presentazione delle attività della Scuola da parte del presidente Piergino Scardigli e del direttore Federica Catani che - hanno aggiunto - filiera completata dai corsi Its di "Tecnico Superiore per la Mobilità delle Persone e delle Merci" e di "Tecnico Superiore per la Gestione e la Conduzione dei Mezzi Ferroviari", con esiti occupazionali dell'80%. Nel triennio sono state svolte attività a 360 gradi di sviluppo delle competenze e delle risorse umane attraverso accordi-quadro di formazione-consulenza con aziende; piani formativi territoriali e settoriali per la formazione del personale di tutti i livelli; progetti legati ai servizi per il lavoro; studi, ricerche ed eventi dedicati. "L'elevato livello qualitativo è stato possibile - hanno spiegato Scardigli e Catani - da un'esperienza ultratrentennale supportata da numerosi accreditamenti presso Regione Liguria, Ansfisa, Capitanerie di Porto, Fondimpresa, compresa la certificazione di qualità per tutti i servizi della Scuola". È attualmente disponibile un bando di selezione per la formazione, in collaborazione con Triacca Trasporti, di nuovi "Specialisti del trasporto", per conseguire competenze, abilitazioni e patenti per operare all'interno delle catene del trasporto. La Scuola ha inoltre acquisito 5 importanti progetti nell'ambito del "Piano dell'economia del mare e del turismo" di Regione Liguria per

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

al trasporto di merci e persone; la formazione continua per il personale delle imprese con lo sviluppo di un modello e l'affiancamento operativo in funzione dell'innovazione e dei cambiamenti interni ed esterni all'azienda; lo sviluppo del partenariato con le imprese per l'importanza che assumono analisi dei fabbisogni, ricerca, consulenza formativa e certificazione di qualità dei processi formativi.

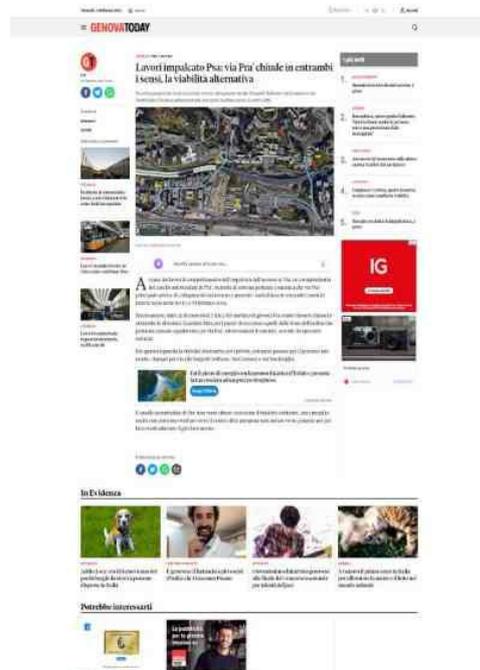
Genova Today

Genova, Voltri

Lavori impalcato Psa: via Pra' chiude in entrambi i sensi, la viabilità alternativa

Si potrà passare per il percorso lato monte, dunque per via alle Sorgenti Sulfuree, via Cravasco e via Ventimiglia

A causa dei lavori di completamento dell'impalcato dell'accesso al Psa, in corrispondenza del casello autostradale di Pra', Autorità di sistema portuale comunica che via Pra' - principale arteria di collegamento tra levante e ponente - sarà chiusa in entrambi i sensi di marcia nella notte tra il 7 e l'8 febbraio 2024. Precisamente, dalle 22 di mercoledì 7 alle 5 del mattino di giovedì 8 la strada rimarrà chiusa in entrambe le direzioni. Eccezion fatta per i mezzi di soccorso e quelli delle forze dell'ordine che potranno passare ugualmente per via Pra', attraversando il cantiere, scortati da operatori dedicati. Per quanto riguarda la viabilità alternativa per i privati, potranno passare per il percorso lato monte, dunque per via alle Sorgenti Sulfuree, via Cravasco e via Ventimiglia. Il casello autostradale di Pra' non verrà chiuso (così come il viadotto esistente), ma i mezzi in uscita non potranno svoltare verso il centro città: potranno solo andare verso ponente per poi fare eventualmente il giro lato monte.



Informare

Genova, Voltri

L'8 febbraio a Genova il "Workshop sulla digitalizzazione delle comunicazioni marittime"

È organizzato dal DIBRIS dell'Università di **Genova** e dalla Capitaneria di **Porto di Genova**. Il prossimo 8 febbraio **Genova** ospiterà il "Workshop sulla digitalizzazione delle comunicazioni marittime" organizzato, per la prima volta in Italia, dal Dipartimento di Informatica, Bioingegneria, Robotica e Ingegneria dei Sistemi dell'Università di **Genova** e dalla Capitaneria di **Porto di Genova** con il supporto del Comune di **Genova**. L'evento di approfondimento nel campo della navigazione e della tecnologia marittima, in programma presso il **Genova Blue District** in via del Molo 65r, avrà l'obiettivo di fornire una panoramica nazionale ed internazionale nell'ambito delle comunicazioni marittime al servizio dell'utenza civile di tipo commerciale e diportistica, i servizi ad essa applicati ed il focus su alcune tecnologie. Gli esperti del settore condivideranno le loro conoscenze per illustrare come l'innovazione digitale stia trasformando radicalmente il modo in cui le informazioni e le comunicazioni sono gestite nel contesto marittimo, a vantaggio della competitività e nello stesso tempo della sicurezza del settore. Programma General Co-Chairman: Rear Admiral (ITCG) Piero PELLIZZARI and Prof. Massimo MARESCA.



Porto e trasporti Privati in coda per il Colombo, Toti: "Situazione promettente"

GENOVA - Il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti , si è espresso con fiducia riguardo le prospettive di crescita dell'aeroporto di Genova, evidenziando i progressi compiuti sotto la guida del nuovo presidente Lavarello e del direttore generale. Toti ha sottolineato l'eccezionale lavoro svolto, attribuendo il crescente interesse dei privati a unirsi all'aeroporto alla sua importanza strategica nel panorama logistico e industriale. Sono molto ottimista , abbiamo investito notevolmente, anche in termini monetari, per modernizzare l'aeroporto. La costruzione della nuova aerostazione rappresenta una fase cruciale di questo processo", ha dichiarato Toti durante una conferenza stampa. Ha inoltre previsto un futuro promettente per l'aeroporto di Genova, associando la crescita delle crociere, dei porti liguri e le nuove infrastrutture all'incremento del traffico aereo. Rispondendo alle preoccupazioni riguardo al Terzo Valico , Toti ha sottolineato la distinzione tra i due progetti, assicurando che il completamento del Terzo Valico non ostacolerà la prospettiva di crescita dell'aeroporto di Genova. "La Liguria sta crescendo nonostante le sfide legate alle infrastrutture. L'aeroporto di Genova, con la sua capacità di pista, i collegamenti e la posizione di city-airport, rimane un hub vitale", ha dichiarato con fermezza. Toti ha evidenziato i primi segnali positivi , con compagnie aeree come Lufthansa che tornano a operare voli su Monaco e un aumento dei collegamenti con KLM. Inoltre, ha menzionato gli sforzi in corso per intensificare le connessioni con l'hub di Fiumicino attraverso la nuova compagnia aerea italiana, Ita. "Il nostro impegno per potenziare l'aeroporto di Genova è tangibile, e i risultati sono già evidenti. Continueremo a lavorare per garantire una crescita costante e significativa nell'ambito dell'aviazione civile, consolidando la posizione del Cristoforo Colombo come un importante centro di connessione aerea", ha concluso Toti con fiducia nel futuro dell'aeroporto di Genova.



Aeroporto, Piacenza: "Positivo l'interesse di cinque importanti realtà"

Paolo Piacenza, commissario dell'**Autorità portuale** di Genova, socio di maggioranza dell'Aeroporto Colombo, commenta l'apertura delle buste con la manifestazione di interesse per la privatizzazione dello scalo aereo GENOVA - "E' molto positivo il fatto che ci sia l'interessamento di cinque importantissimi soggetti a ragionare su un eventuale sviluppo dell'aeroporto Colombo , rispetto al quale tutte le istituzioni, non solo **Autorità di sistema portuale** ma anche Ministero, Regione e Comune, puntano fortemente": questo il primo commento rilasciato a Primocanale dal commissario del porto di Genova e Savona, Paolo Piacenza , dopo l'apertura delle buste con le cinque manifestazioni di interesse per l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova (LEGGI QUI) , di cui **Autorità portuale** è azionista di maggioranza al 60%, e per legge dovrà comunque mantenere la maggioranza pubblica dello scalo aereo. "Questi cinque soggetti sono fondamentali già oggi per lo sviluppo delle attività portuali, soggetti della logistica e pure, abbiamo visto, un fondo. Quindi direi che i presupposti sono positivi, ed evidenzio che il tema del rilancio dell'aeroporto si inserisce all'interno di un **sistema** molto più complesso su cui stiamo lavorando, che è un **sistema** logistico perchè stiamo intervenendo su quello che è un collegamento anche con il ferroviario , sia con la città di Savona, con l'aeroporto di Genova e il terminal crocieristico, per cercare di dare finalmente rilancio a quello che è un asset fondamentale di questa città e di questa Regione. Sono interessate anche compagnie da crociera (Costa ed Msc) e questo "è assolutamente positivo, noi siamo la prima regione come numero di crocieristi a livello nazionale , quest'anno peraltro come Ports of Genoa abbiamo toccato il record storico di passeggeri tra crociere e traghetti, più di 5 milioni, e quindi è chiaro che l'asset delle crociere è un elemento fondamentale , molto trasversale perché unisce tutta la nostra regione da Savona con Costa, l'aeroporto quale punto centrale di collegamento, ed MSC su Genova. Quindi direi che sicuramente, per verificare il rilancio di questo asset, così come è stato indicato anche dallo studio di approfondimento di Price, rispetto a quella che è la tematica di sviluppo dell'aeroporto, la connessione con il tema della portualità, della logistica e delle crociere, è un elemento su cui si può puntare. CHE COSA SUCCEDE ORA "Ora stiamo ragionando: Aeroporto ha fatto questa individuazione di quelli che sono eventuali interessi a partecipare a un eventuale ulteriore sviluppo di questo asset e adesso, come azionisti pubblici anche con gli azionisti privati, valuteremo le azioni da intraprendere sul nuovo sviluppo di questo **sistema** aeroportuale. Sarebbe molto positivo se a gennaio 2025 che si potesse partire con il nuovo assetto societario.



Paolo Piacenza, commissario dell'Autorità portuale di Genova, socio di maggioranza dell'Aeroporto Colombo, commenta l'apertura delle buste con la manifestazione di interesse per la privatizzazione dello scalo aereo GENOVA - "E' molto positivo il fatto che ci sia l'interessamento di cinque importantissimi soggetti a ragionare su un eventuale sviluppo dell'aeroporto Colombo , rispetto al quale tutte le istituzioni, non solo Autorità di sistema portuale ma anche Ministero, Regione e Comune, puntano fortemente": questo il primo commento rilasciato a Primocanale dal commissario del porto di Genova e Savona, Paolo Piacenza , dopo l'apertura delle buste con le cinque manifestazioni di interesse per l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova (LEGGI QUI) , di cui Autorità portuale è azionista di maggioranza al 60%, e per legge dovrà comunque mantenere la maggioranza pubblica dello scalo aereo. "Questi cinque soggetti sono fondamentali già oggi per lo sviluppo delle attività portuali, soggetti della logistica e pure, abbiamo visto, un fondo. Quindi direi che i presupposti sono positivi, ed evidenzio che il tema del rilancio dell'aeroporto si inserisce all'interno di un sistema molto più complesso su cui stiamo lavorando, che è un sistema logistico perchè stiamo intervenendo su quello che è un collegamento anche con il ferroviario , sia con la città di Savona, con l'aeroporto di Genova e il terminal crocieristico, per cercare di dare finalmente rilancio a quello che è un asset fondamentale di questa città e di questa Regione. Sono interessate anche compagnie da crociera (Costa ed Msc) e questo "è assolutamente positivo, noi siamo la prima regione come numero di crocieristi a livello nazionale , quest'anno peraltro come Ports of Genoa abbiamo toccato il

Riqualficazione Valpolcevera, il percorso partecipato proseguirà in Sala Rossa

Maggioranza e una parte dell'opposizione hanno trovato un compromesso in Consiglio Comunale e fissato i punti cardine GENOVA - Alla fine la maggioranza e una parte dell'opposizione in Consiglio Comunale hanno trovato un accordo, o meglio un compromesso, sui lavori ferroviari in Valpolcevera I punti cardine sono la firma di un documento sullo spostamento delle merci pericolose solo lungo la "linea sommersibile", un tavolo per la gestione dei numerosi cantieri lungo tutta la tratta e la prosecuzione del percorso partecipato in Sala Rossa per il piano di rigenerazione. Le Commissioni I Affari Istituzionali e Generali e V Territorio e Promozione delle Vallate infatti vedranno la partecipazione congiunta del Comune con i due Municipi coinvolti, ovvero il Centro Ovest presieduto da Michele Colnaghi e il Municipio Valpolcevera del presidente Federico Romeo. Per arrivare a questo compromesso sono serviti tre passaggi: ad avere la prima e l'ultima parola sono state le opposizioni, che inizialmente hanno presentato un testo quasi unitario - con l'eccezione di Mattia Crucicoli di Uniti per la Costituzione - ma dopo gli emendamenti presentati dalla maggioranza che sostiene il sindaco Marco Bucci si sono divise, con Pd e Movimento 5 Stelle che hanno presentato delle modifiche - "le abbiamo ritenute di buon senso e quindi accettate" ha dichiarato il consigliere leghista con delega alle Vallate Alessio Bevilacqua - e approvato il testo finale, mentre Cristina Lodi di Azione e Filippo Bruzzone della Lista Rossoverde si sono astenuti. Il segretario genovese del Partito Democratico Simone D'Angelo, pur sottolineando le "critiche rispetto a una gestione distante dalle esigenze e dai bisogni dei quartieri coinvolti", ha spiegato che il Pd ha lavorato per "affrontare la discussione con la responsabilità di una forza politica che amministra due importanti Municipi in questa città come la Valpolcevera e il Centro Ovest, consapevoli in partenza delle forti distanze che oggi amministra il Comune, ma ritenendo però di dover lavorare per dare voce ai territori, a partire dal dotare ai nostri presidenti di nuovi strumenti per lavorare al fianco dei cittadini, dall'avere nuove e importanti garanzie sulla sicurezza e garantire maggiori risorse per una rigenerazione che - a prescindere dell'opera - quella parte di Genova non può più attendere", per cui i dem non si sono voluti "sottrarre dal portare alcune proposte chiare in Sala Rossa" e fissare dei punti. Il Comune avrà quindi 90 giorni per firmare il protocollo con Rfi e **Autorità di Sistema Portuale** che vieti il passaggio di merci pericolose dalla tratta del Campasso, "una richiesta forte arrivata dai cittadini che da ieri è diventata un impegno certificato" rivendica D'Angelo, mentre il percorso partecipato di rigenerazione "dovrà mettere al centro qualità del vivere, in quartieri che ancora subiscono le drammatiche conseguenze del crollo del Ponte Morandi". Restano però anche le preoccupazioni: secondo il segretario infatti "non bastano 200 milioni di euro" ma "ne servono



Maggioranza e una parte dell'opposizione hanno trovato un compromesso in Consiglio Comunale e fissato i punti cardine GENOVA. Alla fine la maggioranza e una parte dell'opposizione in Consiglio Comunale hanno trovato un accordo, o meglio un compromesso, sui lavori ferroviari in Valpolcevera. I punti cardine sono la firma di un documento sullo spostamento delle merci pericolose solo lungo la "linea sommersibile", un tavolo per la gestione dei numerosi cantieri lungo tutta la tratta e la prosecuzione del percorso partecipato in Sala Rossa per il piano di rigenerazione. Le Commissioni I Affari Istituzionali e Generali e V Territorio e Promozione delle Vallate infatti vedranno la partecipazione congiunta del Comune con i due Municipi coinvolti, ovvero il Centro Ovest presieduto da Michele Colnaghi e il Municipio Valpolcevera del presidente Federico Romeo. Per arrivare a questo compromesso sono serviti tre passaggi: ad avere la prima e l'ultima parola sono state le opposizioni, che inizialmente hanno presentato un testo quasi unitario - con l'eccezione di Mattia Crucicoli di Uniti per la Costituzione - ma dopo gli emendamenti presentati dalla maggioranza che sostiene il sindaco Marco Bucci si sono divise, con Pd e Movimento 5 Stelle che hanno presentato delle modifiche - "le abbiamo ritenute di buon senso e quindi accettate" ha dichiarato il consigliere leghista con delega alle Vallate Alessio Bevilacqua - e approvato il testo finale, mentre Cristina Lodi di Azione e Filippo Bruzzone della Lista Rossoverde si sono astenuti. Il segretario genovese del Partito Democratico Simone D'Angelo, pur sottolineando le "critiche rispetto a una gestione distante dalle esigenze e dai bisogni dei quartieri coinvolti", ha spiegato che il Pd ha lavorato per "affrontare la discussione con la

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

di più: il Comune deve impegnarsi a reperirli e da ieri lo troviamo scritto nero su bianco"; inoltre mancherebbero alcuni elementi importanti come " Piano Regolatore **Portuale** e Piano Urbanistico Comunale , elementi indispensabili a capire quali siano le reali ricadute per la città di nuove infrastrutture e il loro reale utilizzo". Il documento non ci soddisfa pienamente " spiega il presidente del Municipio Il Michele Colnaghi , che però sottolinea come si siano trovati dei "punti importanti", soprattutto sulle merci pericolose: "Per ora si erano solo fatte parole - dichiara - e invece in quel documento c'è un impegno perché tutte le parti in causa sottoscrivano il fatto che da lì merci pericolose non passeranno: quella tratta passa sotto un ospedale, il Villa Scassi, e sotto scuole come il Fermi, quindi per noi è importantissimo". "Quello che è successo in Consiglio Comunale segna l'inizio di una nuova fase di discussione dell'opera , perché quello che è riportato è stato approvato politicamente" dichiara Alessio Bevilacqua , che sottolinea come il documento non abbia "ricevuto voti negativi ma solo astensioni". Anche il consigliere delegato alle Vallate rivendica l'impegno nel dialogo coi territori, di cui "sono state recepite diverse richieste" come la copertura di via Ardoino, il liceo Tecnologico Sperimentale in piazzale Facchini e, soprattutto, l'utilizzo della linea sommergibile per le merci pericolose . "Adesso bisogna partire - conclude Bevilacqua -. È sicuramente un'opera importante per la vallata, per l'economia della città e per lo sviluppo dei quartieri. I benefici di uno spostamento delle merci su rotaia invece che su gomma sono noti, ci sarà meno traffico e strade più libere. Sarà fondamentale per lo sviluppo industriale della città , siamo fermamente convinti dell'importanza dell'opera".

Shipping Italy

Genova, Voltri

Tornano a scendere i noli container: -8% per la tratta Shanghai - Genova

I prezzi delle spedizioni via mare tornano al di sotto dei 6mila dollari, mentre si riduce il divario con quelli per il Nord Europa di REDAZIONE SHIPPING ITALY 1 Febbraio 2024. Dopo otto settimane in salita, torna a scendere il costo del trasporto via mare di container. Le rilevazioni del Drewry Container Index mostrano infatti che ad oggi il nolo medio per l'invio di un box da 40' è pari a 3.824 dollari, il 4% in meno rispetto a sette giorni prima. A calare sono in particolare le tariffe per le spedizioni dall'Asia verso l'Europa e ritorno, mentre quelle per il trasporto dal Far East verso gli Usa risultano ancora in leggero aumento e lo stesso accade per le rotte transatlantiche. Più nel dettaglio, negli ultimi sette giorni i noli per le spedizioni da Shanghai a **Genova** sono diminuiti dell'8% (dopo la flessione dell'1% di una settimana prima), tornando al di sotto dei seimila dollari e precisamente a quota 5.848. Parallelamente, hanno vissuto un calo, benché minore (-6%), le tariffe dallo stesso porto cinese a Rotterdam, che si attestano a 4.661 dollari. In conseguenza di questi andamenti differenziati, si va ad assottigliare il divario tra le due rotte, che ora scende a 1.187 dollari. In calo pari (-6%) anche il costo per la tratta di backhaul dallo scalo olandese verso Shanghai, ora pari a 964 dollari. Come detto la flessione non ha toccato le tratte dalla Cina verso gli Usa, che si rivelano invece stabili (la Shanghai-New York rimane sostanzialmente invariata, con tariffe di 6.165 dollari, che le fanno conquistare la prima posizione tra le rotte analizzate) o in leggera crescita (verso Los Angeles il costo sale a 4.421 dollari, +2%). Cala invece il nolo medio per la spedizione di un container da 40 piedi sulla tratta di ritorno, che perdendo il 4% arriva a 734 dollari. Si mostrano infine in leggera crescita i costi di spedizioni delle rotte transatlantiche. In particolare l'invio da Rotterdam a New York aumenta dell'1% a 1.589 dollari, mentre il ritorno guadagna il 3% a 635 dollari. Riguardo le ragioni delle flessioni riscontrate, Drewry non offre spunti ma in coda al suo report rileva che per le prossime settimane i noli dalla Cina continueranno a stabilizzarsi con il rallentamento a febbraio della produzione delle fabbriche cinesi.



02/01/2024 18:08

Nicola Capuzzo

Shipping Italy
Tornano a scendere i noli container: -8% per la tratta Shanghai - Genova

I prezzi delle spedizioni via mare tornano al di sotto dei 6mila dollari, mentre si riduce il divario con quelli per il Nord Europa di REDAZIONE SHIPPING ITALY 1 Febbraio 2024. Dopo otto settimane in salita, torna a scendere il costo del trasporto via mare di container. Le rilevazioni del Drewry Container Index mostrano infatti che ad oggi il nolo medio per l'invio di un box da 40' è pari a 3.824 dollari, il 4% in meno rispetto a sette giorni prima. A calare sono in particolare le tariffe per le spedizioni dall'Asia verso l'Europa e ritorno, mentre quelle per il trasporto dal Far East verso gli Usa risultano ancora in leggero aumento e lo stesso accade per le rotte transatlantiche. Più nel dettaglio, negli ultimi sette giorni i noli per le spedizioni da Shanghai a Genova sono diminuiti dell'8% (dopo la flessione dell'1% di una settimana prima), tornando al di sotto dei seimila dollari e precisamente a quota 5.848. Parallelamente, hanno vissuto un calo, benché minore (-6%), le tariffe dallo stesso porto cinese a Rotterdam, che si attestano a 4.661 dollari. In conseguenza di questi andamenti differenziati, si va ad assottigliare il divario tra le due rotte, che ora scende a 1.187 dollari. In calo pari (-6%) anche il costo per la tratta di backhaul dallo scalo olandese verso Shanghai, ora pari a 964 dollari. Come detto la flessione non ha toccato le tratte dalla Cina verso gli Usa, che si rivelano invece stabili (la Shanghai-New York rimane sostanzialmente invariata, con tariffe di 6.165 dollari, che le fanno conquistare la prima posizione tra le rotte analizzate) o in leggera crescita (verso Los Angeles il costo sale a 4.421 dollari, +2%). Cala invece il nolo medio per la spedizione di un container da 40 piedi sulla tratta di ritorno, che perdendo il 4% arriva a 734 dollari. Si mostrano infine in leggera crescita i costi di spedizioni delle rotte transatlantiche. In particolare l'invio da Rotterdam a New York aumenta dell'1% a 1.589 dollari, mentre il ritorno guadagna il 3% a 635 dollari. Riguardo le ragioni delle flessioni riscontrate, Drewry non offre spunti ma in coda al

Shipping Italy

Genova, Voltri

Era diretta al porto di Genova la nave di Cma Cgm bombardata dagli Houthi

Ha subito un incendio a bordo la portacontainer da 8.500 Teu impiegata nel servizio che collega India, Golfo Persico e Arabia Saudita al Mediterraneo occidentale di Redazione SHIPPING ITALY 1 Febbraio 2024 La portacontainer Koi di Cma Cgm rimasta vittima di un bombardamento, con conseguente incendio a bordo, per mano dai miliziani Houthi è stata colpita mentre era in rotta (anche) verso l'Italia. Più precisamente, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, la nave era attesa a metà febbraio nel **porto di Genova**, scalo inserito all'interno della linea Med Express (Medex). Si tratta di un servizio marittimo di linea (operato insieme a Cosco e a Hapag Lloyd) che collega India, Golfo Persico e Arabia Saudita con il Mediterraneo occidentale toccando in particolare i porti di **Genova** in Italia, Fos sur Mer in Francia, Barcellona e Valencia in Spagna oltre agli hub di transhipment di Malta e del Pireo. Molti quindi i container imbarcati sulla nave Koi da spedizionieri italiani e/o destinati a importatori italiani, così come molti sono i carichi che a bordo di questa nave avrebbero dovuto viaggiare in export dal Belpaese verso Mar Rosso e Medio Oriente nelle prossime settimane. Proprio per la sua rotazione e per i mercati serviti, a cavallo del Mar Rosso, il servizio Medex era fra quelli che finora continuano a transitare nel tratto di mare a più alto rischio attacco ma da adesso in poi anche Cma Cgm quasi certamente sceglierà di circumnavigare l'Africa per mettere in contatto il Mediterraneo con i Paesi affacciati sul Mar Arabico. La portacontainer Koi ha una portata di 8.500 Teu ed è rimasta vittima di un attacco missilistico sferrato dagli Houthi mentre si trovava nel Golfo di Aden, prima di fare ingresso nel Mar Rosso. Le motivazioni dell'attacco risiedono come di consueto nel fatto che la nave sia americana (il proprietario è la Global Meridian Holdings, società parte di JP Morgan Asset Management), diretta ai porti israeliani e di averlo fatto in "sostegno dei palestinesi a Gaza e in risposta all'aggressione statunitense-britannica contro lo Yemen". Un portavoce dei miliziani ha aggiunto che "tutte le navi statunitensi e britanniche nel Mar Rosso e nel Mar Arabico sono obiettivi legittimi" finché "l'aggressione" statunitense-britannica continuerà.



