



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 22 giugno 2024**



Prime Pagine

22/06/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 22/06/2024	8
22/06/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 22/06/2024	9
22/06/2024	Il Foglio Prima pagina del 22/06/2024	10
22/06/2024	Il Giornale Prima pagina del 22/06/2024	11
22/06/2024	Il Giorno Prima pagina del 22/06/2024	12
22/06/2024	Il Manifesto Prima pagina del 22/06/2024	13
22/06/2024	Il Mattino Prima pagina del 22/06/2024	14
22/06/2024	Il Messaggero Prima pagina del 22/06/2024	15
22/06/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 22/06/2024	16
22/06/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 22/06/2024	17
22/06/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 22/06/2024	18
22/06/2024	Il Tempo Prima pagina del 22/06/2024	19
22/06/2024	Italia Oggi Prima pagina del 22/06/2024	20
22/06/2024	La Nazione Prima pagina del 22/06/2024	21
22/06/2024	La Repubblica Prima pagina del 22/06/2024	22
22/06/2024	La Stampa Prima pagina del 22/06/2024	23
22/06/2024	Milano Finanza Prima pagina del 22/06/2024	24

Trieste

21/06/2024	Corriere Marittimo Trieste nel network delle Autorità portuali del Sud e Nord Europa	25
------------	--	----

21/06/2024	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	26
<hr/>			
21/06/2024	Ship Mag		27
<hr/>			
21/06/2024	Ship Mag		28
<hr/>			
21/06/2024	Shipping Italy		29
<hr/>			

Savona, Vado

21/06/2024	Ship Mag		30
<hr/>			

Genova, Voltri

21/06/2024	Informatore Navale		31
<hr/>			
21/06/2024	Ship Mag		32
<hr/>			
21/06/2024	Ship Mag		33
<hr/>			

La Spezia

21/06/2024	Citta della Spezia		35
<hr/>			
21/06/2024	Citta della Spezia		37
<hr/>			
21/06/2024	Informare		38
<hr/>			
21/06/2024	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	39
<hr/>			
21/06/2024	Shipping Italy		40
<hr/>			

Ravenna

21/06/2024	Ship Mag		41
<hr/>			

Livorno

21/06/2024	Corriere Marittimo		42
La fronda dei container a Livorno, le associazioni attendono risposte da Guerrieri e Grimaldi			
21/06/2024	Corriere Marittimo		44
Porto di Livorno, Guerrieri risponde alle associazioni: "La vocazione di TDT non venga stravolta"			
21/06/2024	Il Nautilus		46
Preoccupazioni crescenti sullo scalo di navi car carrier al Terminal Darsena Toscana			
21/06/2024	Il Nautilus		48
IL GRUPPO GRIMALDI FORTEMENTE IMPEGNATO NELLO SVILUPPO DI TUTTI I TRAFFICI A LIVORNO			
21/06/2024	Informazioni Marittime		49
Cecina, un fondo immobiliare britannico pronto ad acquistare il porto turistico			
21/06/2024	Informazioni Marittime		50
Livorno, l'Adsp rassicura: ro-ro core business del porto			
22/06/2024	La Gazzetta Marittima		52
Toremara, le grida di dolore			
22/06/2024	La Gazzetta Marittima		53
Guerra TDT che "molla" Confindustria			
21/06/2024	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	55
"Preoccupati e pronti a bloccare il porto": i lavoratori in assemblea per la "storia" Tdt			
21/06/2024	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	56
Tavolo di partenariato AdSp Mts, senza Tdt			
21/06/2024	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	57
Guerrieri: "Ci assicureremo che la vocazione di TDT non venga stravolta"			
21/06/2024	Ship Mag		59
Appello della comunità portuale di Livorno: "Non si mortifichi il traffico container"			
21/06/2024	Shipping Italy		61
L'Adsp di Livorno mostra il pugno di ferro al Tdt di Grimaldi per le auto			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

22/06/2024	La Gazzetta Marittima		63
Ancona, anche un centro Pnao			

Napoli

21/06/2024	(Sito) Adnkronos		64
Trasporti, Grimaldi (Alis) a Ue: "Cogliere con maggiore consapevolezza criticità comparto"			
21/06/2024	Affari Italiani		66
Trasporti, Grimaldi (Alis) a Ue: "Cogliere con maggiore consapevolezza criticità comparto"			

21/06/2024	Calabria News	Trasporti, Grimaldi (Alis) a Ue: "Cogliere con maggiore consapevolezza criticità comparto"	68
21/06/2024	Ildenaro.it	Alis, al Consiglio direttivo di Napoli anche Rixi e Manfredi. Politiche green, da Grimaldi appello alla Ue	70
21/06/2024	Informatore Navale	ANICAV - RAGGIUNTA L'INTESA PER LA CAMPAGNA 2024 PER IL BACINO CENTRO SUD	72
21/06/2024	Informatore Navale	MARINA MILITARE - NAVE PALINURO IN SOSTA NEL PORTO DI NAPOLI	73
21/06/2024	Italpress	A Napoli il Consiglio Alis, Grimaldi "Tornare a credere nel Mediterraneo"	74
21/06/2024	Messaggero Marittimo	La risposta del Gruppo Grimaldi sul Tdt	76
		<i>Giulia Sarti</i>	
21/06/2024	Napoli Like	Brand Napoli a Piazza Municipio, dove si trova, quanto resta, autore	77
21/06/2024	Rai News	Sbarcata a Napoli la Geo Barents con 48 migranti a bordo	79
21/06/2024	Sea Reporter	ALIS riunisce il consiglio direttivo al Maschio Angioino di Napoli	80
21/06/2024	Ship Mag	Tomaso Cognolato prossimo presidente di Assiterminal	82

Brindisi

21/06/2024	Brindisi Report	Edison, distanza dai binari: l'Autorità di sistema portuale la spunta sul Consorzio Asi	83
22/06/2024	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 37 Edison, via libera dal Tar «L'Asi non ha competenza»	85
22/06/2024	Shipping Italy	Punto a favore per il deposito Gnl di Edison a Brindisi	87

Manfredonia

21/06/2024	Il Nautilus	Porto di Manfredonia: martedì 25 giugno alle ore 11.30 cerimonia di inaugurazione del "villaggio pescatori"	89
------------	--------------------	---	----

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

22/06/2024	La Gazzetta Marittima	Consiglio di Stato, l'AdSP vince	90
21/06/2024	Ship Mag	Ai lavoratori di Gioia Tauro Port Agency l'indennità di mancato avviamento per altri 9 mesi	91

Olbia Golfo Aranci

21/06/2024	Il Nautilus	92
Da oggi a domenica 23 giugno 2024, ad Olbia, il "Gran Premio d'Italia della Regione Sardegna"		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

21/06/2024	New Sicilia	94
Isole Eolie, ancora disagi sui trasporti marittimi denunciati da Federalberghi: "Gravi disservizi e aumenti"		
21/06/2024	Quotidiano Contribuenti	95
Trasporti, a Salina l'annuncio dell'assessore Aricò: "Porto di Malfa ormai pronto, 20 milioni per completarlo"		
21/06/2024	quotidianodisicilia.it	96
Ancora disagi nei trasporti marittimi: Federalberghi Isole Eolie chiede soluzioni concrete e immediate		
21/06/2024	Stretto Web	98
Nuovi collegamenti e trasporti, la Calabria punta sull'accessibilità		
21/06/2024	TempoStretto	100
Presentato il secondo Meeting del Turismo realizzato in sinergia da Reggio e Messina		

Augusta

21/06/2024	Siracusa News	102
"Siracusa: Il Regno del Possibile. Rigenerazione Urbana e Sviluppo Sostenibile": martedì convegno di Ance		
21/06/2024	Siracusa Oggi	103
"Siracusa: Il Regno del Possibile. Rigenerazione Urbana e Sviluppo Sostenibile", il convegno di Ance Siracusa		

Trapani

21/06/2024	Shipping Italy	104
Liberty Lines ha accolto in flotta a Trapani anche il nuovo traghetto Cristina M		

Focus

21/06/2024	(Sito) Ansa	105
Fincantieri costruirà due navi da crociera per Viking		
21/06/2024	(Sito) Ansa	106
Ok da Bruxelles a 570 milioni di aiuti italiani per i porti verdi		
21/06/2024	Agenparl	107
Energia del mare: il potenziale nazionale per lo sviluppo sostenibile delle rinnovabili offshore - Mercoledì alle 10 diretta webtv		

21/06/2024	Agipress	108
<hr/>		
21/06/2024	Corriere Marittimo	109
<hr/>		
21/06/2024	Informazioni Marittime	110
<hr/>		
21/06/2024	Informazioni Marittime	112
<hr/>		
22/06/2024	La Gazzetta Marittima	113
<hr/>		
22/06/2024	La Gazzetta Marittima	114
<hr/>		
22/06/2024	Rai News	115
<hr/>		
21/06/2024	Sea Reporter	116
<hr/>		
21/06/2024	Ship Mag	117
<hr/>		
21/06/2024	Ship Mag	118
<hr/>		
21/06/2024	Ship Mag	119
<hr/>		
21/06/2024	Shipping Italy	121
<hr/>		
21/06/2024	Shipping Italy	122
<hr/>		
21/06/2024	Shipping Italy	125
<hr/>		
21/06/2024	The Medi Telegraph	127
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63979710
mail: servizioclienti@corriere.it

V
VALLEVERDE



Dopo il ko con la Spagna
Processo agli Azzurri:
Croazia, ultima chiamata
di **Bocci, Passerini, Roncone, Severgnini**
e **Tomaselli** da pagina 46 a pagina 49



Domani in edicola
I sonnambuli
del XXI secolo
sul numero de la Lettura
e già oggi sull'App



Il fronte del Libano

IL MOMENTO VERITÀ IN ISRAELE

di **Goffredo Buccini**

Per paradossale che appaia, dobbiamo qualcosa in termini di verità alla ferocia divulgativa di Hamas. A differenza di Putin, che ha tentato di nascondere i crimini dei suoi soldati sin dal massacro di Bucha, gli islamisti al governo di Gaza hanno sempre avuto (anche) un intento didattico: mostrare via Internet al mondo come si trattano gli infedeli. Ora questa ostensione dell'orrore ci aiuta a ricordare. Senza i corpi delle giovani israeliane gettati sulle loro camionette il 7 ottobre, senza gli sguardi annichiti delle madri portate via coi figlioletti, senza l'esibizione delle prigioniere ebrae oltraggiate nel tunnel, tutto sarebbe ormai revocato in dubbio. Relativo. Sommerso da un'onda antisemita. Persino lo stupro di una dodicenne francese, punita dai suoi coetanei «perché ebrea», trova nei dibattiti radio qualche giustificazionista pronto a obiettare: «Ma a Gaza è in corso un genocidio». Il cortocircuito scattato in molte menti occidentali è inesorabile. Man mano che, tra bombardamenti e carestia, crescono le vittime palestinesi sotto l'offensiva di Tsahal e la riprovazione collettiva per Netanyahu, diventano sfuocate le premesse di questa tragedia.

continua a pagina 32

NEI LUOGHI DEL 7 OTTOBRE

Tra kibbutz e reduci del rave «Vite in cenere»

di **Maurizio Caprara**
a pagina 17

GIANNELLI



Legga, sul Mes è sfida aperta con l'Europa Salvini: è follia. Giorgetti: votarlo? Ora no

SETTEGIORNI
di **Francesco Verderami**

La super cambiale e i conti dello Stato

Una cambiale si aggira per via XX Settembre: è legata a trecento miliardi, euro più euro meno, che al momento non sono conteggiati nel bilancio dello Stato.

continua a pagina 8

di **Francesca Basso**
e **Marco Galluzzo**

«**N**on possiamo approssimarlo, è sale sulle ferite»: il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, al vertice Ecofin in Lussemburgo, sbarca la strada al Mes. L'Italia è l'unico Paese a non avere ancora approvato il meccanismo di stabilità. Rincarare la dose il leader della Lega Matteo Salvini: «Non lo ratificheremo mai, perché si tratta di una follia europea. Lo approvino gli altri, all'Italia non serve».

alle pagine 8 e 9

LEGGI «AGGANCIATA» A QUELLA DI BILANCIO

Autonomia, l'escamotage per evitare il referendum

di **Alessandra Arachi** e **Cesare Zapperi**

La riforma sull'Autonomia potrebbe evitare di passare al vaglio del referendum. L'escamotage sarebbe di «agganciarla» alla legge sul Bilancio. Questa novità non ha però frenato la macchina per la raccolta di firme, 500 mila quelle necessarie per indire la consultazione popolare. Si sono già mossi i partiti di opposizione. E ci sarà anche il ricorso delle Regioni alla Corte costituzionale.

alle pagine 6 e 7 **Gasperetti, Piccolino**

Bolzano, rogo in fabbrica: 6 ustionati. Un 35enne stritolato dai rulli a Mantova. Sciopero per Satnam

Lavoro, morti e polemiche

Il governo: più ispettori. Il tavolo con i sindacati. Landini: schiavi nei campi

di **Diana Cavalcoli**
Andrea Ducci
e **Fulvio Fiano**

Ancora incidenti sul lavoro. Un operaio è morto a Mantova. Sei ustionati a Bolzano per il rogo in una fabbrica. Il governo: più ispettori. La denuncia di Landini: schiavi nei campi.

da pagina 2 a pagine 5
Curro Dossi
Marangon, Virtuani

LA PIAGA DEGLI INCIDENTI

Feriti e invalidi Il corpo straziato del Paese operaio

di **Giusi Fasano**

Chiedetelo ad Antonino Ferrara, Lombardia. Due anni fa, a 25 anni, è rimasto schiacciato da una «pressa a fusione». Gli è colato addosso l'alluminio fuso: ustioni gravissime perché, al di là della mancanza di sicurezza, erano stati alterati i parametri di lavorazione oltre i 400 gradi.

continua a pagina 3

Vicenza Il campione colpito dai ladri, la famiglia sequestrata



Roberto Baggio con la moglie Andreina Fabbi e, nel fondo, dai carabinieri per la denuncia

Baggio, rapina choc in casa «Ho reagito, provo rabbia»

di **Andrea Pasqualetto**

Il comando è entrato in azione nella bella tenuta sulle colline di Altavilla Vicentina, mentre Roby Baggio stava guardando Italia-Spagna. L'hanno colpito in testa con il calcio della pistola e rinchiuso in una stanza con i familiari per 40 minuti. Erano in sei, armati e incappucciati.

alle pagine 18 e 19 **Luisetto**

L'OPERAZIONE ITALIA-USA

Armi dalla Cina dirette in Libia fermate sul cargo a Gioia Tauro

di **Federico Fubini**

È almeno da settembre scorso, quando Khalifa Haftar ha reso visita a Vladimir Putin a Mosca, che gli Stati Uniti seguono le mosse dell'uomo forte della Libia orientale con preoccupazione crescente. Poi, questa settimana, è arrivata la svolta. Che coinvolge direttamente l'Italia.

continua a pagina 15

FEMMINICIDIO A CAGLIARI

«Hai fatto tardi» Uccide la moglie con 9 coltellate

di **Alberto Pinna**

Ha ucciso la moglie con nove coltellate, poi ha chiamato le figlie: «Ho ucciso la mamma». Il femminicidio al termine di una lite, non appena la donna, Ignazia Tumatis, 59 anni, è rientrata a casa. Alla polizia di Cagliari Luciano Elles, 77enne, difra: «Aveva fatto tardi».

a pagina 20

Papa Francesco
Il successore
I miei ricordi
di **Benedetto XVI**
conversazione con
Javier Martínez-Broca
Marsilio

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Nella prima uscita pubblica dopo l'elezione, Ilaria Salis rivendica «con orgoglio» il suo sostegno a chiunque occupi le case degli altri, pur mantenendosi sul vago riguardo all'accusa di averne occupata una lei. L'occupazione abusiva è un reato, però c'è chi ritiene che in determinate circostanze sia giusto infischiarne: per esempio, ogniqualvolta il mercato spinge troppo in alto il costo degli affitti. Ma quando è consentito violare una legge e sostenere «con orgoglio» chi lo fa? Da sempre gli uomini si arrovelano su questo punto e una delle conclusioni a cui sono giunti è che sia lecito non rispettare i codici solo se si vive in un sistema autoritario. Ora, il nostro sistema avrà tutti i difetti del mondo, tra i quali l'incapacità di correggere le di-

Salis sulle ferite

sfunzioni del mercato è uno dei più evidenti, ma non è autoritario. Se lo fosse, Salis sarebbe ancora nelle carceri ungheresi, da cui è uscita proprio grazie al fatto di appartenere a una società libera che ha accesso su di lei i riflettori dei media, ha sostenuto con forza la sua causa e infine l'ha candidata e votata all'Europarlamento.

L'onorevole Salis ha tutto il diritto e forse anche il dovere di battersi per cambiare le leggi che disciplinano il mercato degli affitti. Non ha però quello di calpestarle. L'Italia è davvero una democrazia meravigliosa, l'unica dove gli esponenti del governo parlano come se fossero all'opposizione e quelli dell'opposizione come se fossero in una dittatura.

Ben's Repell
PER UN'ESTATE SENZA ZANZARE
REPELLENTE CONTRO ZANZARE, ZANZARE TROPICALI, ZECCHÉ
SELLA IN FARMACIA





Prima di ascendere al vertice della Nato, Mark Rutte blocca l'export di tecnologie in Cina danneggiando le imprese olandesi: la prova d'amore che serviva agli Usa



Sabato 22 giugno 2024 - Anno 16 - n° 171
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

PARLA L'INVIATO ONU

Israele fa un'altra strage a Rafah: uccisi 25 profughi



ANTONUCCI A PAG. 15

PARLA FABIO CICONTE

"Quei neo-schiavi per darci in tavola cibi a basso costo"

BISBIGLIA E ROTUNNO A PAG. 6

CONFLITTO D'INTERESSI

D'Alfonso (Pd) col doppio ruolo Camera&Anas

BORZI A PAG. 7

SCISSIONE DELL'ATOMO

Calenda addio: Gelmini, Costa e Mara verso FI

ROSELLI A PAG. 8

DEGUSTAZIONI E STALLE

Lollo si inventa il latte nelle scuole Seguirà il tofu...

Selvaggia Lucarelli

Finalmente una buona notizia che mette insieme l'estro iconico del ministro Francesco Lollobrigida e il rigore geniale del ministro dell'Istruzione e del merito Giuseppe Valditaro. Il ministero della sovranità alimentare ha dato il via al programma "Latte nelle scuole" per cui saranno investiti 6 milioni di euro e contribuiti a fondo perduto fino al 90%. L'idea geniale consiste nel finanziare la distribuzione di latte e prodotti a base di latte nelle scuole primarie (riempiendo quindi le casse di alcuni fortunati produttori).

SEGUE A PAG. 20



REGIONI Il fronte del no si organizza: obiettivo referendum

Autonomia, il Risiko dei ricorsi Fassina: "Fa male pure al Nord"

La battaglia è in salita tra scogli giuridici per coinvolgere la Consulta, ammissibilità del referendum abrogativo e difficoltà di raggiungere il quorum (la metà dei votanti più uno)

FERASIN, MARRA E PALOMBI A PAG. 2-3



Il Fronte del Ni

Marco Travaglio

Una delle peggiori sciagure della Seconda Repubblica, oltre al berlusconismo e ai suoi derivati di destra e di sinistra, è un minuscolo ma potente ciroletto di "riformisti" per mancanza di riforme che si battono da 30 anni affinché l'opposizione non si opponga. A ogni porcata, spiegano al centrosinistra che "non va regalata alla destra". Cioè va copiata e "migliorata" per votarla tutti insieme appassionatamente: "non basta dire No", anzi "non si può dire sempre No". Meglio Sì, così i padroni sono contenti. Il risultato sono gli inciuci dalemiani, veltroniani, violantiani, napolitaniani, montiani, lettiani, renziani, e draghiani: tutti elisir di lunga vita per la destra. Gli elettori, fra l'originale e la brutta copia, scelgono sempre il primo. Ora questa compagnia della buona morte (ma solo per il centrosinistra), terrorizzata dallo scontro politico e sociale che è l'essenza della democrazia, si batte per scongiurare i prossimi referendum: quelli costituzionali su premierato e separazione delle carriere, e quello abrogativo sull'Autonomia. I referendum parlano la lingua evangelica Sì/No che sgomenta i "riformisti", abituati al Ni e a considerare trattabili anche i principi fondamentali: i più furbi in cambio di poltrone, incarichi, consulenze, programmi Rai, medagliette e pennacchi da tutti i regimi; i più fessi gratis.

Stefano Folli si sgola su Rep perché il Pd proponga "punti di convergenza sul premierato" tornando alle sciagure del passato, ma anche il "cancelletto alla tedesca" e il "doppio turno alla francese" (sul web gli fanno notare che s'è scordato il bacio alla francese, il colletto alla coreana, i saltimbocca alla romana, i carciofi alla giudia, l'insalata russa e il cesso alla turca). Polito El Dritto, che s'è incaricato di migliorare con la sola forza del pensiero la destra meloniiana (ma Giorgia è già il "cigno per l'Europa del futuro"), vorrebbe un'opposizione che le migliori le schifforme. Violante al passo di Leonardo e Veltroni invitano al "dialogo". Mieli deplora l'opposizione senza controproposte su niente: se le tre destre approvano tre disastri - premierato, autonomia e separazione delle carriere - è colpa di Pd e M5S che non propongono metà o tre quarti di ciascuno. Il modello è l'incivile Ceccanti: "Meglio proporre delle mediazioni su premierato e autonomia che pensare solo al referendum". E certo: se le opposizioni avessero proposto le famose mediazioni, la destra che ha bocciato tutti i loro emendamenti le avrebbe approvate subito. Ora però Conte e Schlein potrebbero suggerire un premier eletto ma solo un po', una volta sì e una no; la separazione dei giudici dai pm, ma non dei pm dai giudici; e un'autonomia a Regioni alterne: una differenziata e l'altra indifferenziata, tipo nettezza urbana.

LA MAPPA DEL FISCO CHI SONO I PIÙ PROPENSI ALL'INFEDELTA'

Ristoratori, commercianti, notai&C.: chi evade di più

MEDIA DEI REDDITI DICHIARATI	
Lavanderie	7.000€
Baristi	8.100€
Ristoratori	8.600€
Balneari	14.200€
Gioiellieri	17.000€

SOTTO LA POVERTÀ
 I RISTORANTI HANNO UN IMPONIBILE MEDIO DI 8.600€ (CHI PAGA TUTTO 56 MILA), I BAR DI 7 MILA. SEGUONO ELETTRICISTI, TINTORIE...