Shipping Italy
Era diretta al porto di Genova la nave di Cma Cgm bombardata dagli Houthi
02/01/2024 23:32
Nicola Capuzzo

Ha subito un incendio a bordo la portacontainer da 8.500 Teu impiegata nel servizio che collega India, Golfo Persico e Arabia Saudita al Mediterraneo occidentale di Redazione SHIPPING ITALY 1 Febbraio 2024 La portacontainer Koi di Cma Cgm rimasta vittima di un bombardamento, con conseguente incendio a bordo, per mano dai miliziani Houthi è stata colpita mentre era in rotta (anche) verso l'Italia. Più precisamente, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, la nave era attesa a metà febbraio nel porto di Genova, scalo inserito all'interno della linea Med Express (Medex). Si tratta di un servizio marittimo di linea (operato insieme a Cosco e a Hapag Lloyd) che collega India, Golfo Persico e Arabia Saudita con il Mediterraneo occidentale toccando in particolare i porti di Genova in Italia, Fos sur Mer in Francia, Barcellona e Valencia in Spagna oltre agli hub di transhipment di Malta e del Pireo. Molti quindi i container imbarcati sulla nave Koi da spedizionieri italiani e/o destinati a importatori italiani, così come molti sono i carichi che a bordo di questa nave avrebbero dovuto viaggiare in export dal Belpaese verso Mar Rosso e Medio Oriente nelle prossime settimane. Proprio per la sua rotazione e per i mercati serviti, a cavallo del Mar Rosso, il servizio Medex era fra quelli che finora continuano a transitare nel tratto di mare a più alto rischio attacco ma da adesso in poi anche Cma Cgm quasi certamente sceglierà di circumnavigare l'Africa per mettere in contatto il Mediterraneo con i Paesi affacciati sul Mar Arabico. La portacontainer Koi ha una portata di 8.500 Teu ed è rimasta vittima di un attacco missilistico sferrato dagli Houthi mentre si trovava nel Golfo di Aden, prima di fare ingresso nel Mar Rosso. Le motivazioni dell'attacco risiedono come di consueto nel fatto che la nave sia americana (il proprietario è la Global Meridian Holdings, società parte di JP Morgan Asset Management), diretta ai porti israeliani e di averlo fatto in "sostegno dei palestinesi a Gaza e in risposta

Citta della Spezia

La Spezia

Laghezza: "Dietro le paure che soffiano dal Mar Rosso una grande opportunità per il porto della Spezia"

"Non fermiamoci alle apparenze, alle analisi frettolose e all'emergenza. Tentiamo di rovesciare il nostro approccio giustamente e motivatamente preoccupato rispetto alle conseguenze della crisi in Medio Oriente, del blocco parziale del Mar Rosso e del Canale di Suez e pensiamo invece a muoverci per primi in uno scenario del tutto nuovo nel quale la Spezia e i porti dell'alto Tirreno potrebbero recitare un ruolo determinate e strategico". A lanciare quella che - precisa - non è una provocazione, è Alessandro Laghezza in nome della Community degli operatori portuali e logistici della Spezia. "Guardiamo prima di tutto in casa nostra. È vero: il **porto** della Spezia lamenta per la crisi di Suez una lieve flessione di traffico che si innesca tuttavia su un trend generale, specie della seconda parte del 2023, contrassegnata da una ripresa dopo un periodo di sofferenza. Ma il nostro mestiere di operatori marittimi è quello di guardare al futuro ed essere flessibili". Secondo Laghezza, che è anche presidente degli spedizionieri spezzini, le tensioni in Medio Oriente potrebbero anche trasformarsi in un'opportunità straordinaria proprio per il **porto** della Spezia e gli altri scali liguri. Sulla base di un'analisi condotta dalla Community spezzina, in collaborazione con il Centro Giuseppe Bono, si delineano due scenari: il primo, il più allarmante, è quello che prevede un sempre più massiccio dirottamento di traffico dal Canale di Suez alla rotta che prevede la circumnavigazione dell'Africa. Il secondo, quello più tranquillizzante e in parte confermato dalle voci su imminente cessate il fuoco a Gaza, fa perno su un progressivo ritorno alla normalità in Mar Rosso anche sulla base di una considerazione da pochi valutata: il lasciapassare esclusivo alle navi cinesi potrebbe generare un forte contrasto sulla libertà del commercio mondiale alimentando la "voglia di dazi" sui prodotti cinesi, rilanciata recentemente da Elon Musk. "In entrambi i casi - afferma Laghezza - ci troveremo di fronte alla necessità di ridisegnare complessivamente gli equilibri nell'interscambio mediterraneo, tentando, ed è questa la sfida, di esserne protagonisti e non soggetti passivi". Come? Valorizzando il peso del secondo più importante distretto industriale d'Europa, quello del Nord Italia che non può permettersi il lusso di subire gli extra costi della circumnavigazione e di consegnarsi manu militari a una logistica del Nord Europa che oggi presenta più problemi che certezze. Inoltre la Spezia risulterebbe l'ultimo scalo mediterraneo "conveniente" per le navi che dovessero transitare via Gibilterra (Algesiras è già congestionata). In una prospettiva di penalizzazione di tutto il Mediterraneo orientale, Adriatico incluso, La Spezia potrebbe fornire, anche attraverso una politica di marketing mirata, il gate per l'industria di parte del Nord Italia e il gate per merci con origine e destinazione nel Mediterraneo orientale che rischiano di non trovare sbocco. Anche nell'ipotesi di una normalizzazione a medio termine della situazione nel Mar Rosso, secondo la Community spezzina,



Citta della Spezia

La Spezia

si assisterà una riscrittura globale dei traffici inframed , con i grandi centri di transshipment del Mediterraneo orientale, come Port Said, Damietta, Malta e il Pireo che potrebbero perdere attrattiva e con una focalizzazione sull'Italia e in particolare su quell'alto Tirreno che potrebbe diventare davvero la porta sud dell'Europa. Sogni? Secondo il presidente degli spedizionieri spezzini è l'esatto contrario, a patto di un grande sforzo di recupero di credibilità. "Il recente accordo sul terminal container, un impegno palese di Contship Italia per il porto, l'apertura dei grandi cantieri, sono segnali importanti che vanno anche fatti conoscere ai caricatori, all'industria e agli armatori. Oggi più che mai la Spezia c'è ed è pronta a battersi anche per il Sistema Italia".

Citta della Spezia

La Spezia

Nave Vulcano approderà lunedì alla Spezia con bambini feriti e accompagnatori provenienti da Gaza

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Toccheranno terra al Molo Fornelli i bambini palestinesi feriti e i loro accompagnatori, in gran parte donne, che Nave Vulcano sta trasportando dalla striscia di Gaza per ricevere le cure di cui hanno bisogno negli ospedali italiani. Il porto della Spezia, infatti, accoglierà nella giornata di lunedì l'unità della Marina militare e il suo carico di 60 persone evacuate dalla Palestina grazie ai corridoi umanitari organizzati dal ministero della Difesa e partiti nella giornata di ieri dal porto egiziano di Al Arish, dove la nave di supporto logistico è rimasta per settimane mettendo a disposizione le sue sale operatorie e le risorse medico chirurgiche di bordo con il contributo dei sanitari della Marina, dell'Esercito, dell'Aeronautica e di quattro medici della Fondazione Rava. L'ormeggio di Nave Vulcano non avverrà dunque a Civitavecchia, come previsto inizialmente, né all'interno della Darsena Duca degli Abruzzi, ma alla banchina commerciale di Lsct, terminal che si appresta ad ospitare una nave militare per la prima volta nella sua storia ultra cinquantennale. Da lì i pazienti saranno trasferiti presso gli ospedali Rizzoli di Bologna, Meyer di Firenze, Gaslini di Genova e Bambino Gesù di Roma. L'accordo tra **Autorità di sistema portuale** e La Spezia container terminal per garantire l'accosto in completa sicurezza è stato perfezionato nelle ultime ore e ricalca in parte il protocollo seguito in occasione degli approdi della Geo Barents, la nave di Medici senza frontiere che ha toccato lo scalo spezzino per tre volte, prima a Calata Artom e poi al Molo Garibaldi est, per sbarcare i migranti soccorsi nel Canale di Sicilia e destinati ai centri di accoglienza sparsi per il Paese. La prossima settimana, se si renderà necessario, il Comando operativo di vertice interforze (Covi), in coordinazione con il ministero degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale, effettuerà un altro volo dell'Aeronautica militare per Il Cairo e Al Arish, per portare in Italia altri bambini. I primi piccoli palestinesi, con i loro accompagnatori, sono giunti in Italia con un volo militare lunedì 29 gennaio. TI POTREBBE INTERESSARE:.



02/01/2024 20:15

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Toccheranno terra al Molo Fornelli i bambini palestinesi feriti e i loro accompagnatori, in gran parte donne, che Nave Vulcano sta trasportando dalla striscia di Gaza per ricevere le cure di cui hanno bisogno negli ospedali italiani. Il porto della Spezia, infatti, accoglierà nella giornata di lunedì l'unità della Marina militare e il suo carico di 60 persone evacuate dalla Palestina grazie ai corridoi umanitari organizzati dal ministero della Difesa e partiti nella giornata di ieri dal porto egiziano di Al Arish, dove la nave di supporto logistico è rimasta per settimane mettendo a disposizione le sue sale operatorie e le risorse medico chirurgiche di bordo con il contributo dei sanitari della Marina, dell'Esercito, dell'Aeronautica e di quattro medici della Fondazione Rava. L'ormeggio di Nave Vulcano non avverrà dunque a Civitavecchia, come previsto inizialmente, né all'interno della Darsena Duca degli Abruzzi, ma alla banchina commerciale di Lsct, terminal che si appresta ad ospitare una nave militare per la prima volta nella sua storia ultra cinquantennale. Da lì i pazienti saranno trasferiti presso gli ospedali Rizzoli di Bologna, Meyer di Firenze, Gaslini di Genova e Bambino Gesù di Roma. L'accordo tra Autorità di sistema portuale e La Spezia container terminal per garantire l'accosto in completa sicurezza è stato perfezionato nelle ultime ore e ricalca in parte il protocollo seguito in occasione degli approdi della Geo Barents, la nave di Medici senza frontiere che ha toccato lo scalo spezzino per tre volte, prima a Calata Artom e poi al Molo Garibaldi est, per sbarcare i migranti soccorsi nel Canale di Sicilia e destinati ai centri di accoglienza sparsi per il Paese. La prossima settimana, se si renderà necessario, il Comando operativo di vertice interforze (Covi), in coordinazione con il ministero degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale, effettuerà un altro volo dell'Aeronautica militare per Il Cairo e Al Arish, per portare in Italia altri bambini. I primi piccoli

Informatore Navale

La Spezia

Laghezza: "Dietro le paure che soffiano dal Mar Rosso una grande opportunità per il porto della Spezia"

La Community portuale spezzina fa fronte compatto per sfruttare i nuovi scenari mediterranei "Non fermiamoci alle apparenze, alle analisi frettolose e all'emergenza. Tentiamo di rovesciare il nostro approccio giustamente e motivatamente preoccupato rispetto alle conseguenze della crisi in Medio Oriente, del blocco parziale del Mar Rosso e del Canale di Suez e pensiamo invece a muoverci per primi in uno scenario del tutto nuovo nel quale La Spezia e i porti dell'alto Tirreno potrebbero recitare un ruolo determinate e strategico" A lanciare quella che - precisa - non è una provocazione, è Alessandro Laghezza in nome della Community degli operatori portuali e logistici di La Spezia. "Guardiamo prima di tutto - afferma Laghezza - in casa nostra. È vero: il porto di La Spezia lamenta per la crisi di Suez una lieve flessione di traffico che si innesca tuttavia su un trend generale, specie della seconda parte del 2023, contrassegnata da una ripresa dopo un periodo di sofferenza. Ma il nostro mestiere di operatori marittimi è quello di guardare al futuro ed essere flessibili". Secondo Laghezza, che è anche Presidente degli spedizionieri spezzini, le tensioni in Medio Oriente potrebbero anche trasformarsi in un'opportunità straordinaria proprio per il porto di La Spezia e gli altri scali liguri. Sulla base di un'analisi condotta dalla Community spezzina, in collaborazione con il Centro Giuseppe Bono, si delineano due scenari: il primo, il più allarmante, è quello che prevede un sempre più massiccio dirottamento di traffico dal Canale di Suez alla rotta che prevede la circumnavigazione dell'Africa. Il secondo, quello più tranquillizzante e in parte confermato dalle voci su imminenti cessate il fuoco a Gaza, fa perno su un progressivo ritorno alla normalità in Mar Rosso anche sulla base di una considerazione da pochi valutata: il lasciapassare esclusivo alle navi cinesi potrebbe generare un forte contrasto sulla libertà del commercio mondiale alimentando la "voglia di dazi" sui prodotti cinesi, rilanciata recentemente da Elon Musk. "In entrambi i casi - afferma Laghezza - ci troveremo di fronte alla necessità di ridisegnare complessivamente gli equilibri nell'interscambio mediterraneo, tentando, ed è questa la sfida, di esserne protagonisti e non soggetti passivi". Come? Valorizzando il peso del secondo più importante distretto industriale d'Europa, quello del Nord Italia che non può permettersi il lusso di subire gli extra costi della circumnavigazione e di consegnarsi manu militari a una logistica del Nord Europa che oggi presenta più problemi che certezze. Inoltre La Spezia risulterebbe l'ultimo scalo mediterraneo "conveniente" per le navi che dovessero transitare via Gibilterra (Algeras è già congestionata). In una prospettiva di penalizzazione di tutto il Mediterraneo orientale, Adriatico incluso, La Spezia potrebbe fornire, anche attraverso una politica di marketing mirata, il gate per l'industria di parte del Nord Italia e il gate per merci con origine e destinazione nel Mediterraneo orientale che



La Community portuale spezzina fa fronte compatto per sfruttare i nuovi scenari mediterranei "Non fermiamoci alle apparenze, alle analisi frettolose e all'emergenza. Tentiamo di rovesciare il nostro approccio giustamente e motivatamente preoccupato rispetto alle conseguenze della crisi in Medio Oriente, del blocco parziale del Mar Rosso e del Canale di Suez e pensiamo invece a muoverci per primi in uno scenario del tutto nuovo nel quale La Spezia e i porti dell'alto Tirreno potrebbero recitare un ruolo determinate e strategico" A lanciare quella che - precisa - non è una provocazione, è Alessandro Laghezza in nome della Community degli operatori portuali e logistici di La Spezia. "Guardiamo prima di tutto - afferma Laghezza - in casa nostra. È vero: il porto di La Spezia lamenta per la crisi di Suez una lieve flessione di traffico che si innesca tuttavia su un trend generale, specie della seconda parte del 2023, contrassegnata da una ripresa dopo un periodo di sofferenza. Ma il nostro mestiere di operatori marittimi è quello di guardare al futuro ed essere flessibili". Secondo Laghezza, che è anche Presidente degli spedizionieri spezzini, le tensioni in Medio Oriente potrebbero anche trasformarsi in un'opportunità straordinaria proprio per il porto di La Spezia e gli altri scali liguri. Sulla base di un'analisi condotta dalla Community spezzina, in collaborazione con il Centro Giuseppe Bono, si delineano due scenari: il primo, il più allarmante, è quello che prevede un sempre più massiccio dirottamento di traffico dal Canale di Suez alla rotta che prevede la circumnavigazione dell'Africa. Il secondo, quello più tranquillizzante e in parte confermato dalle voci su imminenti cessate il fuoco a Gaza, fa perno su un progressivo ritorno alla normalità in Mar Rosso anche sulla base di una considerazione da pochi valutata: il lasciapassare esclusivo alle navi cinesi potrebbe generare un forte contrasto sulla libertà del commercio mondiale alimentando la "voglia di dazi" sui prodotti cinesi, rilanciata

Informatore Navale

La Spezia

rischiano di non trovare sbocco. Anche nell'ipotesi di una normalizzazione a medio termine della situazione nel Mar Rosso - secondo la Community di La Spezia - si assisterà una riscrittura globale dei traffici inframed, con i grandi centri di transhipment del Mediterraneo orientale, come Port Said, Damietta, Malta e il Pireo che potrebbero perdere attrattiva e con una focalizzazione sull'Italia e in particolare su quell'alto Tirreno che potrebbe diventare davvero la porta sud dell'Europa. Sogni? Secondo il Presidente degli spedizionieri spezzini è l'esatto contrario, a patto di un grande sforzo di recupero di credibilità. "Il recente accordo sul terminal container, un impegno palese di Contship Italia per il porto, l'apertura dei grandi cantieri, sono segnali importanti che vanno anche fatti conoscere ai caricatori, all'industria e agli armatori. Oggi più che mai La Spezia c'è ed è pronta a battersi anche per il Sistema Italia".

Shipping Italy

La Spezia

Crisi in Mar Rosso: i transiti nel canale di Suez crollano ma c'è chi vede rosa

Secondo i dati Unctad i passaggi di portacontainer a gennaio sono stati circa un terzo di quelli di ottobre ma Laghezza, presidente degli spedizionieri spezzini, intravede un'opportunità per lo scalo ligure di Redazione SHIPPING ITALY 1 Febbraio 2024 Gli ultimi dati Unctad, l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa di commercio internazionale, sono chiari: il traffico marittimo nel Canale di Suez è crollato progressivamente da quando le milizie Houthi hanno cominciato ad attaccare le navi in transito nel Golfo di Aden e nel Mar Rosso, in risposta all'aggressione militare a Gaza da parte di Israele. Lo riporta l'ultimo report settimanale di Dynaliners, mostrando come la media mobile dei transiti per il Canale misurata su periodi di 28 giorni - questo l'indice scelto da Unctad - sia andata precipitando in tutte le categorie principali del trasporto marittimo, come mostra il grafico riportato. Fra dicembre e gennaio il fenomeno ha cominciato a riguardare anche il traffico di rinfusiere secche, ma, oltre che sulle tanker, è nell'ambito delle portacontainer che la situazione geopolitica ha avuto il maggior impatto. Se il 31 ottobre l'indicatore Unctad per le portacontainer segnava 116,1, il 23 gennaio era arrivato a 38,7. Secondo alcuni, tuttavia, lo scenario che si sta prospettando potrebbe non essere negativo per i porti italiani o alcuni di essi. Secondo Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri spezzini, "le tensioni in Medio Oriente potrebbero anche trasformarsi in un'opportunità straordinaria proprio per il **porto** di La **Spezia** e gli altri scali liguri. Sulla base di un'analisi condotta dalla Community spezzina, in collaborazione con il Centro Giuseppe Bono, si delineano due scenari: il primo, il più allarmante, è quello che prevede un sempre più massiccio dirottamento di traffico dal Canale di Suez alla rotta che prevede la circumnavigazione dell'Africa. Il secondo, quello più tranquillizzante e in parte confermato dalle voci su imminenti cessate il fuoco a Gaza, fa perno su un progressivo ritorno alla normalità in Mar Rosso anche sulla base di una considerazione da pochi valutata: il lasciapassare esclusivo alle navi cinesi potrebbe generare un forte contrasto sulla libertà del commercio mondiale alimentando la 'voglia di dazi' sui prodotti cinesi, rilanciata recentemente da Elon Musk". "In entrambi i casi - afferma Laghezza - ci troveremo di fronte alla necessità di ridisegnare complessivamente gli equilibri nell'interscambio mediterraneo, tentando, ed è questa la sfida, di esserne protagonisti e non soggetti passivi. Come? Valorizzando il peso del secondo più importante distretto industriale d'Europa, quello del Nord Italia che non può permettersi il lusso di subire gli extra costi della circumnavigazione e di consegnarsi manu militari a una logistica del Nord Europa che oggi presenta più problemi che certezze. Inoltre La **Spezia** risulterebbe l'ultimo scalo mediterraneo 'conveniente' per le navi che dovessero transitare via Gibilterra (Algeiras è già congestionata). In una prospettiva di penalizzazione di tutto



Shipping Italy
Crisi in Mar Rosso: i transiti nel canale di Suez crollano ma c'è chi vede rosa
02/01/2024 22:24
Nicola Capuzzo

Secondo i dati Unctad i passaggi di portacontainer a gennaio sono stati circa un terzo di quelli di ottobre ma Laghezza, presidente degli spedizionieri spezzini, intravede un'opportunità per lo scalo ligure di Redazione SHIPPING ITALY 1 Febbraio 2024 Gli ultimi dati Unctad, l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa di commercio internazionale, sono chiari: il traffico marittimo nel Canale di Suez è crollato progressivamente da quando le milizie Houthi hanno cominciato ad attaccare le navi in transito nel Golfo di Aden e nel Mar Rosso, in risposta all'aggressione militare a Gaza da parte di Israele. Lo riporta l'ultimo report settimanale di Dynaliners, mostrando come la media mobile dei transiti per il Canale misurata su periodi di 28 giorni - questo l'indice scelto da Unctad - sia andata precipitando in tutte le categorie principali del trasporto marittimo, come mostra il grafico riportato. Fra dicembre e gennaio il fenomeno ha cominciato a riguardare anche il traffico di rinfusiere secche, ma, oltre che sulle tanker, è nell'ambito delle portacontainer che la situazione geopolitica ha avuto il maggior impatto. Se il 31 ottobre l'indicatore Unctad per le portacontainer segnava 116,1, il 23 gennaio era arrivato a 38,7. Secondo alcuni, tuttavia, lo scenario che si sta prospettando potrebbe non essere negativo per i porti italiani o alcuni di essi. Secondo Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri spezzini, "le tensioni in Medio Oriente potrebbero anche trasformarsi in un'opportunità straordinaria proprio per il porto di La Spezia e gli altri scali liguri. Sulla base di un'analisi condotta dalla Community spezzina, in collaborazione con il Centro Giuseppe Bono, si delineano due scenari: il primo, il più allarmante, è quello che prevede un sempre più massiccio dirottamento di traffico dal Canale di Suez alla rotta che prevede la circumnavigazione dell'Africa. Il secondo, quello più tranquillizzante e in parte confermato dalle voci su imminenti cessate il fuoco a Gaza, fa perno su un progressivo ritorno alla normalità in Mar Rosso anche sulla base di una considerazione da pochi valutata: il lasciapassare esclusivo alle navi cinesi potrebbe generare un forte contrasto sulla libertà del commercio mondiale alimentando la 'voglia di dazi' sui prodotti cinesi, rilanciata recentemente da Elon Musk". "In entrambi i casi - afferma Laghezza - ci troveremo di fronte alla necessità di ridisegnare complessivamente gli equilibri nell'interscambio mediterraneo, tentando, ed è questa la sfida, di esserne protagonisti e non soggetti passivi. Come? Valorizzando il peso del secondo più importante distretto industriale d'Europa, quello del Nord Italia che non può permettersi il lusso di subire gli extra costi della circumnavigazione e di consegnarsi manu militari a una logistica del Nord Europa che oggi presenta più problemi che certezze. Inoltre La Spezia risulterebbe l'ultimo scalo mediterraneo 'conveniente' per le navi che dovessero transitare via Gibilterra (Algeiras è già congestionata). In una prospettiva di penalizzazione di tutto

Shipping Italy

La Spezia

il Mediterraneo orientale, Adriatico incluso, La **Spezia** potrebbe fornire, anche attraverso una politica di marketing mirata, il gate per l'industria di parte del Nord Italia e il gate per merci con origine e destinazione nel Mediterraneo orientale che rischiano di non trovare sbocco. Anche nell'ipotesi di una normalizzazione a medio termine della situazione nel Mar Rosso - secondo la Community di La **Spezia** - si assisterà una riscrittura globale dei traffici inframed, con i grandi centri di transhipment del Mediterraneo orientale, come Port Said, Damietta, Malta e il Pireo che potrebbero perdere attrattiva e con una focalizzazione sull'Italia e in particolare su quell'alto Tirreno che potrebbe diventare davvero la porta sud dell'Europa. Sogni? È l'esatto contrario, a patto di un grande sforzo di recupero di credibilità. Il recente accordo sul terminal container, un impegno palese di Contship Italia per il **porto**, l'apertura dei grandi cantieri, sono segnali importanti che vanno anche fatti conoscere ai caricatori, all'industria e agli armatori. Oggi più che mai La **Spezia** c'è ed è pronta a battersi anche per il Sistema Italia".

Il Nautilus

Livorno

Livorno: al via la rimozione dei tubi dell'ENI

A partire dal mese di aprile cominceranno i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso, limitando l'accessibilità dello scalo portuale. Il programma dei lavori è stato illustrato ieri pomeriggio ai terminalisti da ADSP, Raffineria Eni Livorno, Capitaneria di porto e Corpo piloti. L'opera è propedeutica al definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del porto, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in Darsena Toscana, sponda ovest e sponda est. I lavori dureranno circa sette mesi e si svolgeranno in orario notturno, dalle 23.00 alle 7.00 di mattina, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del Microtunnel, completati dalla Raffineria Eni nel 2023. A seguito della rimozione delle tubazioni originarie, l'ADSP potrà dare piena esecuzione all'appalto integrato per l'allargamento del canale di ingresso fino a 125 metri. Tale gara, interamente a carico di ADSP, del valore di 20 milioni di euro, è stata pubblicata a luglio e assegnata a dicembre. L'intervento consiste nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. I lavori si concluderanno entro la fine del 2025, data a partire dalla quale il porto avrà quindi un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container, di lunghezza superiore ai 330 metri. Soddisfazione è stata espressa dal Presidente **Luciano Guerrieri**: "Dopo aver realizzato il Microtunnel, uno dei progetti ingegneristici più complessi degli ultimi tempi, e dopo essere riusciti, grazie a Eni, ad inserire le nuove tubature, possiamo oggi dare avvio alla seconda parte dei lavori. Si tratta di un'importante opera di ammodernamento di cui si sosteneva l'emergenza da tempo " ha detto. "Ringrazio tutto lo staff dell'Adsp, i terminalisti, la Capitaneria di Porto, il Corpo dei piloti e Eni per la proficua collaborazione. Con questa opera saremo in grado di far fare al nostro scalo portuale un evidente salto di qualità, migliorandone in modo sensibile la capacità ricettiva" ha dichiarato il segretario generale Matteo Paroli.



A partire dal mese di aprile cominceranno i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso, limitando l'accessibilità dello scalo portuale. Il programma dei lavori è stato illustrato ieri pomeriggio ai terminalisti da ADSP, Raffineria Eni Livorno, Capitaneria di porto e Corpo piloti. L'opera è propedeutica al definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del porto, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in Darsena Toscana, sponda ovest e sponda est. I lavori dureranno circa sette mesi e si svolgeranno in orario notturno, dalle 23.00 alle 7.00 di mattina, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del Microtunnel, completati dalla Raffineria Eni nel 2023. A seguito della rimozione delle tubazioni originarie, l'ADSP potrà dare piena esecuzione all'appalto integrato per l'allargamento del canale di ingresso fino a 125 metri. Tale gara, interamente a carico di ADSP, del valore di 20 milioni di euro, è stata pubblicata a luglio e assegnata a dicembre. L'intervento consiste nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. I lavori si concluderanno entro la fine del 2025, data a partire dalla quale il porto avrà quindi un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container, di lunghezza superiore ai 330 metri. Soddisfazione è stata espressa dal Presidente Luciano Guerrieri: "Dopo aver realizzato il Microtunnel, uno dei progetti ingegneristici più complessi degli ultimi tempi, e dopo essere riusciti, grazie a Eni,

Informare

Livorno

Porto di Livorno, ad aprile via ai lavori di rimozione delle tubature propedeutici all'allargamento del canale di ingresso

L'attività durerà sette mesi

Saranno avviati ad aprile i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso al **porto** di **Livorno** limitandone l'accessibilità. L'intervento durerà circa sette mesi e i lavori si svolgeranno in orario notturno, dalle 23.00 alle 7.00, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri, la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del Microtunnel, completati dalla Raffineria Eni nel 2023. A seguito della rimozione delle tubazioni originarie, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale potrà dare piena esecuzione all'appalto integrato, in via di aggiudicazione, per l'allargamento del canale di ingresso fino a 125 metri del valore di 20 milioni di euro interamente a carico dell'ente portuale. L'intervento consiste nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al **porto** commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio che garantiranno l'approfondimento a -13 metri sotto le sponde e a -16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. I lavori si concluderanno entro la fine del 2025, data a partire dalla quale il **porto** avrà quindi un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container di lunghezza superiore ai 330 metri.



Informatore Navale

Livorno

Infracapital e InfraVia completano la vendita del terminal container TDT di Livorno al Gruppo Grimaldi

Infracapital, il ramo di investimenti infrastrutturali di M&G Plc e InfraVia Capital Partner, una società francese indipendente di capitale privato, co-azionisti di Gruppo Investimenti Portuali (GIP), hanno completato oggi la cessione della loro partecipazione del 100% in Terminal Darsena Toscana (TDT) al Gruppo Grimaldi di Napoli. Nell'ambito della transazione uscirà dall'azionariato di TDT anche Giulio Schenone, amministratore delegato nonché azionista di minoranza di GIP. Durante il periodo di proprietà e gestione, Infracapital e InfraVia hanno sostenuto TDT nel consolidamento e nello sviluppo della posizione di leadership di **Livorno** come **porto** di origine e destinazione per i mercati dell'Italia centrale e nord-orientale. Ciò ha comportato il rafforzamento del team manageriale, ingenti investimenti sia in sistemi operativi che nelle attrezzature del terminal e l'avvio di un capillare programma di miglioramento delle performances operative. Queste iniziative hanno contribuito a dimostrare il valore intrinseco di TDT in tempi non semplici. Infracapital e InfraVia hanno acquisito una partecipazione dell'80% in TDT **Livorno**, nell'ambito dell'operazione di acquisizione di GIP nel febbraio 2017, e un'ulteriore partecipazione del 20% acquisita nel 2018. Stephen Nelson, amministratore delegato di Infracapital, ha dichiarato: "Siamo lieti di annunciare la vendita di TDT, che è cresciuta rafforzandosi sempre più durante la nostra proprietà congiunta con InfraVia, grazie al ruolo centrale svolto da Giulio Schenone. Insieme abbiamo lavorato con i nostri partner per creare valore attraverso il miglioramento delle prestazioni operative e posizionare TDT come porta d'ingresso per i propri mercati di riferimento, ponendo le basi per una futura espansione a **Livorno**." Olivier Laroche, Partner di InfraVia, ha dichiarato: "Siamo orgogliosi di aver supportato TDT e Giulio Schenone con il nostro contributo e capacità di gestione durante il nostro percorso di proprietà a fianco di Infracapital. TDT ha conseguito una solida crescita e una buona capacità di recupero durante il recente ciclo economico, dimostrando di essere il terminal container di riferimento nel **porto** di **Livorno** e della Toscana."



02/01/2024 12:25

Informatore Navale
Infracapital e InfraVia completano la vendita del terminal container TDT di Livorno al Gruppo Grimaldi

Infracapital, il ramo di investimenti infrastrutturali di M&G Plc e InfraVia Capital Partner, una società francese indipendente di capitale privato, co-azionisti di Gruppo Investimenti Portuali (GIP), hanno completato oggi la cessione della loro partecipazione del 100% in Terminal Darsena Toscana (TDT) al Gruppo Grimaldi di Napoli. Nell'ambito della transazione uscirà dall'azionariato di TDT anche Giulio Schenone, amministratore delegato nonché azionista di minoranza di GIP. Durante il periodo di proprietà e gestione, Infracapital e InfraVia hanno sostenuto TDT nel consolidamento e nello sviluppo della posizione di leadership di Livorno come porto di origine e destinazione per i mercati dell'Italia centrale e nord-orientale. Ciò ha comportato il rafforzamento del team manageriale, ingenti investimenti sia in sistemi operativi che nelle attrezzature del terminal e l'avvio di un capillare programma di miglioramento delle performances operative. Queste iniziative hanno contribuito a dimostrare il valore intrinseco di TDT in tempi non semplici. Infracapital e InfraVia hanno acquisito una partecipazione dell'80% in TDT Livorno, nell'ambito dell'operazione di acquisizione di GIP nel febbraio 2017, e un'ulteriore partecipazione del 20% acquisita nel 2018. Stephen Nelson, amministratore delegato di Infracapital, ha dichiarato: "Siamo lieti di annunciare la vendita di TDT, che è cresciuta rafforzandosi sempre più durante la nostra proprietà congiunta con InfraVia, grazie al ruolo centrale svolto da Giulio Schenone. Insieme abbiamo lavorato con i nostri partner per creare valore attraverso il miglioramento delle prestazioni operative e posizionare TDT come porta d'ingresso per i propri mercati di riferimento, ponendo le basi per una futura espansione a Livorno." Olivier Laroche, Partner di InfraVia, ha dichiarato: "Siamo orgogliosi di aver supportato TDT e Giulio Schenone con il nostro contributo e capacità di gestione durante il nostro percorso di proprietà a fianco di Infracapital. TDT ha conseguito una solida

Informatore Navale

Livorno

Livorno, al via la rimozione dei tubi dell'ENI

A partire dal mese di aprile cominceranno i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso, limitando l'accessibilità dello scalo portuale. Il programma dei lavori è stato illustrato ieri pomeriggio ai terminalisti da ADSP, Raffineria Eni Livorno, Capitaneria di porto e Corpo piloti. L'opera è propedeutica al definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del porto, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in Darsena Toscana, sponda ovest e sponda est. I lavori dureranno circa sette mesi e si svolgeranno in orario notturno, dalle 23.00 alle 7.00 di mattina, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del Microtunnel, completati dalla Raffineria Eni nel 2023. A seguito della rimozione delle tubazioni originarie, l'ADSP potrà dare piena esecuzione all'appalto integrato per l'allargamento del canale di ingresso fino a 125 metri. Tale gara, interamente a carico di ADSP, del valore di 20 milioni di euro, è stata pubblicata a luglio e in via di aggiudicazione. L'intervento consiste nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. I lavori si concluderanno entro la fine del 2025, data a partire dalla quale il porto avrà quindi un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container, di lunghezza superiore ai 330 metri. Soddisfazione è stata espressa dal Presidente **Luciano Guerrieri**: "Dopo aver realizzato il Microtunnel, uno dei progetti ingegneristici più complessi degli ultimi tempi, e dopo essere riusciti, grazie a Eni, ad inserire le nuove tubature, possiamo oggi dare avvio alla seconda parte dei lavori. Si tratta di un'importante opera di ammodernamento di cui si sosteneva l'emergenza da tempo" ha detto. "Ringrazio tutto lo staff dell'Adsp, i terminalisti, la Capitaneria di Porto, il Corpo dei piloti e Eni per la proficua collaborazione. Con questa opera saremo in grado di far fare al nostro scalo portuale un evidente salto di qualità, migliorandone in modo sensibile la capacità ricettiva" ha dichiarato il segretario generale Matteo Paroli.



A partire dal mese di aprile cominceranno i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso, limitando l'accessibilità dello scalo portuale. Il programma dei lavori è stato illustrato ieri pomeriggio ai terminalisti da ADSP, Raffineria Eni Livorno, Capitaneria di porto e Corpo piloti. L'opera è propedeutica al definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del porto, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in Darsena Toscana, sponda ovest e sponda est. I lavori dureranno circa sette mesi e si svolgeranno in orario notturno, dalle 23.00 alle 7.00 di mattina, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del Microtunnel, completati dalla Raffineria Eni nel 2023. A seguito della rimozione delle tubazioni originarie, l'ADSP potrà dare piena esecuzione all'appalto integrato per l'allargamento del canale di ingresso fino a 125 metri. Tale gara, interamente a carico di ADSP, del valore di 20 milioni di euro, è stata pubblicata a luglio e in via di aggiudicazione. L'intervento consiste nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. I lavori si concluderanno entro la fine del 2025, data a partire dalla quale il porto avrà quindi un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container, di lunghezza superiore ai 330 metri. Soddisfazione è stata espressa dal Presidente Luciano Guerrieri: "Dopo aver realizzato il Microtunnel, uno dei progetti ingegneristici più complessi degli ultimi tempi, e dopo essere riusciti, grazie a Eni,

Informazioni Marittime

Livorno

Livorno, GIP cede il Terminal Darsena Toscana a Grimaldi

Infracapital e InfraVia hanno completato la vendita. Dall'azionariato di TDT uscirà anche Giulio Schenone, amministratore delegato nonché azionista del Gruppo Investimenti Portuali A Livorno è stata definita la vendita del terminal container TDT. Infracapital, il ramo di investimenti infrastrutturali di M&G Plc e InfraVia Capital Partner, una società francese indipendente di capitale privato, co-azionisti di Gruppo Investimenti Portuali (GIP), hanno infatti completato ieri 31 gennaio la cessione della loro partecipazione del 100% in Terminal Darsena Toscana (TDT) al Gruppo Grimaldi di Napoli. Nell'ambito della transazione uscirà dall'azionariato di TDT anche Giulio Schenone, amministratore delegato nonché azionista di minoranza di GIP. Durante il periodo di proprietà e gestione, Infracapital e InfraVia hanno sostenuto TDT nel consolidamento e nello sviluppo della posizione di leadership di Livorno come porto di origine e destinazione per i mercati dell'Italia centrale e nord-orientale. Ciò ha comportato il rafforzamento del team manageriale, ingenti investimenti sia in sistemi operativi che nelle attrezzature del terminal e l'avvio di un capillare programma di miglioramento delle performances operative. Queste iniziative hanno contribuito a dimostrare il valore intrinseco di TDT in tempi non semplici. Infracapital e InfraVia hanno acquisito una partecipazione dell'80% in TDT Livorno, nell'ambito dell'operazione di acquisizione di GIP nel febbraio 2017, e un'ulteriore partecipazione del 20% acquisita nel 2018. "Siamo lieti di annunciare la vendita di TDT, che è cresciuta rafforzandosi sempre più durante la nostra proprietà congiunta con InfraVia, grazie al ruolo centrale svolto da Giulio Schenone", ha dichiarato Stephen Nelson, amministratore delegato di Infracapital. "Insieme abbiamo lavorato con i nostri partner per creare valore attraverso il miglioramento delle prestazioni operative e posizionare TDT come porta d'ingresso per i propri mercati di riferimento, ponendo le basi per una futura espansione a Livorno". Olivier Laroche, partner di InfraVia, spiega di essere "orgoglioso di aver supportato TDT e Giulio Schenone con il nostro contributo e capacità di gestione durante il nostro percorso di proprietà a fianco di Infracapital. TDT ha conseguito una solida crescita e una buona capacità di recupero durante il recente ciclo economico, dimostrando di essere il terminal container di riferimento nel porto di Livorno e della Toscana". Condividi Tag porti livorno grimaldi Articoli correlati.



02/01/2024 08:36

Infracapital e InfraVia hanno completato la vendita. Dall'azionariato di TDT uscirà anche Giulio Schenone, amministratore delegato nonché azionista del Gruppo Investimenti Portuali A Livorno è stata definita la vendita del terminal container TDT. Infracapital, il ramo di investimenti infrastrutturali di M&G Plc e InfraVia Capital Partner, una società francese indipendente di capitale privato, co-azionisti di Gruppo Investimenti Portuali (GIP), hanno infatti completato ieri 31 gennaio la cessione della loro partecipazione del 100% in Terminal Darsena Toscana (TDT) al Gruppo Grimaldi di Napoli. Nell'ambito della transazione uscirà dall'azionariato di TDT anche Giulio Schenone, amministratore delegato nonché azionista di minoranza di GIP. Durante il periodo di proprietà e gestione, Infracapital e InfraVia hanno sostenuto TDT nel consolidamento e nello sviluppo della posizione di leadership di Livorno come porto di origine e destinazione per i mercati dell'Italia centrale e nord-orientale. Ciò ha comportato il rafforzamento del team manageriale, ingenti investimenti sia in sistemi operativi che nelle attrezzature del terminal e l'avvio di un capillare programma di miglioramento delle performances operative. Queste iniziative hanno contribuito a dimostrare il valore intrinseco di TDT in tempi non semplici. Infracapital e InfraVia hanno acquisito una partecipazione dell'80% in TDT Livorno, nell'ambito dell'operazione di acquisizione di GIP nel febbraio 2017, e un'ulteriore partecipazione del 20% acquisita nel 2018. "Siamo lieti di annunciare la vendita di TDT, che è cresciuta rafforzandosi sempre più durante la nostra proprietà congiunta con InfraVia, grazie al ruolo centrale svolto da Giulio Schenone", ha dichiarato Stephen Nelson, amministratore delegato di Infracapital. "Insieme abbiamo lavorato con i nostri partner per creare valore attraverso il miglioramento delle prestazioni operative e posizionare TDT come porta d'ingresso per i propri mercati di riferimento, ponendo le basi per una futura espansione a Livorno". Olivier Laroche, partner di InfraVia, spiega di essere "orgoglioso di aver supportato TDT e

Informazioni Marittime

Livorno

Porto di Livorno, i tubi Enel all'imboccatura verranno rimossi

I lavori inizieranno ad aprile e dovrebbero terminare entro l'anno. L'intervento è propedeutico all'allargamento del canale di ingresso. A partire dal mese di aprile cominceranno i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso del porto di Livorno, permettendo così allo scalo di ampliarne l'accessibilità. Lo rende noto l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale. Il programma dei lavori è stato illustrato ieri pomeriggio ai terminalisti dall'autorità portuale insieme a rappresentanti della raffineria Eni di Livorno, la Capitaneria di porto e il Corpo piloti. L'opera è propedeutica al definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del porto, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in Darsena Toscana, sponda ovest e sponda est. I lavori dureranno circa sette mesi e si svolgeranno in orario notturno, dalle 23 alle 7 di mattina, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del Microtunnel, completati dalla raffineria Eni nel 2023. A seguito della rimozione delle tubazioni originarie, l'Autorità di sistema portuale potrà dare piena esecuzione all'appalto integrato per l'allargamento del canale di ingresso fino a 125 metri. Tale gara, interamente a carico dell'Autorità di sistema portuale, del valore di 20 milioni di euro, è stata pubblicata a luglio e in via di aggiudicazione. L'intervento consiste nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. I lavori si concluderanno entro la fine del 2025, data a partire dalla quale il porto avrà quindi un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container, di lunghezza superiore ai 330 metri. «Dopo aver realizzato il Microtunnel, uno dei progetti ingegneristici più complessi degli ultimi tempi, e dopo essere riusciti, grazie a Eni, ad inserire le nuove tubature, possiamo oggi dare avvio alla seconda parte dei lavori. Si tratta di un'importante opera di ammodernamento di cui si sosteneva l'emergenza da tempo», commenta il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Luciano Guerrieri. «Ringrazio tutto lo staff dell'Adsp, i terminalisti, la Capitaneria di Porto, il Corpo dei piloti e Eni per la proficua collaborazione. Con questa opera saremo in grado di far fare al nostro scalo portuale un evidente salto di qualità, migliorandone in modo sensibile la capacità ricettiva», conclude il segretario generale dell'autorità portuale, Matteo



I lavori inizieranno ad aprile e dovrebbero terminare entro l'anno. L'intervento è propedeutico all'allargamento del canale di ingresso. A partire dal mese di aprile cominceranno i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso del porto di Livorno, permettendo così allo scalo di ampliarne l'accessibilità. Lo rende noto l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale. Il programma dei lavori è stato illustrato ieri pomeriggio ai terminalisti dall'autorità portuale insieme a rappresentanti della raffineria Eni di Livorno, la Capitaneria di porto e il Corpo piloti. L'opera è propedeutica al definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del porto, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in Darsena Toscana, sponda ovest e sponda est. I lavori dureranno circa sette mesi e si svolgeranno in orario notturno, dalle 23 alle 7 di mattina, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del Microtunnel, completati dalla raffineria Eni nel 2023. A seguito della rimozione delle tubazioni originarie, l'Autorità di sistema portuale potrà dare piena esecuzione all'appalto integrato per l'allargamento del canale di ingresso fino a 125 metri. Tale gara, interamente a carico dell'Autorità di sistema portuale, del valore di 20 milioni di euro, è stata pubblicata a luglio e in via di aggiudicazione. L'intervento consiste nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. I lavori si concluderanno entro la fine del 2025, data a partire dalla quale il porto avrà

Informazioni Marittime

Livorno

Paroli. Condividi Tag [livorno](#) Articoli correlati.

Port News

Livorno

Livorno, al via la rimozione dei tubi ENI

A partire dal mese di aprile cominceranno i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso, limitando l'accessibilità dello scalo portuale. Il programma dei lavori è stato illustrato ieri pomeriggio ai terminalisti da ADSP, Raffineria Eni Livorno, copro piloti e Capitaneria di porto. L'opera è propedeutica al definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del porto, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in Darsena Toscana, sponda ovest e sponda est. I lavori dureranno circa sette mesi e si svolgeranno in orario notturno, dalle 23.00 alle 7.00 di mattina, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del Microtunnel, completati dalla Raffineria Eni nel 2023. L'intervento consiste nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. I lavori si concluderanno entro la fine del 2025, data a partire dalla quale il porto avrà quindi un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container, di lunghezza superiore ai 330 metri. Soddisfazione è stata espressa dal Presidente **Luciano Guerrieri**: "Dopo aver realizzato il Microtunnel, uno dei progetti ingegneristici più complessi degli ultimi tempi, e dopo essere riusciti, grazie a Eni, ad inserire le nuove tubature, possiamo oggi dare avvio alla seconda parte dei lavori. Si tratta di un'importante opera di ammodernamento di cui si sosteneva l'emergenza da tempo " ha detto. "Ringrazio tutto lo staff dell'Adsp, i terminalisti, la Capitaneria di Porto, il Corpo dei piloti e Eni per la proficua collaborazione. Con questa opera saremo in grado di far fare al nostro scalo portuale un evidente salto di qualità, migliorandone in modo sensibile la capacità ricettiva" ha dichiarato il segretario generale Matteo Paroli.



A partire dal mese di aprile cominceranno i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso, limitando l'accessibilità dello scalo portuale. Il programma dei lavori è stato illustrato ieri pomeriggio ai terminalisti da ADSP, Raffineria Eni Livorno, copro piloti e Capitaneria di porto. L'opera è propedeutica al definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del porto, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in Darsena Toscana, sponda ovest e sponda est. I lavori dureranno circa sette mesi e si svolgeranno in orario notturno, dalle 23.00 alle 7.00 di mattina, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del Microtunnel, completati dalla Raffineria Eni nel 2023. L'intervento consiste nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. I lavori si concluderanno entro la fine del 2025, data a partire dalla quale il porto avrà quindi un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container, di lunghezza superiore ai 330 metri. Soddisfazione è stata espressa dal Presidente Luciano Guerrieri: "Dopo aver realizzato il Microtunnel, uno dei progetti ingegneristici più complessi degli ultimi tempi, e dopo essere riusciti, grazie a Eni, ad inserire le nuove tubature, possiamo oggi dare avvio alla seconda parte dei lavori. Si tratta di un'importante opera di ammodernamento di cui si sosteneva l'emergenza da tempo " ha detto. "Ringrazio tutto lo staff dell'Adsp, i terminalisti, la Capitaneria di Porto, il Corpo dei piloti e Eni

Ship Mag

Livorno

Porto di Livorno, al via la rimozione dei tubi dell'ENI

Così lo scalo avrà un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container, di lunghezza superiore ai 330 metri **Livorno** - A partire dal mese di aprile cominceranno i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso, limitando l'accessibilità dello scalo portuale. L'opera è propedeutica al definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del **porto**, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in Darsena Toscana, sponda ovest e sponda est. I lavori dureranno circa sette mesi e si svolgeranno in orario notturno, dalle 23 alle 7 di mattina, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del Microtunnel, completati dalla Raffineria Eni nel 2023. A seguito della rimozione delle tubazioni originarie, l'ADSP potrà dare piena esecuzione all'appalto integrato per l'allargamento del canale di ingresso fino a 125 metri. Tale gara, interamente a carico di ADSP, del valore di 20 milioni di euro, è stata pubblicata a luglio e assegnata a dicembre. "L'intervento consiste nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al **porto** commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile", spiega l'Authority. I lavori si concluderanno entro la fine del 2025, data a partire dalla quale il **porto** avrà quindi un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container, di lunghezza superiore ai 330 metri. Soddisfazione da parte del Presidente Luciano Guerrieri: "Dopo aver realizzato il Microtunnel, uno dei progetti ingegneristici più complessi degli ultimi tempi, e dopo essere riusciti, grazie a Eni, ad inserire le nuove tubature, possiamo oggi dare avvio alla seconda parte dei lavori. Si tratta di un'importante opera di ammodernamento di cui si sosteneva l'emergenza da tempo". "Ringrazio tutto lo staff dell'Adsp, i terminalisti, la Capitaneria di **Porto**, il Corpo dei piloti e Eni per la proficua collaborazione. Con questa opera saremo in grado di far fare al nostro scalo portuale un evidente salto di qualità, migliorandone in modo sensibile la capacità ricettiva" ha concluso il segretario generale Matteo Paroli.



Così lo scalo avrà un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container, di lunghezza superiore ai 330 metri Livorno - A partire dal mese di aprile cominceranno i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso, limitando l'accessibilità dello scalo portuale. L'opera è propedeutica al definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del porto, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in Darsena Toscana, sponda ovest e sponda est. I lavori dureranno circa sette mesi e si svolgeranno in orario notturno, dalle 23 alle 7 di mattina, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del Microtunnel, completati dalla Raffineria Eni nel 2023. A seguito della rimozione delle tubazioni originarie, l'ADSP potrà dare piena esecuzione all'appalto integrato per l'allargamento del canale di ingresso fino a 125 metri. Tale gara, interamente a carico di ADSP, del valore di 20 milioni di euro, è stata pubblicata a luglio e assegnata a dicembre. "L'intervento consiste nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile", spiega l'Authority. I lavori si concluderanno entro la fine del 2025, data a partire dalla quale il porto avrà quindi un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container, di lunghezza superiore ai 330 metri. Soddisfazione da parte del Presidente Luciano Guerrieri: "Dopo aver realizzato il Microtunnel, uno dei progetti ingegneristici più complessi degli ultimi tempi, e dopo essere riusciti, grazie a Eni,

Shipping Italy

Livorno

Livorno fa un passo avanti verso l'allargamento del canale d'accesso

L'Adsp preconizza alla fine del 2025 la possibilità di far entrare le full container da 330 metri, ma, col dragaggio ancora da progettare, il pieno carico resta lontano 1 Febbraio 2024 "A partire dal mese di aprile cominceranno i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso, limitando l'accessibilità dello scalo portuale". Lo ha reso noto l'Autorità di sistema portuale di Livorno. Il programma dei lavori è stato illustrato ieri pomeriggio ai terminalisti da Adsp, Raffineria Eni Livorno, Capitaneria di porto e Corpo piloti: "L'opera è propedeutica al definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del porto, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in Darsena Toscana, sponda ovest e sponda est". Quanto alla rimozione degli oleodotti di Eni (che ha peraltro recentemente annunciato l'intenzione di convertire nel 2026 il proprio impianto livornese in bioraffineria), "i lavori - ha fatto sapere l'ente - dureranno circa sette mesi e si svolgeranno in orario notturno, dalle 23.00 alle 7.00 di mattina, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del Microtunnel, completati dalla Raffineria Eni nel 2023". A seguito della rimozione delle tubazioni originarie, l'Adsp potrà dare piena esecuzione all'appalto integrato per l'allargamento del canale di ingresso fino a 125 metri, bandito l'estate scorsa: "Tale gara, interamente a carico di Adsp, del valore di 20 milioni di euro, è stata pubblicata a luglio ed è in fase di aggiudicazione" (proprio ieri l'Adsp ha escluso uno dei raggruppamenti candidati). L'intervento consiste nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. "I lavori si concluderanno entro la fine del 2025, data a partire dalla quale il porto avrà quindi un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container, di lunghezza superiore ai 330 metri" ha preconizzato la nota dell'Adsp. In realtà l'appalto integrato è previsto durare, secondo i documenti di gara 675 giorni (cioè quasi due anni da quando comincerà), mentre i lavori di dragaggio saranno eseguiti solo in un secondo tempo, attraverso un altro appalto, che non risulta però al momento esser stato progettato, autorizzato né finanziato. Se, quindi, a fine 2025 l'eventuale termine dell'allargamento del canale consentisse davvero l'accesso a navi da 330 metri, è molto probabile che lo faccia con limitazioni di carico tali da tener conto di un pescaggio che a



L'Adsp preconizza alla fine del 2025 la possibilità di far entrare le full container da 330 metri, ma, col dragaggio ancora da progettare, il pieno carico resta lontano 1 Febbraio 2024 "A partire dal mese di aprile cominceranno i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso, limitando l'accessibilità dello scalo portuale". Lo ha reso noto l'Autorità di sistema portuale di Livorno. Il programma dei lavori è stato illustrato ieri pomeriggio ai terminalisti da Adsp, Raffineria Eni Livorno, Capitaneria di porto e Corpo piloti: "L'opera è propedeutica al definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del porto, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in Darsena Toscana, sponda ovest e sponda est". Quanto alla rimozione degli oleodotti di Eni (che ha peraltro recentemente annunciato l'intenzione di convertire nel 2026 il proprio impianto livornese in bioraffineria), "i lavori - ha fatto sapere l'ente - dureranno circa sette mesi e si svolgeranno in orario notturno, dalle 23.00 alle 7.00 di mattina, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del Microtunnel, completati dalla Raffineria Eni nel 2023". A seguito della rimozione delle tubazioni originarie, l'Adsp potrà dare piena esecuzione all'appalto integrato per l'allargamento del canale di ingresso fino a 125 metri, bandito l'estate scorsa: "Tale gara, interamente a carico di Adsp, del valore di 20 milioni di euro, è stata pubblicata a luglio ed è in fase di aggiudicazione" (proprio ieri l'Adsp ha escluso uno dei raggruppamenti candidati). L'intervento consiste nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento

Shipping Italy

Livorno

quel momento sarà ancora appunto limitato. Soddisfazione è stata espressa dal Presidente **Luciano Guerrieri**: "Dopo aver realizzato il Microtunnel, uno dei progetti ingegneristici più complessi degli ultimi tempi, e dopo essere riusciti, grazie a Eni, ad inserire le nuove tubature, possiamo oggi dare avvio alla seconda parte dei lavori. Si tratta di un'importante opera di ammodernamento di cui si sosteneva l'emergenza da tempo". "Ringrazio tutto lo staff dell'Adsp, i terminalisti, la Capitaneria di Porto, il Corpo dei piloti e Eni per la proficua collaborazione. Con questa opera saremo in grado di far fare al nostro scalo portuale un evidente salto di qualità, migliorandone in modo sensibile la capacità ricettiva" ha aggiunto il segretario generale Matteo Paroli.

A fuoco 3 imbarcazioni nel porto di Piombino

A fuoco tre imbarcazioni nel **porto** turistico di **Piombino** (Livorno). Sul posto i vigili del fuoco e il rogo, ancora in corso, vedrebbe coinvolte secondo le prime informazioni due barche a motore e una a vela. Ancora in corso le operazioni di spegnimento.



The screenshot shows a news article from Ansa. At the top right is the Ansa logo. Below it is the headline "A fuoco 3 imbarcazioni nel porto di Piombino". Under the headline is a photograph showing a fire on a boat in a harbor, with firefighters and equipment visible. Below the photo is the timestamp "02/01/2024 09:45". At the bottom of the screenshot is a short paragraph of text that repeats the information from the main text on the left of the page.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ultimo Miglio e Lungomare Nord, tavolo tecnico in Regione: «Riallineare gli Enti coinvolti per sbloccare l'opera»

ANCONA - Convocato in Regione dall'assessore alle Infrastrutture Francesco Baldelli il Tavolo Tecnico con tutti i soggetti interessati - Autorità di Sistema Portuale, RFI, Anas - che contribuiscono, a vario titolo e con varie competenze, al completamento degli ultimi 800 metri dell'Ultimo Miglio, un tratto collocato in un'area soggetta a forti criticità, tra la ferrovia e la collina interessata dall'ormai storico movimento franoso. Ha dichiarato l'assessore Baldelli: «E' un invito al riallineamento di tutti gli Enti coinvolti per raggiungere un obiettivo concreto : la realizzazione di un'opera fondamentale per il collegamento del **Porto** di **Ancona** con le principali arterie stradali a nord. Progetti come il raddoppio della SS 16 'Adriatica', Ultimo Miglio e Lungomare Nord, viaggiano su 'binari' distinti ma sono strettamente collegati tra loro, e rappresentano altrettante chiavi per sbloccare il nostro triangolo logistico **Porto-Aeroporto-Interporto**». «Fondamentale - ha aggiunto - fare il punto sulla cosiddetta 'riconquista del mare'. Abbiamo aggiornato le tempistiche stabilite in precedenza, per affrontare un'integrazione progettuale che ha richiesto un ulteriore impegno anche dal punto di vista economico. Per questo motivo, al fine di determinare tempi e costi più realistici, siamo stati promotori della rimodulazione dell'Accordo di Programma originario». Agli iniziali 2,8 milioni di euro, attraverso l'azione dell'assessorato alle Infrastrutture, sono stati aggiunti ulteriori 700mila euro di risorse regionali, mentre RFI, che aveva destinato inizialmente 39,35 milioni di euro, ha integrato di altri 11,85 milioni di euro. L'Autorità di Sistema Portuale, infine, ha contribuito per 10 milioni di euro. «Già fissata la prossima tappa il 6 febbraio - ha concluso Baldelli - quando il Ministero dell'Ambiente verificherà i dettagli relativi alle questioni ambientali relative all'opera. Nella riunione odierna ho riscontrato, da parte di tutti gli Enti, una forte unità d'intenti ed una spinta propositiva affinché questa infrastruttura tanto attesa finalmente si realizzi». Al Tavolo Tecnico hanno partecipato, oltre all'assessore Francesco Baldelli e ai tecnici del Dipartimento Infrastrutture della Regione Marche, l'Ingegnere Nicola Aquilanti della Direzione operativa RFI di **Ancona**, il Presidente dell'Autorità Portuale Vincenzo Garofalo, il Commissario dell'Ultimo Miglio Paolo Testaguzza, insieme al RUP dell'opera Ingegnere Vincenzo Catone e Giacomo Bugaro, Delegato del Comune di **Ancona** in seno al Comitato di Gestione dell'Autorità Portuale.