LE NORME CHE LEGALIZZANO LA RAPINA
 Un buco "nero" di almeno 84 mld l'anno. Ma il governo ha poche idee e confuse (a parte i condoni)

BRUSINI A PAG. 4-5

A PAG. 4

MINI-MUSEO A MILANO

Tanto cemento per nulla: l'alibi è la Resistenza



BARBACETTO A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Ranieri Sanità regionale per ricchi a pag. 11
- Sachs Biden, il dovere di negoziare a pag. 17
- Orsini 3 bugie del blocco bellicista a pag. 11
- Valentini Il baratto fra Meloni e Vol. a pag. 11
- Palombi Letta, l'Ue col fiato sospeso a pag. 13
- Luttazzi Il 113 per i calzini smarriti a pag. 10

GUALTIERI È INERTE

Così uccidono il Globe Theatre di Gigi Proietti

BISON A PAG. 18

La cattiveria

Militanti di Casapound aggrediscono studenti di ritorno dal corteo contro il governo. La polizia si era scordata di manganellarli

LA PALESTRA/SILVIO PERFETTI





ADDIO A VERA SLEPOJ, LA PSICOLOGA CHE SCOPRÌ IL RISCHIO «GENDER»
Alessandro Gnocchi a pagina 25

INCUBO PER BAGGIO RAPINATO IN VILLA «C'ERA UNA FALLA NELL'ALLARME»
Vladovich a pagina 14



SALIS, INNO ALLE OCCUPAZIONI: «LOTTAVO PER IL DIRITTO ALLA CASA»
Chiara Campo a pagina 10



TUTTI I CRUCCI DELL'ITAL-SPALLETTI IL CT ORA STUDIA LA RIVOLUZIONE
Di Dio e Pisoni alle pagine 28-29



il Giornale



VALLEVERDE SOFTSYSTEM MADE IN ITALY



www.ilgiornale.it

9 771124 883008

SABATO 22 GIUGNO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 148 - 1.50 euro*

Editoriale

IL MESSAGGIO DA WASHINGTON

di Osvaldo De Paolini

Per il *Giornale* non è una scoperta che Giorgia Meloni sia una corroborante ventata di nuovo nei polverosi corridoi dell'Unione europea e dunque una risorsa di cui avvalersi per riedificare su basi più moderne e competitive la casa comune che ha sede a Bruxelles. Ma il fatto che a riconoscerlo, in termini straordinariamente espliciti, sia *Bloomberg*, l'influente network globale specializzato in news di economia e finanza cui attingono quotidianamente i colossi dell'investimento mondiale, è una schioppettata tra il vociare dei mercati che deve far riflettere quanti ancora si interrogano sulla statura della premier italiana.

Che cos'è Giorgia Meloni? si domanda retoricamente *Bloomberg* in un suo editoriale. Una risorsa o una minaccia alla stabilità economica e ai valori fondamentali della democrazia? Probabilmente ricordando l'uscita dalla Via della Seta, le politiche a favore dell'Ucraina e la presa di distanza dagli estremismi di Orbán, *Bloomberg* risponde che Meloni è senza dubbio una risorsa e che i leader europei dovrebbero accordarle il rispetto che merita. Peraltro, ha sicuramente ragione - scrive l'editorialista del network - quando si aspetta di essere trattata come un giocatore di livello nell'ambito delle consultazioni per le nuove nomine al vertice dell'Unione. L'averla trattata con tanta arroganza, oltre che essere tatticamente miope potrebbe alimentare scenari indesiderati. Meloni non sarà mai un Putin o un Erdogan e l'Italia non sarà mai la Russia o la Turchia, ma chi può escludere - ecco il monito di *Bloomberg* - che possa evolvere in modi che sarebbero dannosi per l'Europa?

Dunque, un'apertura di credito politico straordinaria da parte dell'agenzia internazionale, che contrasta fortemente con la bocciatura a caldo espressa dopo l'affermazione di Fratelli d'Italia nel settembre 2022. Se a ciò si aggiunge che *Bloomberg*, pur essendo un media business-oriented, è anche particolarmente attento alla politica internazionale e soprattutto tradizionalmente non lontano dall'amministrazione di Washington, il messaggio assume una triplice rilevanza. Con buona pace di quanti, come l'editorialista del *Domani* Salvatore Bragantini, ancora qualche giorno fa definivano la premier «statista immaginaria e semina-zizzania, portatrice di rischi per il debito italiano sui mercati».



LE CONSULTAZIONI SULLE NOMINE A BRUXELLES

La finanza cambia idea: «Errore snobbare Meloni»

L'analisi di Bloomberg elogia la premier: «Merita più rispetto in Europa»

Fabrizio de Feo

■ Sarebbe un errore «snobbare» Giorgia Meloni, che merita «il rispetto» dai leader europei. L'endorsement a sorpresa arriva dall'agenzia Usa Bloomberg, critica con la presidente di Fdi al momento dell'elezione.

a pagina 7

VIA LIBERA IL 2 LUGLIO

Ita-Lufthansa, ecco i punti del sì

Ferraro a pagina 6

MORTI SUL LAVORO

Stretta del governo contro il caporalato

Napolitano a pagina 4

IN REGALO CON IL QUOTIDIANO

Lunedì l'inserto di 64 pagine per i 50 anni del «Giornale»

di Marco Zucchetti

Da quel picnic sui prati di Cortina d'Ampezzo in cui Indro Montanelli per la prima volta, nel 1973, parlò della sua fondazione, fino all'attuale sede di via dell'Aprica a Milano, forse le alte vette sono sempre state (...)

segue a pagina 11



ASSALTO ALLA CRESCITA

«In fumo 100 milioni» Il modello Milano distrutto dalle toghe

Decine di inchieste sull'edilizia. Allarme del Comune: «Persi investitori e incassi»

■ Processo al modello Milano. Sono arrivate a dieci le inchieste della Procura su presunti abusi edilizi nella costruzione di nuovi palazzi. «Abbiamo fatto una stima rispetto all'anno precedente, valutando in 100 milioni di euro gli oneri persi», denuncia l'assessore Tancredi.

Bassi, Bravi e Fazzo alle pagine 2-3

IL PRIMO BILANCIO SUPERA IL MILIONE

Atenei in mano ai pro Hamas Il conto salato dei danni

Francesca Galici

■ Quasi tutte le occupazioni delle università sono finite. Ora è il tempo della conta dei danni, ingenti, causati dagli occupanti nei palazzi e nelle facoltà usate come dormitori.

a pagina 10

all'interno

PARTITA DELLE RIFORME

La sinistra e la clava referendaria

Francesco M. Del Vico a pagina 11

L'ANALISI DEL G

Nvidia, regina dei microchip e della Borsa

Veronica Nicosia a pagina 18

GIÙ LA MASCHERA

GLORIA IN EXCELSIS GAIO

di Luigi Mascheroni

Ormai, in un mondo in cui tutti possono fare e parlare di tutto, capita anche che uno studente voglia dare lezioni di teologia al Papa. Indubbiamente un regresso per la credibilità dell'istituzione scolastica, un progresso per la Chiesa: un tempo chi si azzardava a contestare il Santo Padre veniva scomunicato, ora finisce sui social.

Comunque, ecco che ieri durante un incontro via Zoom organizzato dal Vaticano con l'Università di Manila, uno studente di psicologia - ma non sappiamo dire se seminarista o meno - prima ha denunciato di esse-



stato bullizzato da piccolo, poi ha chiesto a Papa Francesco di consentire il divorzio nelle Filippine e infine lo ha rimproverato: «Smetta di usare un linguaggio offensivo contro la comunità Lgbtqai».

A parte il fatto che fra gay, bisexual, asexual, pansexual, gender fluid, gender queer, transgender, non-binary, polysexual, autosexual, polyamorous, lesbian, bigender e trigender, sono più le identità della comunità Lgbtqai - che tra poco si prenderà tutto l'alfabeto - di quanti siano gli ordini di suore della Chiesa cattolica. Ma ci chiediamo: esattamente a quale comunità si riferiva lo studente? Quella che alle parate dei Gay pride offende e deride i simboli della religione cristiana con gesti, immagini, travestimenti e slogan blasfemi?

Ah. Alla fine il Papa non ha risposto allo studente-teologo. Ha fatto bene. In giro c'è già troppa presuntuosaggine.

IN ITALIA, FATE SANE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) - SERVIZIO DI RICERCA E CONSULENZA IN ECONOMIA E DIRITTO - C.T.A. S.p.A.



IL GIORNO

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATEMENTE

SABATO 22 giugno 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

L'appello al governo del trader Stefano Conti

Prigioniero a Panama
«Le accuse sono cadute
Ostaggio da due anni»

Crippa a pagina 17



Pavia, allarme eco-vandali

Blitz misterioso
Devastato il riso
degli scienziati

Marziani a pagina 12



Caporalato, più controlli e ispettori

I ministri Calderone e Lollobrigida annunciano la stretta dopo la morte del bracciante non soccorso. Permesso di soggiorno alla moglie Coldiretti: «Contratti regolari per fermare le agromafie». Oggi sciopero. Mantova, muore a 35 anni incastrato in un macchinario

Servizi
alle p. 4 e 5

Come reagisce l'elettorato

**Autonomia,
il referendum
non convince**

Salvatore Vassallo a pagina 6

Fratoianni difende l'eurodeputata

**«Le occupazioni
non sono reato»
Polemica su Salis**

Servizio a pagina 7

Roma, lunedì summit tra premier

**Meloni-Orban,
resa dei conti
E da Giorgetti
veto sul Mes**

C. Rossi a p. 7 e Troise a p. 19

ROBERTO BAGGIO OSTAGGIO CON LA FAMIGLIA E FERITO ALLA TESTA
«QUARANTA MINUTI DI TERRORE, ORA BISOGNA SUPERARE LA PAURA»

CON I BANDITI IN CASA

Jannello e Salvadori alle p. 2 e 3



Roberto Baggio, 57 anni,
è stato rapinato nella villa
del Vicentino da una banda
di cinque persone

DALLE CITTÀ

Intervista all'ex ministra Messa

Milano e le rettrici
«Colpo di piccone
al tetto di cristallo
Non fermiamoci»

Tavecchio a pagina 13

Archistar da Compasso d'Oro



Mario Cucinella
«Ero un garzone
di Renzo Piano»

Lazzari a pagina 26



Rilevazione di Nomisma per QN

**Emilia-Romagna,
chi può vincere**

Baroncini e Carbutti alle p. 8 e 9



Ballottaggio a Firenze, il confronto

**Funaro e Schmidt
alla sfida finale**

Baldi a pagina 11



Spalletti valuta cambi in squadra

**Un'Italia tutta
da ridisegnare**

Mola nel QS

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI

ARTE MODERNA e
CONTEMPORANEA
a FIRENZE

da SCHIFANO a BOETTI
da MIRÓ a BASQUIAT
da WARHOL a CHRISTO

PALAZZO
BARTOLINI
SALIMBENIPiazza Santa Trinita 1
(Via Tornabuoni)
Tel. 055 60 20 30

da martedì a sabato / 10-13 14-19
chiuso domenica, lunedì e festivi
collezionerobertocasamonti.com

Ingresso gruppi su prenotazione / prenotazioni@collezionerobertocasamonti.com



Oggi su Alias

IL CINEMA RITROVATO I molteplici percorsi del ricco programma del festival di Bologna: restauri, scoperte, mitologie e ossessioni



Domani su Alias D

DANIEL MENDELSON Incontro con il romanziere e critico americano, del quale è uscita una raccolta tra generi dal titolo: «Estasi e terrore»



Vizioni

BIENNALE TEATRO Ultimo atto per la direzione artistica di Stefano Ricci e Gianni Forte
Gianni Manzella pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS

SABATO 22 GIUGNO 2024 - ANNO LI - N° 149

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Il ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida foto di Cecilia Fabiano/LaPresse



Lavoro nero

A Latina, feudo elettorale della destra, tra busti di Mussolini e fasci littori, Satman Singh è stato lasciato morire perché irregolare e sfruttato. Per Meloni e Lollobrigida è un caso isolato: «Non appartiene al popolo italiano» e le imprese «non si criminalizzano». Oggi sciopero e manifestazione

pagine 2 e 3

AGRO PONTINO Così coprono le responsabilità

MASSIMO FRANCHI

■ L'importante è circoscrivere, sviare, non parlare di caporalato e tanto meno di razzismo. Davanti alla vergogna della morte di Satnam Singh e al quotidiano e sistematico sfruttamento del lavoro migrante nel suo feudo dell'Agro Pontino, la destra che guida il governo Meloni si limita a colpevolizzare il «datore di lavoro». Precisando però subito che si tratta di un «caso isolato» e difendendo la «categoria» e «la filiera agricola», tanto brava, sana e cara. **SEQUE A PAGINA 3**

all'interno

Strage quotidiana

Lavoro: un giorno,
quattro incidenti.
Due sono mortali

La strage non si ferma. Ieri sono avvenuti quattro incidenti gravi sul lavoro. Due mortali, in Lombardia e Veneto, a perdere la vita due operai trentini. A Bolzano un'esplosione in uno stabilimento siderurgico fa sei feriti, quattro gravissimi.

LUCIANA CIMINO
PAGINA 4

Tra Italia e Francia L'attrazione fatale dei liberali per l'estrema destra

ALFIO MASTROPAOLO

Si manifesta da tempo un'inquietante tendenza dei moderati di centrodestra, centro, liberali, a ritrovarsi con la destra nazionalista e reazionaria. In Francia questa tendenza era precipitata a fine 2023 nella nuova legge sull'immigrazione, approvata col voto della destra ex-gollista, del centro macronista e del Rassemblement national: a fronte di una situazione di crisi sociale, ove la percezione del tema dell'immigrazione è divenuta preminente, il «front républicain» ha ceduto. La convergenza si è riproposta dopo lo scioglimento dell'Assemblea nazionale deciso da Macron a seguito della disfatta del suo partito alle europee.

— segue a pagina 14 —

GIORGETTI INSISTE: «IL MES SALE SULLE FERITE». MELONI TEME LA CARTA LETTA CHE PERÒ PERDE QUOTA

Roma avverte la Ue e punta su Fitto

■ Il ministro Giorgetti, dopo aver lamentato la «intollerabile» *convenuto ad excludendum* nei confronti dell'Italia sulle nomine dei vertici europei, torna a fare muro sul Mes: «Chiederci ora di sottoscrivere la riforma è un po' buttare sale sulla ferita». L'avvertimento non riguarda

solo l'ex Salvastati: insistere nel tenere l'Italia ai margini significa rischiare incidenti a ripetizione dato che con le ultime defezioni da Renew, Ecr sarà il terzo gruppo dell'europarlamento. Certo, i voti per von der Leyen sarebbero solo aggiuntivi. Tanto più Meloni deve

ottenere qualcosa per giustificare il suo sostegno; barra tutta a destra sull'immigrazione e un commissario di peso, che sarebbe quasi certamente Fitto. Affidare a Letta la guida del Consiglio implicherebbe invece una rottura non ricucibile con Roma. **COLOMBO A PAGINA 5**

TOUR NELLE CAPITALI DI ORBÁN

Eurocamera, la destra cerca casa

■ Alla ricerca del gruppo perduto. Quello rosso-bruno a cui pensano i 5S con i tedeschi di Bsw, oppure un nuovo contenitore dell'estrema destra? La flui-

dità delle squadre porta a nuove variazioni. I conservatori di Ecr hanno sorpassato Renew, che ieri ha perso pure i Cechi di Babis. **VALDAMBRIANI A PAGINA 5**

FIRENZE

Funaro quasi sindaca in piazza con Schlein



■ Bagno di folla ieri in piazza Santissima Annunziata. A Firenze è arrivata la leader del Pd Schlein per la chiusura della campagna elettorale di Sara Funaro, favoritissima nel voto di domani e lunedì al ballottaggio con il centrodestra di Eike Schmidt. **CHIARI A PAGINA 6**

KENYA

Tassa sul pane, rivolta della Generazione Z



■ Dopo le disastrose alluvioni, ad abbattersi sulle fasce più povere della popolazione in Kenya è il Finance Bill 2024, che risponde agli ordini del Fondo monetario e svela il vero volto del presidente William Ruto, eletto per le sue promesse su lavoro e giovani. **FLORIS A PAGINA 6**

NETANYAHU

Governo futuro di Gaza esclude i palestinesi



■ In un'intervista il primo ministro israeliano è tornato a proporre che nel futuro di Gaza ci sia un'amministrazione civile, con da cooperazione, la sponsorizzazione interaraba e l'assistenza dei paesi arabi, senza insomma coinvolgere i palestinesi. **GIORGIO A PAGINA 9**





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO DICOMI-N° 173 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 22 Giugno 2024 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A GENA E PRODA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" ELI 0123

La politica

Autonomia, tempi lunghi sulle funzioni da cedere potere di veto a Meloni

Andrea Bassi a pag. 8



La partita dell'Autonomia differenziata partirà presto. Prima del previsto. Probabilmente in autunno, dati i tempi tecnici. Per decidere sulle materie da trasferire ci vorrà tempo. Quello che accadrà nei prossimi mesi sarà una sorta di "stress test" tra il governo centrale e quello regionale. E il premier Meloni avrà potere di veto. Veneto e Lombardia

pronte a chiedere le prime nove materie. Entro 2 mesi Palazzo Chigi può dire quali devono restare allo Stato. Non è detto che le Regioni possano fare, per usare un termine del poker, un "all in" e ottenere tutto ciò che chiederanno. Toccherà, come detto, a Giorgia Meloni trovare un equilibrio tra le richieste delle Regioni e le ragioni della Capitale.

Il primo rapporto dell'Osservatorio economia e società

IL SOGNO DELLA RINASCITA DIVENTATO REALTÀ E GLI OSTACOLI ANCORA DA SUPERARE

NAPOLI CAPITALE

NAPOLI DA GUARIRE

Il suo Pil è un quarto della Campania Turismo, industria e cultura ne hanno cambiato la percezione nel mondo



L'installazione Brand Napoli in piazza Municipio accoglierà i turisti

L'EDITORIALE I PRIMATI DEL GIOCO COLLETTIVO IL CORTOCIRCUITO DA EVITARE

Roberto Napolitano

Napoli è la Capitale del Mediterraneo e fa da sola il 25% del prodotto interno lordo (Pil) della Campania e il 7% dell'intero Mezzogiorno. Il Pil pro capite dei suoi cittadini è pari a 30.804 euro superiore a quello medio italiano che si attesta a 30.231 euro. Questa Napoli Capitale del Mare Nostrum è motore dell'industria del futuro, dall'agroalimentare della dieta mediterranea alla farmaceutica fino alle nuove tecnologie, ma si colloca sulla roccia saldissima del primato indiscusso della sua articolata industria del mare e di un intreccio virtuoso con i primati della logistica e dell'autotrasporto. Questi ultimi primati, sconosciuti ai più, hanno avuto nei grandi armatori napoletani gli architetti e i finanziatori di un disegno di successo per l'industria dei servizi, nazionale e internazionale, portato a compimento. Questa Napoli Capitale del Mediterraneo, in un mondo capovolto che colloca l'intero Mezzogiorno tra i territori più osservati e in seguito dai capitali mondiali, è un unicum assoluto di attrattività globale turistica e culturale che è raccontato come non mai dai media internazionali fino al punto di averne cambiato totalmente la percezione da Gomorra a luogo della bellezza, della creatività, dell'innovazione e del futuro.

Continua a pag. 43

I furbetti dell'illegalità e le regole la sfida di politica e burocrazia per cambiare la percezione interna



L'incendio boschivo sulla collina dei Camaldoli

Gli eventi

Città in musica E Geolier accende il Maradona

Federico Vacalebri

Tra lo stadio e la piazza, Napoli capitale della musica. Geolier accende il Maradona, Renato Zero al Plebiscito. Alle pagg. 5, 16 e 17

Lo sviluppo

Sud, bene il Pnrr ma il vero boom è delle imprese

Ercole Incalza

Boom del Mezzogiorno: bene il Pnrr ma l'exploit è merito delle imprese. Il peso di agricoltura, turismo e logistica. A pag. 7

De Martino a pag. 2

L'affarismo

Chi lucra sul maxi-rogo dei Camaldoli

Leandro Del Gaudio

Rogo dei Camaldoli, la pista dolosa: una regia criminale di chi lucra sulla bonifica delle aree incendiate. In Cronaca

L'evasione

Due miliardi di tasse non pagate

Dario De Martino

A Napoli l'evasione arriva a 2 miliardi. I gap: alta disoccupazione femminile e livelli di istruzione ancora molto bassi. A pag. 3

Servizi alle pagg. 2 e 3, Giuseppe Crimaldi in Cronaca

Il commento

LE RICHIESTE DI BRUXELLES E LE RIFORME DEL GOVERNO

Romano Prodi

Il verdetto della Commissione Europea per il deficit eccessivo dell'Italia era una sentenza attesa e, in certo senso, scontata. Il nostro disavanzo per l'anno in corso, anche se non si colloca nella cifra spaventosa del 7,7% del 2023, è previsto intorno attorno al 4,4%, livello abbondantemente superiore al limite del 3% previsto dalle disposizioni comunitarie. D'altra parte siamo in buona compagnia, perché accanto a noi, oltre all'Ungheria, la Polonia, il Belgio, la Slovacchia e Mal-

ta, troviamo anche la Francia. Un paese non solo di importanza economica determinante per tutta l'Unione, ma il cui Presidente Macron aveva fondato la sua vittoriosa campagna elettorale proprio sulla prospettiva di mettere in ordine il bilancio dello Stato. D'altra parte una serie di eventi imprevedibili, a partire dal Covid-19 fino alla guerra di Ucraina, hanno reso il contenimento del deficit impresa così difficile da obbligarci a sospendere dello stesso patto di Stabilità, rientrato in vigore solo nell'anno in corso. Continua a pag. 43

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX

FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

- ✓ FISSA PROVVISORIAMENTE PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO
- ✓ DA SOLI E IN POCHE MINUTI
- ✓ SIA SU IMPIANTI CHE SU DENTI PREPARATI
- ✓ FACILE DA USARE
- ✓ AGISCE IN POCHE MINUTI
- ✓ NON COMPROMETTE IL SUCCESSIVO INTERVENTO DEL DENTISTA

FIMO da oltre 30 anni in farmacia



ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
VILLA MAFALDA
 Via Monte delle Gioie, 5 Roma

Il Messaggero

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
VILLA MAFALDA
 Via Monte delle Gioie, 5 Roma

€ 1,40* ANNO 348 - N° 373
 Sped. in A.P. 08/03/2003 con L.482/2001 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE

Sabato 22 Giugno 2024 • S. Paolino da Nola

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su **IL MESSAGGERO.IT**

Finalista allo Strega Di Pietrantonio «La fragilità? È la vera forza»
 Velardi a pag. 19



Spalletti cambia tutto Vietato sbagliare, rivoluzione Italia contro la Croazia
 Angeloni nello Sport



A lui le chiavi dell'Alpine Formula Briatore il grande ritorno con la Renault
 Ursicino nello Sport



L'editoriale LE RICHIESTE DI BRUXELLES E LE RIFORME DEL GOVERNO

Romano Prodi

Il verdetto della Commissione Europea per il deficit eccessivo dell'Italia era una sentenza attesa e, in certo senso, scontata. Il nostro disavanzo per l'anno in corso, anche se non si colloca nella cifra spaventosa del 7,7% del 2023, è previsto intorno attorno al 4,4%, livello abbondantemente superiore al limite del 3% previsto dalle disposizioni comunitarie. D'altra parte siamo in buona compagnia, perché accanto a noi, oltre all'Ungheria, la Polonia, il Belgio, la Slovacchia e Malta, troviamo anche la Francia. Un paese non solo di importanza economica determinante per tutta l'Unione, ma il cui Presidente Macron aveva fondato la sua vittoriosa campagna elettorale proprio sulla prospettiva di mettere in ordine il bilancio dello Stato. D'altra parte una serie di eventi imprevedibili, a partire dal Covid-19 fino alla guerra di Ucraina, hanno reso il contenimento del deficit impresa così difficile da obbligare la sospensione dello stesso patto di Stabilità, rientrato in vigore solo nell'anno in corso. Il problema non sta quindi nel fatto che il suo ritorno abbia trovato tanti paesi fuori dalle regole, ma i modi e i tempi nei quali questi paesi devono ritornare nel cammino dovuto, nonostante i criteri di maggiore flessibilità adottati per favorire questo rientro.

Per l'Italia il problema si presenta particolarmente serio perché, tra quelli che sono stati messi in castigo, il nostro Paese ha accumulato il debito più elevato.

Continua a pag. 22

Autonomia, deciderà Meloni Gualtieri: Roma penalizzata

►La premier avrà diritto di veto sulle materie da devolvere, le procedure al via in autunno. Il sindaco: «La Capitale ha bisogno di più risorse e poteri»

ROMA Autonomia, deciderà Meloni sulle materie da devolvere. Gualtieri: «Roma penalizzata». Bassi, Bechis, Malfetano e Magliaro alle pag. 2 e 3

I referendum

SE I PARTITI SCAVALCANO IL PARLAMENTO

Mario Ajello

La febbre referendaria è quella che accompagnerà l'Italia (...)

Continua a pag. 22

Dopo la morte del bracciante di Latina interviene l'esecutivo

Stretta anti caporalato: si ai prezzi minimi E la vedova di Navi potrà restare in Italia

ROMA Dopo la morte del bracciante di Latina arriva la stretta anti-caporalato del governo: più controlli nei campi e prezzi mi-



nimi ai prodotti. La moglie ottiene il permesso di soggiorno. Corlelli, Fortivesi, Pacifico e Scarfo alle pag. 4 e 5

La lettera

Combattere gli abusi e regole uguali sui prodotti extra Ue

Giovanni Prandini
 Non possiamo restare in silenzio. A pag. 4

Il caso Salva-Stati Mes, duello con l'Europa Giorgetti: va cambiato

Gabriele Rosana

Introdurre il tema della ratifica della riforma del Mes» adesso che il governo italiano si sente marginalizzato nel gran rischio Ue delle nomine equivale a «buttare un po' di sale sulla ferita». Prima di lasciare Lussemburgo al termine della due giorni tra Eurogruppo ed Ecofin, il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti ha parlato, ieri, del rinnovato pressing del partner Ue. «Per qualche "burocrate di Bruxelles" il voto dei cittadini è quasi irrilevante», ha affermato a distanza il vicepremier Matteo Salvini.

A pag. 6

Il campione anti-divo aggredito con la famiglia e malmenato



Baggio: «I rapinatori in casa e la paura»

La villa dove Roberto Baggio è stato rapinato e picchiato Cordella, Pederiva e Sacà alle pag. 10 e 11

Virzì: io la vittima, "codice rosso" contro Ramazzotti

►Il regista ha chiesto ai carabinieri di attivare la procedura per i casi di violenza domestica

Flaminia Savelli

«La vittima sono io». Virzì chiede il Codice rosso. Dopo la miccia che ha acceso la lite, le denunce reciproche, ora spetta ai magistrati della Procura di Roma stabilire le posizioni tra il regista livornese e l'attrice ed ex moglie, Micaela Ramazzotti. I carabinieri hanno trasmesso anche video della violenta discussione scoppiata lunedì sera. A pag. 12

L'ordinanza

Alt all'influencer: «Via dai social le foto della figlia»

MILANO Il padre non dà il permesso: foto della figlia via dai social. Accolto il ricorso dell'ex compagno dell'influencer Alice Pasti. Zaniboni a pag. 13

Torna il fattore Corea Il patto Putin-Kim fa infuriare gli Usa «Reagiremo»

ROMA Il patto Mosca-Pyongyang fa infuriare gli Stati Uniti: «Ci saranno contro misure». Secondo Blinken l'accordo di mutuo soccorso tra Putin e Kim rappresenta una minaccia alla pace. La Corea del Sud convoca l'ambasciatore russo: «Invieremo presto armi a Kiev». E mentre Kim Jong-Un costruisce un muro a Sud (come rivelato dalla Bbc) Putin rilancia: «Svilupperemo armamenti nucleari come deterrenza».

Migliorico a pag. 9

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
 I migliori specialisti per il tuo pronto intervento medico e chirurgico
 Tel. 06 86 09 41
VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA
 Via Monte delle Gioie, 5 Roma - villamafalda.com

Il Segno di LUCA
CAPRICORNO PIÙ DISPONIBILE
 La Luna Piena nel tuo segno capita una volta all'anno, ma quest'anno saranno due, quella di oggi e quella del 21 luglio! Tutto sembra indicare che questo sia per te un periodo particolarmente ricco, soprattutto a livello emotivo. La configurazione ti premia in amore, rendendoti più disponibile che mai a legare le tue sorti a quelle del partner. Approfitta del fine settimana per creare una tua personalissima e gioiosa luna di miele! **MANTRA DEL GIORNO** Siamo manovrati dalle nostre emozioni.
 © RIPUBBLICA RISERVATA
 L'oroscopo a pag. 22

* Tariffe con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40, in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40, in Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50, nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,30. Tanto per sognare. La vita secondo Nico Nardelli • € 6,90 (solo Roma)

il Resto del Carlino

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

SABATO 22 giugno 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia-Romagna, rilevazione di Nomisma: bene Conti, De Pascale e Ugolini

Regione, il primo sondaggio «Un civico dopo Bonaccini»

Baroncini e Carbutti alle pagine 8 e 9



Caporalato, più controlli e ispettori

I ministri Calderone e Lollobrigida annunciano la stretta dopo la morte del bracciante non soccorso. Permesso di soggiorno alla moglie Coldiretti: «Contratti regolari per fermare le agromafie». Oggi sciopero. Mantova, muore a 35 anni incastrato in un macchinario

Servizi
alle p. 4 e 5

Come reagisce l'elettorato

Autonomia, il referendum non convince

Salvatore Vassallo a pagina 6

Fratoinanni difende l'eurodeputata

«Le occupazioni non sono reato» Polemica su Salis

Servizio a pagina 7

Roma, lunedì summit tra premier

Meloni-Orban, resa dei conti E da Giorgetti veto sul Mes

C. Rossi a p. 7 e Troise a p. 21

ROBERTO BAGGIO OSTAGGIO CON LA FAMIGLIA E FERITO ALLA TESTA
«QUARANTA MINUTI DI TERRORE, ORA BISOGNA SUPERARE LA PAURA»

CON I BANDITI IN CASA

Jannello e Salvadori alle p. 2 e 3



Roberto Baggio, 57 anni,
è stato rapinato nella villa
del Vicentino da una banda
di cinque persone

DALLE CITTÀ

Bologna, allarme sicurezza

In centro tornano le spaccate Due colpi in mezz'ora

In Cronaca

Bologna, legati agli anarchici

Scontri alle Besta, già identificati venti antagonisti

Tempera in Cronaca

Imola, verrà espulso dall'Italia

Girava in auto con la droga: arrestato 19enne

Pradelli in Cronaca



Pilota Raf fu salvato a Copparo

L'aviere ritrova i suoi 'angeli'

Rufini a pagina 19



Ballottaggio a Firenze, il confronto

Funaro e Schmidt alla sfida finale

Baldi a pagina 11



Spalletti valuta cambi in squadra

Un'Italia tutta da ridisegnare

Mola nel QS

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI

ARTE MODERNA e
CONTEMPORANEA
a FIRENZE

da SCHIFANO a BOETTI
da MIRÓ a BASQUIAT
da WARHOL a CHRISTO

PALAZZO
BARTOLINI
SALIMBENI

Piazza Santa Trinita 1
(Via Tornabuoni)
Tel. 055 60 20 30

da martedì a sabato / 10-13 14-19
chiuso domenica, lunedì e festivi
collezionerobertocasamonti.com

Ingresso gruppi su prenotazione / prenotazioni@collezionerobertocasamonti.com



IL SECOLO XIX



SABATO 22 GIUGNO 2024

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20€ con "GENTE+ELLE" in Liguria, AL e AT-1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXVIII - NUMERO 147, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

CAMPIONATO ITALIANO FREESTYLE
L'invasione degli skate
Genova spinge sulle rotelle

GIULIANO GNECCO / PAGINA 19



ESTATE INSIEME
Le voci del Suq diventano teatro
favole e racconti al Porto Antico

LUCIA COMPAGNINO / PAGINA 38



LIGURIA ESTATE
La leggenda del boia senza volto
che gira per i caruggi di Apricale

EMILIA MARASCO / PAGINA 46

BALNEARI: PROROGHE IMPUGNATE AL TAR DALL'AUTORITÀ PER LA CONCORRENZA MENTRE ALLA CAMERA INIZIA L'ITER PER IL CONFLITTO DI ATTRIBUZIONE

Liguria, la crescita debole

Secondo Bankitalia il Pil nel 2023 è salito solo dello 0,8%. Frenano i porti. Cala l'indotto del turismo

POLITICA LIGURE

Toti, incontri con gli alleati a domicilio

Tommaso Fregatti / PAGINA 13

La giudice per le indagini preliminari Paola Faggioni ha concesso a Giovanni Toti il permesso di incontrare i componenti della giunta regionale e politici. I vertici, tre, si svolgeranno nella casa di Ameglia con la Finanza a vigilare.

Secondo Bankitalia, nel 2023 l'attività economica in Liguria è cresciuta ancora, ma sempre più debolmente, con un aumento del prodotto interno lordo dello 0,8%, ultimi effetti del rimbalzo post-Covid. Le attese per il 2024 fra le 102 imprese sondate dalla sede regionale figure sono improntate a una forte prudenza. In frenata i porti. In calo l'indotto del turismo mentre sul fronte balneare l'Autorità per la concorrenza sta impugnando le proroghe dei comuni alle concessioni balneari.

MARGIOCCO, QUARATE E PALMESINO / PAGINE 2, 3 E 22

ROLLI



LAMORTE DISINGH

P. Baroni e N. Carratelli / PAGINE 2 E 4

Il governo annuncia «Guerra ai caporali» Il Pd: «Solo parole»

I ministri Calderone e Lollobrigida incontrano i sindacati e assicurano l'impegno contro la piaga del caporalato. Replica la segretaria del Pd Elly Schlein: «Non basta, sono soltanto parole».

Nei ballottaggi il Pd si gioca l'ultima carta

Marco Menduni / PAGINA 7

In Liguria il secondo turno a Sanremo e a Rapallo si caratterizza per una sorpresa: il tentativo del Pd di rientrare in gioco. Di non abbandonare il campo alla sfida tra due destre, quella dei partiti e l'altra dai connotati civici.

Sono tutti uomini rischio ricorso per sette comuni

Emanuele Rossi / PAGINA 7

Per molti comuni liguri sotto i tremila abitanti rispettare la parità di genere nella composizione delle giunte si sta rivelando un problema. Nella sola provincia di Imperia i casi sono ben sette.

PARTITO DA PARIGI, È ARRIVATO A SANTA MARGHERITA LIGURE- PORTOFINO 3 ORE DOPO IL PREVISTO. «MA NESSUN GUASTO»



L'Orient Express in ritardo per colpa del panorama

Il treno di lusso nella stazione di Santa Margherita Ligure, ad attenderlo c'era la banda

EDOARDO MEDLI / PAGINA 18

RIFORME

Giorgetti e il Mes «Provocazione parlare di ratifica»

Marco Bresolin / PAGINA 9

Per il ministro delle Finanze Giancarlo Giorgetti la decisione di tornare in pressing sul governo per la ratifica del Meccanismo europeo di stabilità, in questo momento, è sembrata una provocazione.

L'autonomia riporta la pace dentro la Lega

Francesco Moscatelli / PAGINA 8

Salvini, Zaia, Calderoli sullo stesso palco per festeggiare la legge sull'autonomia tanto cara al partito. Il leader è convinto di aver risposto in questo modo a chi lo accusa di aver scordato i temi identitari tradizionali

EUROPEI

Colpo grosso a casa Baggio (e giocava l'Italia)

L'INVIATO NICCOLÒ ZANCAN / PAGINA 16

I rapinatori hanno aspettato che iniziasse la partita della Nazionale contro la Spagna per fare irruzione nella casa di Roberto Baggio ad Altavilla Vicentina. Il campione è stato colpito alla testa.



ORA GLI AZZURRI FANNO I CONTI CON LA REALTÀ

MAURO CASACCIA / PAGINA 49

BUONGIORNO

Trump contro Satana | MATTIA FELTRI

Scisma - delitto di cui è accusato monsignor Carlo Maria Viganò - è una parola così enfatica che a un ingenuo come me rammenta Giustiniano e il Concilio di Costantinopoli, o Martin Lutero e le novantacinque tesi, le pagine più conturbanti dell'uomo e della fede negli abissi della storia. Invece stiamo parlando, appunto, di Carlo Maria Viganò, uno che nel 2020 scrisse a Donald Trump augurandogli l'elezione alla Casa Bianca, poiché da lui si sarebbe messo al servizio di Dio e a capo delle Forze del Bene contro la cospirazione planetaria del Diavolo e delle Forze del Male, ossia contro il Grande Reset tramato da Bill Gates e George Soros con la collaborazione dei governi, della Banca mondiale, del Fondo monetario e di Big Pharma per mezzo del Covid, un'emergenza sanitaria strumentale all'instaurazione di una ti-

ranide globale. Il complotto della vaccinazione, secondo Viganò, era teso a ridurre tutti quanti a consumatori robotici, a privarci della proprietà privata, dell'identità nazionale e di quella di genere. Chi proverà a ribellarsi - si leggeva nella lettera - verrà confinato in campi di detenzione o agli arresti domiciliari e gli saranno confiscati tutti i beni. Il passaggio al Nuovo Ordine Mondiale (le maiuscole sono sue) poteva contare su Papa Francesco, il più formidabile e imprevedibile degli alleati di Satana. Sennonché di fronte a una tale e talmente cospicua schiera di servi delle tenebre sarebbe issato lui, il formidabile angelo della luce: Trump! Ecco, non so se tutto questo configuri uno scisma o un più banale delirio, sicché un po' di dittatura sanitaria potrebbe persino tornare utile.

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO GARANTITO

GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38/40/r
Tel: 010 6501501

GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.So Sardegna 89/R

SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230

GRANDE CONTENITORE DEI TASSI DI SANREMO TORINO
www.banco-metalli.com

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO GARANTITO

GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38/40/r
Tel: 010 6501501

GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.So Sardegna 89/R

SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230

GRANDE CONTENITORE DEI TASSI DI SANREMO TORINO
www.banco-metalli.com





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Riforma fiscale
La cooperative compliance salva anche il pregresso



Alessandro Germani — a pag. 23

A agevolazioni
Bonus colonnine, controlli antifrode per una domanda ogni dieci

Latour e Parente — a pag. 23

SCARPA



MOJITO WRAP
OUTDOOR TRAVELLER.
SHOP ONLINE - SCARPA.COM

FTSE MIB 33308,77 -1,09% | SPREAD BUND 10Y 152,80 +1,40 | SOLE24ESG MORN. 1328,08 -1,18% | SOLE40 MORN. 1223,50 -1,10% | **Indici & Numeri** → p. 25-29

RAFAH: BOMBE SU UNA TENDOPOLI, 18 PALESTINESI MORTI

Usa: Iron Dome a rischio in caso di guerra aperta tra Israele e Hezbollah

Roberto Bongiorno — a pag. 9



Bombe sulle tende. A Khan Yunis gli israeliani hanno colpito un accampamento

MEDICI SENZA FRONTIERE

«A Gaza forniture mediche esaurite. Mancano perfino antidolorifici e garze sterili»

— Servizio a pag. 9

PANORAMA

TENSIONE CON PECHINO

L'ira della Cina contro Lockheed per la vendita di armi a Taiwan

È scattata la rappresaglia di Pechino dopo l'annuncio della vendita di armi americane a Taiwan: mini-missili e droni da 360 milioni di dollari della Lockheed Martin. Si va dal congelamento di beni mobili e immobili ad altri tipi di proprietà all'interno del territorio della Cina per società del gruppo e i suoi dirigenti. — a pagina 8

INDUSTRIA

Materie prime critiche: allarme delle fonderie

Programmare investimenti a medio termine per creare una filiera europea delle materie prime critiche. È il messaggio emerso dall'assemblea di Assofond. — a pagina 11

FALCHI & COLOMBE

BCE e il tango con il nuovo Parlamento

di Donato Masciandaro — a pagina 10

VERSO IL VOTO

Ballottaggi, a quota 23 gli appuntamenti

Nel 100 Comuni al voto sabato e domenica per il secondo turno, 11 intese formali tra liste nel centrosinistra, otto nel centrodestra e quattro tra liste civiche. — a pagina 6

Sviluppo sostenibile

UN ASSE TRA MILANO E PALERMO

di Antonio Calabrò — a pag. 10

Energie rinnovabili, pronte le correzioni per salvare 12 miliardi del fotovoltaico

Decreto agricoltura

In settimana l'esame degli emendamenti bipartisan sugli impianti a terra

Le imprese, senza modifiche compromessi gli investimenti già avviati

L'iter di conversione del decreto Agricoltura, che ha introdotto un giro di vite all'installazione di impianti fotovoltaici a terra nei terreni ad uso agricolo, entrerà in vivo la prossima settimana, con l'inizio della votazione degli emendamenti in commissione Industria al Senato attese per giovedì. Le eventuali modifiche all'articolo spousano incidere sullo sviluppo dell'industria rinnovabile in Italia. Timori anche sul fronte manifatturiero a rischio 12 miliardi di investimenti in impianti fotovoltaici per l'autoconsumo dell'impresa. **Laura Serafini** — a pag. 3

DOMANDA ELETTRICA MENSILE

Terna: fonti green al record del 52,5%

Celestina Dominelli — a pag. 3

Patto Ue, tetto di spesa per tagliare il deficit di 12 miliardi all'anno

Conti pubblici

La Commissione Ue ha inviato ieri ai Paesi membri la traiettoria della spesa netta, cioè il livello di uscite da non superare per centrare gli obiettivi di riduzione del debito. Previsto un tetto all'aumento della spesa che consenta una correzione strutturale media di 12 miliardi all'anno. **Gianni Trovati** — a pag. 4

ECOFIN

Giorgetti: «Parlare di Mes è come mettere sale sulle ferite»

— Servizio a pag. 4

IL TREND DEL SETTORE

Big del pharma: dopo il Covid arriva la stagione dei tagli

Monica D'Ascenzo — a pag. 21

AZIENDE CHE HANNO ANNUNCIATO TAGLI DA INIZIO ANNO 100

In nome della redditività. Molte multinazionali farmaceutiche hanno annunciato piani di riduzione del personale

Borse, Milano giù con le banche

La settimana dei mercati

Borse in calo nell'ultima seduta della settimana, con il Ftse Mib tra i peggiori a -1,09%, appassito dalle banche. Tuttavia la settimana nel complesso è stata positiva per i listini continentali, che hanno cercato di recuperare

ottimismo perso dopo il voto Ue e lo shock per le elezioni anticipate in Francia. Maglia rosa per il Ftse Mib di Milano che segna un rialzo del 2%, seguito dal Cac 40 di Parigi (+1,7%). **Martina Soligo** — a pag. 18

Ambrosiano

ACQUISTIAMO MONETE IN ORO

+4.300 MONETE IN ORO E STELLE SU 4

PAOLO CATTIN

MARENGHI 390,00 € | STERLINE 500,00 € | KRUGERRAND 2.130,00 €

VALUTIAMO & ACQUISTIAMO I TUOI PREZIOSI

VIA DEL BOLLO 7 - 20123 MILANO - TEL. +39 02 495 19 260 - WWW.AMBROSIANOMILANO.IT

Ministri Lollobrigida e Calderone

LA TRAGEDIA DI LATINA

Calderone: «Faremo guerra al caporalato e più controlli»

Cappellini, Galullo, Monaci — a pag. 5

Motori 24

Controlli di bordo Bosch investe nelle intese sul software

Lello Naso — a pag. 14

Food 24

Bevande Birra, consumi fermi Estate decisiva

Emiliano Sgambato — a pag. 16

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

2 mesi a 1,00€. Per info: ilsol24ore.com/abbonamento Servizio Clienti: 02.30.300.600



L'AGGRESSIONE IN VILLA

La rapina a Baggio «Ma resta la paura»

Roberto Baggio e i suoi parenti sono ancora sotto choc dopo l'aggressione e la rapina nella villa di famiglia. «Rimangono punti di sutura, lividi e tanta pausa».

Bruni a pagina 11



IL ROGO NELLA CAPITALE

Incendi, smog e sabbia L'aria è irrespirabile A Roma scatta l'allarme

Buzzelli e Gobbi alle pagine 18 e 19



TENNIS

Sull'erba di Halle Sinner fatica ma conquista la semifinale

Schito a pagina 29



San Paolino, vescovo

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 22 giugno 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 171 - € 1,20*

ISSN 0391-6990 www.iltempo.it

STELLE CADENTI Il Grillo gate La fronda M5S vuole i conti del fondatore

Il Movimento è nel caos. Conte sfiduciato dai maggiorenti e contro di lui cresce la fronda dei parlamentari. Che ora si ribellano e chiedono chiarezza sul contratto che lega Beppe Grillo ai Cinquestelle.

Sirignano e Torchiaro a pagina 4

DOMANI I BALLOTTAGGI Urne aperte a San Luca Viaggio dove la mafia ha «sospeso» il voto

Manni a pagina 6

DI MIRA BRUNELLO L'eterno ritorno di Enrico stai sereno. Il ritorno di Letta in cerca di un incarico a Bruxelles. L'ex premier potrebbe essere il jolly dei socialisti. a pagina 5

DI ALESSIO GALLICOLA Patuelli: «Le banche e l'uscita dalla crisi» Il presidente dell'Abi, Antonio Patuelli, riconfermato per la sesta volta, analizza lo stato di salute delle banche. a pagina 15

I REGALI DI FRATOIANNI & CO. The SOUMASALIS Che bei guru a sinistra. L'onorevole con gli stivali dà lezioni al governo su caporali e braccianti. L'Eurodeputata in catene si vanta di occupare case e non pagare l'affitto. Campigli e Zonetti a pagina 2

Il Tempo di Oshø Lo scisma e le «cioccolatine» Le suore si ribellano al Papa. "Se vuole do' na mano io a gestì sta situazione... che de scissioni me ne intendo" Canto a pagina 8

IL CASO LIGURIA Ora la Procura «organizza» a Toti gli incontri politici (con la Finanza) Cavallaro a pagina 7

IL TEMPO di Feltri DI VITTORIO FELTRI Lo schiavo morto e la solita recita degli indignati. Il ragazzo indiano stritolato da una macchina avvolgiplastica nelle campagne di Borgo Santa Maria, provincia di Latina, è abbandonato davanti alla casa della coppia che lo ospitava come un ferro vecchio da buttare era uno schiavo. (...) Segue a pagina 3

CHOC A SAN GIOVANNI Il pedofilo al ristorante bacia un ragazzino di 12 anni Marsico a pagina 21

STASERA IL PRIMO CONCERTO Ultimo Tre serate all'Olimpico sold out. Da stasera a lunedì tre live allo stadio Olimpico di Ultimo. Sarà una tripletta di sold out per i fan in delirio; nella scaletta anche «Occhi lucidi» e «Altrove». Guadalaxara a pagina 24

ARTEMISIA LAB RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE • ESAMI CLINICI IN GIORNATA SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA www.artemisialab.it

Oroscopo Le stelle di Branko a pagina 13. DI LEONARDO TRICARICO Rutte alla Nato Cosa cambia nella guerra a pagina 13





PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 23

BASKET
Più tutele
ai dilettanti
Compensi
minimi per
i collaboratori
e aiuti alla
maternità

Ferraro a pag. 30

Da penalista non difenderei chi a Latina ha lasciato per strada l'immigrato ferito a morte
Massimo Solari a pag. 10

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Luglio rovente per il fisco

Alla cassa i versamenti delle imposte per i contribuenti senza partita Iva e chi non può fare il concordato. In vigore le regole sulle compensazioni per i maxi debitori

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

I meno giovani si ricordano che edifici, anche bellissimi come l'Arco della Pace a Milano, erano i cosiddetti caselli del dazio per far pagare appunto l'onore daziiale su varie merci che si muovevano da un comune all'altro. L'abolizione completa dei dazi interni in Italia è del 1963.