ANCONA - Convocato in Regione dall'assessore alle Infrastrutture Francesco Baldelli il Tavolo Tecnico con tutti i soggetti interessati - Autorità di Sistema Portuale, RFI, Anas - che contribuiscono, a vario titolo e con varie competenze, al completamento degli ultimi 800 metri dell'Ultimo Miglio, un tratto collocato in un'area soggetta a forti criticità, tra la ferrovia e la collina interessata dall'ormai storico movimento franoso. Ha dichiarato l'assessore Baldelli: «E' un invito al riallineamento di tutti gli Enti coinvolti per raggiungere un obiettivo concreto : la realizzazione di un'opera fondamentale per il collegamento del Porto di Ancona con le principali arterie stradali a nord. Progetti come il raddoppio della SS 16 'Adriatica', Ultimo Miglio e Lungomare Nord, viaggiano su 'binari' distinti ma sono strettamente collegati tra loro, e rappresentano altrettante chiavi per sbloccare il nostro triangolo logistico **Porto-Aeroporto-Interporto**». «Fondamentale - ha aggiunto - fare il punto sulla cosiddetta 'riconquista del mare'. Abbiamo aggiornato le tempistiche stabilite in precedenza, per affrontare un'integrazione progettuale che ha richiesto un ulteriore impegno anche dal punto di vista economico. Per questo motivo, al fine di determinare tempi e costi più realistici, siamo stati promotori della rimodulazione dell'Accordo di Programma originario». Agli iniziali 2,8 milioni di euro, attraverso l'azione dell'assessorato alle Infrastrutture, sono stati aggiunti ulteriori 700mila euro di risorse regionali, mentre RFI, che aveva destinato inizialmente 39,35 milioni di euro, ha integrato di altri 11,85 milioni di euro. L'Autorità di Sistema Portuale, infine, ha contribuito per 10 milioni di euro. «Già fissata la prossima tappa il 6 febbraio - ha concluso Baldelli - quando il Ministero dell'Ambiente verificherà i dettagli relativi

Ancona, i rincari della sosta?: «Basta che con i soldi, si realizzino altri park»

di Antonio Pio Guerra Venerdì 2 Febbraio 2024, 03:05 3 Minuti di Lettura

ANCONA «Aumentare le tariffe? Magari, a patto che però i soldi vengano investiti in nuovi parcheggi». La mano tesa dei commercianti del centro storico è rivolta all'assessore Stefano Tombolini. Era stato proprio il titolare dei Lavori pubblici, ieri, a rilanciare sul Corriere Adriatico l'idea di un balzello per finanziare la sistemazione delle strade. Un'idea che non trova contrari, almeno nel principio, gli operatori. «Alla fine dieci centesimi in più non ti cambiano la vita» osserva Giancarlo Gioacchini, proprietario dell'omonima galleria d'arte.

Anche perché, i problemi del centro sono ben altri. «Il parcheggio non c'è mai, ce ne vorrebbero di più» secondo Paola Meldolesi del negozio d'abbigliamento Meldolesi Sport. L'ambiente Lei e le sue colleghe arrivano a lavoro sempre in motorino per evitare di dover girare per ore a caccia di un posto. «Proprio il dover girare per cinque o sei volte tutto il centro è quello che poi ti crea il traffico e lo smog» fa notare Michele Zannini del bar Giuliani. Di qui la proposta: «investire il denaro in altri parcheggi». «Magari» commenta l'idea Michele Manna, titolare dell'ottica di piazza Roma. Che solleva una questione interessante.

«Quelli che parcheggiano in divieto di sosta (e ce ne sono tanti in centro, ndr) non è che non vogliono pagare il ticket ma semplicemente non hanno la possibilità di farlo». «Io stesso - continua - devo spesso girare per 45 minuti per trovare posteggio». «Ed io sono motivato a farlo perché devo andare a lavorare. Siamo sicuri che la stessa pazienza ce l'abbiano anche i clienti?» si domanda. «Alla fine, la gente si stanca e va nei centri commerciali dove il parcheggio è gratis e pure vicino» fa Meldolesi. Specie ora che il centro è una cornucopia di cantieri che "mangiano" stalli già latitanti. Quei dieci centesimi in più all'ora - circa un milione all'anno secondo il Comune - potrebbero allora servire per investire su infrastrutture risolutive. Che magari, una volta ripagate, andranno pure a generare profitto. Ok, ammesso di avere la voglia ed i soldi per farlo, dove costruire questi nuovi parcheggi? Per inciso: il San Martino è ormai fuori dai giochi. «Parlando da cittadino, l'idea di un park all'ex Savoia aveva stuzzicato un po' tutti» ricorda Zannini. «Il porto potrebbe essere un'alternativa facile ed immediata» rilancia Manna. Certo, c'è da prendere accordi con l'**Autorità portuale**. Tema diverso, invece, se il fronte è quello dei residenti. Nell'idea al vaglio della giunta, infatti, un aumento di una decina di euro all'anno potrebbe riguardare anche gli abbonamenti loro riservati. «Questo sarebbe più grave» secondo Gioacchini. «Come puoi aumentare le tariffe a chi ha già tanti problemi anche solo a trovarlo il posto per cui paga?» aggiunge. Discorso simile per i park coperti. Per quelli, l'idea di un surplus è decisamente più impopolare. «Le tariffe sono già alte, il ritocchino non sarebbe giusto» sostiene Zannini. L'intera questione parcheggi, è ormai chiaro, punge



di Antonio Pio Guerra Venerdì 2 Febbraio 2024, 03:05 3 Minuti di Lettura ANCONA «Aumentare le tariffe? Magari, a patto che però i soldi vengano investiti in nuovi parcheggi». La mano tesa dei commercianti del centro storico è rivolta all'assessore Stefano Tombolini. Era stato proprio il titolare dei Lavori pubblici, ieri, a rilanciare sul Corriere Adriatico l'idea di un balzello per finanziare la sistemazione delle strade. Un'idea che non trova contrari, almeno nel principio, gli operatori. «Alla fine dieci centesimi in più non ti cambiano la vita» osserva Giancarlo Gioacchini, proprietario dell'omonima galleria d'arte. Anche perché, i problemi del centro sono ben altri, «il parcheggio non c'è mai, ce ne vorrebbero di più» secondo Paola Meldolesi del negozio d'abbigliamento Meldolesi Sport. L'ambiente Lei e le sue colleghe arrivano a lavoro sempre in motorino per evitare di dover girare per ore a caccia di un posto. «Proprio il dover girare per cinque o sei volte tutto il centro è quello che poi ti crea il traffico e lo smog» fa notare Michele Zannini del bar Giuliani. Di qui la proposta: «investire il denaro in altri parcheggi». «Magari» commenta l'idea Michele Manna, titolare dell'ottica di piazza Roma. Che solleva una questione interessante. «Quelli che parcheggiano in divieto di sosta (e ce ne sono tanti in centro, ndr) non è che non vogliono pagare il ticket ma semplicemente non hanno la possibilità di farlo». «Io stesso - continua - devo spesso girare per 45 minuti per trovare posteggio». «Ed io sono motivato a farlo perché devo andare a lavorare. Siamo sicuri che la stessa pazienza ce l'abbiano anche i clienti?» si domanda. «Alla fine, la gente si stanca e va nei centri commerciali dove il parcheggio è gratis e pure vicino» fa Meldolesi. Specie ora che il centro è una cornucopia di cantieri che "mangiano" stalli già latitanti. Quei dieci centesimi in più all'ora - circa un milione all'anno secondo il Comune - potrebbero allora servire per investire su infrastrutture risolutive. Che magari, una volta ripagate, andranno pure a generare profitto. Ok, ammesso di

più del gambo di una rosa. Ma serve una soluzione, e pure veloce. «Se non vogliono che il centro si trasformi in un deserto» avverte Meldolesi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Lungomare Nord alla prova del nove: martedì sarà all'esame del Ministero leri la riunione tecnica convocata dall'assessore Baldelli: «Enti uniti, rimodulato l'Accordo di programma»

di Antonio Pio Guerra Venerdì 2 Febbraio 2024, 05:55 3 Minuti di Lettura

ANCONA - Prosegue a passi felpati il cammino del Lungomare Nord . Ma prosegue, ed è questa la notizia più importante. «Eppur si muove!» avrebbe esclamato Galileo Galilei. L'ultimo sviluppo nel primo pomeriggio di ieri. Come annunciato durante la consegna dei lavori dell'Ultimo Miglio, l'assessore regionale alle Infrastrutture Francesco Baldelli ha incontrato Rete Ferroviaria Italiana, Anas ed **Autorità Portuale** - i tre soggetti coinvolti nel progetto assieme alla Regione Marche. Il punto Un'occasione per fare il punto sugli 800 metri finali dell'Ultimo Miglio, il maxi-collegamento tra il porto di Ancona e la Statale 16. «È un invito al riallineamento di tutti gli enti coinvolti per raggiungere un obiettivo concreto: la realizzazione di un'opera fondamentale per il collegamento del Porto di Ancona con le principali arterie stradali a nord» ha spiegato Baldelli al termine della tavola rotonda. La prossima data da segnare sul calendario è quella del 6 febbraio, quando il Ministero dell'Ambiente sarà chiamato a verificare i dettagli ambientali del progetto. Il percorso «Abbiamo aggiornato le tempistiche stabilite in precedenza, per affrontare un'integrazione progettuale che ha richiesto un ulteriore impegno anche dal punto di vista economico. Per determinare tempi e costi più realistici, siamo stati promotori della rimodulazione dell'Accordo di programma originario» precisa l'assessore. Il progetto ha visto lievitare nel corso degli anni gli investimenti necessari alla sua realizzazione. Ai 2,7 milioni di euro previsti originariamente si sono aggiunti altri 700mila euro di fondi regionali. La parte del padrone la fanno i 51 milioni di euro messi da Rfi, maggiorati di quasi 12 milioni rispetto allo stanziamento iniziale. Gli ultimi 10 milioni, saranno messi a disposizione dell'**Autorità portuale**. Serviranno per creare una nuova scogliera con rettifica del tracciato ferroviario della linea Bologna-Lecce. Ma non solo: il progetto permetterebbe anche di chiudere il cerchio, collegando direttamente l'Ultimo Miglio al porto di Ancona con una lingua di asfalto di circa 800 metri, riservata al traffico commerciale, lasciando l'attuale Flaminia alla viabilità locale. «Nella riunione ho riscontrato, da parte di tutti gli enti, una forte unità d'intenti ed una spinta propositiva affinché questa infrastruttura tanto attesa si realizzi» ha commentato Baldelli. Era il 2017 quando l'idea del Lungomare Nord prese forma con un protocollo tra Rfi, Ministero delle Infrastrutture, Comune di Ancona, Regione Marche ed **Autorità portuale**. Dal 2019 il progetto rimbalza sui tavoli del Ministero dell'Ambiente per la Via, la valutazione d'impatto ambientale. Tra Covid e cambiamenti geopolitici, praticamente un'era geologica fa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Migranti: in cinquanta sbarcheranno a Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - È atteso per le 13 di oggi l'arrivo della Sea Watch 5, nave che ha soccorso nei giorni scorsi 50 persone in mare al largo della Libia. Dopo aver ricevuto la comunicazione dell'assegnazione di Civitavecchia come **porto** assegnato, la motonave della organizzazione non governativa ha fatto rotta sullo scalo, dove sarà pronta ad attenderli la macchina organizzativa già messa in moto. Non è la prima volta che Civitavecchia viene assegnata come **porto** sicuro e quindi la macchina torna ad attivarsi per l'emergenza, consapevole della preparazione del territorio.



Sea Watch: sbarcati i 50 migranti

Quattro i minori non accompagnati CIVITAVECCHIA - La macchina organizzativa dell'accoglienza anche in questo caso ha funzionato alla perfezione: non si sono infatti registrati problemi, nel primo pomeriggio, durante le operazioni di sbarco dei 50 migranti recuperati la sera del 29 gennaio dalla Sea Watch 5 (battente bandiera tedesca) a largo della Sicilia. A bordo tutti uomini, 24 cittadini del Bangladesh, i 12 del Pakistan, i 9 dell'Egitto, dei quali 3 minori non accompagnati e i 5 della Siria, tra i quali due minori, uno accompagnato e uno non accompagnato. I quattro minori non accompagnati sono stati presi in carico dai Servizi Sociali. Per tutti controlli sanitari da parte di Asl e Croce Rossa. In campo ovviamente Protezione Civile, Capitaneria di Porto, Prefettura, forze dell'ordine e **Adsp**. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

CivOnline

Sea Watch: sbarcati i 50 migranti



02/01/2024 18:25

Quattro i minori non accompagnati CIVITAVECCHIA - La macchina organizzativa dell'accoglienza anche in questo caso ha funzionato alla perfezione: non si sono infatti registrati problemi, nel primo pomeriggio, durante le operazioni di sbarco dei 50 migranti recuperati la sera del 29 gennaio dalla Sea Watch 5 (battente bandiera tedesca) a largo della Sicilia. A bordo tutti uomini, 24 cittadini del Bangladesh, i 12 del Pakistan, i 9 dell'Egitto, dei quali 3 minori non accompagnati e i 5 della Siria, tra i quali due minori, uno accompagnato e uno non accompagnato. I quattro minori non accompagnati sono stati presi in carico dai Servizi Sociali. Per tutti controlli sanitari da parte di Asl e Croce Rossa. In campo ovviamente Protezione Civile, Capitaneria di Porto, Prefettura, forze dell'ordine e Adsp. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Pennacchi fumanti per salutare il Ministro della Giustizia

di FABIO MARUCCI CIVITAVECCHIA - "Benvenuti a Civitavecchia, città del fumo". E si potrebbe aggiungere "dove bruciano le fiamme e non fa scuro", per dirla alla Mondo Marcio, ma probabilmente sarebbe troppo. Sarebbe sicuramente eccessivo, in una realtà in cui basta alzare gli occhi al cielo per godere di uno spettacolo unico, offerto dal **porto** e dalle centrali: svapate continue che ormai non fanno più notizia. Gli organi di informazione non ne parlano più, la Capitaneria non sempre ci fa caso e lo stesso dicasi per la Asl. Certo, con presupposti di questo tipo, aspettarsi una condanna da parte dell'Autorità giudiziaria nei confronti di chi di sicuro non sprigiona aroma di rose nel cielo di Civitavecchia, appare piuttosto complicato. Un tempo gli ambientalisti gridavano "un morto al giorno" per denunciare la presenza di inquinanti sul territorio, oggi la nube offerta da Tvn, come pure la coltre di fumo delle navi che fa quasi da coreografia al **porto**, sono fattori scontati, un qualcosa con cui la Civitavecchia istituzionale ha deciso di fare i conti senza mai interpellare la Civitavecchia proletaria. Si naviga a vista e chi inquina non teme più nulla. Non teme gli ambientalisti, ormai senza più parole di fronte all'inefficacia delle lotte durate anni, non teme le istituzioni, le cui azioni hanno fino a questo momento prodotto ben poco, non teme neppure lo Stato. E in tal senso va detto che anche questa mattina Civitavecchia ha mostrato il meglio di sé. In città arriva il ministro della Giustizia Carlo Nordio, si presenta alla Casa Circondariale per un importante evento costeggiando l'Aurelia, potendo ben notare alla sua sinistra due navi fumanti e l'ormai famoso svapo della centrale Enel di Tvn. E nessuno pensa minimamente che la cosa possa creare imbarazzo alla città. Tutto normale, tutto perfettamente in linea con quello che Civitavecchia vive ogni giorno. Eppure tempo fa, per quanto sbagliata la cosa potesse apparire, in occasione del Giro d'Italia, ad esempio, nonostante i rinomati contesti di vacche magre, saltavano inaspettatamente fuori i soldi per rifare le strade ed evitare brutte figure. Figuriamoci in occasione dell'arrivo di un ministro, del Presidente della Repubblica o addirittura (come è accaduto) del Papa: un territorio tirato a lucido, in cui anche i cadaveri si alzavano per salutare e applaudire. Tempi lontani, per carità, ma il problema si pone quando si passa da un eccesso a un altro. Dopo tutte le battaglie sull'effetto devastante che l'inquinamento ha sulla salute, accogliere un Ministro della Repubblica con pennacchi fumanti, senza che nessuno senta l'esigenza di fermare tale scempio, è un segno di arroganza e strafottenza che cozza terribilmente con le promesse istituzionali che si trascinano da decenni e alle quali ormai i cittadini neppure credono più. Un atto poco riverente nei confronti di Nordio, di un ministro. Non di un ministro qualunque, ma di quello della Giustizia. La speranza è che almeno il rappresentante del Governo, dopo aver toccato con mano la realtà del territorio,



02/01/2024 19:27

FABIO MARUCCI

di FABIO MARUCCI CIVITAVECCHIA - "Benvenuti a Civitavecchia, città del fumo". E si potrebbe aggiungere "dove bruciano le fiamme e non fa scuro", per dirla alla Mondo Marcio, ma probabilmente sarebbe troppo. Sarebbe sicuramente eccessivo, in una realtà in cui basta alzare gli occhi al cielo per godere di uno spettacolo unico, offerto dal porto e dalle centrali: svapate continue che ormai non fanno più notizia. Gli organi di informazione non ne parlano più, la Capitaneria non sempre ci fa caso e lo stesso dicasi per la Asl. Certo, con presupposti di questo tipo, aspettarsi una condanna da parte dell'Autorità giudiziaria nei confronti di chi di sicuro non sprigiona aroma di rose nel cielo di Civitavecchia, appare piuttosto complicato. Un tempo gli ambientalisti gridavano "un morto al giorno" per denunciare la presenza di inquinanti sul territorio, oggi la nube offerta da Tvn, come pure la coltre di fumo delle navi che fa quasi da coreografia al porto, sono fattori scontati, un qualcosa con cui la Civitavecchia istituzionale ha deciso di fare i conti senza mai interpellare la Civitavecchia proletaria. Si naviga a vista e chi inquina non teme più nulla. Non teme gli ambientalisti, ormai senza più parole di fronte all'inefficacia delle lotte durate anni, non teme le istituzioni, le cui azioni hanno fino a questo momento prodotto ben poco, non teme neppure lo Stato. E in tal senso va detto che anche questa mattina Civitavecchia ha mostrato il meglio di sé. In città arriva il ministro della Giustizia Carlo Nordio, si presenta alla Casa Circondariale per un importante evento costeggiando l'Aurelia, potendo ben notare alla sua sinistra due navi fumanti e l'ormai famoso svapo della centrale Enel di Tvn. E nessuno pensa minimamente che la cosa possa creare imbarazzo alla città. Tutto normale, tutto perfettamente in linea con quello che Civitavecchia vive ogni giorno. Eppure tempo fa, per quanto sbagliata la cosa potesse apparire, in occasione del Giro d'Italia, ad esempio, nonostante i rinomati contesti di vacche magre, saltavano inaspettatamente fuori i soldi per rifare le strade ed evitare brutte figure.

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

trovi tempo, modo e voglia di sollevare una questione ambientale a tutela dei cittadini che da anni pagano gli effetti di un inquinamento che loro di sicuro non hanno scelto. In caso contrario bisognerebbe dare ragione ad Alberto Sordi e rispolverare una battuta (a questo punto una a caso) del Marchese del Grillo: "È morta la Giustizia". Oppure "Giustizia dell'altro mondo". Poco cambierebbe. Fa.Mar.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Migranti: in cinquanta sbarcheranno a Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - È atteso per le 13 di oggi l'arrivo della Sea Watch 5, nave che ha soccorso nei giorni scorsi 50 persone in mare al largo della Libia. Dopo aver ricevuto la comunicazione dell'assegnazione di **Civitavecchia** come **porto** ... Condividi **CIVITAVECCHIA** - È atteso per le 13 di oggi l'arrivo della Sea Watch 5, nave che ha soccorso nei giorni scorsi 50 persone in mare al largo della Libia. Dopo aver ricevuto la comunicazione dell'assegnazione di **Civitavecchia** come **porto** assegnato, la motonave della organizzazione non governativa ha fatto rotta sullo scalo, dove sarà pronta ad attenderli la macchina organizzativa già messa in moto. Non è la prima volta che **Civitavecchia** viene assegnata come **porto** sicuro e quindi la macchina torna ad attivarsi per l'emergenza, consapevole della preparazione del territorio. Condividi.

La Provincia di Civitavecchia

Migranti: in cinquanta sbarcheranno a Civitavecchia



02/01/2024 09:43

CIVITAVECCHIA - È atteso per le 13 di oggi l'arrivo della Sea Watch 5, nave che ha soccorso nei giorni scorsi 50 persone in mare al largo della Libia. Dopo aver ricevuto la comunicazione dell'assegnazione di Civitavecchia come porto ... Condividi CIVITAVECCHIA - È atteso per le 13 di oggi l'arrivo della Sea Watch 5, nave che ha soccorso nei giorni scorsi 50 persone in mare al largo della Libia. Dopo aver ricevuto la comunicazione dell'assegnazione di Civitavecchia come porto assegnato, la motonave della organizzazione non governativa ha fatto rotta sullo scalo, dove sarà pronta ad attenderli la macchina organizzativa già messa in moto. Non è la prima volta che Civitavecchia viene assegnata come porto sicuro e quindi la macchina torna ad attivarsi per l'emergenza, consapevole della preparazione del territorio. Condividi.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sea Watch: sbarcati i 50 migranti

Quattro i minori non accompagnati Condividi CIVITAVECCHIA - La macchina organizzativa dell'accoglienza anche in questo caso ha funzionato alla perfezione: non si sono infatti registrati problemi, nel primo pomeriggio, durante le operazioni di sbarco dei 50 migranti recuperati la sera del 29 gennaio dalla Sea Watch 5 (battente bandiera tedesca) a largo della Sicilia. A bordo tutti uomini, 24 cittadini del Bangladesh, i 12 del Pakistan, i 9 dell'Egitto, dei quali 3 minori non accompagnati e i 5 della Siria, tra i quali due minori, uno accompagnato e uno non accompagnato. I quattro minori non accompagnati sono stati presi in carico dai Servizi Sociali. Per tutti controlli sanitari da parte di Asl e Croce Rossa. In campo ovviamente Protezione Civile, Capitaneria di Porto, Prefettura, forze dell'ordine e Adsp. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pennacchi fumanti per salutare il Ministro della Giustizia

CIVITAVECCHIA - "Benvenuti a Civitavecchia, città del fumo". E si potrebbe aggiungere "dove bruciano le fiamme e non fa scuro", per dirla alla Mondo Marcio, ma probabilmente sarebbe troppo. Sarebbe sicuramente eccessivo, in una realtà in ... Condividi CIVITAVECCHIA - "Benvenuti a Civitavecchia, città del fumo". E si potrebbe aggiungere "dove bruciano le fiamme e non fa scuro", per dirla alla Mondo Marcio, ma probabilmente sarebbe troppo. Sarebbe sicuramente eccessivo, in una realtà in cui basta alzare gli occhi al cielo per godere di uno spettacolo unico, offerto dal **porto** e dalle centrali: svapate continue che ormai non fanno più notizia. Gli organi di informazione non ne parlano più, la Capitaneria non sempre ci fa caso e lo stesso dicasi per la Asl. Certo, con presupposti di questo tipo, aspettarsi una condanna da parte dell'Autorità giudiziaria nei confronti di chi di sicuro non sprigiona aroma di rose nel cielo di Civitavecchia, appare piuttosto complicato. Un tempo gli ambientalisti gridavano "un morto al giorno" per denunciare la presenza di inquinanti sul territorio, oggi la nube offerta da Tvn, come pure la coltre di fumo delle navi che fa quasi da coreografia al **porto**, sono fattori scontati, un qualcosa con cui la Civitavecchia istituzionale ha deciso di fare i conti senza mai interpellare la Civitavecchia proletaria. Si naviga a vista e chi inquina non teme più nulla. Non teme gli ambientalisti, ormai senza più parole di fronte all'inefficacia delle lotte durate anni, non teme le istituzioni, le cui azioni hanno fino a questo momento hanno prodotto ben poco, non teme neppure lo Stato. E in tal senso va detto che anche questa mattina Civitavecchia ha mostrato il meglio di sé. In città arriva il ministro della Giustizia Carlo Nordio, si presenta alla Casa Circondariale per un importante evento costeggiando l'Aurelia, potendo ben notare alla sua sinistra due navi fumanti e l'ormai famoso svapo della centrale Enel di Tvn. E nessuno pensa minimamente che la cosa possa creare imbarazzo alla città. Tutto normale, tutto perfettamente in linea con quello che Civitavecchia vive ogni giorno. Eppure tempo fa, per quanto sbagliata la cosa potesse apparire, in occasione del Giro d'Italia, ad esempio, nonostante i rinomati contesti di vacche magre, saltavano inaspettatamente fuori i soldi per rifare le strade ed evitare brutte figure. Figuriamoci in occasione dell'arrivo di un ministro, del Presidente della Repubblica o addirittura (come è accaduto) del Papa: un territorio tirato a lucido, in cui anche i cadaveri si alzavano per salutare e applaudire. Tempi lontani, per carità, ma il problema si pone quando si passa da un eccesso a un altro. Dopo tutte le battaglie sull'effetto devastante che l'inquinamento ha sulla salute, accogliere un Ministro della Repubblica con pennacchi fumanti, senza che nessuno senta l'esigenza di fermare tale scempio, è un segno di arroganza e strafottenza che cozza terribilmente con le promesse istituzionali che si trascinano da decenni e alle quali ormai i cittadini neppure credono



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

più. Un atto poco riverente nei confronti di Nordio, di un ministro. Non di un ministro qualunque, ma di quello della Giustizia. La speranza è che almeno il rappresentante del Governo, dopo aver toccato con mano la realtà del territorio, trovi tempo, modo e voglia di sollevare una questione ambientale a tutela dei cittadini che da anni pagano gli effetti di un inquinamento che loro di sicuro non hanno scelto. In caso contrario bisognerebbe dare ragione ad Alberto Sordi e rispolverare una battuta (a questo punto una a caso) del Marchese del Grillo: "È morta la Giustizia". Oppure "Giustizia dell'altro mondo". Poco cambierebbe. Fa.Mar. Condividi.

Asso Napoli

Napoli

Presentato il 50° Nauticsud in programma da sabato 10 a domenica 18 febbraio alla Mostra d'Oltremare

Presentata questa mattina, in sala Italia al teatro Mediterraneo, il 50° Nauticsud, in programma alla Mostra d'Oltremare di Napoli dal 10 al 18 febbraio. Gli organizzatori, Afina in collaborazione con Mdo, unitamente alla Camera di Commercio ed alla BCC Napoli, hanno illustrato la valenza dell'appuntamento celebrativo, ma soprattutto presentato i contenuti del salone nautico. " Il Nauticsud è un evento tra i più longevi a Napoli, una istituzione del mondo della nautica e siamo orgogliosi come Afina di aver dato lustro, nelle ultime 8 edizioni da noi gestite, a questo appuntamento - ha dichiarato Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica -. Il cinquantesimo non sarà solo un compleanno, ma sarà un appuntamento che vedrà finalmente a Napoli il Governo italiano che, agli Stati Generali della Nautica da Diporto da noi organizzati e condivisi con la premier Meloni e quindi con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, parteciperà con ben 3 ministri: Musumeci, Santanchè e Urso. Dal 13 al 16 febbraio si susseguiranno incontri tematici e tecnici per affrontare e risolvere le sofferenze della filiera nautica che è, oggi, fiore all'occhiello del Made in Italy. Le poche infrastrutture di porti turistici, che costituiscono il limite di produttività del comparto e il rischio di perdita di posti di lavoro e indotto economico, saranno il tema leitmotiv di ogni incontro programmatico con i Dicasteri, Istituzioni, **Autorità portuale** e Marittima. La partnership con la Rai, che aprirà numerose finestre sugli incontri e quella con Il Mattino, garantiranno la visibilità di quanto abbiamo messo in campo.



Presentato il 50° Nauticsud in programma da sabato 10 a domenica 18 alla Mostra d'Oltremare

Presentata questa mattina, in sala Italia al teatro Mediterraneo, il 50° Nauticsud, in programma alla Mostra d'Oltremare di Napoli dal 10 al 18 febbraio. Gli organizzatori, Afina in collaborazione con Mdo, unitamente alla Camera di Commercio ed alla BCC Napoli, hanno illustrato la valenza dell'appuntamento celebrativo, ma soprattutto presentato i contenuti del salone nautico. " Il Nauticsud è un evento tra i più longevi a Napoli, una istituzione del mondo della nautica e siamo orgogliosi come Afina di aver dato lustro, nelle ultime 8 edizioni da noi gestite, a questo appuntamento - ha dichiarato Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica -. Il cinquantesimo non sarà solo un compleanno, ma sarà un appuntamento che vedrà finalmente a Napoli il Governo italiano che, agli Stati Generali della Nautica da Diporto da noi organizzati e condivisi con la premier Meloni e quindi con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, parteciperà con ben 3 ministri: Musumeci, Santanchè e Urso. Dal 13 al 16 febbraio si susseguiranno incontri tematici e tecnici per affrontare e risolvere le sofferenze della filiera nautica che è, oggi, fiore all'occhiello del Made in Italy. Le poche infrastrutture di porti turistici, che costituiscono il limite di produttività del comparto e il rischio di perdita di posti di lavoro e indotto economico, saranno il tema leitmotiv di ogni incontro programmatico con i Dicasteri, Istituzioni, **Autorità portuale** e Marittima. La partnership con la Rai, che aprirà numerose finestre sugli incontri e quella con Il Mattino, garantiranno la visibilità di quanto abbiamo messo in campo ". Saranno dunque giorni importanti quelli della fiera Nauticsud che vedrà esposte oltre 600 imbarcazioni e che ospiterà negli oltre 53mila metri quadri messi a disposizione, i migliori brand italiani e stranieri del segmento nautico. " Abbiamo tagliato un traguardo storico con la cinquantesima edizione di Nauticsud - dicono il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli e la Consigliera delegata Maria Caputo - Il salone della nautica ideato più di mezzo secolo fa da chi ha avuto la capacità di anticipare il futuro creando un'occasione unica per tutti gli appassionati del mare, i lavoratori del settore, per chi vuole vendere e chi vuole acquistare. Presentiamo, unitamente ad Afina, più di 600 imbarcazioni, ospitiamo espositori di caratura nazionale e internazionale e proviamo a dare un contributo fattivo, con tanti appuntamenti e con gli Stati Generali della Nautica da Diporto organizzati da Afina, ad un settore in crescita che ha dimostrato di avere grandi potenzialità e di poter incidere sull'economia locale e nazionale ". Anche il mondo bancario, da anni, strizza l'occhio a questo comparto produttivo, leader del pro-nautica il presidente di BCC Napoli, Amedeo Manzo, che ha sottolineato la valenza organizzativa del 50° Nauticsud: " Quest'anno con l'occasione degli Stati Generali della Nautica, e con la presenza di ben 3 ministri, vediamo come Afina e tutta l'organizzazione nautica è riuscita a portare la centralità



Presentata questa mattina, in sala Italia al teatro Mediterraneo, il 50° Nauticsud, in programma alla Mostra d'Oltremare di Napoli dal 10 al 18 febbraio. Gli organizzatori, Afina in collaborazione con Mdo, unitamente alla Camera di Commercio ed alla BCC Napoli, hanno illustrato la valenza dell'appuntamento celebrativo, ma soprattutto presentato i contenuti del salone nautico. " Il Nauticsud è un evento tra i più longevi a Napoli, una istituzione del mondo della nautica e siamo orgogliosi come Afina di aver dato lustro, nelle ultime 8 edizioni da noi gestite, a questo appuntamento - ha dichiarato Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica -. Il cinquantesimo non sarà solo un compleanno, ma sarà un appuntamento che vedrà finalmente a Napoli il Governo italiano che, agli Stati Generali della Nautica da Diporto da noi organizzati e condivisi con la premier Meloni e quindi con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, parteciperà con ben 3 ministri: Musumeci, Santanchè e Urso. Dal 13 al 16 febbraio si susseguiranno incontri tematici e tecnici per affrontare e risolvere le sofferenze della filiera nautica che è, oggi, fiore all'occhiello del Made in Italy. Le poche infrastrutture di porti turistici, che costituiscono il limite di produttività del comparto e il rischio di perdita di posti di lavoro e indotto economico, saranno il tema leitmotiv di ogni incontro programmatico con i Dicasteri, Istituzioni, **Autorità portuale** e Marittima. La partnership con la Rai, che aprirà numerose finestre sugli incontri e quella con Il Mattino, garantiranno la visibilità di quanto abbiamo messo in campo ". Saranno dunque giorni importanti quelli della fiera Nauticsud che vedrà esposte oltre 600 imbarcazioni e che ospiterà negli oltre 53mila metri quadri messi a disposizione, i migliori brand italiani e stranieri del segmento nautico. " Abbiamo tagliato un traguardo storico con la cinquantesima edizione di Nauticsud - dicono il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli e la Consigliera delegata

Gazzetta di Napoli

Napoli

della nostra città all'attenzione anche del Governo, oltre che degli enti locali con i quali c'è una interlocuzione forte, per passare dalla fase progettuale della portualità, e quindi il tema del diporto che oggi ha difficoltà a trovare posti barca, a una fase esecutiva. La BCC, da sempre vicino al settore in maniera concreta e non teorica, è disponibile a sostenere la fase costruttiva delle marine per dare la possibilità a questo settore determinante per il nostro territorio di sviluppare quanto più possibile il prodotto interno lordo ". Grande attenzione al mondo delle imprese nautiche giunge dall'ente Camerale di Napoli che, attraverso il numero uno di CCIAA, Ciro Fiola, ha sempre condiviso le strategie organizzative di Afina: " La nautica è un settore importantissimo per l'economia del territorio e la Camera di Commercio, come per tutti i settori importanti dell'economia, cerca di essere quanto più vicina possibile alle imprese anche con una fase di progettualità e di incentivi per le imprese che sono iscritte all'ente, che si fa portavoce degli interessi di queste imprese e cerca di agevolare il settore - ha affermato Carlo De Matteis, consigliere in Camera di Commercio di Napoli -. Quello del Made in Italy è un marchio di autenticità e di originalità che contraddistingue da sempre il nostro Paese. Negli ultimi anni abbiamo già dimostrato di essere molto vicini al mondo delle imprese, e con la presidenza Fiola abbiamo già fatto e sicuramente faremo di più per poter essere vicini anche da un punto di vista economico alle imprese di questo settore ". In "Eventi" In "Eventi".

Il Nautilus

Napoli

Presentato il 50° Nauticsud in programma da sabato 10 a domenica 18 febbraio alla Mostra d'Oltremare

AFINA annuncia gli Stati Generali della Nautica da Diporto con la partecipazione dei ministri Musumeci, Santanchè e Urso. In fiera oltre 600 le imbarcazioni previste **Napoli** - Presentata questa mattina, in sala Italia al teatro Mediterraneo, il 50° Nauticsud, in programma alla Mostra d'Oltremare di **Napoli** dal 10 al 18 febbraio. Gli organizzatori, Afina in collaborazione con Mdo, unitamente alla Camera di Commercio ed alla BCC **Napoli**, hanno illustrato la valenza dell'appuntamento celebrativo, ma soprattutto presentato i contenuti del salone nautico. "Il Nauticsud è un evento tra i più longevi a **Napoli**, una istituzione del mondo della nautica e siamo orgogliosi come Afina di aver dato lustro, nelle ultime 8 edizioni da noi gestite, a questo appuntamento - ha dichiarato Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica -. Il cinquantesimo non sarà solo un compleanno, ma sarà un appuntamento che vedrà finalmente a **Napoli** il Governo italiano che, agli Stati Generali della Nautica da Diporto da noi organizzati e condivisi con la premier Meloni e quindi con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, parteciperà con ben 3 ministri: Musumeci, Santanchè e Urso. Dal 13 al 16 febbraio si susseguiranno incontri tematici e tecnici per affrontare e risolvere le sofferenze della filiera nautica che è, oggi, fiore all'occhiello del Made in Italy. Le poche infrastrutture di porti turistici, che costituiscono il limite di produttività del comparto e il rischio di perdita di posti di lavoro e indotto economico, saranno il tema leitmotiv di ogni incontro programmatico con i Dicasteri, Istituzioni, Autorità portuale e Marittima. La partnership con la Rai, che aprirà numerose finestre sugli incontri e quella con Il Mattino, garantiranno la visibilità di quanto abbiamo messo in campo". Saranno dunque giorni importanti quelli della fiera Nauticsud che vedrà esposte oltre 600 imbarcazioni e che ospiterà negli oltre 53mila metri quadri messi a disposizione, i migliori brand italiani e stranieri del segmento nautico. "Abbiamo tagliato un traguardo storico con la cinquantesima edizione di NauticSud - dicono il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli e la Consigliera delegata Maria Caputo - Il salone della nautica ideato più di mezzo secolo fa da chi ha avuto la capacità di anticipare il futuro creando un'occasione unica per tutti gli appassionati del mare, i lavoratori del settore, per chi vuole vendere e chi vuole acquistare. Presentiamo, unitamente ad Afina, più di 600 imbarcazioni, ospitiamo espositori di caratura nazionale e internazionale e proviamo a dare un contributo fattivo, con tanti appuntamenti e con gli Stati Generali della Nautica da Diporto organizzati da Afina, ad un settore in crescita che ha dimostrato di avere grandi potenzialità e di poter incidere sull'economia locale e nazionale". Anche il mondo bancario, da anni, strizza l'occhio a questo comparto produttivo, leader del pro-nautica il presidente di BCC **Napoli**, Amedeo Manzo, che ha sottolineato la valenza organizzativa del 50° Nauticsud: "Quest'anno



AFINA annuncia gli Stati Generali della Nautica da Diporto con la partecipazione dei ministri Musumeci, Santanchè e Urso. In fiera oltre 600 le imbarcazioni previste Napoli - Presentata questa mattina, in sala Italia al teatro Mediterraneo, il 50° Nauticsud, in programma alla Mostra d'Oltremare di Napoli dal 10 al 18 febbraio. Gli organizzatori, Afina in collaborazione con Mdo, unitamente alla Camera di Commercio ed alla BCC Napoli, hanno illustrato la valenza dell'appuntamento celebrativo, ma soprattutto presentato i contenuti del salone nautico. "Il Nauticsud è un evento tra i più longevi a Napoli, una istituzione del mondo della nautica e siamo orgogliosi come Afina di aver dato lustro, nelle ultime 8 edizioni da noi gestite, a questo appuntamento - ha dichiarato Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica -. Il cinquantesimo non sarà solo un compleanno, ma sarà un appuntamento che vedrà finalmente a Napoli il Governo italiano che, agli Stati Generali della Nautica da Diporto da noi organizzati e condivisi con la premier Meloni e quindi con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, parteciperà con ben 3 ministri: Musumeci, Santanchè e Urso. Dal 13 al 16 febbraio si susseguiranno incontri tematici e tecnici per affrontare e risolvere le sofferenze della filiera nautica che è, oggi, fiore all'occhiello del Made in Italy. Le poche infrastrutture di porti turistici, che costituiscono il limite di produttività del comparto e il rischio di perdita di posti di lavoro e indotto economico, saranno il tema leitmotiv di ogni incontro programmatico con i Dicasteri, Istituzioni, Autorità portuale e Marittima. La partnership con la Rai, che aprirà numerose finestre sugli incontri e quella con Il Mattino, garantiranno la visibilità di quanto abbiamo messo in campo". Saranno dunque giorni importanti quelli della fiera Nauticsud che vedrà esposte oltre 600 imbarcazioni e che ospiterà negli oltre 53mila metri quadri messi a disposizione, i migliori brand italiani e stranieri del segmento nautico. "Abbiamo tagliato un

Il Nautilus

Napoli

con l'occasione degli Stati Generali della Nautica, e con la presenza di ben 3 ministri, vediamo come Afina e tutta l'organizzazione nautica è riuscita a portare la centralità della nostra città all'attenzione anche del Governo, oltre che degli enti locali con i quali c'è una interlocuzione forte, per passare dalla fase progettuale della portualità, e quindi il tema del diporto che oggi ha difficoltà a trovare posti barca, a una fase esecutiva. La BCC, da sempre vicino al settore in maniera concreta e non teorica, è disponibile a sostenere la fase costruttiva delle marine per dare la possibilità a questo settore determinante per il nostro territorio di sviluppare quanto più possibile il prodotto interno lordo". Grande attenzione al mondo delle imprese nautiche giunge dall'ente Camerale di **Napoli** che, attraverso il numero uno di CCIAA, Ciro Fiola, ha sempre condiviso le strategie organizzative di Afina: "La nautica è un settore importantissimo per l'economia del territorio e la Camera di Commercio, come per tutti i settori importanti dell'economia, cerca di essere quanto più vicina possibile alle imprese anche con una fase di progettualità e di incentivi per le imprese che sono iscritte all'ente, che si fa portavoce degli interessi di queste imprese e cerca di agevolare il settore - ha affermato Carlo De Matteis, consigliere in Camera di Commercio di **Napoli** -. Quello del Made in Italy è un marchio di autenticità e di originalità che contraddistingue da sempre il nostro Paese. Negli ultimi anni abbiamo già dimostrato di essere molto vicini al mondo delle imprese, e con la presidenza Fiola abbiamo già fatto e sicuramente faremo di più per poter essere vicini anche da un punto di vista economico alle imprese di questo settore".

Nauticsud al via sabato 10 febbraio alla Mostra d'Oltremare con i ministri Musumeci, Santanché e Urso

"Il Nauticsud è un evento tra i più longevi a Napoli, una istituzione del mondo della nautica e siamo orgogliosi come Afina di aver dato lustro, nelle ultime 8 edizioni da noi gestite, a questo appuntamento. Il cinquantesimo non sarà solo un compleanno, ma sarà un appuntamento che vedrà finalmente a Napoli il governo italiano che, agli Stati Generali della Nautica da Diporto da noi organizzati e condivisi con la premier Meloni e quindi con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, parteciperà con ben 3 ministri: Musumeci, Santanché e Urso. Dal 13 al 16 febbraio si susseguiranno incontri tematici e tecnici per affrontare e risolvere le sofferenze della filiera nautica che è, oggi, fiore all'occhiello del Made in Italy. Le poche infrastrutture di porti turistici, che costituiscono il limite di produttività del comparto e il rischio di perdita di posti di lavoro e indotto economico, saranno il tema leitmotiv di ogni incontro programmatico con i Dicasteri, Istituzioni, **Autorità portuale** e Marittima. La partnership con la Rai, che aprirà numerose finestre sugli incontri e quella con Il Mattino, garantiranno la visibilità di quanto abbiamo messo in campo". Così Gennaro Amato, presidente dell'associazione Filiera Italiana della Nautica, presentando, questa mattina, al teatro Mediterraneo, il 50mo Nauticsud, in programma alla Mostra d'Oltremare di Napoli dal 10 al 18 febbraio. Gli organizzatori, Afina in collaborazione con Mdo, unitamente alla Camera di Commercio ed alla Bcc Napoli, hanno illustrato la valenza dell'appuntamento celebrativo, ma soprattutto presentato i contenuti del salone nautico. In fiera saranno esposte oltre 600 imbarcazioni, negli oltre 53mila metri quadri messi a disposizione dalla Mostra, dei migliori brand italiani e stranieri del segmento nautico. "Abbiamo tagliato un traguardo storico con la cinquantesima edizione di Nauticsud - dicono il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli e la Consigliera delegata Maria Caputo - Il salone della nautica ideato più di mezzo secolo fa da chi ha avuto la capacità di anticipare il futuro creando un'occasione unica per tutti gli appassionati del mare, i lavoratori del settore, per chi vuole vendere e chi vuole acquistare. Presentiamo, unitamente ad Afina, più di 600 imbarcazioni, ospitiamo espositori di caratura nazionale e internazionale e proviamo a dare un contributo fattivo, con tanti appuntamenti e con gli Stati Generali della Nautica da Diporto organizzati da Afina, ad un settore in crescita che ha dimostrato di avere grandi potenzialità e di poter incidere sull'economia locale e nazionale". Anche il mondo bancario, da anni, strizza l'occhio a questo comparto produttivo, leader del pro-nautica il presidente di Bcc Napoli, Amedeo Manzo, che ha sottolineato la valenza organizzativa del 50mo Nauticsud: "Quest'anno con l'occasione degli Stati Generali della Nautica, e con la presenza di ben 3 ministri, vediamo come Afina e tutta l'organizzazione nautica è riuscita a portare la centralità della nostra città all'attenzione anche del Governo, oltre che degli enti locali con i quali c'è una



"Il Nauticsud è un evento tra i più longevi a Napoli, una istituzione del mondo della nautica e siamo orgogliosi come Afina di aver dato lustro, nelle ultime 8 edizioni da noi gestite, a questo appuntamento. Il cinquantesimo non sarà solo un compleanno, ma sarà un appuntamento che vedrà finalmente a Napoli il governo italiano che, agli Stati Generali della Nautica da Diporto da noi organizzati e condivisi con la premier Meloni e quindi con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, parteciperà con ben 3 ministri: Musumeci, Santanché e Urso. Dal 13 al 16 febbraio si susseguiranno incontri tematici e tecnici per affrontare e risolvere le sofferenze della filiera nautica che è, oggi, fiore all'occhiello del Made in Italy. Le poche infrastrutture di porti turistici, che costituiscono il limite di produttività del comparto e il rischio di perdita di posti di lavoro e indotto economico, saranno il tema leitmotiv di ogni incontro programmatico con i Dicasteri, Istituzioni, Autorità portuale e Marittima. La partnership con la Rai, che aprirà numerose finestre sugli incontri e quella con Il Mattino, garantiranno la visibilità di quanto abbiamo messo in campo". Così Gennaro Amato, presidente dell'associazione Filiera Italiana della Nautica, presentando, questa mattina, al teatro Mediterraneo, il 50mo Nauticsud, in programma alla Mostra d'Oltremare di Napoli dal 10 al 18 febbraio. Gli organizzatori, Afina in collaborazione con Mdo, unitamente alla Camera di Commercio ed alla Bcc Napoli, hanno illustrato la valenza dell'appuntamento celebrativo, ma soprattutto presentato i contenuti del salone nautico. In fiera saranno esposte oltre 600 imbarcazioni, negli oltre 53mila metri quadri messi a disposizione dalla Mostra, dei migliori brand italiani e stranieri del segmento nautico. "Abbiamo tagliato un traguardo storico con la cinquantesima edizione di Nauticsud - dicono il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli e la Consigliera delegata Maria Caputo - Il salone della nautica ideato più di mezzo secolo fa da chi ha avuto la capacità di anticipare il futuro creando un'occasione unica per tutti gli appassionati del mare, i lavoratori del settore, per chi vuole vendere e chi vuole acquistare. Presentiamo, unitamente ad Afina, più di 600 imbarcazioni, ospitiamo espositori di caratura nazionale e internazionale e proviamo a dare un contributo fattivo, con tanti appuntamenti e con gli Stati Generali della Nautica da Diporto organizzati da Afina, ad un settore in crescita che ha dimostrato di avere grandi potenzialità e di poter incidere sull'economia locale e nazionale". Anche il mondo bancario, da anni, strizza l'occhio a questo comparto produttivo, leader del pro-nautica il presidente di Bcc Napoli, Amedeo Manzo, che ha sottolineato la valenza organizzativa del 50mo Nauticsud: "Quest'anno con l'occasione degli Stati Generali della Nautica, e con la presenza di ben 3 ministri, vediamo come Afina e tutta l'organizzazione nautica è riuscita a portare la centralità della nostra città all'attenzione anche del Governo, oltre che degli enti locali con i quali c'è una

Ildenaro.it

Napoli

interlocuzione forte, per passare dalla fase progettuale della portualità, e quindi il tema del diporto che oggi ha difficoltà a trovare posti barca, a una fase esecutiva. La Bcc, da sempre vicino al settore in maniera concreta e non teorica, è disponibile a sostenere la fase costruttiva delle marine per dare la possibilità a questo settore determinante per il nostro territorio di sviluppare quanto più possibile il prodotto interno lordo". Grande attenzione al mondo delle imprese nautiche giunge dall'ente Camerale di Napoli. "La nautica è un settore importantissimo per l'economia del territorio e la Camera di Commercio, come per tutti i settori importanti dell'economia, cerca di essere quanto più vicina possibile alle imprese anche con una fase di progettualità e di incentivi per le imprese che sono iscritte all'ente, che si fa portavoce degli interessi di queste imprese e cerca di agevolare il settore - ha affermato Carlo De Matteis, consigliere in Camera di Commercio di Napoli -. Quello del Made in Italy è un marchio di autenticità e di originalità che contraddistingue da sempre il nostro Paese. Negli ultimi anni abbiamo già dimostrato di essere molto vicini al mondo delle imprese, e con la presidenza Fiola abbiamo già fatto e sicuramente faremo di più per poter essere vicini anche da un punto di vista economico alle imprese di questo settore".

Informatore Navale

Napoli

Presentato il 50° Nauticsud in programma da sabato 10 a domenica 18 febbraio alla Mostra d'Oltremare

AFINA annuncia gli Stati Generali della Nautica da Diporto con la partecipazione dei ministri Musumeci, Santanchè e Urso. In fiera oltre 600 le imbarcazioni previste **Napoli**, 1° febbraio 2024 - Presentata questa mattina, in sala Italia al teatro Mediterraneo, il 50° Nauticsud, in programma alla Mostra d'Oltremare di **Napoli** dal 10 al 18 febbraio. Gli organizzatori, Afina in collaborazione con Mdo, unitamente alla Camera di Commercio ed alla BCC **Napoli**, hanno illustrato la valenza dell'appuntamento celebrativo, ma soprattutto presentato i contenuti del salone nautico. " Il Nauticsud è un evento tra i più longevi a **Napoli**, una istituzione del mondo della nautica e siamo orgogliosi come Afina di aver dato lustro, nelle ultime 8 edizioni da noi gestite, a questo appuntamento - ha dichiarato Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica -. Il cinquantesimo non sarà solo un compleanno, ma sarà un appuntamento che vedrà finalmente a **Napoli** il Governo italiano che, agli Stati Generali della Nautica da Diporto da noi organizzati e condivisi con la premier Meloni e quindi con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, parteciperà con ben 3 ministri: Musumeci, Santanchè e Urso. Dal 13 al 16 febbraio si susseguiranno incontri tematici e tecnici per affrontare e risolvere le sofferenze della filiera nautica che è, oggi, fiore all'occhiello del Made in Italy. Le poche infrastrutture di porti turistici, che costituiscono il limite di produttività del comparto e il rischio di perdita di posti di lavoro e indotto economico, saranno il tema leitmotiv di ogni incontro programmatico con i Dicasteri, Istituzioni, Autorità portuale e Marittima. La partnership con la Rai, che aprirà numerose finestre sugli incontri e quella con Il Mattino, garantiranno la visibilità di quanto abbiamo messo in campo ". Saranno dunque giorni importanti quelli della fiera Nauticsud che vedrà esposte oltre 600 imbarcazioni e che ospiterà negli oltre 53mila metri quadri messi a disposizione, i migliori brand italiani e stranieri del segmento nautico. " Abbiamo tagliato un traguardo storico con la cinquantesima edizione di Nauticsud - dicono il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli e la Consigliera delegata Maria Caputo - Il salone della nautica ideato più di mezzo secolo fa da chi ha avuto la capacità di anticipare il futuro creando un'occasione unica per tutti gli appassionati del mare, i lavoratori del settore, per chi vuole vendere e chi vuole acquistare. Presentiamo, unitamente ad Afina, più di 600 imbarcazioni, ospitiamo espositori di caratura nazionale e internazionale e proviamo a dare un contributo fattivo, con tanti appuntamenti e con gli Stati Generali della Nautica da Diporto organizzati da Afina, ad un settore in crescita che ha dimostrato di avere grandi potenzialità e di poter incidere sull'economia locale e nazionale ". Anche il mondo bancario, da anni, strizza l'occhio a questo comparto produttivo, leader del pro-nautica il presidente di BCC **Napoli**, Amedeo Manzo, che ha sottolineato la valenza



02/01/2024 15:47

AFINA annuncia gli Stati Generali della Nautica da Diporto con la partecipazione dei ministri Musumeci, Santanchè e Urso. In fiera oltre 600 le imbarcazioni previste **Napoli**, 1° febbraio 2024 - Presentata questa mattina, in sala Italia al teatro Mediterraneo, il 50° Nauticsud, in programma alla Mostra d'Oltremare di **Napoli** dal 10 al 18 febbraio. Gli organizzatori, Afina in collaborazione con Mdo, unitamente alla Camera di Commercio ed alla BCC **Napoli**, hanno illustrato la valenza dell'appuntamento celebrativo, ma soprattutto presentato i contenuti del salone nautico. " Il Nauticsud è un evento tra i più longevi a **Napoli**, una istituzione del mondo della nautica e siamo orgogliosi come Afina di aver dato lustro, nelle ultime 8 edizioni da noi gestite, a questo appuntamento - ha dichiarato Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica -. Il cinquantesimo non sarà solo un compleanno, ma sarà un appuntamento che vedrà finalmente a **Napoli** il Governo italiano che, agli Stati Generali della Nautica da Diporto da noi organizzati e condivisi con la premier Meloni e quindi con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, parteciperà con ben 3 ministri: Musumeci, Santanchè e Urso. Dal 13 al 16 febbraio si susseguiranno incontri tematici e tecnici per affrontare e risolvere le sofferenze della filiera nautica che è, oggi, fiore all'occhiello del Made in Italy. Le poche infrastrutture di porti turistici, che costituiscono il limite di produttività del comparto e il rischio di perdita di posti di lavoro e indotto economico, saranno il tema leitmotiv di ogni incontro programmatico con i Dicasteri, Istituzioni, Autorità portuale e Marittima. La partnership con la Rai, che aprirà numerose finestre sugli incontri e quella con Il Mattino, garantiranno la visibilità di quanto abbiamo messo in campo ". Saranno dunque giorni importanti quelli della fiera Nauticsud che vedrà esposte oltre 600 imbarcazioni e che ospiterà negli oltre 53mila metri quadri messi a disposizione, i migliori brand italiani e stranieri del

Informatore Navale

Napoli

organizzativa del 50° Nauticsud: " Quest'anno con l'occasione degli Stati Generali della Nautica, e con la presenza di ben 3 ministri, vediamo come Afina e tutta l'organizzazione nautica è riuscita a portare la centralità della nostra città all'attenzione anche del Governo, oltre che degli enti locali con i quali c'è una interlocuzione forte, per passare dalla fase progettuale della portualità, e quindi il tema del diporto che oggi ha difficoltà a trovare posti barca, a una fase esecutiva. La BCC, da sempre vicino al settore in maniera concreta e non teorica, è disponibile a sostenere la fase costruttiva delle marine per dare la possibilità a questo settore determinante per il nostro territorio di sviluppare quanto più possibile il prodotto interno lordo ". Grande attenzione al mondo delle imprese nautiche giunge dall'ente Camerale di **Napoli** che, attraverso il numero uno di CCIAA, Ciro Fiola, ha sempre condiviso le strategie organizzative di Afina: " La nautica è un settore importantissimo per l'economia del territorio e la Camera di Commercio, come per tutti i settori importanti dell'economia, cerca di essere quanto più vicina possibile alle imprese anche con una fase di progettualità e di incentivi per le imprese che sono iscritte all'ente, che si fa portavoce degli interessi di queste imprese e cerca di agevolare il settore - ha affermato Carlo De Matteis, consigliere in Camera di Commercio di **Napoli** -. Quello del Made in Italy è un marchio di autenticità e di originalità che contraddistingue da sempre il nostro Paese. Negli ultimi anni abbiamo già dimostrato di essere molto vicini al mondo delle imprese, e con la presidenza Fiola abbiamo già fatto e sicuramente faremo di più per poter essere vicini anche da un punto di vista economico alle imprese di questo settore ".