Se i dazi venivano applicati anche da un comune all'altro si comprende come la loro radice sia profonda e come oggi la parola sia ritornata di attualità su tutti i media per la loro nuova stagione di arma economica fra un Paese o un continente e un altro. «Ue, dazi fino al 48% sulle auto cinesi», «Bruxelles si allinea agli Usa, nuovi dazi sulle auto cinesi», «Draghi benedice i dazi», «L'Europa deve tutelarsi», aggiungendo: «Bisogna riparare i danni causati dall'eccesso di import da Russia e Cina». «Dalla Ue dazi per la concorrenza sleale dal Dragone». «Dal 14 luglio le tariffe doganali sui veicoli saliranno dal 10% attuale al 17% o al 38%».

continua a pag. 2

Luglio fatto di tasse e adempimenti per i contribuenti. Si parte dall'1 del mese, giorno in cui le persone fisiche senza partita Iva ed i soggetti fuori dalla platea del concordato preventivo biennale dovranno corrispondere il saldo delle imposte per l'anno 2023 ed il primo acconto 2024. Attratti nella scadenza anche coloro che utilizzano il 730 con quadro W o che utilizzano il citato modello nella versione "senza sostituto d'imposta".

Mandolesi a pag. 25

DA LUNEDÌ IN EDICOLA, DA DOMANI IN VERSIONE DIGITALE

Autonomia alla prova del Lep

Zaia è pronto a chiedere l'autonomia in 9 materie
Valentini a pag. 7

BEPPE GRILL

DIRITTO & ROVESCIO

L'immigrato che lavorava in nero in un'azienda agricola di Latina e che è morto per non essere stato soccorso dopo aver perso un braccio sul lavoro, è solo la punta dell'iceberg. Quindici anni fa un sociologo dell'università di Roma pubblicò un libro in cui dimostrava che gli immigrati erano occupati in condizioni disumane nelle serre di Latina: due euro all'ora con turni di lavoro di 12-14 ore. Lanciò una campagna stampa invitando il governo, i partiti, i sindacati, le organizzazioni degli agricoltori a varare una sistematica campagna di controlli che sarebbe dovuta proseguire per mesi con centinaia di carabinieri, polizia, guardia di finanza, uffici del lavoro: se ci sono troppi agricoltori che non osservano la legge anche chi vorrebbe osservarla non ce la fa economicamente. Latina non è il Gennargentu. E a pochi km di Roma, accessibile a tutti. Che cosa è stato fatto? Niente, proprio niente. Le autorità italiane non possono ora far finta di piangere. Le sfilate servono ai sindacalisti, non agli sfruttati.

ANCHE QUESTO TI SEMBRAVA IMPOSSIBILE?

È TEMPO DI SUPERARE I LIMITI DELLA TUA IMPRESA CON L'AI

VUOI RENDERE LA TUA AZIENDA A PROVA DI FUTURO?

Disruptives ti guida nella rivoluzione di AI e Machine Learning per aumentare fatturato e competitività.

Cosa possiamo fare per la tua PMI:

- Analizzare i tuoi flussi di lavoro e individuare le aree in cui l'AI può fare la differenza già oggi
- Sviluppare modelli di machine learning per l'analisi predittiva e l'ottimizzazione delle decisioni
- Implementare soluzioni AI personalizzate per automatizzare processi ripetitivi e trasformare le operazioni aziendali
- Fornire formazione e supporto continuativo al tuo team per garantire l'adozione e integrazione efficace dell'AI

Nell'era dell'AI il futuro del tuo business si costruisce oggi

Richiedi una call gratuita su disruptives.it

disruptives

MILANO BOLOGNA ZURIGO

*annuncio interamente creato con Intelligenza Artificiale

*Con Guida agli ITS Academy a € 4,00 in più; - Con Il Decreto Legge salva-casa a € 8,90 in più



LA NAZIONE

SABATO 22 giugno 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Verso i ballottaggi. Firenze, il dibattito Funaro-Schmidt

L'ultima sfida a La Nazione E ora parleranno le urne

Servizi a pagina 11 e in Cronaca



Caporalato, più controlli e ispettori

I ministri Calderone e Lollobrigida annunciano la stretta dopo la morte del bracciante non soccorso. Permesso di soggiorno alla moglie Coldiretti: «Contratti regolari per fermare le agromafie». Oggi sciopero. Mantova, muore a 35 anni incastrato in un macchinario

Servizi
alle p. 4 e 5

Come reagisce l'elettorato

Autonomia, il referendum non convince

Salvatore Vassallo a pagina 6

Fratoinanni difende l'eurodeputata

«Le occupazioni non sono reato» Polemica su Salis

Servizio a pagina 7

Roma, lunedì summit tra premier

Meloni-Orban, resa dei conti E da Giorgetti veto sul Mes

C. Rossi a p. 7 e Troise a p. 22

ROBERTO BAGGIO OSTAGGIO CON LA FAMIGLIA E FERITO ALLA TESTA
«QUARANTA MINUTI DI TERRORE, ORA BISOGNA SUPERARE LA PAURA»

CON I BANDITI IN CASA

Jannello e Salvadori alle p. 2 e 3



Roberto Baggio, 57 anni,
è stato rapinato nella villa
del Vicentino da una banda
di cinque persone

DALLE CITTÀ

Il grande evento nel Senese

Musica e vip a sorpresa Festival segreto a Casole d'Elsa

Andreucci nel fascicolo Estate

Castelfiorentino

Agguato in piazza con il coltello Terrore tra la gente

Puccioni in Cronaca

Empolese Valdelsa

Cgil, 50 anni di battaglie «E non è finita»

Cecchetti a pagina 24 e in Cronaca



Rilevazione di Nomisma per QN

Emilia-Romagna, chi può vincere

Baroncini e Carbutti alle p. 8 e 9



Lo studioso di astrofisica

«Il boato? La coda di una cometa»

Morviducci a pagina 17



Spalletti valuta cambi in squadra

Un'Italia tutta da ridisegnare

Mola nel QS

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI

ARTE MODERNA e
CONTEMPORANEA
a FIRENZE

da SCHIFANO a BOETTI
da MIRÓ a BASQUIAT
da WARHOL a CHRISTO

PALAZZO
BARTOLINI
SALIMBENI

Piazza Santa Trinita 1
(Via Tornabuoni)
Tel. 055 60 20 30

da martedì a sabato / 10-13 / 14-19
chiuso domenica, lunedì e festivi
collezionerobertocasamonti.com

Ingresso gruppi su prenotazione / prenotazioni@collezionerobertocasamonti.com



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Sabato 22 giugno 2024



Oggi con *d*

Anno 60 N° 148 - In Italia € 2,50

DIRITTI

Lavoro, i nuovi schiavi

Salari da fame, soprusi, nessun contratto: è l'agricoltura il regno del sommerso. Sono 240 mila gli sfruttati come Singh. Nell'agro pontino almeno 30 incidenti gravi all'anno non denunciati. Il governo vede i sindacati e promette più controlli

Ballottaggi, il Pd tenta la volata a Firenze, Bari e Perugia

Il commento

Carne da capannone

di Massimo Giannini

Eccolo, l'ultimo oltraggio al corpo straziato di uno schiavo. Il permesso di soggiorno speciale per motivi di giustizia rilasciato alla moglie. Da vivo, il povero Satnam Singh, non meritava niente. Era fuggito dall'India per inseguire una speranza, ma anche per l'Italia era solo un papà. Un fantasma, senza identità. Uno straniero, senza tetto né legge. Solo carne da capannone. Due braccia da sfruttare sulla terra, nient'altro che questo. Quando il macchinario gliene ha strappato uno, di braccio, il suo padrone, con agghiacciante coerenza, ha fatto quel che era giusto per lui: l'ha scaricato davanti al suo tugurio, come uno scarto umano o un giocattolo rotto. Aveva perso il suo "valore d'uso": quindi poteva anche morire. Ora che è morto, come sempre succede, la Patria si gloria concedendo i tributi postumi incubati dal senso di colpa. Solo adesso - in cima a questi tre anni terribili nei quali suo marito ha buttato via l'anima per raccogliere pomodori a 3 euro l'ora - la prefettura di Latina rilascia alla vedova Sony l'ambito "pezzo di carta" che la mette in regola, le ridà un nome e un cognome, le assegna uno scampolo di cittadinanza.

continua a pagina 31

Per le statistiche sono "invisibili". Come Satnam Singh, un lavoratore due volte fantasma: al nero e senza permesso di soggiorno. L'agricoltura è il settore a più alto tasso di sommerso: 234 mila sfruttati, di cui 100 mila nell'ombra. Sono soprattutto extra comunitari al 70%.

di **Carlucci, Conte Gioiara, Frascilla e Pistilli**
da pagina 2 a pagina 7

L'appello

Meloni e Schlein andate a San Luca

di Stefano Massini

Cara Giorgia Meloni, cara Elly Schlein, è a voi che mi rivolgo, insieme, chiamando a testimoni i lettori di *Repubblica*. Lo faccio per raccontarvi una storia, e al tempo stesso per chiedervi un impegno che investe il senso stesso dello Stato e delle sue fondamenta democratiche.

continua a pagina 31

Stava guardando la partita con la famiglia



▲ **Vicenza** Roberto Baggio nella sua villa dove è stato ferito, rapinato e sequestrato insieme alla famiglia

Baggio picchiato e rapinato nella sua villa

di **Crosetti e Ferro** alle pagine 18 e 19

Europa

Mes, Giorgetti fa ancora muro "È sale sulle ferite"

di **Claudio Tito**



a pagina 27

Presidente Ue l'ultima carambola di Enrico Letta

di **Stefano Cappellini**



a pagina 13

Mélenchon: "Macron è finito o noi o le destre"



a pagina 15

DONATELLA DI PIETRANTONIO L'ETÀ FRAGILE

Vincitore PREMIO STREGA GIOVANI 2024

Finalista PREMIO STREGA 2024

Einaudi

Industria

Mattarella inaugura l'e-building Ferrari per le auto del futuro

di **Diego Longhin**
a pagina 28

Domani in edicola

Su Robinson Louise Bourgeois la madre delle artiste

L'intervista

Garattini: "2 biscotti e niente medicine ecco il mio elisir"

di **Elena Dusi**
a pagina 21

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

Concessionario di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Agnoli, 8 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicita@manzoni.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 Profondo Giappone €11,40

NZ



IL VATICANO

Viganò, anti-Bergoglio e No Vax perché ora rischia la scomunica

GIANLUIGI NUZZI - PAGINA 19



L'INDUSTRIA

La fabbrica verde della Ferrari Elkann a Mattarella: è il futuro

TEODORO CHIARELLI - PAGINA 21



IL CALCIO

Brutta Italia tradita dai leader ma Spalletti troverà la cura

MARCO TARDELLI - PAGINA 33

kerakoll

LA STAMPA

SABATO 22 GIUGNO 2024

kerakoll

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 158 II N. 171 III IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

OGGI LA MANIFESTAZIONE A LATINA DOPO LA MORTE DEL BRACCIANTE SATNAM. DEM E 5 STELLE DI NUOVO INSIEME IN PIAZZA

Governo-Pd, scontro sui caporali

Calderone: stretta sui controlli. Si tratta su flussi e click day. Schlein: "Provvedimenti vuoti"

IL COMMENTO

Quegli atti disumani del popolo italiano

VALENTINA PETRINI

«Atti disumani che non appartengono al popolo italiano». Parola di Giorgia Meloni. Non sono d'accordo. Non dopo quello che ho visto in anni di reportage dai luoghi di sfruttamento italiani. - PAGINA 25

AMABILE, BARONI, BRAVETTI, CAMILLI, CARRATELLI

«Lo scopo di tutti è dichiarare guerra al caporalato ed intensificare le azioni a contrasto di un sistema che mette a repentaglio le vite umane e non fa crescere un comparto strategico come l'agricoltura» dice il ministro Marina Calderone. - PAGINE 2-5

Così il campo largo scopre le piazze unite

Federico Geremicca

L'ECONOMIA

Se Giorgetti e Salvini vogliono bloccare il Mes

BRESOLIN, RIFORMATO

«Ho detto che introdurre il tema della ratifica del Mes in questo momento, mi sembrava un po' come buttare del sale sulla ferita. Quindi improprio». È la ferita di cui ha parlato ieri Giancarlo Giorgetti. - PAGINA 8

LA GEOPOLITICA

Perché il fattore Le Pen può sconvolgere la Ue

BILLEMMOTT

Qual è lo stato di salute generale dell'Ue, ossia la «competitività» dell'economia europea a fronte della guerra in Ucraina, della transizione energetica, dell'invecchiamento della popolazione e degli sviluppi tecnologici? - PAGINA 9

L'INTERVENTO

La legge spietata dei clan agro-mafiosi

MARCO OMOZZOLO

La tragedia di Satnam è inaudita, ma si inserisce in un corollario di altre tragedie che si sono ripetute nel corso degli ultimi anni. Imprenditori che anziché rispettare la legalità e i diritti usano le persone a proprio piacimento come oggetti, salvo poi buttarli in un canale anche con un braccio spezzato quando questo oggetto si rompe. Siamo dentro la dinamica della "necropolitica". - PAGINA 25

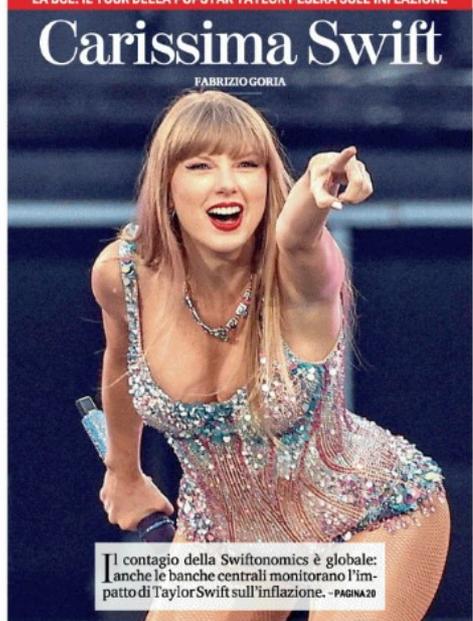
LE RIFORME

L'Autonomia tradisce il diritto all'uguaglianza

DONATELLA STASIO

«La Costituzione dice che siamo tutti uguali, ma non è vero». Ciro non ha bisogno di spiegare e neppure di mettere un punto interrogativo a quella che dovrebbe essere una domanda ma domanda non è, non gli è venuta così, non ce l'ha fatta. Ciro ha bisogno di dire quel che la sua vita di ventenne napoletano gli ha insegnato e di pretendere una risposta. - PAGINA 7

LA BCE: IL TOUR DELLA POPSTAR TAYLOR PESERÀ SULL'INFLAZIONE



Carissima Swift

FABRIZIO GORIA

Il contagio della Swiftonomics è globale: anche le banche centrali monitorano l'impatto di Taylor Swift sull'inflazione. - PAGINA 20

TORINO

L'inferno di Eleonora "Io, abusata 10 anni dal tenore del Regio lotto con l'anoressia"

ELISASOLA



«Mi chiamo Eleonora Bionando. Ho subito abusi dal mio ex maestro di canto per molti anni. Troppi. Da quando ne avevo tredici. Mi sono sempre tenuta tutto dentro. Mi sono rifugiata nella malattia per sopravvivere ai ricordi. L'anoressia mi ha portata vicino al punto di morte. Oggi voglio parlare, con il mio nome. Voglio che si veda la mia faccia. Lo voglio fare per aiutare le altre. Per quelle che hanno subito violenza sessuale. Per quelle che come lottano contro l'anoressia. A loro dico, denunciate. Parlate subito. Non tenete le cose. Quello che tieni diventa malattia. Prima vi aprite, più probabilità avete di guarire. Denunciate. La giustizia è lenta. Ma c'è». Eleonora parla dal letto del reparto psichiatrico dell'ospedale di Ivrea. - PAGINA 17

IL MEDIO ORIENTE

Israele, piano segreto per la Cisgiordania

FABIANA MAGRI



A Bezalel Smotrich spetta di supervisionare le attività del governo in Cisgiordania. - PAGINA 14

L'UCRAINA

Putin, il patto con Kim che irrita Pechino

STEFANO STEFANINI

La Russia non è sola. Questo è quanto Vladimir Putin voleva dimostrare in Corea del Nord e, ancor più, in Vietnam. Una rondine o due non fanno primavera. Ma qualche segnale lo danno. La spedizione asiatica del presidente russo ne lancia più d'uno: volontà di continuare ad armarsi per la guerra in Ucraina, a qualsiasi prezzo politico, innanzitutto. - PAGINA 24

LA STORIA

Rapina a villa Baggio "Batteremo la paura"

NICCOLÒ ZANCAN



Questa per Roby Baggio non era una casa. Era il suo riparo dal mondo. - PAGINA 16

BUONGIORNO

Trump contro Satana

MATTIA FELTRI

Scisma - delitto di cui è accusato monsignor Carlo Maria Viganò - è una parola così enfatica che a un ingenuo come me rammenta Giustiniano e il Concilio di Costantinopoli, o Martin Lutero e le novantacinque tesi, le pagine più turbanti dell'uomo e della fede negli abissi della storia. Invece stiamo parlando, appunto, di Carlo Maria Viganò, uno che nel 2020 scrisse a Donald Trump augurandogli l'elezione alla Casa Bianca, poiché da lì si sarebbe messo al servizio di Dio e capo delle Forze del Bene contro la cospirazione planetaria del Diavolo e delle Forze del Male, ossia contro il Grande Reset tramato da Bill Gates e George Soros con la collaborazione dei governi, della Banca mondiale, del Fondo monetario e di Big Pharma per mezzo del Covid, un'emergenza sanitaria strumentale all'instaurazione di una tirannide globale. Il complotto della vaccinazione, secondo Viganò, era teso a ridurre tutti quanti a consumatori robotici, a privarci della proprietà privata, dell'identità nazionale e di quella di genere. Chi proverà a ribellarsi - si leggeva nella lettera - verrà confinato in campi di detenzione o agli arresti domiciliari e gli saranno confiscati tutti i beni. Il passaggio al Nuovo Ordine Mondiale (le maiuscole sono sue) poteva contare su Papa Francesco, il più formidabile e imprevedibile degli alleati di Satana. Sennonché di fronte a una tale e talmente cospicua schiera di servi delle tenebre si sarebbe issato lui, il formidabile angelo della luce: Trump! Ecco, non so se tutto questo configuri uno scisma o un più banale delirio, sicché un po' di dittatura sanitaria potrebbe persino tornare utile.

zione di una tirannide globale. Il complotto della vaccinazione, secondo Viganò, era teso a ridurre tutti quanti a consumatori robotici, a privarci della proprietà privata, dell'identità nazionale e di quella di genere. Chi proverà a ribellarsi - si leggeva nella lettera - verrà confinato in campi di detenzione o agli arresti domiciliari e gli saranno confiscati tutti i beni. Il passaggio al Nuovo Ordine Mondiale (le maiuscole sono sue) poteva contare su Papa Francesco, il più formidabile e imprevedibile degli alleati di Satana. Sennonché di fronte a una tale e talmente cospicua schiera di servi delle tenebre si sarebbe issato lui, il formidabile angelo della luce: Trump! Ecco, non so se tutto questo configuri uno scisma o un più banale delirio, sicché un po' di dittatura sanitaria potrebbe persino tornare utile.

Advertisement for Sustenium Plus energy supplement. Text: 'COME FEDERICA PELLEGRINI PER LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE SCEGLI SUSTENIUM PLUS'. Image of a woman drinking orange juice and a product box.





Vanguard
VALUE TO INVESTORS

POLIZZE IL RITORNO DELLE UNIT LINKED **IL LIBRO IN ALLEGATO**

FARE SISTEMA IN ITALIA

MILANO FINANZA

www.milanofinanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

€ 9,50 Sabato 22 Giugno 2024 Anno XXXVI - Numero 123 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Assoborsa* Spedite in A.P. art. 1 c.1 L. 4609, DCB Milano

PAGAMENTI LALENTE DELLA BCE

Minaccia big tech sui conti bancari



PARTECIPATE GIOIELLI & BIDONI

Tutti i segreti dello Stato padrone



DIVIDENDI Da Eni a Enel, da Intesa Sanpaolo a Mediobanca a Poste, ecco tutte le società preferite da analisti e gestori per la migliore remunerazione e le stime sulle prossime cedole 2024

VI BASTA IL 10%?

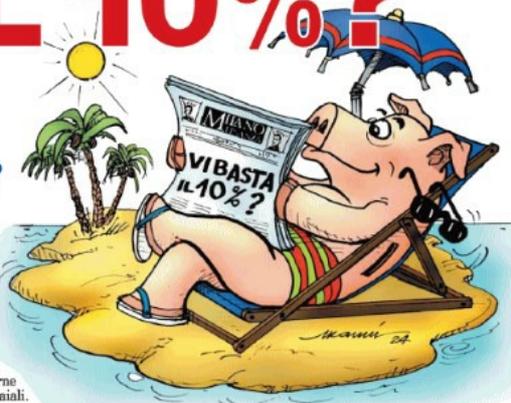
I futuri rendimenti top delle blue chip più redditizie

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Imeno giovani si ricordano che edifici, anche bellissimi come l'Arco della Pace a Milano, erano i cosiddetti caselli del dazio per far pagare appunto l'onore daziato su varie merci che si muovevano da un comune all'altro. L'abolizione completa dei dazi interni in Italia è del 1963. Se i dazi venivano applicati anche da un comune all'altro si comprende come la loro radice sia profonda e come oggi la parola sia ritornata di attualità su tutti i media per la loro nuova stagione di

arma economica fra un Paese o un continente e un altro «Ue, dazi fino al 48% sulle auto cinesi», «Bruxelles si allinea agli Usa, nuovi dazi sulle auto cinesi», «Draghi benedice i dazi», «L'Europa deve tutelarsi», aggiungendo: «Bisogna riparare i danni causati dall'eccesso di import da Russia e Cina». «Dalla Ue dazi per la concorrenza sleale dal Dragone». «Dal 14 luglio le tariffe doganali sui veicoli saliranno dal 10% attuale al 17% o al 38%: favorevoli Italia, Francia e Spagna. Le perplessità, invece, di Germania, Svezia e Ungheria». «Dazi, Cina al contrattacco: carne suina sotto la lente: inchiesta di Pechino sull'import di maiali. I rischi maggiori per la Spagna».