Napoli Village

Napoli

Nauticsud e Stati generali della Nautica a Napoli dal 10 al 18 febbraio

NAPOLI - 1 febbraio 2024 Sala Italia - Teatro Mediterraneo - Mostra d'Oltremare Conferenza stampa di presentazione della 50.ma edizione del Nauticsud, con il presidente di Afina, Gennaro Amato, e i vertici della Mostra d'Oltremare. Foto: Stefano Renna NAPOLI - Presentata questa mattina, in sala Italia al teatro Mediterraneo, il 50° Nauticsud, in programma alla Mostra d'Oltremare di Napoli dal 10 al 18 febbraio. Gli organizzatori, Afina in collaborazione con Mdo, unitamente alla Camera di Commercio ed alla BCC Napoli, hanno illustrato la valenza dell'appuntamento celebrativo, ma soprattutto presentato i contenuti del salone nautico. "Il Nauticsud è un evento tra i più longevi a Napoli, una istituzione del mondo della nautica e siamo orgogliosi come Afina di aver dato lustro, nelle ultime 8 edizioni da noi gestite, a questo appuntamento - ha dichiarato Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica -. Il cinquantesimo non sarà solo un compleanno, ma sarà un appuntamento che vedrà finalmente a Napoli il Governo italiano che, agli Stati Generali della Nautica da Diporto da noi organizzati e condivisi con la premier Meloni e quindi con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, parteciperà con ben 3 ministri: Musumeci, Santanchè e Urso. Dal 13 al 16 febbraio si susseguiranno incontri tematici e tecnici per affrontare e risolvere le sofferenze della filiera nautica che è, oggi, fiore all'occhiello del Made in Italy. Le poche infrastrutture di porti turistici, che costituiscono il limite di produttività del comparto e il rischio di perdita di posti di lavoro e indotto economico, saranno il tema leitmotiv di ogni incontro programmatico con i Dicasteri, Istituzioni, **Autorità portuale** e Marittima. La partnership con la Rai, che aprirà numerose finestre sugli incontri e quella con Il Mattino, garantiranno la visibilità di quanto abbiamo messo in campo". Saranno dunque giorni importanti quelli della fiera Nauticsud che vedrà esposte oltre 600 imbarcazioni e che ospiterà negli oltre 53mila metri quadri messi a disposizione, i migliori brand italiani e stranieri del segmento nautico. "Abbiamo tagliato un traguardo storico con la cinquantesima edizione di Nauticsud - dicono il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli e la Consigliera delegata Maria Caputo - Il salone della nautica ideato più di mezzo secolo fa da chi ha avuto la capacità di anticipare il futuro creando un'occasione unica per tutti gli appassionati del mare, i lavoratori del settore, per chi vuole vendere e chi vuole acquistare. Presentiamo, unitamente ad Afina, più di 600 imbarcazioni, ospitiamo espositori di caratura nazionale e internazionale e proviamo a dare un contributo fattivo, con tanti appuntamenti e con gli Stati Generali della Nautica da Diporto organizzati da Afina, ad un settore in crescita che ha dimostrato di avere grandi potenzialità e di poter incidere sull'economia locale e nazionale". Anche il mondo bancario, da anni, strizza l'occhio a questo comparto produttivo, leader del pro-nautica il presidente di BCC Napoli, Amedeo Manzo, che



NAPOLI - 1 febbraio 2024 Sala Italia - Teatro Mediterraneo - Mostra d'Oltremare Conferenza stampa di presentazione della 50.ma edizione del Nauticsud con il presidente di Afina, Gennaro Amato, e i vertici della Mostra d'Oltremare. Foto: Stefano Renna NAPOLI - Presentata questa mattina, in sala Italia al teatro Mediterraneo, il 50° Nauticsud, in programma alla Mostra d'Oltremare di Napoli dal 10 al 18 febbraio. Gli organizzatori, Afina in collaborazione con Mdo, unitamente alla Camera di Commercio ed alla BCC Napoli, hanno illustrato la valenza dell'appuntamento celebrativo, ma soprattutto presentato i contenuti del salone nautico. "Il Nauticsud è un evento tra i più longevi a Napoli, una istituzione del mondo della nautica e siamo orgogliosi come Afina di aver dato lustro, nelle ultime 8 edizioni da noi gestite, a questo appuntamento - ha dichiarato Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica -. Il cinquantesimo non sarà solo un compleanno, ma sarà un appuntamento che vedrà finalmente a Napoli il Governo italiano che, agli Stati Generali della Nautica da Diporto da noi organizzati e condivisi con la premier Meloni e quindi con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, parteciperà con ben 3 ministri: Musumeci, Santanchè e Urso. Dal 13 al 16 febbraio si susseguiranno incontri tematici e tecnici per affrontare e risolvere le sofferenze della filiera nautica che è, oggi, fiore all'occhiello del Made in Italy. Le poche infrastrutture di porti turistici, che costituiscono il limite di produttività del comparto e il rischio di perdita di posti di lavoro e indotto economico, saranno il tema leitmotiv di ogni incontro programmatico con i Dicasteri, Istituzioni, **Autorità portuale** e Marittima. La partnership con la Rai, che aprirà numerose finestre sugli incontri e quella con Il Mattino, garantiranno la visibilità di quanto abbiamo messo in campo". Saranno dunque giorni importanti quelli della fiera Nauticsud che vedrà esposte oltre 600 imbarcazioni e che ospiterà

Napoli Village

Napoli

ha sottolineato la valenza organizzativa del 50° Nauticsud: "Quest'anno con l'occasione degli Stati Generali della Nautica, e con la presenza di ben 3 ministri, vediamo come Afina e tutta l'organizzazione nautica è riuscita a portare la centralità della nostra città all'attenzione anche del Governo, oltre che degli enti locali con i quali c'è una interlocuzione forte, per passare dalla fase progettuale della portualità, e quindi il tema del diporto che oggi ha difficoltà a trovare posti barca, a una fase esecutiva. La BCC, da sempre vicino al settore in maniera concreta e non teorica, è disponibile a sostenere la fase costruttiva delle marine per dare la possibilità a questo settore determinante per il nostro territorio di sviluppare quanto più possibile il prodotto interno lordo". Grande attenzione al mondo delle imprese nautiche giunge dall'ente Camerale di Napoli che, attraverso il numero uno di CCIAA, Ciro Fiola, ha sempre condiviso le strategie organizzative di Afina: "La nautica è un settore importantissimo per l'economia del territorio e la Camera di Commercio, come per tutti i settori importanti dell'economia, cerca di essere quanto più vicina possibile alle imprese anche con una fase di progettualità e di incentivi per le imprese che sono iscritte all'ente, che si fa portavoce degli interessi di queste imprese e cerca di agevolare il settore - ha affermato Carlo De Matteis, consigliere in Camera di Commercio di Napoli -. Quello del Made in Italy è un marchio di autenticità e di originalità che contraddistingue da sempre il nostro Paese. Negli ultimi anni abbiamo già dimostrato di essere molto vicini al mondo delle imprese, e con la presidenza Fiola abbiamo già fatto e sicuramente faremo di più per poter essere vicini anche da un punto di vista economico alle imprese di questo settore".

Agenparl

Bari

SAVE THE DATE Aeroporto di Brindisi 14 febbraio 2024 ore 10:45

(AGENPARL) - gio 01 febbraio 2024 INVITO Il presidente di Aeroporti di Puglia, Antonio Maria Vasile e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, sono lieti di invitarLa alla cerimonia di completamento e messa in opera dei lavori di adeguamento dell'infrastruttura di volo e relativi impianti della RWY 13/31. Alla cerimonia che si terrà nell'area partenze Extra Schengen dell'aeroporto del Salento di Brindisi, interverranno il Vice Ministro dei Trasporti, Galeazzo Bignami, il Presidente dell'ENAC, Pierluigi Di Palma e il Presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano. Confidando nella Sua presenza, voglia gradire i più distinti saluti.

[cid:image001.jpg@01DA542E.B1644BE0] Rosy Coviello Comunicazione, Cerimoniale e Relazioni Esterne Homepage Aeroporti di Puglia S.p.A. Airport Management Company Aeroporto "Karol Wojtyla" Viale Enzo Ferrari Italy - 70128 Palese, Bari [cid:image002.png@01DA542E.B1644BE0]

[cid:image003.png@01DA542E.B1644BE0]

[cid:image004.png@01DA542E.B1644BE0]

[cid:image005.png@01DA542E.B1644BE0]

[cid:image006.png@01DA542E.B1644BE0].



02/01/2024 11:06

(AGENPARL) - gio 01 febbraio 2024 INVITO Il presidente di Aeroporti di Puglia, Antonio Maria Vasile e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, sono lieti di invitarLa alla cerimonia di completamento e messa in opera dei lavori di adeguamento dell'infrastruttura di volo e relativi impianti della RWY 13/31. Alla cerimonia che si terrà nell'area partenze Extra Schengen dell'aeroporto del Salento di Brindisi, interverranno il Vice Ministro dei Trasporti, Galeazzo Bignami, il Presidente dell'ENAC, Pierluigi Di Palma e il Presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano. Confidando nella Sua presenza, voglia gradire i più distinti saluti.

[cid:image001.jpg@01DA542E.B1644BE0] Rosy Coviello Comunicazione, Cerimoniale e Relazioni Esterne Homepage Aeroporti di Puglia S.p.A. Airport Management Company Aeroporto "Karol Wojtyla" Viale Enzo Ferrari Italy - 70128 Palese, Bari [cid:image002.png@01DA542E.B1644BE0]

[cid:image003.png@01DA542E.B1644BE0]

[cid:image004.png@01DA542E.B1644BE0]

[cid:image005.png@01DA542E.B1644BE0]

[cid:image006.png@01DA542E.B1644BE0].

Sequestrate 5 tonnellate di tabacchi lavorati, 2 arresti al porto di Bari

BARI (ITALPRESS) - Sequestrate 5 tonnellate di tabacchi lavorati esteri di contrabbando nel porto di Bari dai funzionari dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli e dagli agenti della Guardia di Finanza. I tabacchi erano nascosti in un autoarticolato frigo proveniente dalla Grecia e diretto in Spagna e i documenti che accompagnavano il carico indicavano il trasporto di frutta. Delle 5 tonnellate sequestrate 3.230 avevano marchio "Winston", 1.000 marchio "Karelia" e 770 marchio "Davidoff". I due autisti sono stati arrestati. - foto ufficio stampa Adm - Agenzia delle dogane e dei monopoli - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



I racconti del narcos pentito: «Porto di Gioia Tauro in mano a Bruzzaniti»

Bruno Carbone: «I Mammoliti acquistavano la cocaina a Napoli e a Roma» NAPOLI Ha parlato anche dei suoi rapporti con la 'ndrangheta, il narcotrafficante "pentito", socio del broker internazionale Raffaele Imperiale e come lui collaboratore di giustizia. Carbone oggi, davanti ai giudici della settima sezione penale di Napoli (presidente Marta Di Stefano), e al sostituto procuratore Maurizio De Marco, ha risposto alle domande degli avvocati del collegio difensivo, in video collegamento (sempre ripreso di spalle) dalla località segreta dove è detenuto. «Il **porto di Gioia Tauro** - ha detto il narcos specializzato nella logistica - era sotto il comando di Bruzzaniti. Io ero in rapporti con i Mammoliti (una 'ndrina calabrese) che acquistavano la cocaina a Napoli o a Roma». Il Bruzzaniti a cui fa riferimento è Bartolo Bruzzaniti, originario di Locri, arrestato in Libano, ritenuto un soggetto di elevato spessore criminale e considerato tra i più importanti narcotrafficanti a livello internazionale. Carbone ha anche spiegato come trasferiva il denaro per l'acquisto della cocaina «da Panama, dall'Ecuador, dalla Colombia» semplicemente «con un click, oppure con un messaggio chat, attraverso i cambisti con i quali si era instaurata enorme fiducia. Così venivano trasferiti i soldi per la droga, in qualsiasi parte del mondo, io con la mia cocaina rifornivo tutta Napoli». Carbone ha anche spiegato più nel dettaglio, il trasferimento di una tonnellata di cocaina in Australia, che ebbe dei problemi, e di essere stato lui, da Dubai, «ad aprire il mercato australiano». L'udienza si è chiusa con una dichiarazione spontanea resa dall'imprenditore casertano Giovanni Fontana: «Quei 5-6 trasporti per me erano puliti come tutti gli altri che la mia ditta ha effettuato», «ho sempre lavorato onestamente» e «chiedo che venga valutata la mia posizione: sono da 15 mesi in carcere, datemi i domiciliari, fatemi andare a lavorare». Con la voce rotta dall'emozione e sotto processo con l'accusa di avere agevolato l'organizzazione di Imperiale, in particolare per la parte che ha riguardato trasferimento della cocaina in Italia, Fontana ha ricordato che all'inizio dello scorso gennaio erano stati concessi i domiciliari anche a un altro imputato: «Ho sempre lavorato onestamente - ha ribadito - sono sposato e padre di tre figli, mia moglie, che da poco ha perso la madre, fatica sempre di più per venirmi a trovare». (



Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Ets: si sgonfia l'allarme per Gioia Tauro dove i traffici a gennaio crescono

Agostinelli: "Container in crescita del 20% nel primo mese dell'anno. Linee di Msc e Grimaldi tutte confermate, il porto regge, per ora anche all'impatto della crisi del Mar Rosso" 1 Febbraio 2024 Concluso il primo mese del 2024, l'allarme sugli effetti dell'entrata in vigore della normativa Ets (il sistema europeo di tassazione delle emissioni) sul trasporto marittimo viene ridimensionato, per lo meno per il porto di Gioia Tauro, ritenuto il più a rischio stante il suo status di competitor degli scali di transhipment post sulla sponda non europea del Mediterraneo. Dichiarandosi "sorpreso", infatti, il presidente dell'Autorità di sistema portuale calabrese Andrea Agostinelli ha rivelato in un'intervista a Il Quotidiano del Sud che "a gennaio la movimentazione di contenitori ha fatto segnare un +20%, toccando quota 309mila Teu". A SHIPPING ITALY Agostinelli spiega come "il dato si basi su un gennaio 2023 non esaltante e sullo spostamento a Gioia di una linea di Msc che l'anno scorso scalava a Malta. Nondimeno 309mila contenitori sono 309mila contenitori e certo ci confortano". Cautela, quindi, ma Agostinelli non nasconde un certo ottimismo: "È presto per dire se l'impatto dell'Ets sarà meno forte di quanto temuto e se lo sarà per tutti i porti europei o solo per alcuni. Ma è un fatto che le linee di Msc e del Gruppo Grimaldi che poggiavano su Gioia Tauro nel 2023 sono state tutte confermate per il 2024. E il fatto che due player di questo calibro, già primari clienti dello scalo, continuino a riporvi fiducia e ad investire è un segnale chiaro". L'incertezza semmai viene dalla situazione geopolitica extraeuropea, anche se pure in questo caso Agostinelli non pare per ora spaventato: "Preoccupato sì, per forza. È un fatto che la crisi del Mar Rosso abbiamo ridimensionato la centralità del Mediterraneo, accrescendo l'importanza degli scali della sua parte occidentale, a partire da Algeciras. Ma, come detto, in questo contesto mi pare che chi negli anni scorsi ha puntato su Gioia Tauro sia rimasto soddisfatto al punto da voler restare malgrado tutto, Ets o Houthi che siano. Certo, le sfide non mancheranno neppure quest'anno - a livello interno cito quantomeno la faticosa dinamica per la creazione dell'articolo 17 - ma per ora si può dire che il porto regge". A.M.



Shipping Italy
Ets: si sgonfia l'allarme per Gioia Tauro dove i traffici a gennaio crescono
02/01/2024 18:01
Nicola Capuzzo

Agostinelli: "Container in crescita del 20% nel primo mese dell'anno. Linee di Msc e Grimaldi tutte confermate, il porto regge, per ora anche all'impatto della crisi del Mar Rosso" 1 Febbraio 2024 Concluso il primo mese del 2024, l'allarme sugli effetti dell'entrata in vigore della normativa Ets (il sistema europeo di tassazione delle emissioni) sul trasporto marittimo viene ridimensionato, per lo meno per il porto di Gioia Tauro, ritenuto il più a rischio stante il suo status di competitor degli scali di transhipment post sulla sponda non europea del Mediterraneo. Dichiarandosi "sorpreso", infatti, il presidente dell'Autorità di sistema portuale calabrese Andrea Agostinelli ha rivelato in un'intervista a Il Quotidiano del Sud che "a gennaio la movimentazione di contenitori ha fatto segnare un +20%, toccando quota 309mila Teu". A SHIPPING ITALY Agostinelli spiega come "il dato si basi su un gennaio 2023 non esaltante e sullo spostamento a Gioia di una linea di Msc che l'anno scorso scalava a Malta. Nondimeno 309mila contenitori sono 309mila contenitori e certo ci confortano". Cautela, quindi, ma Agostinelli non nasconde un certo ottimismo: "È presto per dire se l'impatto dell'Ets sarà meno forte di quanto temuto e se lo sarà per tutti i porti europei o solo per alcuni. Ma è un fatto che le linee di Msc e del Gruppo Grimaldi che poggiavano su Gioia Tauro nel 2023 sono state tutte confermate per il 2024. E il fatto che due player di questo calibro, già primari clienti dello scalo, continuino a riporvi fiducia e ad investire è un segnale chiaro". L'incertezza semmai viene dalla situazione geopolitica extraeuropea, anche se pure in questo caso Agostinelli non pare per ora spaventato: "Preoccupato sì, per forza. È un fatto che la crisi del Mar Rosso abbiamo ridimensionato la centralità del Mediterraneo, accrescendo l'importanza degli scali della sua parte occidentale, a partire da Algeciras. Ma, come detto, in questo contesto mi pare che chi negli anni scorsi ha puntato su Gioia Tauro sia rimasto soddisfatto al punto da voler restare malgrado tutto, Ets o Houthi che siano. Certo, le sfide non mancheranno neppure quest'anno - a livello interno cito quantomeno la faticosa dinamica per la creazione dell'articolo 17 - ma per ora si può dire che il porto regge". A.M.

Al porto di Olbia-Isola Bianca nuove aree verdi attrezzate per cittadini e turisti in imbarco

(FERPRESS) Olbia, 1 FEB Non solo aree di sosta per mezzi pesanti e interdette ai non addetti ai lavori, ma anche nuovi spazi per lo svago in attesa dell'imbarco o, semplicemente, per una pausa durante la passeggiata lungo il viale della Capitaneria. Si rinnova gradualmente e si apre ulteriormente alla città il porto di Olbia Isola Bianca, da qualche mese interessato da un'intensa opera di riqualificazione generale per un investimento di circa 1 milione e 800 mila euro che prevede la posa di nuovi asfalti, di ulteriori torri faro per una maggiore sicurezza delle operazioni portuali nelle ore serali, di più efficaci ed ordinate delimitazioni anti scavalco attorno alle aree ad accesso ristretto, nonché, nei prossimi mesi, la piantumazione di 43 nuove palme, in sostituzione di quelle danneggiate dai parassiti, ed il ripristino dei marciapiedi per una ulteriore spesa di 800 mila euro.



Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

Al porto di Olbia - Isola Bianca nuove aree verdi attrezzate per cittadini e turisti in imbarco

Nello scalo olbiese interventi in corso per manutenzioni e servizi per circa 3 milioni e 300 mila euro. Non solo aree di sosta per mezzi pesanti e interdette ai non addetti ai lavori, ma anche nuovi spazi per lo svago in attesa dell'imbarco o, semplicemente, per una pausa durante la passeggiata lungo il viale della Capitaneria. Si rinnova gradualmente e si apre ulteriormente alla città il porto di Olbia - Isola Bianca, da qualche mese interessato da un'intensa opera di riqualificazione generale - per un investimento di circa 1 milione e 800 mila euro - che prevede la posa di nuovi asfalti, di ulteriori torri faro per una maggiore sicurezza delle operazioni portuali nelle ore serali, di più efficaci ed ordinate delimitazioni anti scavalco attorno alle aree ad accesso ristretto, nonché, nei prossimi mesi, la piantumazione di 43 nuove palme, in sostituzione di quelle danneggiate dai parassiti, ed il ripristino dei marciapiedi per una ulteriore spesa di 800 mila euro. Opere alle quali, da questa mattina, si aggiungono i lavori, commissionati all'impresa Soter per un importo di circa 680 mila euro, per la risistemazione delle aiuole spartitraffico di via Isola di Mezzo, nel tratto compreso, appunto, tra le corsie principali di collegamento delle arterie viarie alle banchine e il viale alberato dello scalo olbiese. Quasi 3 mila e 500 metri quadri, attualmente inutilizzati, che verranno ridefiniti nella forma e attrezzati con arredo urbano, verde e illuminazione. In dettaglio, la nuova area sarà pavimentata in calcestruzzo architettonico e legno, dotata di panchine con presa di ricarica per smartphone alimentata da appositi pannelli solari e area giochi per bambini. Un ulteriore spazio interno, di circa 70 metri quadri, previo rilascio di apposita concessione demaniale marittima, potrà inoltre essere destinato a piccola attività di ristorazione. Il tutto sarà delimitato da aiuole perimetrali con essenze tipiche, in modo da creare una piccola oasi nell'ampia area operativa, e predisposto per il posizionamento di impianti di videosorveglianza. Il nuovo parco dell'Isola Bianca avrà a disposizione 15 posti auto e, oltre che dal viale principale, sarà raggiungibile, attraverso un'apposita rampa, direttamente dalla passeggiata della Capitaneria di Porto. "Entriamo nel vivo di una nuova stagione per il porto di Olbia, con interventi massicci di risistemazione e potenziamento dei servizi esistenti - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Non solo opere su aree operative, ma, seguendo l'intero processo di riqualificazione dei waterfront già avviato in buona parte degli scali di competenza, anche su spazi inutilizzati che, una volta riqualificati e recuperati, potranno essere restituiti alla cittadinanza, affinché la stessa possa riappropriarsi di angoli di pregio fronte mare e vivere il porto, come già in parte avviene, quale naturale prosecuzione del tessuto urbano".



Nello scalo olbiese interventi in corso per manutenzioni e servizi per circa 3 milioni e 300 mila euro. Non solo aree di sosta per mezzi pesanti e interdette ai non addetti ai lavori, ma anche nuovi spazi per lo svago in attesa dell'imbarco o, semplicemente, per una pausa durante la passeggiata lungo il viale della Capitaneria. Si rinnova gradualmente e si apre ulteriormente alla città il porto di Olbia - Isola Bianca, da qualche mese interessato da un'intensa opera di riqualificazione generale - per un investimento di circa 1 milione e 800 mila euro - che prevede la posa di nuovi asfalti, di ulteriori torri faro per una maggiore sicurezza delle operazioni portuali nelle ore serali, di più efficaci ed ordinate delimitazioni anti scavalco attorno alle aree ad accesso ristretto, nonché, nei prossimi mesi, la piantumazione di 43 nuove palme, in sostituzione di quelle danneggiate dai parassiti, ed il ripristino dei marciapiedi per una ulteriore spesa di 800 mila euro. Opere alle quali, da questa mattina, si aggiungono i lavori, commissionati all'impresa Soter per un importo di circa 680 mila euro, per la risistemazione delle aiuole spartitraffico di via Isola di Mezzo, nel tratto compreso, appunto, tra le corsie principali di collegamento delle arterie viarie alle banchine e il viale alberato dello scalo olbiese. Quasi 3 mila e 500 metri quadri, attualmente inutilizzati, che verranno ridefiniti nella forma e attrezzati con arredo urbano, verde e illuminazione. In dettaglio, la nuova area sarà pavimentata in calcestruzzo architettonico e legno, dotata di panchine con presa di ricarica per smartphone alimentata da appositi pannelli solari e area giochi per bambini. Un ulteriore spazio interno, di circa 70 metri quadri, previo rilascio di apposita concessione demaniale marittima, potrà inoltre essere destinato a piccola attività di ristorazione. Il tutto sarà delimitato da aiuole perimetrali con essenze tipiche, in modo da creare una piccola oasi nell'ampia area operativa, e predisposto per il posizionamento di impianti di videosorveglianza. Il nuovo parco dell'Isola

A Golfo Aranci sbarcherà la Moby per la rotta su Genova

OLBIA. Il sindaco di Golfo Aranci conferma l'arrivo del traghetto della Moby che per un mese, nel corso dell'estate, coprirà la rotta su Genova. Ecco le parole del primo cittadino, Mario Mulas: «Nell'autunno scorso avevo annunciato la possibilità che Moby istituisse un nuovo collegamento nel nostro **porto**. Conformemente alle indicazioni del nostro Consiglio comunale ci siamo mossi in questo tempo affinché questa possibilità si concretizzasse. Posso quindi confermare che l'estate prossima, per un mese, Golfo Aranci sarà collegata con Genova dai traghetti Moby. E' un primo passo con la speranza di poter rendere annuale il collegamento. Senza precludere le altre possibilità di sviluppo del nostro **porto**, questo collegamento rappresenta un fatto positivo in termini di offerta e di incremento dell'occupazione portuale». Tags: Golfo Aranci Genova Mario Mulas © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.

Olbia Notizie

A Golfo Aranci sbarcherà la Moby per la rotta su Genova



02/01/2024 11:30 Per Olbia

OLBIA. Il sindaco di Golfo Aranci conferma l'arrivo del traghetto della Moby che per un mese, nel corso dell'estate, coprirà la rotta su Genova. Ecco le parole del primo cittadino, Mario Mulas: «Nell'autunno scorso avevo annunciato la possibilità che Moby istituisse un nuovo collegamento nel nostro porto. Conformemente alle indicazioni del nostro Consiglio comunale ci siamo mossi in questo tempo affinché questa possibilità si concretizzasse. Posso quindi confermare che l'estate prossima, per un mese, Golfo Aranci sarà collegata con Genova dai traghetti Moby. E' un primo passo con la speranza di poter rendere annuale il collegamento. Senza precludere le altre possibilità di sviluppo del nostro porto, questo collegamento rappresenta un fatto positivo in termini di offerta e di incremento dell'occupazione portuale». Tags: Golfo Aranci Genova Mario Mulas © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.

Ansa

Cagliari

Protesta trattori, seconda notte al porto di Cagliari

Seconda notte al porto di Cagliari per i pastori e gli agricoltori dell'Isola che da martedì mattina occupano la spazio antistante al varco dogana per protestare contro le politiche agricole dell'Unione europea. Anche questa volta niente tende: i manifestanti hanno riposato sotto i gazebo e nelle cabine dei trattori e si sono riscaldati con il fuoco acceso nell'accampamento. Sono ore decisive per capire le prossime mosse: agricoltori e pastori potrebbero decidere di andare avanti con la protesta a Cagliari sino a sabato. Tra le ipotesi anche quella dello scioglimento del presidio già da questo pomeriggio. Ma la battaglia non è terminata. "Sicuramente - spiega all'ANSA Roberto Congia, uno dei portavoce della mobilitazione - ci sarà una delegazione sarda anche nelle proteste che il movimento sta portando avanti a Roma e in Europa". La protesta in Sardegna è cominciata con l'arrivo dei trattori a Cagliari, poi ieri è stata la volta del porto industriale di Oristano. Domani agricoltori e pastori dovrebbero puntare su Muros, nel Sassarese.



Vulcano, i danni causati dal forte vento rendono inagibile il porto di Ponente

Le onde hanno divelto tre griglie metalliche e disconnesso parte del copriferro della sovrastruttura rendendo pericoloso l'accesso al molo A Vulcano dopo la strada provinciale di Gelso che è inagibile per l'invasione di pietre e terriccio, è fuori uso anche il porticciolo alternativo di Ponente della Protezione civile. L'evento meteorologico eccezionale del 8-9 e 10 gennaio scorso con i forti venti provenienti dai quadranti occidentali, ha gravemente danneggiato il molo. L'impeto delle onde ha divelto tre griglie metalliche che costituiscono la parte superiore della banchina e disconnesso buona parte del copriferro della sovrastruttura rendendo pericoloso l'accesso al molo. I danni sono stati accertati dal responsabile eoliano della Protezione civile Nico Russo. « Nell'attesa che vengano eseguiti gli interventi necessari al ripristino in sicurezza della banchina del molo - dice - è necessario interdirne l'accesso fino al ripristino delle condizioni di sicurezza della banchina ». « Nell'isola eoliano - tra l'altro - proseguono i lavori in località Levante per la realizzazione del nuovo pontile degli aliscafi. Che era stato danneggiato da un traghetto di linea. Sono eseguiti dalla ditta "Catifra srl" di Barcellona Pozzo di Gotto, con progetto curato dalla società "Dinamica" di **Messina**. I lavori se non ci saranno ulteriori ritardi dovrebbero essere completati prima della stagione stiva. L'assessorato regionale delle infrastrutture ha stanziato 2 milioni 257 mila euro. I "veloci mezzi" per l'attracco utilizzano la banchina delle navi ».



New Sicilia

Palermo, Termini Imerese

L'indagine di Unioncamere sulle infrastrutture: la Sicilia è al di sotto della media nazionale e del Sud

SICILIA - Dopo gli incontri svoltisi ieri e oggi presso le Camere di commercio di **Palermo**-Enna, Trapani, Agrigento e Caltanissetta, si è conclusa la presentazione dell'indagine di Unioncamere Sicilia e Uniontrasporti. Quest'ultima ha riguardato le priorità infrastrutturali delle imprese siciliane, realizzata nell'ambito dell'indagine nazionale di Unioncamere sull'intero territorio italiano. Il "Progetto Infrastrutture" di Unioncamere Sicilia La struttura regionale ha svolto il lavoro nell'ambito del "Progetto Infrastrutture" di Unioncamere Sicilia, finanziato dal Fondo di perequazione 2021-2022 di Unioncamere nazionale. Oltre all'indagine, il progetto prevede la redazione di un "Libro bianco sulle infrastrutture", attualmente in corso e di un "Progetto strategico" complessivo sui Nodi logistici interconnessi, di cui è già stata realizzata la mappa interattiva. I due progetti verranno presentati nel loro complesso, con tutti gli aggiornamenti, in un prossimo evento regionale. L'indagine sul l'indice Kpi in Sicilia L'indagine ha misurato l'indice Kpi di qualità delle infrastrutture, che in Sicilia è pari a 81,2, inferiore alla media nazionale e all'indice del Sud Italia, entrambi Le province di Agrigento e Ragusa sono i

territori più penalizzati. Inoltre, la Sicilia è quarta fra le Regioni del Sud dopo Campania Puglia (97,2) e Abruzzo Per quanto riguarda l'energia e il digitale, ha un indice Kpi pari a al di sotto della media nazionale. Anche in questo caso i territori più sofferenti sono quelli di Agrigento e Ragusa. I dati registrati dalle imprese siciliane Le imprese siciliane registrano per il un fatturato fino a 500mila euro, oltre il 52% vende solo nel proprio territorio, meno del nel resto della regione e il anche in altre regioni italiane. Inoltre, solo il 3% esporta e solo il effettua approvvigionamenti dall'estero. In Sicilia l'85% delle spedizioni avviene solo su mezzi gommati, il via gomma-mare o ferrovia. Quasi la metà delle imprese considera, invece, mediocre o scadente la condizione di autostrade e strade, il quella delle ferrovie e il quella dei nodi logistici. Il è insoddisfatto degli aeroporti e il dei porti. Mentre, si è manifestato un lieve miglioramento per le reti a banda ultralarga e per quelle a 4G e 5G. I 15 interventi infrastrutturali e 13 Nodi logistici Fra i quindici principali interventi infrastrutturali programmati in Sicilia, le imprese hanno indicato come priorità: l'Alta velocità **Palermo**-Catania e Catania-Messina; l'itinerario **Palermo**-Agrigento; la velocizzazione della Catania-Siracusa; il collegamento del **porto** di **Palermo** con le autostrade. Valutate queste priorità, il "Progetto strategico" di Unioncamere Sicilia punta, favorendo gli operatori del trasporto merci, su una maggiore efficienza della rete viaria e ferroviaria della Sicilia. Lo scopo sarebbe la realizzazione di 13 Nodi logistici interconnessi a servizio dei produttori certificati e degli operatori logistici e spedizionieri certificati, da gestire



SICILIA - Dopo gli incontri svoltisi ieri e oggi presso le Camere di commercio di Palermo-Enna, Trapani, Agrigento e Caltanissetta, si è conclusa la presentazione dell'indagine di Unioncamere Sicilia e Uniontrasporti. Quest'ultima ha riguardato le priorità infrastrutturali delle imprese siciliane, realizzata nell'ambito dell'indagine nazionale di Unioncamere sull'intero territorio italiano. Il "Progetto Infrastrutture" di Unioncamere Sicilia La struttura regionale ha svolto il lavoro nell'ambito del "Progetto Infrastrutture" di Unioncamere Sicilia, finanziato dal Fondo di perequazione 2021-2022 di Unioncamere nazionale. Oltre all'indagine, il progetto prevede la redazione di un "Libro bianco sulle infrastrutture", attualmente in corso e di un "Progetto strategico" complessivo sui Nodi logistici interconnessi, di cui è già stata realizzata la mappa interattiva. I due progetti verranno presentati nel loro complesso, con tutti gli aggiornamenti, in un prossimo evento regionale. L'indagine sul l'indice Kpi in Sicilia L'indagine ha misurato l'indice Kpi di qualità delle infrastrutture, che in Sicilia è pari a 81,2, inferiore alla media nazionale e all'indice del Sud Italia, entrambi Le province di Agrigento e Ragusa sono i territori più penalizzati. Inoltre, la Sicilia è quarta fra le Regioni del Sud dopo Campania Puglia (97,2) e Abruzzo Per quanto riguarda l'energia e il digitale, ha un indice Kpi pari a al di sotto della media nazionale. Anche in questo caso i territori più sofferenti sono quelli di Agrigento e Ragusa. I dati registrati dalle imprese siciliane Le imprese siciliane registrano per il un fatturato fino a 500mila euro, oltre il 52% vende solo nel proprio territorio, meno del nel resto della regione e il anche in altre regioni italiane. Inoltre, solo il 3% esporta e solo il effettua approvvigionamenti dall'estero. In Sicilia l'85% delle spedizioni avviene solo su mezzi gommati, il via gomma-mare o ferrovia. Quasi la metà delle imprese considera, invece, mediocre o scadente la condizione di autostrade e strade, il quella delle ferrovie e il quella dei nodi logistici.

New Sicilia

Palermo, Termini Imerese

anche grazie ad una App specifica. Così, Unioncamere Sicilia ha già realizzato la mappa interattiva di questi Nodi, attorno ai quali nasceranno Comunità energetiche rinnovabili. Fonte foto ialmo.it.

Comunicato stampa: USB Mare e Porti a fianco dei lavoratori marittimi in lotta in tutta Italia

(AGENPARL) - gio 01 febbraio 2024 USB Mare e Porti a fianco dei lavoratori marittimi in lotta in tutta Italia L'Unione Sindacale di Base Mare e Porti esprime vicinanza e solidarietà ai lavoratori marittimi che in questi giorni si stanno mobilitando, anche in maniera spontanea, in vari porti d'Italia. Al centro delle proteste la decisione del Governo sull'indennità di malattia che, con la Legge di bilancio approvata dal Parlamento viene decurtata dal 75% al 60%. Ma non solo, si chiedono anche miglioramenti nelle condizioni economiche e retributive e maggiori tutele e stabilizzazione del personale precario. I due temi sono strettamente legati in quanto anche per il personale marittimo gli stipendi sono fermi al palo mentre le compagnie lamentano di non trovare abbastanza personale e denunciano l'alto "assenteismo". Come in altri ambiti c'è bisogno di aumenti salariali importanti per garantire dignità e professionalità per una categoria che ha subito un peggioramento importante delle proprie condizioni come del resto in tutto il settore dei trasporti nel nostro paese. USB mare e Porti insieme ai propri delegati del settore ha inviato una richiesta di incontro urgente al Governo e alla Commissione Trasporti, nel quale siamo stati già ricevuti alcuni mesi fa nell'ambito della discussione sulla riforma portuale, per chiedere spiegazioni rispetto a tale scelta. USB Mare e Porti.



02/01/2024 11:49

(AGENPARL) - gio. 01 febbraio 2024 USB Mare e Porti a fianco dei lavoratori marittimi in lotta in tutta Italia L'Unione Sindacale di Base Mare e Porti esprime vicinanza e solidarietà ai lavoratori marittimi che in questi giorni si stanno mobilitando, anche in maniera spontanea, in vari porti d'Italia. Al centro delle proteste la decisione del Governo sull'indennità di malattia che, con la Legge di bilancio approvata dal Parlamento viene decurtata dal 75% al 60%. Ma non solo, si chiedono anche miglioramenti nelle condizioni economiche e retributive e maggiori tutele e stabilizzazione del personale precario. I due temi sono strettamente legati in quanto anche per il personale marittimo gli stipendi sono fermi al palo mentre le compagnie lamentano di non trovare abbastanza personale e denunciano l'alto "assenteismo". Come in altri ambiti c'è bisogno di aumenti salariali importanti per garantire dignità e professionalità per una categoria che ha subito un peggioramento importante delle proprie condizioni come del resto in tutto il settore dei trasporti nel nostro paese. USB mare e Porti insieme ai propri delegati del settore ha inviato una richiesta di incontro urgente al Governo e alla Commissione Trasporti, nel quale siamo stati già ricevuti alcuni mesi fa nell'ambito della discussione sulla riforma portuale, per chiedere spiegazioni rispetto a tale scelta. USB Mare e Porti.

Alla Bit le nuove frontiere di viaggio, presenti 66 Paesi

Un'anteprima delle nuove frontiere di viaggio alla prossima edizione della Borsa Internazionale del Turismo, in programma all'Allianz MiCo di Milano dal 4 al 6 febbraio 2024. Organizzata da Fiera Milano la piattaforma ospita 1100 espositori provenienti da 66 Paesi, con 26 nuove destinazioni che per la prima volta hanno deciso di promuoversi all'evento. "Sono destinazioni che non hanno una percentuale di viaggiatori italiani molto estesa e quindi questo li portava a non prendere in considerazione l'idea di venire alla Fiera di Milano - ha spiegato oggi alla presentazione della Bit Simona Greco, direttore Manifestazioni di Fiera Milano -. Con il nostro impegno siamo riusciti a far capire l'importanza di un investimento in Bit sia di presenza che di proposte, magari più orientate non tanto alla meta, ma alle loro specificità in sintonia con i desideri e le tendenze di chi viaggia". Si tratta di Paesi come l'Arabia Saudita, l'Ecuador, Zimbabwe e la Cina che torna dopo qualche anno. Presente quasi tutta l'Italia, enti e vettori. Tra le altre novità di quest'anno la partnership con Federterme-Confindustria che vede per la prima volta l'area Thermalia all'interno della manifestazione, e l'alleanza con Welcome Travel Group, con la sua ampia rete e i suoi soci Alpitour World e Costa Crociere. Dopo anni di fai da te è proprio il ritorno ai viaggi organizzati attraverso le agenzie, la grande novità delle vacanze post pandemia. "Per le agenzie c'era stato un forte crollo nel 2022, perché alla ripresa dei viaggi ognuno voleva vedere come andavano le cose e quindi organizzarsi giri per conto proprio - ha spiegato Magda Antonioli, Vicepresidente European Travel Commission e professoressa Università Bocconi - Poi nella grossa ripresa del 2023 hanno avuto un incremento del 40%". Bit, giunta alla 44ma edizione sarà aperta al pubblico solo domenica 4 febbraio. Gli altri giorni sono per gli operatori e i top buyer, provenienti principalmente da Europa (44%), Nord America (14%), Asia (14%), Centro e Sud America (11%) e Medio Oriente (8%). Previsti incontri e focus sul settore e analisi dei trend.



Il gruppo Ligabue cresce nel settore delle crociere fluviali di lusso

Neil Palomba, manager del settore crocieristico, entra nel Consiglio di amministrazione di Plantours Kreuzfahrten, società del gruppo Ligabue).

VENEZIA Il gruppo Ligabue, leader mondiale nei settori delle forniture, servizi e travel retail marittimo e nel facility management in ambito energetico, ha annunciato l'ingresso del manager Neil Palomba nel CdA della controllata Plantours Kreuzfahrten. Palomba ha ricoperto ruoli chiave nelle maggiori compagnie del settore crocieristico: già direttore generale di Costa Crociere e executive vice president e chief operations officer di Carnival Cruise Line e presso MSC Crociere dal 2001 al 2013, contribuendo significativamente al suo sviluppo. L'ingresso di Palomba in Plantours Kreuzfahrten, società con trentacinque anni di esperienza nelle crociere oceaniche e fluviali di alto livello spiega in una nota il gruppo Ligabue è funzionale al rafforzamento e allo sviluppo nel settore crocieristico, in particolare alla trasformazione di Plantours Kreuzfahrten in una Cruise Company. Nella strategia di consolidamento del gruppo Ligabue nel settore marittimo, sotto la guida del presidente Inti Ligabue, vi è anche la recente acquisizione di una quarta nave fluviale la boutique luxury Sans Souci, che si aggiunge alla flotta della navi: Lady Diletta, Lady Cristina e Hamburg Cruise. Con l'inserimento in Plantours di Neil Palomba ha dichiarato il presidente del gruppo Inti Ligabue proseguiamo nel percorso di strutturazione della Cruise Company del futuro. Neil Palomba apporterà un valore notevole: i suoi punti di forza sono la grande esperienza e la capacità strategica con le quali contribuirà al rafforzamento della visione a supporto del board e del management.



Informare

Focus

ASSONAT, sbagliato assegnare ai porti turistici il codice ATECO delle attività ricreative e di divertimento

Serra: il codice appropriato è quello dei Servizi di supporto al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. Il presidente di ASSONAT-Confcommercio, Luciano Serra, ha chiesto all'ISTAT una immediata revisione dei nuovi codici ATECO riguardanti i porti turistici in quanto - ha spiegato - nella versione preliminare dell'ATECO 2025 le strutture dedicate alle attività di gestione di porti turistici vengono impropriamente inserite nella macro categoria dedicata alle Altre attività ricreative e di divertimento (codice 93.29). «I porti turistici - ha ricordato Serra - non svolgono attività di intrattenimento, per quanto all'interno di essi possano essere presenti attività economiche operanti in tale settore. I porti turistici prestano servizi di estrema importanza sotto il profilo dell'interesse pubblico e della collettività di supporto al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. Per questo, in considerazione della loro funzione pubblica di supporto alle attività di ricovero e gestione delle imbarcazioni, i porti turistici sono stati sempre classificati nella categoria ATECO 52.22.09 "Servizi di supporto al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne". Classificazione che ha consentito la regolare prosecuzione delle attività portuali durante tutte le fasi di "lock down" legiferate durante la pandemia da Covid 19». «È pertanto impensabile - ha sottolineato il presidente di ASSONAT - che le nostre imprese, che hanno alle spalle notevoli investimenti infrastrutturali per garantire la sicurezza delle imbarcazioni e che svolgono effettivamente le proprie attività in mare e per vie d'acqua, possano essere equiparate ad attività ricreative e divertimento. È essenziale ancor di più oggi in un momento così rilevante per l'economia del mare italiana con il suo primo Piano del Mare, riaffermare le peculiarità e la centralità della portualità turistica. Per questo abbiamo convocato il 20 febbraio prossimo a Roma i primi Stati Generali della Portualità Turistica Italiana, nuova tappa nel percorso di definizione di un Piano strategico nazionale 2025/2027 che dia al nostro settore la giusta riconoscibilità».



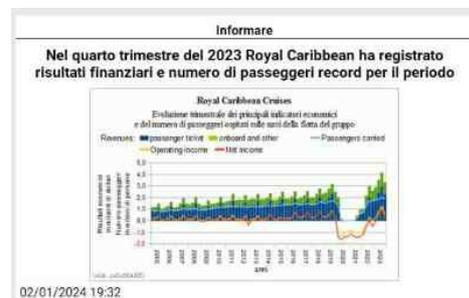
Serra: il codice appropriato è quello dei Servizi di supporto al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. Il presidente di ASSONAT-Confcommercio, Luciano Serra, ha chiesto all'ISTAT una immediata revisione dei nuovi codici ATECO riguardanti i porti turistici in quanto - ha spiegato - nella versione preliminare dell'ATECO 2025 le strutture dedicate alle attività di gestione di porti turistici vengono impropriamente inserite nella macro categoria dedicata alle Altre attività ricreative e di divertimento (codice 93.29). «I porti turistici - ha ricordato Serra - non svolgono attività di intrattenimento, per quanto all'interno di essi possano essere presenti attività economiche operanti in tale settore. I porti turistici prestano servizi di estrema importanza sotto il profilo dell'interesse pubblico e della collettività di supporto al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. Per questo, in considerazione della loro funzione pubblica di supporto alle attività di ricovero e gestione delle imbarcazioni, i porti turistici sono stati sempre classificati nella categoria ATECO 52.22.09 "Servizi di supporto al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne". Classificazione che ha consentito la regolare prosecuzione delle attività portuali durante tutte le fasi di "lock down" legiferate durante la pandemia da Covid 19». «È pertanto impensabile - ha sottolineato il presidente di ASSONAT - che le nostre imprese, che hanno alle spalle notevoli investimenti infrastrutturali per garantire la sicurezza delle imbarcazioni e che svolgono effettivamente le proprie attività in mare e per vie d'acqua, possano essere equiparate ad attività ricreative e divertimento. È essenziale ancor di più oggi in un momento così rilevante per l'economia del mare italiana con il suo primo Piano del Mare, riaffermare le peculiarità e la centralità della portualità turistica. Per questo abbiamo convocato il 20 febbraio prossimo a Roma i primi Stati Generali della Portualità Turistica Italiana, nuova tappa nel percorso di definizione di un Piano strategico nazionale

Informare

Focus

Nel quarto trimestre del 2023 Royal Caribbean ha registrato risultati finanziari e numero di passeggeri record per il periodo

Nell'ultimo trimestre del 2023 i ricavi del gruppo crocieristico americano Royal Caribbean Cruises sono stati pari a 3,33 miliardi di euro, valore che rappresenta il nuovo record per questo periodo dell'anno ed un aumento del +27,9% sul corrispondente periodo del 2022 quando era stato stabilito il precedente record. Il nuovo picco è stato generato sia dal record delle vendite delle crociere, risultate pari a 2,29 miliardi (+34,3%), sia dal record delle vendite a bordo delle navi, attestatesi a 1,04 miliardi (+15,9%). L'EBITDA è stato pari al valore record per questo trimestre di 988 milioni di dollari (+254,1%). L'utile operativo ha totalizzato un valore record per il trimestre di 570 milioni rispetto ad oltre 15 milioni nel trimestre ottobre-dicembre del 2022. L'utile netto è stato di 280 milioni rispetto ad una perdita netta di -500 milioni di dollari dell'anno precedente. Lo scorso anno un nuovo record per il periodo ottobre-dicembre è stato registrato anche relativamente al numero di passeggeri ospitati a bordo delle navi del gruppo che sono stati oltre 1,9 milioni (+11,1%), cifra seconda solo al record storico di 2,0 milioni di ospiti segnato nel terzo trimestre del 2023. Nell'intero esercizio annuale 2023 il valore dei ricavi ha raggiunto il record storico di 13,9 miliardi di dollari, con una crescita del +57,2% sull'esercizio precedente, con valori record sia dei ricavi generati dalla vendita delle crociere che dalle vendite a bordo delle navi, risultati pari rispettivamente a 9,6 miliardi (+65,1%) e 4,3 miliardi di dollari (+42,2%). Un nuovo valore record è stato totalizzato anche dall'utile operativo che è stato di 2,9 miliardi rispetto ad un risultato di segno negativo per -764 milioni nel 2022. L'utile netto è stato di 1,7 miliardi rispetto ad una perdita netta di -2,2 miliardi nel 2022. Lo scorso anno anche il numero di passeggeri non è mai stato così elevato essendo stati ospitati sulle navi più di 7,6 milioni di crocieristi (+38,1%). Relativamente alle previsioni per il 2024, Royal Caribbean ha reso noto che il livello di prenotazioni ha recentemente raggiunto massimi storici ed attualmente il valore delle vendite delle crociere è ad un livello record così come il numero di passeggeri prenotato. Inoltre le spese degli ospiti a bordo delle navi continua a superare i livelli degli anni scorsi.



Nell'ultimo trimestre del 2023 i ricavi del gruppo crocieristico americano Royal Caribbean Cruises sono stati pari a 3,33 miliardi di euro, valore che rappresenta il nuovo record per questo periodo dell'anno ed un aumento del +27,9% sul corrispondente periodo del 2022 quando era stato stabilito il precedente record. Il nuovo picco è stato generato sia dal record delle vendite delle crociere, risultate pari a 2,29 miliardi (+34,3%), sia dal record delle vendite a bordo delle navi, attestatesi a 1,04 miliardi (+15,9%). L'EBITDA è stato pari al valore record per questo trimestre di 988 milioni di dollari (+254,1%). L'utile operativo ha totalizzato un valore record per il trimestre di 570 milioni rispetto ad oltre 15 milioni nel trimestre ottobre-dicembre del 2022. L'utile netto è stato di 280 milioni rispetto ad una perdita netta di -500 milioni di dollari dell'anno precedente. Lo scorso anno un nuovo record per il periodo ottobre-dicembre è stato registrato anche relativamente al numero di passeggeri ospitati a bordo delle navi del gruppo che sono stati oltre 1,9 milioni (+11,1%), cifra seconda solo al record storico di 2,0 milioni di ospiti segnato nel terzo trimestre del 2023. Nell'intero esercizio annuale 2023 il valore dei ricavi ha raggiunto il record storico di 13,9 miliardi di dollari, con una crescita del +57,2% sull'esercizio precedente, con valori record sia dei ricavi generati dalla vendita delle crociere che dalle vendite a bordo delle navi, risultati pari rispettivamente a 9,6 miliardi (+65,1%) e 4,3 miliardi di dollari (+42,2%). Un nuovo valore record è stato totalizzato anche dall'utile operativo che è stato di 2,9 miliardi rispetto ad un risultato di segno negativo per -764 milioni nel 2022. L'utile netto è stato di 1,7 miliardi rispetto ad una perdita netta di -2,2 miliardi nel 2022. Lo scorso anno anche il numero di passeggeri non è mai stato così elevato essendo stati ospitati sulle navi più di 7,6 milioni di crocieristi (+38,1%). Relativamente alle previsioni per il 2024, Royal Caribbean ha reso noto che il livello di prenotazioni ha recentemente raggiunto massimi storici ed attualmente il valore delle vendite delle crociere è ad un livello record così come il numero di passeggeri prenotato. Inoltre le spese degli ospiti a bordo delle navi continua a superare i livelli degli anni scorsi.

Informatore Navale

Focus

ASSONAT chiede all'ISTAT una immediata revisione dei nuovi codici ATECO Serra: "I Porti turistici sono Servizi di supporto al trasporto marittimo e non Attività di intrattenimento"

Il Presidente di ASSONAT-Confcommercio Luciano Serra ha chiesto all'ISTAT una immediata revisione dei nuovi codici ATECO riguardanti i porti turistici. Nella versione preliminare dell'ATECO 2025, infatti, le strutture dedicate alle attività di gestione di porti turistici vengono impropriamente inserite nella macro categoria dedicata alle Altre attività ricreative e di divertimento (codice 93.29). Roma, 1 febbraio 2024 - "I porti turistici" - sottolinea Luciano Serra - "non svolgono attività di intrattenimento, per quanto all'interno di essi possano essere presenti attività economiche operanti in tale settore. I porti turistici prestano servizi di estrema importanza sotto il profilo dell'interesse pubblico e della collettività di supporto al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne". "Per questo" - aggiunge Serra - "in considerazione della loro funzione pubblica di supporto alle attività di ricovero e gestione delle imbarcazioni, i porti turistici sono stati sempre classificati nella categoria ATECO 52.22.09 "Servizi di supporto al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne". Classificazione che ha consentito la regolare prosecuzione delle attività portuali durante tutte le fasi di "lock down" legiferate durante la Pandemia da Covid 19. È pertanto impensabile che le nostre imprese, che hanno alle spalle notevoli investimenti infrastrutturali per garantire la sicurezza delle imbarcazioni e che svolgono effettivamente le proprie attività in mare e per vie d'acqua, possano essere equiparate ad attività ricreative e divertimento". "È essenziale" - conclude Serra - "ancor di più oggi in un momento così rilevante per l'Economia del Mare italiana con il suo primo Piano del Mare, riaffermare le peculiarità e la centralità della portualità turistica. Per questo abbiamo convocato il 20 febbraio prossimo a Roma i primi Stati Generali della Portualità Turistica Italiana, nuova tappa nel percorso di definizione di un Piano strategico nazionale 2025/2027 che dia al nostro settore la giusta riconoscibilità".