INVESTIRE IN TECNOLOGIA

Chip e AI, non è tutta Nvidia I colossi su cui puntare

PARTE L'AUMENTO DI CAPITALE

Fincantieri, la strategia di Folgiere per crescere

ITALMOBILIARE AI RAGGI X

Pharma, finanza, sci e caffè Ai Pesenti piacciono italiane

IL PRESENTE DOCUMENTO CONTIENE UN MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE E NON COSTITUISCE UN'OFFERTA O UNA SOLLECITAZIONE ALL'INVESTIMENTO NELLE OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS CEDOLA 5,00%* IN EURO A 10 ANNI (LE "OBBLIGAZIONI")

NUOVE OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS IN EURO A 10 ANNI CEDOLA 5,00%*

I primi tre anni 5,00% p.a. Cedola fissa*

Dal 4° anno alla Data di Scadenza 5,00% p.a. Cedola condizionata*

* Cedola annua da intendersi al lordo degli oneri fiscali applicabili.

PUBBLICITÀ

CODICE ISIN	XS2567662894
VALUTA DI DENOMINAZIONE	Euro
DATA DI EMISSIONE	11 giugno 2024
DATA DI SCADENZA	11 giugno 2034
VALORE NOMINALE	EUR 100
CEDOLA FISSA LORDA* ANNI 1-3	5,00% p.a.
CEDOLA CONDIZIONATA LORDA* DALL'ANNO 4 ALLA DATA DI SCADENZA (INCLUSA)	5,00% p.a.
CONDIZIONE PER IL PAGAMENTO DELLA CEDOLA DALL'ANNO 4	Euribor 3 mesi > 2,25%
DATE DI OSSERVAZIONE	A partire dal 4° Periodo Cedolare, il quinto giorno lavorativo precedente la data di inizio del Periodo ¹
EMITTENTE	The Goldman Sachs Group, Inc., Delaware US
RATING EMITTENTE	A2 (Moody's) / BBB+ (S&P) / A (Fitch)

Avvertenze:

Prima dell'adesione leggere il prospetto di base redatto ai sensi dell'Articolo 8 del Regolamento Prospetti, approvato dalla Luxembourg Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) in data 12 aprile 2024 e notificato ai sensi di legge alla CONSOB in data 12 aprile 2024 (il "Prospetto di Base"), unitamente a ogni supplemento al Prospetto di Base, ed in particolare considerare i fattori di rischio ivi contenuti; i final terms datati 10 giugno 2024 relativi alle Obbligazioni (le "Condizioni Definitive") redatti ai sensi dell'Articolo 8 del Regolamento Prospetti; il documento contenente le informazioni chiave (KID) relativi alle Obbligazioni. Le Condizioni Definitive, il Prospetto di Base e il KID sono disponibili sul sito www.goldman-sachs.it. L'approvazione del prospetto non deve essere intesa come un'approvazione dai titoli offerti.

L'importo della cedola annuale è pari al 5,00% lordo (3,70% netto)¹ ed è fissato al momento dell'emissione, pertanto qualora tale tasso di riferimento dovesse essere superiore all'ammontare della cedola, gli investitori non ne beneficerebbero.

Le cedole annuali omologate sono pari al 5,00% lordo (3,70% netto)², e saranno corrisposte nel caso in cui alle rispettive date di osservazione annuali, il tasso Euribor 3 mesi registri un valore pari o superiore al 2,25%. In uno scenario in cui ad una delle date di osservazione annuali il tasso di riferimento assume un valore inferiore al 2,25%, la cedola annuale condizionata lorda riferita a quell'anno non verrebbe corrisposta. Parimenti, qualora ad una delle date di osservazione annuali il tasso di riferimento assuma un valore superiore al 5,00% gli investitori non beneficerebbero di tale maggior valore.

Il rendimento delle Obbligazioni dipenderà anche dal prezzo di acquisto e dal prezzo di vendita (se effettuata prima della scadenza) delle stesse su mercato. Tali prezzi dipendono da vari fattori, tra i quali i tassi di interesse sul mercato, il merito creditizio dell'Emittente e il livello di liquidità, potrebbero pertanto differire anche sensibilmente rispettivamente dal prezzo di emissione e dall'ammontare di rimborso. Non vi è alcuna garanzia che si sviluppi un mercato secondario liquido.

Per scaricare il Documento contenente le informazioni chiave (KID) relative alle Obbligazioni: www.gsprips.eu

¹ L'aliquota di imposta italiana applicabile sui proventi derivanti dalle Obbligazioni, è vigente al momento dell'emissione, è pari al 20%. L'ammontare di tale imposta potrebbe variare nel tempo.

² Per Periodo Cedolare si intende il tasso di tempo compreso fra la data di pagamento di una cedola (o la data di emissione per il primo Periodo) e il giorno precedente la data di pagamento della cedola successiva.

Disclaimer: Le Obbligazioni non sono destinate alla vendita negli Stati Uniti o a U.S. persona e la presente comunicazione non può essere distribuita negli Stati Uniti o a U.S. persona. Prima di investire, i potenziali investitori dovranno considerare l'appropriatezza in proprio profilo di investimento e, in caso necessario, consultare i propri consulenti fiscali, legali e finanziari nonché leggere attentamente i documenti per la quotazione. Senza il nostro preventivo consenso scritto, nessuno parte di questo materiale può essere copiato, fotocopiato o duplicato in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo o (ii) ridistribuito.

© Goldman Sachs, 2024. Tutti i diritti sono riservati.



Trieste nel network delle Autorità portuali del Sud e Nord Europa

Trieste sigla un accordo con le Authority di Cartagena, Riga e del "Mare del Nord" Trieste - Unificare le porte di accesso dei traffici marittimi diretti tra il Sud e il Nord Europa, mettere in comune le conoscenze e le best practice nel campo della gestione dell'energia, inclusa l'introduzione di fonti di energia rinnovabile, della transizione ecologica e della sostenibilità ambientale. Sono questi gli obiettivi dell' accordo siglato dalle Autorità Portuali di quattro scali europei di medie dimensioni : l'AdSP di Trieste (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale) con l'Authority spagnola di Cartagena, quella lettone di Riga e quella del " Mare del Nord " tra Belgio e Olanda , che unisce Ghent e Zeeland. Con l'intesa le quattro Autorità portuali rafforzano contestualmente le loro intese commerciali e il sostegno ai flussi di merce tra i diversi scali. La collaborazione sottoscritta comprende la condivisione delle esperienze e delle conoscenze nel settore della digitalizzazione, delle operazioni portuali e delle procedure amministrative, come ad esempio i Port Community System (PCS) e la gestione dei traffici. Un altro importante obiettivo di questa nuova rete Nord-Sud sarà la cooperazione per individuare opportunità condivise di finanziamento degli investimenti e progetti comuni a valere sui fondi europei. Con questa iniziativa si inaugura la costruzione di un network non esclusivo di porti europei di media dimensione per esplorare ulteriori sinergie operative, a dimostrazione della volontà delle comunità portuali di raggiungere insieme gli ambiziosi traguardi fissati dall'UE con le sfide della transizione energetica, ambientale e digitale.



Un network di "porte di accesso" al Sud e Nord Europa

Giulia Sarti

TRIESTE L'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale ha firmato recentemente un protocollo per avviare una cooperazione operativa con il porto spagnolo di Cartagena, l'Autorità Portuale di Riga in Lettonia e quella del Mare del Nord, tra Belgio e Olanda, che unisce Ghent e Zeeland. L'intesa unifica le porte di accesso a Sud e a Nord dei traffici marittimi diretti in Europa. I quattro scali europei, tutti di medie dimensioni, si propongono di mettere in comune le loro conoscenze e le loro best practice nel campo della gestione dell'energia, inclusa l'introduzione di fonti di energia rinnovabile, della transizione ecologica e della sostenibilità. Grazie all'intesa firmata, le quattro Autorità portuali rafforzano contestualmente le loro intese commerciali e il sostegno ai flussi di merce tra i diversi scali. La collaborazione sottoscritta comprende la condivisione delle esperienze e delle conoscenze nel settore della digitalizzazione, delle operazioni portuali e delle procedure amministrative, come ad esempio i Port Community System (PCS) e la gestione dei traffici. Altro importante obiettivo di questa nuova rete Nord-Sud sarà la cooperazione per individuare opportunità condivise di finanziamento degli investimenti e progetti comuni a valere sui fondi europei. Con questa iniziativa si inaugura la costruzione di un network non esclusivo di porti europei di media dimensione per esplorare ulteriori sinergie operative, a dimostrazione della volontà delle comunità portuali di raggiungere insieme gli ambiziosi traguardi fissati dall'Ue con le sfide della transizione energetica, ambientale e digitale.



Ship Mag

Trieste

Il porto di Trieste stringe un'alleanza con le authority di Riga, Cartagena e del 'Mare del Nord'

Obiettivo del protocollo è quello di condividere informazioni e conoscenze soprattutto sul tema della transizione ecologica Trieste - L'**Autorità di sistema portuale del Mare adriatico orientale** ha firmato un protocollo per avviare una cooperazione operativa con il porto spagnolo di Cartagena, l'**Autorità Portuale di Riga** in Lettonia e quella del "**Mare del Nord**", tra Belgio e Olanda, che unisce Ghent e Zeeland: un'intesa che unifica le porte di accesso a sud e a nord dei traffici marittimi diretti in Europa "I quattro scali europei, tutti di medie dimensioni, si propongono di mettere in comune le loro conoscenze e le loro best practice nel campo della gestione dell'energia, inclusa l'introduzione di fonti di energia rinnovabile, della transizione ecologica e della sostenibilità", spiega l'Adsp. Con l'intesa le quattro **Autorità** portuali rafforzano anche le loro intese commerciali e il sostegno ai flussi di merce tra i diversi scali. La collaborazione comprende la condivisione delle esperienze e delle conoscenze nel settore della digitalizzazione, delle operazioni portuali e delle procedure amministrative, come ad esempio i Port Community System (PCS) e la gestione dei traffici.

Ship Mag

Il porto di Trieste stringe un'alleanza con le authority di Riga, Cartagena e del 'Mare del Nord'



06/21/2024 12:55

Obiettivo del protocollo è quello di condividere informazioni e conoscenze soprattutto sul tema della transizione ecologica Trieste - L'Autorità di sistema portuale del Mare adriatico orientale ha firmato un protocollo per avviare una cooperazione operativa con il porto spagnolo di Cartagena, l'Autorità Portuale di Riga in Lettonia e quella del "Mare del Nord", tra Belgio e Olanda, che unisce Ghent e Zeeland: un'intesa che unifica le porte di accesso a sud e a nord dei traffici marittimi diretti in Europa "I quattro scali europei, tutti di medie dimensioni, si propongono di mettere in comune le loro conoscenze e le loro best practice nel campo della gestione dell'energia, inclusa l'introduzione di fonti di energia rinnovabile, della transizione ecologica e della sostenibilità", spiega l'Adsp. Con l'intesa le quattro Autorità portuali rafforzano anche le loro intese commerciali e il sostegno ai flussi di merce tra i diversi scali. La collaborazione comprende la condivisione delle esperienze e delle conoscenze nel settore della digitalizzazione, delle operazioni portuali e delle procedure amministrative, come ad esempio i Port Community System (PCS) e la gestione dei traffici.

Ship Mag

Trieste

Porto di Trieste, le rinfuse liquide sostengono i traffici

In cinque mesi la movimentazione delle merci è cresciuta del 5,5%. In calo (-10,6%) i container, ma a maggio ci sono segni di ripresa Trieste - Buoni risultati per il porto di Trieste nei primi 5 mesi dell'anno , anche se l'andamento dello scalo giuliano e di molti porti mediterranei è influenzato dal quadro geopolitico attuale: sono state appena 727 le navi container che tra gennaio e maggio hanno attraversato il canale di Suez (-69) contro le 676 che hanno allungato la rotta doppiando il Capo di Buona Speranza. Ciò malgrado, lo scalo giuliano cresce del 5,5% sui volumi complessivi , con 24 milioni di tonnellate di merce movimentata rispetto al periodo gennaio-maggio dell'anno scorso. Le rinfuse liquide (+11,61%) trainano la crescita con 16,6 milioni di tonnellate (69,25% del totale movimentato nello scalo triestino), nonostante diversi traffici scontino gli effetti dell'emergenza geopolitica internazionale. Lieve calo invece delle merci varie (-3,39%) con 7,3 milioni tonnellate movimentate, delle unità ro-ro transitate (124.091; -1,69%). Molto negative invece le rinfuse solide con 56.825 tonnellate (-78,53%) perché si è fermata la categoria "prodotti metallurgici" (-100%). Contrazione del -10,61% nei primi 5

mesi anche per i container con 313.137 teu movimentati, ma la flessione tende a ridursi. Un timido segnale di ripresa emerge dall'analisi del mese di maggio: record storico mensile per il settore container, con +22,78% e 78.297 teu lavorati , grazie al buon risultato del Molo VII gestito da Trieste Marine Terminal (+26,04% e 69.132 teu), e al traffico container sulle navi ro-ro da/per la Turchia (+2,74% e 9.165 teu). Calo congiunturale per il traffico ferroviario invece con 3.434 treni (-10,57%). Guardando all'intero **sistema portuale**, con interporti di Cervignano e Trieste, sono stati operati 4.835 (-8,50%) treni. Il porto di Monfalcone da solo ha sviluppato volumi complessivi nel periodo gennaio-maggio di 1,5 milioni tonnellate di merce (-12,60%), ma sembra in ripresa con il miglior mese di maggio degli ultimi dieci anni. Per il commissario straordinario dell'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale Vittorio Torbianelli** "la crisi non ci permette ancora di interpretare tendenze, e maggio, nel settore contenitori, ci ha regalato almeno un segnale di fiducia, ma certo se la rotta alternativa del Capo di Buona Speranza, scelta da molti armatori, da transitoria diventasse strutturale per un prolungarsi eccessivo della crisi, Trieste ne soffrirebbe pesantemente". Dunque, occorre "valorizzare e sviluppare ulteriormente la multisettorialità, unica chiave che ha il nostro **sistema portuale** per affrontare la crisi in corso".



In cinque mesi la movimentazione delle merci è cresciuta del 5,5%. In calo (-10,6%) i container, ma a maggio ci sono segni di ripresa Trieste - Buoni risultati per il porto di Trieste nei primi 5 mesi dell'anno , anche se l'andamento dello scalo giuliano e di molti porti mediterranei è influenzato dal quadro geopolitico attuale: sono state appena 727 le navi container che tra gennaio e maggio hanno attraversato il canale di Suez (-69) contro le 676 che hanno allungato la rotta doppiando il Capo di Buona Speranza. Ciò malgrado, lo scalo giuliano cresce del 5,5% sui volumi complessivi , con 24 milioni di tonnellate di merce movimentata rispetto al periodo gennaio-maggio dell'anno scorso. Le rinfuse liquide (+11,61%) trainano la crescita con 16,6 milioni di tonnellate (69,25% del totale movimentato nello scalo triestino), nonostante diversi traffici scontino gli effetti dell'emergenza geopolitica internazionale. Lieve calo invece delle merci varie (-3,39%) con 7,3 milioni tonnellate movimentate, delle unità ro-ro transitate (124.091; -1,69%). Molto negative invece le rinfuse solide con 56.825 tonnellate (-78,53%) perché si è fermata la categoria "prodotti metallurgici" (-100%). Contrazione del -10,61% nei primi 5 mesi anche per i container con 313.137 teu movimentati, ma la flessione tende a ridursi. Un timido segnale di ripresa emerge dall'analisi del mese di maggio: record storico mensile per il settore container, con +22,78% e 78.297 teu lavorati , grazie al buon risultato del Molo VII gestito da Trieste Marine Terminal (+26,04% e 69.132 teu), e al traffico container sulle navi ro-ro da/per la Turchia (+2,74% e 9.165 teu). Calo congiunturale per il traffico ferroviario invece con 3.434 treni (-10,57%). Guardando all'intero sistema portuale, con interporti di Cervignano e Trieste, sono stati operati 4.835 (-8,50%) treni. Il porto di Monfalcone da solo ha sviluppato volumi complessivi nel periodo gennaio-maggio di 1,5 milioni tonnellate di merce (-12,60%), ma sembra in ripresa con il miglior mese di maggio degli ultimi dieci anni. Per il commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale Vittorio

Shipping Italy

Trieste

Rinnovo flotte Tpl: la Regione Fvg prepara l'acquisto di due navi

Navi Firmata con il Ministero dei Trasporti la convenzione per due mezzi operativi a partire dal 2027 di FRANCESCA MARCHESI Torna a riaffacciarsi nel panorama marittimo italiano il programma di rinnovo delle flotte navali per il Tpl che era stato varato dal Mit nel 2018 con una dotazione di 262,648 milioni. Dopo la Regione Siciliana e la Regione Veneto, ad avere impostato il proprio piano è ora la Regione Friuli Venezia Giulia, che risulta assegnataria di risorse per complessivi 3,750 milioni di euro - 3,07 milioni sulla base di quanto fissato dal decreto ministeriale n. 52/2018 (modificato dal Dm n.397/2019) che ha ripartito i fondi del programma, più ulteriori 679.338,61 euro dallo stesso Dm n.397/2019 - la quale girerà le risorse alla società che esercita per suo conto il trasporto pubblico (anche marittimo), ovvero Tpl Fvg Scarl, realtà che a sua volta opera tramite le consorziate **Trieste** Trasporti, Arriva Udine, Azienda Provinciale Trasporti - Gorizia e Atap Pordenone. Nel documento sono già definiti gli elementi chiave del piano. Questo, si legge, servirà alla realizzazione di due unità navali di classe C (per la navigazione entro le 20 miglia), per la quale dovrà essere siglato un contratto ("obbligazioni giuridicamente vincolanti") entro il 31 marzo 2025. Più nel dettaglio, per la prima si richiede che sia in grado di raggiungere una velocità di 20 nodi, trasportando fino a 280-300 passeggeri, con 50 posti biciclette e 4 posti Pmr (per persone a mobilità ridotta), mentre la seconda, che pure dovrà poter raggiungere la stessa velocità, dovrà avere una capacità di 150-180 passeggeri, 35 biciclette e tre posti Pmr. Come detto, il cronoprogramma concordato tra Mit e Regione Friuli Venezia Giulia prevede che un contratto (o una "obbligazione giuridicamente vincolante") sia firmata entro il marzo 2025. Altri traguardi sono fissati al marzo 2027 (la "realizzazione natante") e al dicembre 2027 ("la messa in esercizio e rendicontazione"). Fissati questi paletti, non resta che attendere ora l'avvio della gara pubblica per la realizzazione dei due mezzi. Per il trasporto pubblico via mare del Friuli Venezia Giulia la firma del documento è già una buona notizia dopo quella dell'incidente occorso pochi giorni fa alla motonave Audace, operata da Apt Gorizia, mentre era in servizio tra Grado a **Trieste**. La nave, ha fatto sapere l'assessore regionale ai trasporti Cristina Amirante, è stata posta sotto sequestro preventivo e sarà oggetto di una inchiesta, ma allo stato attuale non sono stati rilevati per lo scafo alcun problema in termini di fratture. Quanto al ripristino del collegamento marittimo, la stessa Amirante ha assicurato che una soluzione sarà trovata entro la fine della settimana.



Navi Firmata con il Ministero dei Trasporti la convenzione per due mezzi operativi a partire dal 2027 di FRANCESCA MARCHESI Torna a riaffacciarsi nel panorama marittimo italiano il programma di rinnovo delle flotte navali per il Tpl che era stato varato dal Mit nel 2018 con una dotazione di 262,648 milioni. Dopo la Regione Siciliana e la Regione Veneto, ad avere impostato il proprio piano è ora la Regione Friuli Venezia Giulia, che risulta assegnataria di risorse per complessivi 3,750 milioni di euro - 3,07 milioni sulla base di quanto fissato dal decreto ministeriale n. 52/2018 (modificato dal Dm n.397/2019) che ha ripartito i fondi del programma, più ulteriori 679.338,61 euro dallo stesso Dm n.397/2019 - la quale girerà le risorse alla società che esercita per suo conto il trasporto pubblico (anche marittimo), ovvero Tpl Fvg Scarl, realtà che a sua volta opera tramite le consorziate Trieste Trasporti, Arriva Udine, Azienda Provinciale Trasporti - Gorizia e Atap Pordenone. Nel documento sono già definiti gli elementi chiave del piano. Questo, si legge, servirà alla realizzazione di due unità navali di classe C (per la navigazione entro le 20 miglia), per la quale dovrà essere siglato un contratto ("obbligazioni giuridicamente vincolanti") entro il 31 marzo 2025. Più nel dettaglio, per la prima si richiede che sia in grado di raggiungere una velocità di 20 nodi, trasportando fino a 280-300 passeggeri, con 50 posti biciclette e 4 posti Pmr (per persone a mobilità ridotta), mentre la seconda, che pure dovrà poter raggiungere la stessa velocità, dovrà avere una capacità di 150-180 passeggeri, 35 biciclette e tre posti Pmr. Come detto, il cronoprogramma concordato tra Mit e Regione Friuli Venezia Giulia prevede che un contratto (o una "obbligazione giuridicamente vincolante") sia firmata entro il marzo 2025. Altri traguardi sono fissati al marzo 2027 (la "realizzazione natante") e al dicembre 2027 ("la messa in esercizio e rendicontazione"). Fissati questi paletti, non resta che attendere ora l'avvio della gara pubblica per la realizzazione dei due mezzi. Per il trasporto pubblico via mare del Friuli Venezia Giulia la firma del

Assiterminal cresce, sale a 88 associati con 7 nuove aziende

19 Giugno 2024 Redazione Tra gli ingressi anche Logiport del gruppo Grimaldi e **Vado** Gateway Genova - Assiterminal, l'associazione italiana dei terminalisti portuali guidata da Luca Becce (nella foto), sale a quota 88 associati con l'ingresso di sette nuove aziende. Si tratta di Poseidon (porto di Augusta), Grimaldi Palermo euro terminal (Palermo), Logiport (gruppo Grimaldi) nei porti di Civitavecchia, Ravenna e Salerno, Salerno container terminal (Salerno), **Vado** Gateway (**Vado** Ligure). "L'assemblea degli associati ha approvato il bilancio di esercizio 2023, il budget 2024 e le modifiche allo statuto funzionali a enfatizzare la partecipazione interna, a rafforzare, allargandola, la capacità di confronto e decisionale degli organismi interni. Inoltre la commissione di designazione ha condiviso con l'assemblea le indicazioni recepite dagli associati per il rinnovo della presidenza e del consiglio di presidenza di Assiterminal che avverrà nel corso dell'assemblea privata del prossimo 16 luglio, cui seguirà l'assemblea pubblica invece il giorno successivo", spiega l'associazione.



Informatore Navale

Genova, Voltri

ASSAGENTI - I rischi del traffico marittimo sono rischi per l'intera umanità

Martedì 25 giugno a **Genova** l'Assemblea Pubblica di Assagenti affronterà il tema delle strozzature nell'interscambio mondiale e delle conseguenze potenzialmente devastanti della chiusura di rotte strategiche **Genova**, 20 giugno 2024 - Ribadendo indirettamente il ruolo di **Genova**, quale capitale marittima del Mediterraneo, l'Associazione degli Agenti e dei Mediatori Marittimi genovesi, ha deciso di dedicare l'intera sua Assemblea Pubblica, convocata per martedì prossimo, 25 giugno, a **Genova**, presso il Palazzo della Borsa, a un'analisi delle tensioni geopolitiche che riguardano il cosiddetto Mediterraneo allargato, ma non solo. Esperti, uomini di mare, analisti, si confronteranno su queste tematiche, purtroppo di scottante attualità con la guerra in Ucraina e con quella in Medio Oriente, nonché la sua estensione al Mar Rosso. È confermata la presenza del Ministro del Mare, Nello Musumeci e del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, al convegno che sarà moderato da Nicola Porro.

Informatore Navale

ASSAGENTI - I rischi del traffico marittimo sono rischi per l'intera umanità



06/21/2024 17:18 NICOLA PORRO;

Martedì 25 giugno a Genova l'Assemblea Pubblica di Assagenti affronterà il tema delle strozzature nell'interscambio mondiale e delle conseguenze potenzialmente devastanti della chiusura di rotte strategiche Genova, 20 giugno 2024 - Ribadendo indirettamente il ruolo di Genova, quale capitale marittima del Mediterraneo, l'Associazione degli Agenti e dei Mediatori Marittimi genovesi, ha deciso di dedicare l'intera sua Assemblea Pubblica, convocata per martedì prossimo, 25 giugno, a Genova, presso il Palazzo della Borsa, a un'analisi delle tensioni geopolitiche che riguardano il cosiddetto Mediterraneo allargato, ma non solo. Esperti, uomini di mare, analisti, si confronteranno su queste tematiche, purtroppo di scottante attualità con la guerra in Ucraina e con quella in Medio Oriente, nonché la sua estensione al Mar Rosso. È confermata la presenza del Ministro del Mare, Nello Musumeci e del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, al convegno che sarà moderato da Nicola Porro.

Lorenzo Giacobbe è il nuovo presidente del Gruppo giovani di Assagenti Genova

21 Giugno 2024 Redazione Succede a Gian Alberto Cerruti che chiude il suo mandato dopo quattro anni **Genova** - È Lorenzo Giacobbe il nuovo presidente del Gruppo giovani di Assagenti **Genova** e sarà affiancato dai vicepresidenti Pietro Abbona e Andrea Pompei. Eletto nel corso dell'assemblea, sarà incarica per un biennio e succede a Gian Alberto Cerruti, che chiude il suo mandato dopo quattro anni. Classe 1987, Lorenzo Giacobbe inizia la sua carriera nel 2010 presso la società Januamar Srl, società di mediazione marittima, dove ancora oggi ricopre il ruolo di broker marittimo. "Il mio ringraziamento - ha affermato Giacobbe (nella foto in basso) - va a Gian Alberto Cerruti, mio predecessore, per il lavoro svolto insieme in questi ultimi anni ma anche a tutto il Gruppo giovani per la fiducia che hanno deciso di riporre in me. Da una parte mi sento un veterano del Gruppo, che frequento dal 2010, dall'altro non posso nascondere l'emozione per l'assunzione di questa carica che accorpa tante idee, progetti e sogni che noi giovani vogliamo trasformare in realtà". Membri del Comitato direttivo, oltre a Pietro Abbona di Fratelli Cosulich e Andrea Pompei di Faster, saranno Michele Pezzano di Arkas Italia, Bruno Parodi di Hapag Lloyd, Carola Rosina di Fratelli Cosulich, Carlo Gariazzo di One, Andrea Arena di Hb Shipping e Niccolò Braibanti di Hapag Lloyd.



Ship Mag

Genova, Voltri

Toti rimane ai domiciliari. Il Gip: "Potrebbe inquinare le prove"

Ribadite le accuse di corruzione intorno al porto di Genova. "Nella chat si fa riferimento a un patto corruttivo". Il nodo politico della guida della Regione. Il presidente chiede di poter incontrare gli esponenti della sua maggioranza Genova - Il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti rimane, agli arresti domiciliari. Secondo il giudice per le indagini preliminari, Paola Faggioni, "c'è ancora il pericolo di reiterazione di reato e di inquinamento probatorio". Il gip ha motivato in quattro pagine il rigetto dell'istanza di revoca della misura che aveva presentato il legale di Toti, Stefano Savi. I pm Federico Manotti e Luca Monteverde avevano dato parere negativo. "Faremo subito appello - ha replicato l'avvocato - Sul motivo della pericolosità passa questa idea che chi è indagato, indagato e non condannato, per un reato sia pericoloso quasi all'infinito. Vorrei capire quanto dura la pericolosità". Scrive il Gip: "A differenza di quanto sostenuto dalla difesa, il fatto che ormai si siano svolte le competizioni elettorali europee dell'8 e 9 giugno 2024, - non comporta il venire meno il pericolo di reiterazione di analoghe condotte criminose". E cita la cena di finanziamento dello scorso 14 aprile a Villa Lo Zerbino. Prima di quella cena e dopo un soggiorno a Monte Carlo, con Aldo Spinelli, Toti è in chat con la sua segretaria Marcella Mirafiori. Il presidente "faceva riferimento a una somma che avrebbe ricevuto da Spinelli, ulteriore rispetto a quella 'ufficiale' della partecipazione alla cena elettorale - "Spinelli mi ha detto che fa 10 posti. Poi il resto ci aggiustiamo" - utilizzando un'espressione ("resto") di frequente usata sia da Toti che da Spinelli per fare riferimento, in modo allusivo, alle utilità oggetto degli accordi corruttivi". E dunque appare "evidente la permanenza del pericolo che l'indagato possa reiterare analoghe condotte - peraltro ritenute pienamente legittime e corrette dal predetto - in vista delle prossime competizioni elettorali regionali del 2025 (o di ulteriori eventuali competizioni elettorali), per le quali aveva già iniziato la relativa raccolta di fondi. Tale pericolo si configura viepiù concreto ove si consideri che continua tuttora a rivestire le medesime funzioni e le cariche pubblicistiche, con conseguente possibilità che le stesse vengano nuovamente messe al servizio di interessi privati in cambio di finanziamenti". Secondo il giudice ci sarebbe il rischio di pressioni o condizionamenti su dirigenti e funzionari della Regione che devono essere ancora sentiti dagli inquirenti. Inoltre, Toti avrebbe avuto "comportamenti elusivi": in questo caso il giudice cita una telefonata che il presidente fa a Paolo Emilio Signorini (unico in carcere) dicendogli di vedersi in un locale perché "c'è quella piazzetta dove mi hanno portato con te una volta c'è spazio, non ci rompe il c nessuno e si può parlarepassano le macchine, c'è rumore di fondo". Resta il nodo politico. Savi dice che verrà chiesto il permesso di far incontrare Toti con "quei soggetti" con i quali discutere sul "futuro



Ribadite le accuse di corruzione intorno al porto di Genova. "Nella chat si fa riferimento a un patto corruttivo". Il nodo politico della guida della Regione. Il presidente chiede di poter incontrare gli esponenti della sua maggioranza Genova - Il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti rimane, agli arresti domiciliari. Secondo il giudice per le indagini preliminari, Paola Faggioni, "c'è ancora il pericolo di reiterazione di reato e di inquinamento probatorio". Il gip ha motivato in quattro pagine il rigetto dell'istanza di revoca della misura che aveva presentato il legale di Toti, Stefano Savi. I pm Federico Manotti e Luca Monteverde avevano dato parere negativo. "Faremo subito appello - ha replicato l'avvocato - Sul motivo della pericolosità passa questa idea che chi è indagato, indagato e non condannato, per un reato sia pericoloso quasi all'infinito. Vorrei capire quanto dura la pericolosità". Scrive il Gip: "A differenza di quanto sostenuto dalla difesa, il fatto che ormai si siano svolte le competizioni elettorali europee dell'8 e 9 giugno 2024, - non comporta il venire meno il pericolo di reiterazione di analoghe condotte criminose". E cita la cena di finanziamento dello scorso 14 aprile a Villa Lo Zerbino. Prima di quella cena e dopo un soggiorno a Monte Carlo, con Aldo Spinelli, Toti è in chat con la sua segretaria Marcella Mirafiori. Il presidente "faceva riferimento a una somma che avrebbe ricevuto da Spinelli, ulteriore rispetto a quella 'ufficiale' della partecipazione alla cena elettorale - "Spinelli mi ha detto che fa 10 posti. Poi il resto...ci aggiustiamo" - utilizzando un'espressione ("resto") di frequente usata sia da Toti che da Spinelli per fare riferimento, in modo allusivo, alle utilità oggetto degli accordi corruttivi". E dunque appare "evidente la permanenza del pericolo che l'indagato possa reiterare analoghe condotte - peraltro ritenute pienamente legittime e corrette dal predetto - in vista delle prossime competizioni elettorali regionali del 2025 (o di ulteriori eventuali competizioni elettorali), per le quali aveva già iniziato la relativa raccolta di fondi. Tale pericolo si configura viepiù concreto

Ship Mag

Genova, Voltri

politico". La maggioranza che lo sostiene, dunque. Toti, però, sostengono i suoi fedelissimi, non avrebbe nessuna intenzione di discutere di passi indietro e dimissioni "Il nostro dovere, come abbiamo dimostrato in queste settimane - commenta il governatore ad interim della regione, Alessandro Piana - è quello di portare avanti il lavoro della giunta continuando a favorire lo sviluppo della Liguria in tutti i settori".

Citta della Spezia

La Spezia

"Adotta un Istituto": concluso progetto di orientamento promosso da Confindustria con aziende e studenti

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Ottimi risultati per il primo anno sperimentale del progetto di orientamento "Adotta un Istituto", il progetto di Regione Liguria e Confindustria Liguria promosso sul territorio da Confindustria La Spezia in sinergia con il Cisita. Perseguendo le finalità del progetto, 80 ragazzi di tre classi terze dell' Istituto Tecnico Capellini-Sauro, sono stati accompagnati alla conoscenza e all'approfondimento di temi trasversali attraverso un "percorso di guida" alle istituzioni ed al **sistema economico**, all'organizzazione aziendale e a quello della sicurezza sui luoghi di lavoro. Testimonianze istituzionali e imprenditoriali, comprese visite in azienda si sono susseguite nell'ambito del percorso scolastico coinvolgendo nel progetto una ventina di aziende e numerose istituzioni. "Ogni classe ha avuto l'opportunità di fare visita a nostre aziende associate, in linea con i rispettivi studi e specializzazioni, grazie alla disponibilità data da imprenditori per i quali il tema dell'orientamento è cruciale - dichiara Mario Gerini, Presidente Confindustria La Spezia - Desidero ringraziare tutti per l'impegno e la dedizione profusi, assieme a Cisita che ci ha supportato nel progetto, nella speranza di mantenere e rinnovare tali importanti sinergie anche nei prossimi anni». "Il progetto Adotta un Istituto è stato sicuramente utile per gli studenti coinvolti in quanto è stato sviluppato per consentire loro di avere una visione di insieme delle realtà del territorio che li circonda, ogni classe ha seguito un percorso studiato secondo quelle che erano le loro specializzazioni - afferma Antonio Fini, Dirigente scolastico dell'Istituto Tecnico Capellini-Sauro - Come sappiamo i PCTO dovrebbero essere una finestra sul mondo del lavoro in cui il "sapere" e il "saper fare" si coniugano per dare ai ragazzi la possibilità di riscontrare quanto appreso in classe attraverso un'esperienza concreta, in un contesto lavorativo, reale o simulato. Al termine delle attività, a mio parere, è stato veramente importante valorizzare meglio anche un aspetto talvolta trascurato dalle scuole: quello della valutazione. Non si dovrebbe mai perdere di vista il fatto che i PCTO sono una esperienza di apprendimento e che, come tale, hanno senso se hanno una ricaduta misurabile in termini di competenze. Questo progetto ha rappresentato una vera e propria esperienza di apprendimento - conclude Fini - una metodologia didattica attraverso cui discipline e competenze si integrano, rafforzandosi reciprocamente. Ed è così che i ragazzi spero lo abbiano percepito". Un particolare ringraziamento a Baglietto SpA, Cisita - Formazione Superiore, Cozzani Dott. Ing. Mario Srl, EL.S.EL. Srl, EMI - Elettromeccanica Italiana Srl, Filippetti Assicurazioni & C. sas, Fluid Global Solutions Srl, Fonderia Boccacci SpA, GESTA Srl Società Benefit, La Spezia Port Service Srl, Laghezza SpA, La Spezia Container Terminal SpA, MBDA ITALIA, Sanlorenzo SpA, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, Spezia & Carrara Cruise Terminal Srl, Trillium Flow Technologies SpA; e le istituzioni,



06/21/2024 11:41

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Ottimi risultati per il primo anno sperimentale del progetto di orientamento "Adotta un Istituto", il progetto di Regione Liguria e Confindustria Liguria promosso sul territorio da Confindustria La Spezia in sinergia con il Cisita. Perseguendo le finalità del progetto, 80 ragazzi di tre classi terze dell' Istituto Tecnico Capellini-Sauro, sono stati accompagnati alla conoscenza e all'approfondimento di temi trasversali attraverso un "percorso di guida" alle istituzioni ed al sistema economico, all'organizzazione aziendale e a quello della sicurezza sui luoghi di lavoro. Testimonianze istituzionali e imprenditoriali, comprese visite in azienda si sono susseguite nell'ambito del percorso scolastico coinvolgendo nel progetto una ventina di aziende e numerose istituzioni. "Ogni classe ha avuto l'opportunità di fare visita a nostre aziende associate, in linea con i rispettivi studi e specializzazioni, grazie alla disponibilità data da imprenditori per i quali il tema dell'orientamento è cruciale - dichiara Mario Gerini, Presidente Confindustria La Spezia - Desidero ringraziare tutti per l'impegno e la dedizione profusi, assieme a Cisita che ci ha supportato nel progetto, nella speranza di mantenere e rinnovare tali importanti sinergie anche nei prossimi anni». "Il progetto Adotta un Istituto è stato sicuramente utile per gli studenti coinvolti in quanto è stato sviluppato per consentire loro di avere una visione di insieme delle realtà del territorio che li circonda, ogni classe ha seguito un percorso studiato secondo quelle che erano le loro specializzazioni - afferma Antonio Fini, Dirigente scolastico dell'Istituto Tecnico Capellini-Sauro - Come sappiamo i PCTO dovrebbero essere una finestra sul mondo del lavoro in cui il "sapere" e il "saper fare" si coniugano per dare ai ragazzi la possibilità di riscontrare quanto appreso in classe attraverso un'esperienza concreta, in un contesto lavorativo, reale o simulato. Al termine delle attività, a mio parere, è stato veramente importante valorizzare meglio anche un aspetto talvolta trascurato dalle scuole: quello della valutazione. Non si dovrebbe mai perdere di vista il fatto che i PCTO sono una esperienza di apprendimento e che, come tale, hanno senso se hanno una ricaduta misurabile in termini di

Citta della Spezia

La Spezia

in primo luogo, Regione Liguria, di seguito: **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, Camera di Commercio Riviera di Liguria, Comune La Spezia, DIH Liguria, Fondazione ITS La Spezia, Polo Universitario Marconi della Spezia - Promostudi; inoltre, Agenzia delle Dogane e GdF e GdF unità Cinofile. "L'esito positivo di un progetto dipende da molti fattori, ognuno fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi finali - così interviene Giorgia Bucchioni, presidente del Cisa - La riuscita di "Adotta un Istituto" è l'essenza più significativa di questa logica, a partire dal programma, così profondamente strutturato, diversificato e così volto al nostro futuro. Ma ciò ha potuto realizzarsi grazie a ogni soggetto che è intervenuto, attivamente, contribuendo al successo di tale esperienza. È per questo motivo che io vorrei ringraziare tutti coloro che hanno contribuito a rendere importante - e fortemente operativo - questo percorso di orientamento, a partire dai ragazzi dell'ITIS Cappellini, con il loro entusiasmo e la loro voglia di apprendere; quindi, tutte le aziende del nostro territorio, quest'anno ancora più numerose, a testimonianza di un connubio tra istruzione e mondo del lavoro sempre più stretto. Infine, le Istituzioni, il vero collante di questo connubio, per il loro impegno e supporto costante». Più informazioni.

Citta della Spezia

La Spezia

Porto, gli operatori contro la ZIs: "Giù le mani da Santo Stefano Magra. No allo spostamento altrove di container e occupazione"

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Per decenni il **porto** della Spezia ha costruito la sua efficienza e credibilità, sulle capacità di una catena logistica integrata, unica nel suo genere, certo in Italia, frutto di un coordinamento operativo fra i terminal portuali e il retroporto di Santo Stefano Magra. Sul retroporto gruppi imprenditoriali spezzini hanno investito quasi 50 milioni nell'ultimo quinquennio dando vita a una realtà basata su un coordinamento funzionale, per molti aspetti irripetibile, che ormai da anni è oggetto di comprensibile attenzione da parte di altri scali marittimi e di altre realtà logistiche ancora alla ricerca di formule vincenti. E sul retroporto si basa un mega progetto di Zona logistica semplificata oggi maturo e pronto a produrre ricchezza e occupazione. Sarebbe sufficiente questa considerazione per esprimere un "no" all'inseguimento di altri schemi che si basano su corridoi che sposterebbero merce e container, ma anche occupazione e produttività efficiente, in interporti e aree logistiche lontane. E la comunità portuale della Spezia lo fa con forza e decisione, dichiarando: "Giù le mani da retroporto di Santo Stefano Magra". "Leggiamo - affermano gli operatori più rappresentativi della comunità portuale - di nuovi accordi con interporti lontani, accordi che dovrebbero rilanciare, non si sa bene come, l'industria spezzina mentre nella sostanza mirano a svuotare il **porto** di funzioni e operatività. Siamo i soli a continuare a proporre con forza il vero interporto naturale del **porto** della Spezia, quello di Santo Stefano. È venuto invece il momento - proseguono gli operatori - di attuare quelle azioni risolutive, attese da anni, atte a valorizzare a pieno il ruolo di Santo Stefano Magra come polmone naturale del **porto**, ma anche come vera e propria cittadella della logistica e luogo dove molti operatori spezzini hanno messo il centro della propria attività". Secondo la comunità portuale spezzina oggi si contrappongono corridoi doganali, che impoveriscono il tessuto economico del territorio e riducono i posti di lavoro, a un retroporto che è luogo di creazione di valore aggiunto, dove innovazione significa creare ricchezza e occupazione per il territorio, in contrapposizione con l'idea di un **porto** dove la merce e i container transitano veloci senza produrre alcun valore aggiunto, idea che sotto il falso mito della digitalizzazione viene periodicamente riproposta senza avere contezza di contribuire ad arrecare un danno economico al **porto** e a tutto il suo indotto. "Sulla funzione del retroporto, sulla sinergia con il **porto** e sul progetto della ZIs - concludono i portavoce della comunità portuale - saremo attenti e propositivi ma anche inflessibili con chi rischia di creare danni irreparabili all'economia del nostro **porto** e del nostro territorio". La Zona logistica semplificata è in sostanza alternativa ai corridoi doganali che hanno l'obiettivo di trasferire la merce e quindi ricchezza altrove.



Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Per decenni il porto della Spezia ha costruito la sua efficienza e credibilità, sulle capacità di una catena logistica integrata, unica nel suo genere, certo in Italia, frutto di un coordinamento operativo fra i terminal portuali e il retroporto di Santo Stefano Magra. Sul retroporto gruppi imprenditoriali spezzini hanno investito quasi 50 milioni nell'ultimo quinquennio dando vita a una realtà basata su un coordinamento funzionale, per molti aspetti irripetibile, che ormai da anni è oggetto di comprensibile attenzione da parte di altri scali marittimi e di altre realtà logistiche ancora alla ricerca di formule vincenti. E sul retroporto si basa un mega progetto di Zona logistica semplificata oggi maturo e pronto a produrre ricchezza e occupazione. Sarebbe sufficiente questa considerazione per esprimere un "no" all'inseguimento di altri schemi che si basano su corridoi che sposterebbero merce e container, ma anche occupazione e produttività efficiente, in interporti e aree logistiche lontane. E la comunità portuale della Spezia lo fa con forza e decisione, dichiarando: "Giù le mani da retroporto di Santo Stefano Magra". "Leggiamo - affermano gli operatori più rappresentativi della comunità portuale - di nuovi accordi con interporti lontani, accordi che dovrebbero rilanciare, non si sa bene come, l'industria spezzina mentre nella sostanza mirano a svuotare il porto di funzioni e operatività. Siamo i soli a continuare a proporre con forza il vero interporto naturale del porto della Spezia, quello di Santo Stefano. È venuto invece il momento - proseguono gli operatori - di attuare quelle azioni risolutive, attese da anni, atte a valorizzare a pieno il ruolo di Santo Stefano Magra come polmone naturale del porto, ma anche come vera e propria cittadella della logistica e luogo dove molti operatori spezzini hanno messo il centro della propria attività". Secondo la comunità portuale spezzina oggi si contrappongono corridoi doganali, che impoveriscono il tessuto economico del territorio e riducono i posti di lavoro, a un retroporto che è luogo di creazione di valore aggiunto, dove innovazione significa creare ricchezza e occupazione per il territorio, in contrapposizione con l'idea di un **porto** dove la merce e i container transitano veloci senza produrre alcun valore aggiunto, idea che sotto il falso mito della digitalizzazione viene periodicamente riproposta senza avere contezza di contribuire ad arrecare un danno economico al **porto** e a tutto il suo indotto. "Sulla funzione del retroporto, sulla sinergia con il **porto** e sul progetto della ZIs - concludono i portavoce della comunità portuale - saremo attenti e propositivi ma anche inflessibili con chi rischia di creare danni irreparabili all'economia del nostro **porto** e del nostro territorio". La Zona logistica semplificata è in sostanza alternativa ai corridoi doganali che hanno l'obiettivo di trasferire la merce e quindi ricchezza altrove.

Informare

La Spezia

L'unico retroporto del porto di La Spezia è quello di Santo Stefano Magra

Lo sottolineano spedizionieri, agenti marittimi e doganalisti spezzini che dicono no all'ipotesi di altri corridoi. Gli spedizionieri, gli agenti marittimi e i doganalisti della **Spezia** mettono le mani avanti, avvertendo che con l'istituzione delle Zone Logistiche Semplificate non deve essere compromesso il corridoio doganale tra il **porto** spezzino e il suo retroporto di Santo Stefano Magra. Il riferimento è agli effetti dell'approvazione di ieri della Regione Liguria del Piano di Sviluppo Strategico relativo alla Zona Logistica Semplificata "**Porto** e Retroporto della **Spezia**" che, come ha ricordato l'assessore regionale Piana, comporterà la presentazione ai ministeri competenti delle «superfici complessive dell'area che comprenderà 339,24 ettari liguri e 148,06 ettari di retroporto emiliano» (Sul retroporto di Santo Stefano Magra - hanno evidenziato le tre associazioni in una nota - «gruppi imprenditoriali spezzini hanno investito quasi 50 milioni nell'ultimo quinquennio dando vita a una realtà basata su un coordinamento funzionale, per molti aspetti irripetibile, che ormai da anni è oggetto di comprensibile attenzione da parte di altri scali marittimi e di altre realtà logistiche ancora alla ricerca di formule vincenti. E sul retroporto si basa un mega progetto di Zona Logistica Speciale oggi maturo e pronto a produrre ricchezza e occupazione. Sarebbe sufficiente questa considerazione per esprimere, e la community portuale della **Spezia** lo fa con forza e decisione, un "no" all'inseguimento di altri schemi che si basano su corridoi che sposterebbero merce e container, ma anche occupazione e produttività efficiente, in interporti e aree logistiche lontane. E quindi...giù le mani da retroporto di Santo Stefano Magra». «Leggiamo - prosegue la nota - di nuovi accordi con interporti lontani, accordi che dovrebbero rilanciare, non si sa bene come, l'industria spezzina mentre nella sostanza mirano a svuotare il porto di funzioni e operatività. Siamo i soli a continuare a proporre con forza il vero interporto naturale del **porto** della **Spezia**, quello di Santo Stefano. È venuto invece il momento di attuare quelle azioni risolutive, attese da anni, atte a valorizzare a pieno il ruolo di Santo Stefano Magra come polmone naturale del **porto**, ma anche come vera e propria cittadella della logistica e luogo dove molti operatori spezzini hanno messo il centro della propria attività». «Sulla funzione del retroporto, sulla sinergia con il **porto** e sul progetto della ZLS - hanno concluso le tre associazioni - saremo attenti e propositivi ma anche inflessibili con chi rischia di creare danni irreparabili all'economia del nostro **porto** e del nostro territorio».