Il Presidente di ASSONAT-Confcommercio Luciano Serra ha chiesto all'ISTAT una immediata revisione dei nuovi codici ATECO riguardanti i porti turistici. Nella versione preliminare dell'ATECO 2025, infatti, le strutture dedicate alle attività di gestione di porti turistici vengono impropriamente inserite nella macro categoria dedicata alle Altre attività ricreative e di divertimento (codice 93.29). Roma, 1 febbraio 2024 - "I porti turistici" - sottolinea Luciano Serra - "non svolgono attività di intrattenimento, per quanto all'interno di essi possano essere presenti attività economiche operanti in tale settore. I porti turistici prestano servizi di estrema importanza sotto il profilo dell'interesse pubblico e della collettività di supporto al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne". "Per questo" - aggiunge Serra - "in considerazione della loro funzione pubblica di supporto alle attività di ricovero e gestione delle imbarcazioni, i porti turistici sono stati sempre classificati nella categoria ATECO 52.22.09 "Servizi di supporto al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne". Classificazione che ha consentito la regolare prosecuzione delle attività portuali durante tutte le fasi di "lock down" legiferate durante la Pandemia da Covid 19. È pertanto impensabile che le nostre imprese, che hanno alle spalle notevoli investimenti infrastrutturali per garantire la sicurezza delle imbarcazioni e che svolgono effettivamente le proprie attività in mare e per vie d'acqua, possano essere equiparate ad attività ricreative e divertimento". "È essenziale" - conclude Serra - "ancor di più oggi in un momento così rilevante per l'Economia del Mare italiana con il suo primo Piano del Mare, riaffermare le peculiarità e la centralità della portualità turistica. Per questo abbiamo convocato il 20 febbraio prossimo a Roma i primi Stati Generali della Portualità Turistica Italiana, nuova tappa nel percorso di definizione di un Piano strategico nazionale 2025/2027 che dia al nostro settore la giusta riconoscibilità".

Informatore Navale

Focus

GIOCO VIAGGI ALLA BIT 2024 - 1° CRUISE OPERATOR IN ITALIA CON 12 COMPAGNIE NEL CATALOGO "CRUISE"

Le crociere più iconiche nei mari del mondo che uniscono la magia della navigazione, al comfort e l'esclusività dei servizi ed offrono esperienze uniche sono firmate GIOCO VIAGGI. Gioco Viaggi presenterà alla BIT 2024 le 12 le compagnie di crociera commercializzate sul mercato italiano, molte delle quali in esclusiva: Cunard, Princess Cruises, Carnival, Holland America Line, Seabourn, Ponant, Windstar Cruises, Star Clippers, Quark Expeditions, Variety Cruises, Lufftner Cruises e Uniworld. Il catalogo CRUISE COLLECTION 2024/25 propone una selezione dei migliori itinerari delle compagnie in portfolio, tutte con caratteristiche uniche e distinte che soddisfano ogni gusto ed esigenza di chi ricerca il meglio da una crociera: itinerari esclusivi alla scoperta di Artide e Antartide, Alaska, Caraibi, Hawaii, Sudamerica, Seychelles, Asia, Giappone, Oceania e Sud Pacifico, ma anche in navigazione sui più suggestivi fiumi in Europa, nel Mediterraneo o incredibili Giri del Mondo e Traversate Atlantiche. Gioco Viaggi porterà in fiera anche l'edizione aggiornata del folder TOP REASONS dedicato agli Agenti di Viaggio: una sorta di manuale, realizzato a supporto del catalogo Cruise Collection, con le caratteristiche di ogni compagnia rappresentata, le destinazioni e i plus che rendono ogni crociera un'esperienza unica. Un valido strumento per gli Agenti di Viaggio che potranno così indirizzare al meglio i propri clienti. La Bit sarà anche occasione per il lancio di offerte speciali per la promozione di alcune destinazioni tra le quali Alaska e Mediterraneo di Cunard, Mediterraneo e Nord Europa di Holland, Artide di Quark Expeditions, Caraibi di Carnival, Polinesia di Windstar e Mediterraneo di Princess. Princess e Cunard saranno protagoniste della nuova stagione 2024 - ha dichiarato Gigi Torre, Presidente di Gioco Viaggi - e presenteranno sul mercato le nuove ammiraglie: Sun Princess in assoluto la nave più grande mai costruita fino ad oggi in Italia con le sue 175.500 tonnellate, la cui consegna è prevista a metà Febbraio, e Queen Anne che partirà il 10 Maggio da Southampton per il suo viaggio inaugurale a Lisbona con scalo a Madeira, Lanzarote, Gran Canaria, Tenerife e La Coruna, regalando esperienze indimenticabili tra cui la più grande collezione d'arte mai curata in mare. Al nostro stand - continua Gigi Torre - avremo il privilegio di ospitare gli esperti di Cunard, Quark Expeditions, Carnival e Star Clippers, occasione unica per gli Agenti di Viaggio che avranno l'opportunità di incontrarli e confrontarsi. Oltre alle crociere che sono da sempre il core business di Gioco Viaggi, in fiera sarà presentata anche la programmazione tour operator con le nuove edizioni dei cataloghi CORSICA COLLECTION e MONTAGNA COLLECTION che, giunti alla 3° edizione, propongono contenuti ancora più ricchi per soggiorni, tour con accompagnatore ed esperienze per l'estate 2024.



02/01/2024 14:01

Le crociere più iconiche nei mari del mondo che uniscono la magia della navigazione, al comfort e l'esclusività dei servizi ed offrono esperienze uniche sono firmate GIOCO VIAGGI. Gioco Viaggi presenterà alla BIT 2024 le 12 le compagnie di crociera commercializzate sul mercato italiano, molte delle quali in esclusiva: Cunard, Princess Cruises, Carnival, Holland America Line, Seabourn, Ponant, Windstar Cruises, Star Clippers, Quark Expeditions, Variety Cruises, Lufftner Cruises e Uniworld. Il catalogo CRUISE COLLECTION 2024/25 propone una selezione dei migliori itinerari delle compagnie in portfolio, tutte con caratteristiche uniche e distinte che soddisfano ogni gusto ed esigenza di chi ricerca il meglio da una crociera: itinerari esclusivi alla scoperta di Artide e Antartide, Alaska, Caraibi, Hawaii, Sudamerica, Seychelles, Asia, Giappone, Oceania e Sud Pacifico, ma anche in navigazione sui più suggestivi fiumi in Europa, nel Mediterraneo o incredibili Giri del Mondo e Traversate Atlantiche. Gioco Viaggi porterà in fiera anche l'edizione aggiornata del folder TOP REASONS dedicato agli Agenti di Viaggio: una sorta di manuale, realizzato a supporto del catalogo Cruise Collection, con le caratteristiche di ogni compagnia rappresentata, le destinazioni e i plus che rendono ogni crociera un'esperienza unica. Un valido strumento per gli Agenti di Viaggio che potranno così indirizzare al meglio i propri clienti. La Bit sarà anche occasione per il lancio di offerte speciali per la promozione di alcune destinazioni tra le quali Alaska e Mediterraneo di Cunard, Mediterraneo e Nord Europa di Holland, Artide di Quark Expeditions, Caraibi di Carnival, Polinesia di Windstar e Mediterraneo di Princess. Princess e Cunard saranno protagoniste della nuova stagione 2024 - ha dichiarato Gigi Torre, Presidente di Gioco Viaggi - e presenteranno sul mercato le nuove ammiraglie: Sun Princess in assoluto la nave più grande mai costruita fino ad oggi in Italia con le sue 175.500 tonnellate, la cui consegna è prevista a metà Febbraio, e Queen Anne che partirà il 10 Maggio da Southampton per il suo viaggio inaugurale a Lisbona con scalo a Madeira, Lanzarote, Gran Canaria, Tenerife e La Coruna, regalando esperienze indimenticabili tra cui la più grande collezione d'arte mai curata in mare. Al nostro stand - continua Gigi Torre - avremo il privilegio di ospitare gli esperti di Cunard, Quark Expeditions, Carnival e Star Clippers, occasione unica per gli Agenti di Viaggio che avranno l'opportunità di incontrarli e confrontarsi. Oltre alle crociere che sono da sempre il core business di Gioco Viaggi, in fiera sarà presentata anche la programmazione tour operator con le nuove edizioni dei cataloghi CORSICA COLLECTION e MONTAGNA COLLECTION che, giunti alla 3° edizione, propongono contenuti ancora più ricchi per soggiorni, tour con accompagnatore ed esperienze per l'estate 2024.

Informazioni Marittime

Focus

Porti turistici, Assonat chiede all'Istat la revisione dei codici Ateco

La nuova classificazione normativa li inserisce nelle strutture ricreative, ma secondo l'associazione sono un servizio marittimo pubblico essenziale. Luciano Serra, presidente di Assonat, associazione nautica aderente a Confcommercio, chiede all'ISTAT una revisione dei nuovi codici ATECO riguardanti i porti turistici. Nella versione preliminare dell'ATECO 2025, infatti, le strutture dedicate alle attività di gestione di porti turistici vengono impropriamente inserite nella macro categoria dedicata alle "Altre attività ricreative e di divertimento" (codice 93.29). «I porti turistici - sottolinea Serra - non svolgono attività di intrattenimento, per quanto all'interno di essi possano essere presenti attività economiche operanti in tale settore. I porti turistici prestano servizi di estrema importanza sotto il profilo dell'interesse pubblico e della collettività di supporto al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne». «Per questo - aggiunge Serra - in considerazione della loro funzione pubblica di supporto alle attività di ricovero e gestione delle imbarcazioni, i porti turistici sono stati sempre classificati nella categoria ATECO 52.22.09 "Servizi di supporto al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne". Classificazione che ha consentito la regolare prosecuzione delle attività portuali durante tutte le fasi di "lock down" legiferate durante la Pandemia da Covid 19. È pertanto impensabile che le nostre imprese, che hanno alle spalle notevoli investimenti infrastrutturali per garantire la sicurezza delle imbarcazioni e che svolgono effettivamente le proprie attività in mare e per vie d'acqua, possano essere equiparate ad attività ricreative e divertimento. È essenziale - conclude Serra - ancor di più oggi in un momento così rilevante per l'Economia del Mare italiana con il suo primo Piano del Mare, riaffermare le peculiarità e la centralità della portualità turistica. Per questo abbiamo convocato il 20 febbraio prossimo a Roma i primi Stati Generali della Portualità Turistica Italiana, nuova tappa nel percorso di definizione di un Piano strategico nazionale 2025/2027 che dia al nostro settore la giusta riconoscibilità». Condividi Tag nautica Articoli correlati.



L'agenzia di Viaggi

Focus

Msc Crociere in fiera tra marketing della bellezza e World America

Un 2023 da incorniciare per Msc Crociere, che ha raggiunto i 4,2 milioni di crocieristi grazie ai 1.075 scali effettuati in 14 porti italiani e 16 navi su un totale di 22 dell'intera flotta. Alla Bit di Milano, la compagnia (Pad. 4 - Stand A07 B14) presenta anche la nuova campagna Leonardo Massa, che ha appena assunto il nuovo incarico di vice president Southern Europe della divisione crociere del Gruppo Msc, sottolinea i prossimi piani della compagnia: «L'Italia si conferma sempre di più al centro delle strategie internazionali di Msc Crociere. Un Paese nel quale il settore crocieristico genera complessivamente una ricaduta economica pari a circa 15 miliardi di euro, e dà lavoro a oltre 125mila persone». Per il 2024, continua Massa, «abbiamo ulteriormente migliorato l'offerta dedicata al nostro Paese con la possibilità di scegliere tra 16 navi in partenza da 14 scali in 10 regioni italiane. Quest'anno ci sarà poi un'altra importante novità per la divisione crociere del Gruppo Msc con l'arrivo nel Mediterraneo della nave Explora I del brand di lusso Explora Journey, che proporrà alla distribuzione itinerari da favola facendo scalo presso numerosi porti italiani». Novità del 2024 anche il ritorno della compagnia nel porto di Cagliari e per il 2025 è previsto l'arrivo di Msc World America, seconda unità dell'innovativa World Class, alimentata a gnl.



Un 2023 da incorniciare per Msc Crociere, che ha raggiunto i 4,2 milioni di crocieristi grazie ai 1.075 scali effettuati in 14 porti italiani e 16 navi su un totale di 22 dell'intera flotta. Alla Bit di Milano, la compagnia (Pad. 4 - Stand A07 B14) presenta anche la nuova campagna Leonardo Massa, che ha appena assunto il nuovo incarico di vice president Southern Europe della divisione crociere del Gruppo Msc, sottolinea i prossimi piani della compagnia: «L'Italia si conferma sempre di più al centro delle strategie internazionali di Msc Crociere. Un Paese nel quale il settore crocieristico genera complessivamente una ricaduta economica pari a circa 15 miliardi di euro, e dà lavoro a oltre 125mila persone». Per il 2024, continua Massa, «abbiamo ulteriormente migliorato l'offerta dedicata al nostro Paese con la possibilità di scegliere tra 16 navi in partenza da 14 scali in 10 regioni italiane. Quest'anno ci sarà poi un'altra importante novità per la divisione crociere del Gruppo Msc con l'arrivo nel Mediterraneo della nave Explora I del brand di lusso Explora Journey, che proporrà alla distribuzione itinerari da favola facendo scalo presso numerosi porti italiani». Novità del 2024 anche il ritorno della compagnia nel porto di Cagliari e per il 2025 è previsto l'arrivo di Msc World America, seconda unità dell'innovativa World Class, alimentata a gnl.

L'Intelligenza Artificiale nel mondo delle crociere

Feb 1, 2024 Genova - Arriva la prima crociera su misura grazie all'Intelligenza Artificiale che aiuta l'utente a scegliere itinerari, navi, sistemazioni. Con Ticketcrociere debutta in Italia la AI generativa interamente dedicata al mondo delle crociere. Il nuovo strumento non permetterà solo di fare la migliore scelta nella prenotazione, ma consiglierà anche escursioni, ristoranti e attrazioni di bordo. Risponderà a ogni tipo di domanda che riguarda il viaggio: da cosa mettere in valigia a come vestirsi nelle diverse occasioni. Ticketcrociere ha colto al volo l'opportunità offerta il 4 novembre scorso da OpenAI - la società che ha creato ChatGPT - con la presentazione di Explore GPTs, in pratica il primo app store di intelligenze artificiali al mondo. Si tratta di intelligenze artificiali generative personalizzabili, mini bot basati sul transformer di ChatGPT che è possibile "addestrare" con i propri dati, fornendo all'utente una AI dedicata, capace di dare risposte appropriate a ogni tipo di domanda sull'argomento per il quale è stata "istruita". Il mondo delle crociere, nel caso in specie. Il GPT messo in pista da Ticketcrociere, agenzia online leader in Italia nella vendita di crociere e pioniere tecnologico fin dal suo debutto nel 2008, è già online, risponde in 6 diverse lingue - italiano, inglese, francese, spagnolo, tedesco e cinese - e si può adoperare effettuando il login sul sito ufficiale di OpenAI al seguente indirizzo: <https://chat.openai.com/g/g-qqWa5W2Zq-ticketcrociere> In base all'idioma utilizzato per porre la domanda, il GPT Ticketcrociere ("By Taoticket - Ticketcrociere. Il Tuo Assistente per le Crociere - www.ticketcrociere.it") riporta al sito di riferimento in quella determinata lingua. «Non credo di esagerare se dico che abbiamo realizzato il super-Google delle crociere. Questo nuovo strumento è rivoluzionario e surclasserà gli attuali sistemi di ricerca che ad oggi vengono utilizzati sul web - commenta Matteo Lorusso, direttore generale di Ticketcrociere - Noi di Ticketcrociere siamo pionieri della rete e sempre attenti alle nuove opportunità: abbiamo subito compreso le potenzialità dell'Intelligenza Artificiale e ci siamo messi al lavoro non appena c'è stata disponibilità di strumenti tecnologici per rispondere in modo esaustivo a ogni genere di domanda che clienti e collaboratori possano porgerci. L'attuale versione è molto potente, al punto che viene già impiegata dai nostri consulenti per migliorare la qualità del servizio ai clienti: non rimpiazza il lavoro umano, ma ne potenzia l'efficacia». E non solo, continua Lorusso, «la nostra AI è consultabile da chiunque abbia un account ChatGPT a pagamento e può fornire sia informazioni, sia preventivi che portare l'utente alle pagine dei nostri portali web tramite semplici domande; addirittura ci si può conversare come un assistente vocale. E potrà solo migliorare». La sfida tecnologica di Ticketcrociere non finisce qui: «Stiamo già perfezionando e potenziando l'attuale versione; l'obiettivo al quale stiamo lavorando è renderla disponibile direttamente



Feb 1, 2024 Genova - Arriva la prima crociera su misura grazie all'Intelligenza Artificiale che aiuta l'utente a scegliere itinerari, navi, sistemazioni. Con Ticketcrociere debutta in Italia la AI generativa interamente dedicata al mondo delle crociere. Il nuovo strumento non permetterà solo di fare la migliore scelta nella prenotazione, ma consiglierà anche escursioni, ristoranti e attrazioni di bordo. Risponderà a ogni tipo di domanda che riguarda il viaggio: da cosa mettere in valigia a come vestirsi nelle diverse occasioni. Ticketcrociere ha colto al volo l'opportunità offerta il 4 novembre scorso da OpenAI - la società che ha creato ChatGPT - con la presentazione di Explore GPTs, in pratica il primo app store di intelligenze artificiali al mondo. Si tratta di intelligenze artificiali generative personalizzabili, mini bot basati sul transformer di ChatGPT che è possibile "addestrare" con i propri dati, fornendo all'utente una AI dedicata, capace di dare risposte appropriate a ogni tipo di domanda sull'argomento per il quale è stata "istruita". Il mondo delle crociere, nel caso in specie. Il GPT messo in pista da Ticketcrociere, agenzia online leader in Italia nella vendita di crociere e pioniere tecnologico fin dal suo debutto nel 2008, è già online, risponde in 6 diverse lingue - italiano, inglese, francese, spagnolo, tedesco e cinese - e si può adoperare effettuando il login sul sito ufficiale di OpenAI al seguente indirizzo: <https://chat.openai.com/g/g-qqWa5W2Zq-ticketcrociere> In base all'idioma utilizzato per porre la domanda, il GPT Ticketcrociere ("By Taoticket - Ticketcrociere. Il Tuo Assistente per le Crociere - www.ticketcrociere.it") riporta al sito di riferimento in quella determinata lingua. «Non credo di esagerare se dico che abbiamo realizzato il super-Google delle crociere. Questo nuovo strumento è rivoluzionario e surclasserà gli attuali sistemi di ricerca che ad oggi vengono utilizzati sul web - commenta Matteo Lorusso, direttore generale di Ticketcrociere - Noi di Ticketcrociere siamo pionieri della rete e sempre attenti alle nuove

Sea Reporter

Focus

dal sito , nell'area riservata, a tutti i nostri clienti, permettendo loro di avvalersene direttamente, per essere assistiti nelle ricerche della scelta, nella confezione del preventivo e fino all'acquisto del prodotto crociera. Ci faremo carico dei costi, in modo che per l'utente sia un servizio in più a disposizione da utilizzare in maniera gratuita». Attualmente, per poter usufruire del servizio e in generale dei GPTs, bisogna essere iscritti a ChatGPT con la versione minima a pagamento (la 4.0) che ha un costo di circa 20 dollari al mese.

Shipping Italy

Focus

La nave ex Costa Firenze in cantiere in Spagna per il cambio livrea

Concluso da poco il servizio con Costa Crociere la nave debutterà con le insegne di Carnival da aprile di Redazione SHIPPING ITALY 1 Febbraio 2024 La futura Carnival Firenze è già in Spagna per la sua prevista trasformazione in una nave di Carnival Cruise Line; i lavori si terranno presso il cantiere Navantia Cádiz. Dopo aver concluso la sua ultima navigazione per Costa Crociere a fine gennaio, la nave costruita nel 2021 sarà sottoposta a un bacino di carenaggio e a importanti lavori di ristrutturazione nelle prossime settimane.

L'ex Costa Firenze sarà adattata per ospitare ambienti e locali caratteristici del marchio Carnival, tra cui una versione a tema italiano del Guy's Burger Joint, una Limelight Lounge a tema europeo e l'Hero's Tribute Bar. La nave sarà inoltre dotata di una livrea personalizzata che combina il fumaiolo Costa con il nuovo design dello scafo Carnival. In omaggio alle radici della nave Costa Crociere, tuttavia, la striscia normalmente rossa sullo scafo dovrebbe essere dipinta di giallo. Dopo la Carnival Venezia, la Carnival Firenze diventerà la seconda nave del programma Carnival Fun Italian Style. Il nuovo prodotto è stato presentato per la prima volta nel 2022 e punta a miscelare i tratti distintivi

di Carnival con le atmosfere europee evocate dalla nave. Che in onore al suo nome continuerà ad offrire diversi spazi a tema, comprese le sue sale da pranzo principali, che sono state create ispirandosi ad alcuni dei locali più famosi della città. Con partenza da Long Beach, Carnival Firenze debutterà all'inizio di aprile, impegnata in un programma tutto l'anno sulla costa occidentale americana, con itinerari da quattro a sette notti a Cabo San Lucas, Puerto Vallarta, Mazatlán e altre destinazioni. Anche la Carnival Vista è in bacino di carenaggio in Spagna. La nave è arrivata in cantiere a metà gennaio per la manutenzione regolare, il lavoro in classe e la manutenzione dell'hotel. Dopo i lavori, la nave da crociera costruita nel 2016 riprenderà il servizio a Port Canaveral il 15 febbraio. Salpando dalla Florida centrale tutto l'anno, la Vista offrirà crociere regolari da sei a otto notti fra la Florida e i Caraibi meridionali.



Shipping Italy
La nave ex Costa Firenze in cantiere in Spagna per il cambio livrea
02/01/2024 22:21 Nicola Capuzzo

Concluso da poco il servizio con Costa Crociere la nave debutterà con le insegne di Carnival da aprile di Redazione SHIPPING ITALY 1 Febbraio 2024 La futura Carnival Firenze è già in Spagna per la sua prevista trasformazione in una nave di Carnival Cruise Line; i lavori si terranno presso il cantiere Navantia Cádiz. Dopo aver concluso la sua ultima navigazione per Costa Crociere a fine gennaio, la nave costruita nel 2021 sarà sottoposta a un bacino di carenaggio e a importanti lavori di ristrutturazione nelle prossime settimane. L'ex Costa Firenze sarà adattata per ospitare ambienti e locali caratteristici del marchio Carnival, tra cui una versione a tema italiano del Guy's Burger Joint, una Limelight Lounge a tema europeo e l'Hero's Tribute Bar. La nave sarà inoltre dotata di una livrea personalizzata che combina il fumaiolo Costa con il nuovo design dello scafo Carnival. In omaggio alle radici della nave Costa Crociere, tuttavia, la striscia normalmente rossa sullo scafo dovrebbe essere dipinta di giallo. Dopo la Carnival Venezia, la Carnival Firenze diventerà la seconda nave del programma Carnival Fun Italian Style. Il nuovo prodotto è stato presentato per la prima volta nel 2022 e punta a miscelare i tratti distintivi di Carnival con le atmosfere europee evocate dalla nave. Che in onore al suo nome continuerà ad offrire diversi spazi a tema, comprese le sue sale da pranzo principali, che sono state create ispirandosi ad alcuni dei locali più famosi della città. Con partenza da Long Beach, Carnival Firenze debutterà all'inizio di aprile, impegnata in un programma tutto l'anno sulla costa occidentale americana, con itinerari da quattro a sette notti a Cabo San Lucas, Puerto Vallarta, Mazatlán e altre destinazioni. Anche la Carnival Vista è in bacino di carenaggio in Spagna. La nave è arrivata in cantiere a metà gennaio per la manutenzione regolare, il lavoro in classe e la manutenzione dell'hotel. Dopo i lavori, la nave da crociera costruita nel 2016 riprenderà il servizio a Port Canaveral il 15 febbraio. Salpando dalla Florida centrale tutto l'anno, la Vista offrirà crociere regolari da sei a otto notti fra la Florida

The Medi Telegraph

Focus

Messina (Assarmatori): "Le tensioni nel Mar Rosso mettono a rischio i porti italiani"

"Quella marittima è una modalità di trasporto dotata di grande capacità di adattamento, quindi, a parte lo "choc" dei primissimi giorni, le compagnie hanno saputo mettere in atto in breve volgere di tempo tutti quegli accorgimenti necessari per continuare a garantire frequenza, efficienza e affidabilità dei servizi di consegna delle merci" Stefano Messina è presidente di Assarmatori, associazione che rappresenta parte dell'armamento italiano. Attualmente è anche presidente del gruppo Messina e vice presidente esecutivo della società Ignazio Messina, la cui composta da navi Ro-ro portacontaineri e battenti bandiera italiana opera con servizi regolari di linea tra il Mediterraneo, l'Africa, il Medio Oriente ed il Subcontinente Indiano. Gli armatori italiani come stanno vivendo le criticità relative al Canale di Suez? «Per l'economia italiana il Canale di Suez riveste un'importanza strategica, superiore a quella di altri Paesi per ovvi motivi geografici. Da questa via d'acqua transita il 40% dell'import-export italiano scambiato per via marittima; dato, credo, sufficiente per rimarcare la preoccupazione e il livello di alert. In un quadro geopolitico in costante evoluzione la presenza di missioni militari internazionali e, per gli armatori italiani, della nostra Marina Militare nell'area riveste una particolare importanza». Quanto l'attuale situazione geopolitica in Medio Oriente sta condizionando i traffici marittimi? «Al momento attuale meno di quanto si poteva prevedere. Quella marittima è una modalità di trasporto dotata di grande capacità di adattamento, quindi, a parte lo "choc" dei primissimi giorni, le compagnie hanno saputo mettere in atto in breve volgere di tempo tutti quegli accorgimenti necessari per continuare a garantire frequenza, efficienza e affidabilità dei servizi di consegna delle merci, anche modificando o adattando le rotte. Come detto, questa è una fotografia a oggi. Se questa situazione dovesse cronicizzarsi e prolungarsi a lungo nel tempo, l'impatto sarebbe maggiore e l'aumento dei costi inizierebbe a ripercuotersi anche sul consumatore finale. Analogo discorso per i porti italiani: se per il momento notiamo "solo" qualche ritardo, a lungo andare i porti del Mediterraneo, e quindi i nostri, perderebbero competitività a favore degli scali del Nord Europa, avvantaggiati dalla rotta di circumnavigazione dell'Africa». Gli armatori italiani cosa devono aspettarsi dal 2024? Sarà un anno di crescita o di recessione? «Anche alla luce di quanto sopra è impossibile formulare previsioni. Credo tuttavia che dovremo aspettarci situazioni differenziate. Per il traffico passeggeri è prevedibile un consolidamento, anzi una ulteriore crescita rispetto al 2023, sia per le crociere sia per i traghetti. Per altri segmenti servirebbe davvero una sfera di cristallo, e ciò vale per le Autostrade del Mare come per il traffico containerizzato, chiamato a misurarsi, da inizio anno, con l'introduzione, per quanto non ancora a pieno regime, dell'Ets. Oltre alle fortissime tensioni geopolitiche, quindi, ci sono anche novità regolatorie il cui impatto



The Medi Telegraph
 Messina (Assarmatori): "Le tensioni nel Mar Rosso mettono a rischio i porti italiani"
 02/01/2024 17:15
 Matteo Dell'Antico

The Medi Telegraph

Focus

sarà tutt'altro che trascurabile». Quali sono le prospettive nel trasporto marittimo per il comparto agro-alimentare del freddo e del congelato? «Lato nave, nei commerci che riguardano i porti italiani non riscontriamo problemi rilevanti, tenuto conto che nel corso degli ultimi anni anche per il trasporto della frutta e della verdura si preferisce l'utilizzo di container reefer rispetto a navi "dedicate", come ad esempio le bananiere. Lato terra, e quindi nei porti e nei terminal, la logistica del freddo sconta due problemi, uno infrastrutturale e uno energetico. Nel primo caso, siccome le merci non viaggiano più "sfuse" ma appunto in container, c'è una grande necessità di aree di stoccaggio dei container refrigerati, in grado di affrontare un andamento stagionale ciclico. Esiste quindi il tema di aree attrezzate che presentino strutture adatte ad affrontare i picchi di traffico e compensare le fasi inevitabili di bassa stagione. Per quanto riguarda il tema energetico, questo è strettamente collegato ai bilanci di chi si occupa di logistica del freddo e che deve attrezzarsi anche ad affrontare impennate nei costi che rischiano di vanificare il modello di business».