Informare
L'unico retroporto del porto di La Spezia è quello di Santo Stefano Magra
06/21/2024 17:25
<p>Lo sottolineano spedizionieri, agenti marittimi e doganalisti spezzini che dicono no all'ipotesi di altri corridoi. Gli spedizionieri, gli agenti marittimi e i doganalisti della Spezia mettono le mani avanti, avvertendo che con l'istituzione delle Zone Logistiche Semplificate non deve essere compromesso il corridoio doganale tra il porto spezzino e il suo retroporto di Santo Stefano Magra. Il riferimento è agli effetti dell'approvazione di ieri della Regione Liguria del Piano di Sviluppo Strategico relativo alla Zona Logistica Semplificata "Porto e Retroporto della Spezia" che, come ha ricordato l'assessore regionale Piana, comporterà la presentazione ai ministeri competenti delle «superfici complessive dell'area che comprenderà 339,24 ettari liguri e 148,06 ettari di retroporto emiliano» (Sul retroporto di Santo Stefano Magra - hanno evidenziato le tre associazioni in una nota - «gruppi imprenditoriali spezzini hanno investito quasi 50 milioni nell'ultimo quinquennio dando vita a una realtà basata su un coordinamento funzionale, per molti aspetti irripetibile, che ormai da anni è oggetto di comprensibile attenzione da parte di altri scali marittimi e di altre realtà logistiche ancora alla ricerca di formule vincenti. E sul retroporto si basa un mega progetto di Zona Logistica Speciale oggi maturo e pronto a produrre ricchezza e occupazione. Sarebbe sufficiente questa considerazione per esprimere, e la community portuale della Spezia lo fa con forza e decisione, un "no" all'inseguimento di altri schemi che si basano su corridoi che sposterebbero merce e container, ma anche occupazione e produttività efficiente, in interporti e aree logistiche lontane. E quindi...giù le mani da retroporto di Santo Stefano Magra». «Leggiamo - prosegue la nota - di nuovi accordi con interporti lontani, accordi che dovrebbero rilanciare, non si sa bene come, l'industria spezzina mentre nella sostanza mirano a svuotare il porto di funzioni e operatività. Siamo i soli a continuare a proporre con forza il vero interporto naturale del porto della Spezia, quello di Santo Stefano. È venuto invece il momento di attuare quelle azioni risolutive, attese da anni, atte a valorizzare a pieno il ruolo di Santo Stefano Magra come polmone naturale del porto, ma anche come vera e propria cittadella della logistica e luogo dove molti operatori spezzini hanno messo il centro della propria attività». «Sulla funzione del retroporto, sulla sinergia con il porto e sul progetto della ZLS - hanno concluso le tre associazioni - saremo attenti e propositivi ma anche inflessibili con chi rischia di creare danni irreparabili all'economia del nostro porto e del nostro territorio».</p>

ZIs: Confindustria La Spezia molto soddisfatta

Redazione

LA SPEZIA Dopo l'ok della Regione Liguria al Piano di Sviluppo Strategico relativo alla Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto della Spezia, che porterà all'emanazione del DPCM istitutivo, Confindustria La Spezia, esprime vivo apprezzamento per il risultato ottenuto. Un finale a cui si è giunti a seguito dell'emendamento presentato dai senatori Stefania Pucciarelli, Claudio Borghi, Elena Testor e Marco Dreosto, relativo al Decreto-legge 60/2024 grazie al quale saranno riconosciute alle aziende della provincia della Spezia le agevolazioni inerenti al credito di imposta relativo agli investimenti che effettueranno nelle ZIs. Alla soddisfazione di Confindustria si uniscono anche le Associazioni degli Agenti Marittimi La Spezia, degli Spedizionieri del Porto di La Spezia e A.SPE.DO (Associazione Spezzina Doganalisti), i quali auspicano che tali agevolazioni possano incentivare investimenti e trattenere le merci nel retroporto della Spezia. L'Associazione nelle settimane scorse aveva chiesto ai Parlamentari locali un loro intervento in sede di conversione del decreto Coesione finalizzato a modificare il testo licenziato dal Governo. Questo considerato che il Decreto prevedeva, appunto, l'esclusione dell'applicazione delle agevolazioni del credito di imposta relativo agli investimenti che saranno effettuati nelle aree perimetrate nella ZIs e la conferma di detta esclusione avrebbe depotenziato moltissimo l'interesse degli operatori economici ad investire in quelle zone. Modifiche peraltro sollecitate anche da Confindustria Nazionale, Regione Liguria e AdSp del mar Ligure orientale, che sono intervenute presso i Ministeri competenti.

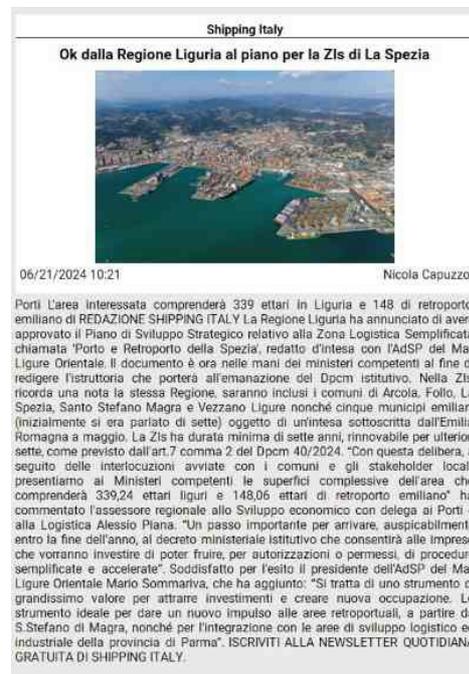


Shipping Italy

La Spezia

Ok dalla Regione Liguria al piano per la ZIs di La Spezia

Porti L'area interessata comprenderà 339 ettari in Liguria e 148 di retroporto emiliano di REDAZIONE SHIPPING ITALY La Regione Liguria ha annunciato di avere approvato il Piano di Sviluppo Strategico relativo alla Zona Logistica Semplificata chiamata 'Porto e Retroporto della Spezia', redatto d'intesa con l'AdSP del Mar Ligure Orientale. Il documento è ora nelle mani dei ministeri competenti al fine di redigere l'istruttoria che porterà all'emanazione del Dpcm istitutivo. Nella ZIs, ricorda una nota la stessa Regione, saranno inclusi i comuni di Arcola, Follo, La Spezia, Santo Stefano Magra e Vezzano Ligure nonché cinque municipi emiliani (inizialmente si era parlato di sette) oggetto di un'intesa sottoscritta dall'Emilia Romagna a maggio. La ZIs ha durata minima di sette anni, rinnovabile per ulteriori sette, come previsto dall'art.7 comma 2 del Dpcm 40/2024. "Con questa delibera, a seguito delle interlocuzioni avviate con i comuni e gli stakeholder locali, presentiamo ai Ministeri competenti le superfici complessive dell'area che comprenderà 339,24 ettari liguri e 148,06 ettari di retroporto emiliano" ha commentato l'assessore regionale allo Sviluppo economico con delega ai Porti e alla Logistica Alessio Piana. "Un passo importante per arrivare, auspicabilmente entro la fine dell'anno, al decreto ministeriale istitutivo che consentirà alle imprese che vorranno investire di poter fruire, per autorizzazioni o permessi, di procedure semplificate e accelerate". Soddisfatto per l'esito il presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale **Mario Sommariva**, che ha aggiunto: "Si tratta di uno strumento di grandissimo valore per attrarre investimenti e creare nuova occupazione. Lo strumento ideale per dare un nuovo impulso alle aree retroportuali, a partire da S.Stefano di Magra, nonché per l'integrazione con le aree di sviluppo logistico ed industriale della provincia di Parma".



Ship Mag

Ravenna

ShipMag Colloquia a Ravenna: ecco relatori e ospiti della terza edizione

Appuntamento il primo luglio. Sul palco istituzioni, operatori, analisti. Intervento del viceministro Rixi **Ravenna** - " Ridisegnare gli orizzonti / Il **porto** di **Ravenna** verso una nuova centralità mediterranea ": è il titolo della terza edizione di ShipMag Colloquia, l'evento organizzato da Gancio Editore che richiama i più autorevoli protagonisti della portualità, dello shipping e della politica. L'appuntamento è per lunedì 1° luglio alle 14.30 presso la Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di **Ravenna** (viale Farini 14). La partecipazione è gratuita fino a esaurimento posti. Per informazioni e sponsorizzazioni: redazione@shipmag.it marketing@shipmag.it Ore 14.30 Saluti istituzionali Giorgio Guberti , Presidente della Camera di Commercio di Ferrara e **Ravenna** Michele de Pascale , Sindaco di **Ravenna** Daniele Rossi , Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale C.V. (CP) Michele Maltese , Direttore Marittimo dell'Emilia-Romagna Andrea Corsini , Assessore con delega al **Porto** di Regione Emilia - Romagna Ore 14.50 Collegamento con Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ore 15.10 Il **Porto** di **Ravenna**: posizionamento, traffici ed evoluzioni future Guido Fabbri, Presidente Istituto per i Trasporti e la Logistica Ore 15.30 Tavola rotonda "**Ravenna**: da porta dell'Est a **porto** globale" Riccardo Sabadini , presidente Sapir S.p.a. Carlo Facchini , presidente ARSI - Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali Luca Grilli , presidente ANCIP - Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali Roberto Bunicci , presidente Fedepiloti Maximilian Altmann , amministratore delegato ARS Altmann AG Automobillogistik Ore 17.00 Tavola rotonda "Porti, shipping e lavoro: l'Italia ha una strategia?" Ouidad Bakkali , deputata Partito Democratico Mauro D'Attis , deputato Forza Italia Salvatore Deidda , presidente Commissione Trasporti Camera dei Deputati, Fratelli d' Italia Davide Gariglio , responsabile Trasporti Partito Democratico Raffaella Paita , senatrice

Seguirà aperitivo di networking.



Ship Mag
ShipMag Colloquia a Ravenna: ecco relatori e ospiti della terza edizione
06/21/2024 12:55
VIVA ITALIA RAFFAELLA PAITA

Appuntamento il primo luglio. Sul palco istituzioni, operatori, analisti. Intervento del viceministro Rixi Ravenna - " Ridisegnare gli orizzonti / Il porto di Ravenna verso una nuova centralità mediterranea ", è il titolo della terza edizione di ShipMag Colloquia, l'evento organizzato da Gancio Editore che richiama i più autorevoli protagonisti della portualità, dello shipping e della politica. L'appuntamento è per lunedì 1° luglio alle 14.30 presso la Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ravenna (viale Farini 14). La partecipazione è gratuita fino a esaurimento posti. Per informazioni e sponsorizzazioni: redazione@shipmag.it marketing@shipmag.it Ore 14.30 Saluti istituzionali Giorgio Guberti , Presidente della Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna Michele de Pascale , Sindaco di Ravenna Daniele Rossi , Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale C.V. (CP) Michele Maltese , Direttore Marittimo dell'Emilia-Romagna Andrea Corsini , Assessore con delega al Porto di Regione Emilia - Romagna Ore 14.50 Collegamento con Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ore 15.10 Il Porto di Ravenna: posizionamento, traffici ed evoluzioni future Guido Fabbri, Presidente Istituto per i Trasporti e la Logistica Ore 15.30 Tavola rotonda "Ravenna: da porta dell'Est a porto globale" Riccardo Sabadini , presidente Sapir S.p.a. Carlo Facchini , presidente ARSI - Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali Luca Grilli , presidente ANCIP - Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali Roberto Bunicci , presidente Fedepiloti Maximilian Altmann , amministratore delegato ARS Altmann AG Automobillogistik Ore 17.00 Tavola rotonda "Porti, shipping e lavoro: l'Italia ha una strategia?" Ouidad Bakkali , deputata Partito Democratico Mauro D'Attis , deputato Forza Italia Salvatore Deidda , presidente Commissione Trasporti Camera dei Deputati, Fratelli d' Italia Davide Gariglio , responsabile Trasporti Partito Democratico Raffaella Paita , senatrice

La fronda dei container a Livorno, le associazioni attendono risposte da Guerrieri e Grimaldi

LIVORNO - Si aggiunge un altro inevitabile e atteso passaggio alla questione dei traffici delle banchine livornesi, in particolare della Infatti è giunta alla redazione la lettera con cui i sei presidenti delle associazioni economiche locali e regionali, Asamar (Agenti marittimi) Spedimar (spedizionieri), CNA Fita **Livorno**, Confetra Toscana, Confindustria Toscana Centro e Costa, Lega Coop Toscana, in rappresentanza delle imprese e degli operatori, si interrogano sul futuro del **porto** di **Livorno**. Lettera inevitabile perchè i rumor degli operatori ormai erano abbastanza forti da essere ampiamente diffusi ed ascoltati. Ma anche un passaggio atteso perchè sulle banchine girava voce che il presidente di Confindustria Toscana Centro e Costa, Piero Neri, nonché tra i principali operatori dello scalo labronico soprattutto nel settore del rimorchio portuale, avrebbe guidato "la fronda", ci sia passato il termine, dei contenitori contro l'automotive. E infatti con tempismo svizzero, la lettera giunge il giorno prima della riunione dell'Organismo di partenariato, convocata dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Luciano Guerrieri per stamani, sul tema dei contenitori in Darsena Toscana. Tornando alle richieste avanzate dalle associazione, la prima è rivolta a Guerrieri, relativa all'incremento dei contenitori e affinché ne siano confermati gli obiettivi annuali "nel Piano Operativo triennale 2024-2027 in corso di redazione". La seconda richiesta è rivolta al concessionario, il gruppo Grimaldi, affinché " nel rinnovo del Piano d'Impresa" - si legge nella lettera- " condividendo l'obiettivo di incrementare il traffico di contenitori nel proprio terminal, dia conto sia degli impegni di investimento e di attività finalizzate a realizzarli, sia del carattere unicamente incrementale rispetto a quelli già attestati nel **Porto** di **Livorno** dei traffici "secondari" che saranno movimentati in Darsena Toscana". Di seguito ecco pubblicata, nella sua integrità, la lettera: «Quale sarà il futuro del **porto** di **Livorno**? Dal 1980, quando **Livorno** - primo **porto** del Mediterraneo in quel segmento di traffico - movimentò 406.812 Teu, si è consolidato un sistema di servizi e di attività private e pubbliche imperniato sull'utilizzo crescente del contenitore per le esigenze industriali e dei consumi; tanto che il numero di quelli movimentati in un anno in un **porto** ne definisce lo stato di salute ed è un buon indicatore di quello della produzione di ricchezza e di occupazione nella sua area di riferimento. La Regione Toscana, considerando di interesse pubblico l'offerta di infrastrutture portuali e logistiche necessarie a consolidare e rilanciare il sistema economico della costa e della Regione, ha promosso nel 2015 con la realizzazione della Darsena Europa un nuovo terminal contenitori del costo iniziale di 640 milioni, ai quali, secondo una recente dichiarazione del Vice Ministro Rixi, debbono esserne aggiunti circa 700 per i collegamenti ferroviari alla rete Europea. L' Autorità di sistema portuale



06/21/2024 14:15 Lucia Nappi

LIVORNO - Si aggiunge un altro inevitabile e atteso passaggio alla questione dei traffici delle banchine livornesi, in particolare della Infatti è giunta alla redazione la lettera con cui i sei presidenti delle associazioni economiche locali e regionali, Asamar (Agenti marittimi) Spedimar (spedizionieri), CNA Fita Livorno, Confetra Toscana, Confindustria Toscana Centro e Costa, Lega Coop Toscana, in rappresentanza delle imprese e degli operatori, si interrogano sul futuro del porto di Livorno. Lettera inevitabile perchè i rumor degli operatori ormai erano abbastanza forti da essere ampiamente diffusi ed ascoltati. Ma anche un passaggio atteso perchè sulle banchine girava voce che il presidente di Confindustria Toscana Centro e Costa, Piero Neri, nonché tra i principali operatori dello scalo labronico soprattutto nel settore del rimorchio portuale, avrebbe guidato "la fronda", ci sia passato il termine, dei contenitori contro l'automotive. E infatti con tempismo svizzero, la lettera giunge il giorno prima della riunione dell'Organismo di partenariato, convocata dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Luciano Guerrieri per stamani, sul tema dei contenitori in Darsena Toscana. Tornando alle richieste avanzate dalle associazione, la prima è rivolta a Guerrieri, relativa all'incremento dei contenitori e affinché ne siano confermati gli obiettivi annuali "nel Piano Operativo triennale 2024-2027 in corso di redazione". La seconda richiesta è rivolta al concessionario, il gruppo Grimaldi, affinché " nel rinnovo del Piano d'Impresa" - si legge nella lettera- " condividendo l'obiettivo di incrementare il traffico di contenitori nel proprio terminal, dia conto sia degli impegni di investimento e di attività finalizzate a realizzarli, sia del carattere unicamente incrementale rispetto a quelli già attestati nel Porto di Livorno dei traffici "secondari" che saranno movimentati in Darsena Toscana". Di seguito ecco pubblicata, nella sua integrità, la lettera: «Quale sarà il futuro del porto di Livorno? Dal 1980, quando Livorno - primo porto del

Corriere Marittimo

Livorno

ha condiviso al tavolo di Partenariato, avviato o programmato investimenti di più prossima realizzazione per alcune decine di milioni di euro che, completando funzionalmente quello storico del microtunnel, permetterebbero a navi portacontainer di maggiori dimensioni l'accesso ai terminal già operativi in **porto**. Come nel resto del mondo il consolidamento dei sistemi economici locali, viene perseguito attraverso interventi, anche radicali, dell'offerta portuale e logistica. Gli operatori economici, della manifattura, dell'industria, della logistica, dei trasporti e di una lunga serie di diverse e minori attività hanno contato sulle prospettive promosse e finanziate dalle Istituzioni sia di medio che di lungo periodo. L'ISTAT quantificava nel 2021 in 8.367 gli addetti ed in 853 le aziende livornesi riconducibili al codice ATECO trasporto, movimentazione e magazzinaggio (classificazione ISTAT che categorizza le diverse attività economiche). Dalla descrizione analitica delle 18 voci raggruppate in quel codice risulta che una gran parte è generata da lavori, mansioni, mestieri della filiera container. Perfino gli Organici delle Pubbliche amministrazioni coinvolte nei processi di importazione, esportazione, regolazione, infrastrutturazione sono stati dimensionati alle necessità ed alle prospettive di crescita delle attività portuali in quel segmento di traffico. Pur essendo fuori discussione il diritto del concessionario di Darsena Toscana ad affiancare attività secondarie, previste dal Piano Regolatore, a quella principale della movimentazione dei container, appare necessario mitigare il diffuso timore di una mortificazione di questo tipo di traffico privilegiandone altri. Timori che crescono quando, come è avvenuto nei giorni scorsi, si trasferiscono in Darsena Toscana traffici "secondari" già radicati come "core" in altri terminal. A questo scopo, richiamando le numerose dichiarazioni rassicuranti che hanno resi pubblici i contenuti delle verifiche disposte dall'Autorità di sistema portuale previste nel caso di modifiche nel controllo delle società concessionarie, riteniamo che: Il presidente debba proporre al Comitato di Gestione che nel Piano Operativo triennale 2024-2027 in corso di redazione, siano confermati gli obiettivi del Documento di Pianificazione strategica - DPSS - e del precedente POT 2021-2023, che si prefiggevano l'incremento, post pandemia, del numero di container movimentati ogni anno. La Società concessionaria nel rinnovo del Piano d'Impresa, condividendo l'obiettivo di incrementare il traffico di container nel proprio terminal, dia conto sia degli impegni di investimento e di attività finalizzate a realizzarli, sia del carattere unicamente incrementale rispetto a quelli già attestati nel **Porto di Livorno** dei traffici "secondari" che saranno movimentati in Darsena Toscana. **Livorno**, 21 giugno 2024
Presidente Asamar Francesca Scali
Presidente CNA Fita **Livorno** Massimo Angioli
Presidente Confetra Toscana Mario Bartoli
Presidente Confindustria Toscana Centro e Costa Piero Neri
Resp. Area Vasta Costiera Lega Coop Toscana Ivan Ferrucci
Presidente Spedimar Giovanni Tognotti.

Porto di Livorno, Guerrieri risponde alle associazioni: "La vocazione di TDT non venga stravolta"

LIVORNO - "Lo scalo di navi car carrier al Terminal Darsena Toscana di Grimaldi e la movimentazione di migliaia di auto nuove ha innescato preoccupazioni all'interno della comunità portuale livornese, tanto da aver spinto ieri alcune associazioni di categoria (Asamar, Cna Fita **Livorno**, Confetra Toscana, Confindustria Toscana Centro e Costa, Lega Coop Toscana e Spedimar) a chiedere impegni precisi per il futuro del **porto**. Lo si legge nella nota di Palazzo Rosciano al termine della riunione dell'Organismo di partenariato, convocata dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Luciano Guerrieri e riguardante le questioni della Darsena Toscana e il futuro del **porto**. Scrive l'AdSP MTS: "Stamani, davanti al cluster portuale riunito nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri ha voluto ribadire, ancora una volta, la posizione della Port Authority. "In questi anni ci siano tutti sforzati di costruire un clima collaborativo, di sistema, cercando di fare squadra, senza con ciò trascurare l'opportunità di valorizzare le individualità presenti in **porto**" è stata la premessa del ragionamento sviluppato dal n.1 dello scalo labronico. Gli esempi di attività cooperativa tra le istituzioni e gli operatori sono tanti. Guerrieri ha citato a titolo di esempio le sinergie che hanno permesso alla Cilp di operare, in via provvisoria, le navi di classe ECO del gruppo Grimaldi in radice nord dell'Alto Fondale. In questo quadro di collaborazione, "abbiamo sviluppato con il nuovo gestore del Terminal Darsena Toscana un confronto costante e strutturato per affrontare fin da subito le priorità del **porto** e stabilire alcuni paletti, con l'obiettivo di trarre target condivisibili" ha spiegato Guerrieri. "Sebbene nessuno voglia contestare il diritto del concessionario di affiancare alla movimentazione dei container quella di attività secondarie, non c'è dubbio che TDT debba mantenere intatta la propria vocazione merceologica" ha aggiunto, chiarendo come sia opportuno e necessario garantire un programmato sviluppo del **porto** anche in vista della realizzazione della Darsena Europa, da lui considerata "un punto fermo nei piani di crescita dello scalo portuale". Un'opera, quella del futuro terminal container, che "non può essere messa in discussione, per via dei benefici che questo tipo di traffico porta al territorio e alla portualità nazionale". Il primo inquilino di Palazzo Rosciano ha ricordato che "da Grimaldi abbiamo ricevuto più volte rassicurazioni a tal riguardo" e che "ora si tratta di passare dalle parole ai fatti". Il nuovo Piano di Impresa che la società sta per presentare all'Autorità di Sistema Portuale sarà il filo conduttore lungo il quale articolare i termini della collaborazione tra l'Ente portuale e la società terminalistica: "Ci aspettiamo che nel documento vengano presi impegni tangibili, concreti, in direzione non soltanto della conservazione della vocazione primaria del Terminal, ma che vengano promossi piani di sviluppo orientati a favorire una reale crescita dei traffici containerizzati".



LIVORNO - "Lo scalo di navi car carrier al Terminal Darsena Toscana di Grimaldi e la movimentazione di migliaia di auto nuove ha innescato preoccupazioni all'interno della comunità portuale livornese, tanto da aver spinto ieri alcune associazioni di categoria (Asamar, Cna Fita Livorno, Confetra Toscana, Confindustria Toscana Centro e Costa, Lega Coop Toscana e Spedimar) a chiedere impegni precisi per il futuro del porto. Lo si legge nella nota di Palazzo Rosciano al termine della riunione dell'Organismo di partenariato, convocata dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Luciano Guerrieri e riguardante le questioni della Darsena Toscana e il futuro del porto. Scrive l'AdSP MTS: "Stamani, davanti al cluster portuale riunito nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri ha voluto ribadire, ancora una volta, la posizione della Port Authority. "In questi anni ci siano tutti sforzati di costruire un clima collaborativo, di sistema, cercando di fare squadra, senza con ciò trascurare l'opportunità di valorizzare le individualità presenti in porto" è stata la premessa del ragionamento sviluppato dal n.1 dello scalo labronico. Gli esempi di attività cooperativa tra le istituzioni e gli operatori sono tanti. Guerrieri ha citato a titolo di esempio le sinergie che hanno permesso alla Cilp di operare, in via provvisoria, le navi di classe ECO del gruppo Grimaldi in radice nord dell'Alto Fondale. In questo quadro di collaborazione, "abbiamo sviluppato con il nuovo gestore del Terminal Darsena Toscana un confronto costante e strutturato per affrontare fin da subito le priorità del porto e stabilire alcuni paletti, con l'obiettivo di trarre target condivisibili" ha spiegato Guerrieri. "Sebbene nessuno voglia contestare il diritto del concessionario di affiancare alla movimentazione dei container quella di attività secondarie, non c'è dubbio che TDT debba mantenere intatta la propria vocazione merceologica" ha aggiunto, chiarendo come sia opportuno e necessario garantire

Corriere Marittimo

Livorno

Pugno di ferro in quanto di velluto: "Siamo tutti consapevoli della particolare situazione geopolitica, di come questa stia impattando anche sui porti nazionali. Ed è ragionevole ipotizzare che in ragione di una diminuzione del traffico container, alcuni spazi a disposizione del Terminal Darsena Toscana vengano messi a frutto in altro modo, magari prevedendo la possibilità di ospitare, in questa fase, le auto nuove" ha affermato Guerrieri. Nulla quaestio: "Il traffico Ro/RO è uno dei core business del porto di Livorno e abbiamo tutto l'interesse ad assicurarci che cresca e si sviluppi". E' però auspicabile, anzi necessario, "che la politica del terminal si rivolga a traffici aggiuntivi e non all'acquisizione di traffici già operati da altri soggetti, perché solo in questo modo possono svilupparsi opportunità di crescita reali per tutto il porto". In conclusione, il n.1 del porto di Livorno rimane convinto "che i problemi nello scalo portuale vadano affrontati con una giusta dose di flessibilità". Ma il tema di fondo è che "questa flessibilità non deve tradursi in un'assenza di regole". Per Guerrieri si tratta di una verità assiomatica che trova il proprio fondamento negli strumenti di regolazione dell'Ente portuale: "Abbiamo sollecitato alla società il nuovo Piano di Impresa. Lo aspettiamo e, statene certi, sarà nostra preoccupazione verificare che sia pienamente coerente con le prescrizioni regolatorie definite nel Piano Regolatore Portuale e nel Piano Operativo Triennale, di cui è ormai prossimo l'aggiornamento". Lo stesso concetto è stato ribadito da Guerrieri nel corso di una riunione con una delegazione di lavoratori portuali, riunitisi sotto Palazzo Rosciano per manifestare i propri timori per le conseguenze che il "trasloco" al Terminal Darsena Toscana del traffico della Uecc potrebbe avere sugli equilibri del porto. "E' importante sottolineare che i lavoratori del porto sono tutti uguali e che il lavoro trova la sua piena e legittima tutela soltanto in un quadro collaborativo e positivo di relazioni imprenditoriali e commerciali. Ci batteremo per difendere questo concetto" ha dichiarato ai lavoratori Guerrieri.

Il Nautilus

Livorno

Preoccupazioni crescenti sullo scalo di navi car carrier al Terminal Darsena Toscana

Lo scalo di navi car carrier al Terminal Darsena Toscana di Grimaldi e la movimentazione di migliaia di auto nuove ha innescato preoccupazioni all'interno della comunità portuale livornese, tanto da aver spinto ieri alcune associazioni di categoria (Asamar, Cna Fita **Livorno**, Confetra Toscana, Confindustria Toscana Centro e Costa, Lega Coop Toscana e Spedimar) a chiedere impegni precisi per il futuro del **porto**. Stamani, davanti al cluster portuale riunito nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri ha voluto ribadire, ancora una volta, la posizione della Port Authority. "In questi anni ci siano tutti sforzati di costruire un clima collaborativo, di sistema, cercando di fare squadra, senza con ciò trascurare l'opportunità di valorizzare le individualità presenti in **porto**" è stata la premessa del ragionamento sviluppato dal n.1 dello scalo labronico. Gli esempi di attività cooperativa tra le istituzioni e gli operatori sono tanti. Guerrieri ha citato a titolo di esempio le sinergie che hanno permesso alla Cilp di operare, in via provvisoria, le navi di classe ECO del gruppo Grimaldi in radice nord dell'Alto Fondale. In questo quadro di collaborazione, "abbiamo sviluppato con il nuovo gestore del Terminal Darsena Toscana un confronto costante e strutturato per affrontare fin da subito le priorità del **porto** e stabilire alcuni paletti, con l'obiettivo di traguardare target condivisibili" ha spiegato Guerrieri. "Sebbene nessuno voglia contestare il diritto del concessionario di affiancare alla movimentazione dei container quella di attività secondarie, non c'è dubbio che TDT debba mantenere intatta la propria vocazione merceologica" ha aggiunto, chiarendo come sia opportuno e necessario garantire un programmato sviluppo del **porto** anche in vista della realizzazione della Darsena Europa, da lui considerata "un punto fermo nei piani di crescita dello scalo portuale". Un'opera, quella del futuro terminal container, che "non può essere messa in discussione, per via dei benefici che questo tipo di traffico porta al territorio e alla portualità nazionale". Il primo inquilino di Palazzo Rosciano ha ricordato che "da Grimaldi abbiamo ricevuto più volte rassicurazioni a tal riguardo" e che "ora si tratta di passare dalle parole ai fatti". Il nuovo Piano di Impresa che la società sta per presentare all'Autorità di Sistema Portuale sarà il filo conduttore lungo il quale articolare i termini della collaborazione tra l'Ente portuale e la società terminalistica: "Ci aspettiamo che nel documento vengano presi impegni tangibili, concreti, in direzione non soltanto della conservazione della vocazione primaria del Terminal, ma che vengano promossi piani di sviluppo orientati a favorire una reale crescita dei traffici containerizzati". Pugno di ferro in guanto di velluto: "Siamo tutti consapevoli della particolare situazione geopolitica, di come questa stia impattando anche sui porti nazionali. Ed è ragionevole ipotizzare che in ragione di una diminuzione del traffico container, alcuni



Lo scalo di navi car carrier al Terminal Darsena Toscana di Grimaldi e la movimentazione di migliaia di auto nuove ha innescato preoccupazioni all'interno della comunità portuale livornese, tanto da aver spinto ieri alcune associazioni di categoria (Asamar, Cna Fita Livorno, Confetra Toscana, Confindustria Toscana Centro e Costa, Lega Coop Toscana e Spedimar) a chiedere impegni precisi per il futuro del porto. Stamani, davanti al cluster portuale riunito nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri ha voluto ribadire, ancora una volta, la posizione della Port Authority. "In questi anni ci siano tutti sforzati di costruire un clima collaborativo, di sistema, cercando di fare squadra, senza con ciò trascurare l'opportunità di valorizzare le individualità presenti in porto" è stata la premessa del ragionamento sviluppato dal n.1 dello scalo labronico. Gli esempi di attività cooperativa tra le istituzioni e gli operatori sono tanti. Guerrieri ha citato a titolo di esempio le sinergie che hanno permesso alla Cilp di operare, in via provvisoria, le navi di classe ECO del gruppo Grimaldi in radice nord dell'Alto Fondale. In questo quadro di collaborazione, "abbiamo sviluppato con il nuovo gestore del Terminal Darsena Toscana un confronto costante e strutturato per affrontare fin da subito le priorità del porto e stabilire alcuni paletti, con l'obiettivo di traguardare target condivisibili" ha spiegato Guerrieri. "Sebbene nessuno voglia contestare il diritto del concessionario di affiancare alla movimentazione dei container quella di attività secondarie, non c'è dubbio che TDT debba mantenere intatta la propria vocazione merceologica" ha aggiunto, chiarendo come sia opportuno e necessario garantire un programmato sviluppo del porto anche in vista della realizzazione della Darsena Europa, da lui considerata "un punto fermo nei piani di crescita dello scalo portuale". Un'opera, quella del futuro terminal container, che "non può essere messa in discussione, per

Il Nautilus

Livorno

spazi a disposizione del Terminal Darsena Toscana vengano messi a frutto in altro modo, magari prevedendo la possibilità di ospitare, in questa fase, le auto nuove" ha affermato Guerrieri. Nulla quaestio: "Il traffico Ro/RO è uno dei core business del porto di Livorno e abbiamo tutto l'interesse ad assicurarci che cresca e si sviluppi". E' però auspicabile, anzi necessario, "che la politica del terminal si rivolga a traffici aggiuntivi e non all'acquisizione di traffici già operati da altri soggetti, perché solo in questo modo possono svilupparsi opportunità di crescita reali per tutto il porto". In conclusione, il n.1 del porto di Livorno rimane convinto "che i problemi nello scalo portuale vadano affrontati con una giusta dose di flessibilità". Ma il tema di fondo è che "questa flessibilità non deve tradursi in un'assenza di regole". Per Guerrieri si tratta di una verità assiomatica che trova il proprio fondamento negli strumenti di regolazione dell'Ente portuale: "Abbiamo sollecitato alla società il nuovo Piano di Impresa. Lo aspettiamo e, statene certi, sarà nostra preoccupazione verificare che sia pienamente coerente con le prescrizioni regolatorie definite nel Piano Regolatore Portuale e nel Piano Operativo Triennale, di cui è ormai prossimo l'aggiornamento". Lo stesso concetto è stato ribadito da Guerrieri nel corso di una riunione con una delegazione di lavoratori portuali, riunitisi sotto Palazzo Rosciano per manifestare i propri timori per le conseguenze che il "trasloco" al Terminal Darsena Toscana del traffico della Uecc potrebbe avere sugli equilibri del porto. "E' importante sottolineare che i lavoratori del porto sono tutti uguali e che il lavoro trova la sua piena e legittima tutela soltanto in un quadro collaborativo e positivo di relazioni imprenditoriali e commerciali. Ci batteremo per difendere questo concetto" ha dichiarato ai lavoratori Guerrieri.

Il Nautilus

Livorno

IL GRUPPO GRIMALDI FORTEMENTE IMPEGNATO NELLO SVILUPPO DI TUTTI I TRAFFICI A LIVORNO

Napoli - A seguito di alcuni articoli recentemente apparsi sulla stampa circa presunte intenzioni del Gruppo Grimaldi di ridimensionare il traffico di container movimentato dalla sua consociata Terminal Darsena Toscana (TDT) nel porto di Livorno, la multinazionale partenopea desidera fare le seguenti precisazioni: La situazione geopolitica in cui versa la nostra regione da vari mesi, in particolare a causa degli attacchi dei ribelli Houthi nel Mar Rosso, ha inciso negativamente sul traffico containerizzato in tutti porti del Mediterraneo centro/orientale, incluso quello di Livorno. Anche il terminal TDT, entrato all'inizio di quest'anno nell'orbita Grimaldi grazie ad un investimento record, è stato fortemente colpito da tale calo di traffico di container. I piazzali vuoti hanno prodotto forti perdite nei primi mesi del 2024, costringendo il management della società ad accogliere traffici surrogati, quali quelli di veicoli nuovi, nel pieno rispetto delle norme e della libera concorrenza, e nell'interesse dei lavoratori, dei clienti, oltre che del Porto, della città di Livorno, della regione Toscana e dell'intero Paese. Premesso che tutti i terminal ro/ro di Livorno sono attualmente privi di spazi liberi, senza il pronto intervento di TDT, tali volumi di veicoli nuovi, peraltro movimentati da un diretto competitor del Gruppo Grimaldi, sarebbero stati dirottati verso altri scali vicini, a scapito dell'intera comunità portuale di Livorno. Il Gruppo Grimaldi desidera ribadire, per l'ennesima volta, che non vi è da parte di TDT alcuna intenzione di ridimensionare il traffico container, di gran lunga il più remunerativo, a favore di altri traffici. Al contrario, TDT è attualmente in trattativa per attrarre due nuovi clienti, tra i maggiori player nel trasporto marittimo di container. Invece del clima di allarme infondato e pretestuoso fomentato da alcuni operatori attivi nel porto di Livorno, interessati solamente a difendere la propria rendita di posizione, il Gruppo Grimaldi si sarebbe aspettato un plauso, oltre che per gli ingenti investimenti finora fatti a Livorno, anche per i continui sforzi per sviluppare i traffici marittimi da e per lo scalo labronico. Infine, nell'ambito dell'associazionismo, sembra più che scontato che TDT faccia delle scelte coerenti, in linea con la visione del Gruppo Grimaldi.



Informazioni Marittime

Livorno

Cecina, un fondo immobiliare britannico pronto ad acquistare il porto turistico

Lo scalo in provincia di **Livorno** è il punto di partenza privilegiato per raggiungere le isole dell'Arcipelago Toscano. È pervenuta al Comune di Cecina, in provincia di **Livorno**, e agli organi della procedura di concordato l'offerta irrevocabile di acquisto del porto turistico di Cecina da parte della società inglese SETHA. Lo rende noto il commissario straordinario del Comune di Cecina Vincenzo Filippi, che ricorda "il lungo e complesso iter di procedure che hanno tenuto tutti i soggetti coinvolti con il fiato sospeso per l'epilogo". L'offerta d'acquisto di SETHA, fondo immobiliare britannico operante in Italia, pur essendo condizionata dalla richiesta di approvazione in via definitiva della variante urbanistica per permettere la realizzazione di posti auto non in ipogeo, previsti nell'originario progetto, permette di scrivere un nuovo capitolo e guardare con sufficiente ottimismo al futuro dello scalo, punto di partenza per raggiungere le isole dell'Arcipelago Toscano. Condividi Tag porti nautica Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Cecina, un fondo immobiliare britannico pronto ad acquistare il porto turistico



06/21/2024 09:35

Lo scalo in provincia di Livorno è il punto di partenza privilegiato per raggiungere le isole dell'Arcipelago Toscano. È pervenuta al Comune di Cecina, in provincia di Livorno, e agli organi della procedura di concordato l'offerta irrevocabile di acquisto del porto turistico di Cecina da parte della società inglese SETHA. Lo rende noto il commissario straordinario del Comune di Cecina Vincenzo Filippi, che ricorda "il lungo e complesso iter di procedure che hanno tenuto tutti i soggetti coinvolti con il fiato sospeso per l'epilogo". L'offerta d'acquisto di SETHA, fondo immobiliare britannico operante in Italia, pur essendo condizionata dalla richiesta di approvazione in via definitiva della variante urbanistica per permettere la realizzazione di posti auto non in ipogeo, previsti nell'originario progetto, permette di scrivere un nuovo capitolo e guardare con sufficiente ottimismo al futuro dello scalo, punto di partenza per raggiungere le isole dell'Arcipelago Toscano. Condividi Tag porti nautica Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Livorno

Livorno, l'Adsp rassicura: ro-ro core business del porto

Dopo lo sbarco di navi car carrier al Terminal Darsena Toscana gli operatori hanno manifestato le loro preoccupazioni. Guerrieri: "Che siano traffici aggiuntivi" Lo scalo di navi car carrier al Terminal Darsena Toscana di Grimaldi e la movimentazione di migliaia di auto nuove ha innescato preoccupazioni all'interno della comunità portuale livornese, tanto da aver spinto ieri alcune associazioni di categoria (Asamar, Cna Fita **Livorno**, Confetra Toscana, Confindustria Toscana Centro e Costa, Lega Coop Toscana e Spedimar) a chiedere impegni precisi per il futuro del **porto**. Stamani, davanti al cluster portuale riunito nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Luciano Guerrieri, ha voluto rassicurare gli operatori ribadendo la posizione della Port Authority. «In questi anni ci sono tutti sforzati di costruire un clima collaborativo, di sistema, cercando di fare squadra, senza con ciò trascurare l'opportunità di valorizzare le individualità presenti in **porto**». Tra questi, Guerrieri ha citato le sinergie che hanno permesso alla Cilp di operare, in via provvisoria, le navi di classe ECO del gruppo Grimaldi in radice nord dell'Alto Fondale. In questo quadro di collaborazione «abbiamo sviluppato con il nuovo gestore del Terminal Darsena Toscana - continua Guerrieri - un confronto costante e strutturato per affrontare fin da subito le priorità del **porto** e stabilire alcuni paletti, con l'obiettivo di raggiungere target condivisibili», ha spiegato Guerrieri. Sebbene nessuno voglia «contestare il diritto del concessionario di affiancare alla movimentazione dei container quella di attività secondarie, non c'è dubbio che TDT debba mantenere intatta la propria vocazione merceologica». Da Grimaldi, spiega Guerrieri, «abbiamo ricevuto più volte rassicurazioni a tal riguardo. Ora si tratta di passare dalle parole ai fatti. Il traffico ro-ro è uno dei core business del **porto** di **Livorno** e abbiamo tutto l'interesse ad assicurarci che cresca e si sviluppi. Secondo Guerrieri è necessario «che la politica del terminal si rivolga a traffici aggiuntivi e non all'acquisizione di traffici già operati da altri soggetti, perché solo in questo modo possono svilupparsi opportunità di crescita reali per tutto il **porto**». Secondo l'autorità di sistema portuale di **Livorno** è necessario garantire un programmato sviluppo del **porto** anche in vista della realizzazione della Darsena Europa, da Guerrieri considerata «un punto fermo nei piani di crescita dello scalo portuale», un'opera che «non può essere messa in discussione, per via dei benefici che questo tipo di traffico porta al territorio e alla portualità nazionale». Il nuovo Piano di Impresa che Terminal Darsena Toscana sta per presentare all'autorità di sistema portuale sarà il filo conduttore lungo il quale articolare i termini della collaborazione tra l'ente portuale e la società terminalistica: «Ci aspettiamo che nel documento vengano presi impegni tangibili, concreti, in direzione non soltanto della conservazione della vocazione primaria del Terminal,



Dopo lo sbarco di navi car carrier al Terminal Darsena Toscana gli operatori hanno manifestato le loro preoccupazioni. Guerrieri: "Che siano traffici aggiuntivi" Lo scalo di navi car carrier al Terminal Darsena Toscana di Grimaldi e la movimentazione di migliaia di auto nuove ha innescato preoccupazioni all'interno della comunità portuale livornese, tanto da aver spinto ieri alcune associazioni di categoria (Asamar, Cna Fita **Livorno**, Confetra Toscana, Confindustria Toscana Centro e Costa, Lega Coop Toscana e Spedimar) a chiedere impegni precisi per il futuro del porto. Stamani, davanti al cluster portuale riunito nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Luciano Guerrieri, ha voluto rassicurare gli operatori ribadendo la posizione della Port Authority. «In questi anni ci sono tutti sforzati di costruire un clima collaborativo, di sistema, cercando di fare squadra, senza con ciò trascurare l'opportunità di valorizzare le individualità presenti in porto». Tra questi, Guerrieri ha citato le sinergie che hanno permesso alla Cilp di operare, in via provvisoria, le navi di classe ECO del gruppo Grimaldi in radice nord dell'Alto Fondale. In questo quadro di collaborazione «abbiamo sviluppato con il nuovo gestore del Terminal Darsena Toscana - continua Guerrieri - un confronto costante e strutturato per affrontare fin da subito le priorità del porto e stabilire alcuni paletti, con l'obiettivo di raggiungere target condivisibili», ha spiegato Guerrieri. Sebbene nessuno voglia «contestare il diritto del concessionario di affiancare alla movimentazione dei container quella di attività secondarie, non c'è dubbio che TDT debba mantenere intatta la propria vocazione merceologica». Da Grimaldi, spiega Guerrieri, «abbiamo ricevuto più volte rassicurazioni a tal riguardo. Ora si tratta di passare dalle parole ai fatti. Il traffico ro-ro è uno dei core business del porto di Livorno e abbiamo tutto l'interesse ad assicurarci che cresca e si sviluppi. Secondo Guerrieri è necessario «che la politica del terminal si rivolga a traffici aggiuntivi e non all'acquisizione di traffici già

Informazioni Marittime

Livorno

ma che vengano promossi piani di sviluppo orientati a favorire una reale crescita dei traffici containerizzati. Siamo tutti consapevoli della particolare situazione geopolitica, di come questa stia impattando anche sui porti nazionali. Ed è ragionevole ipotizzare che in ragione di una diminuzione del traffico container, alcuni spazi a disposizione del Terminal Darsena Toscana vengano messi a frutto in altro modo, magari prevedendo la possibilità di ospitare, in questa fase, le auto nuove». Condividi Tag **livorno** rotabili grimaldi Articoli correlati.

Toremar, le grida di dolore

LIVORNO Cresce la tensione intorno alle voci per adesso mancando le notizie ufficiali relative all'annuncio della Regione Toscana, che conferma la volontà di mettere a gara separatamente i tre àmbiti dei traghetti per le isole. Scelta già nota, ma sulla quale si sperava specie da parte degli equipaggi Toremar, ma non soltanto un ripensamento, davanti all'evidenza che almeno su due dei tre àmbiti, quello per il Giglio ma specialmente quello per Gorgona e Capraia nessun armatore sarebbe interessato. L'unico servizio di traghetti che offre una qualche remunerazione è infatti quello sull'Elba: scorporandolo dagli altri due che sono sempre in pesante rimessa anche con il contributo pubblico previsto per la contiguità territoriale delle isole minori non rimane margine per un'impresa privata. * Dal punto di vista delle comunità isolane, siamo di fronte al concreto rischio di ricevere servizi carenti, diradati, forse prontamente costosi. C'è anche una cospirazione sul piano umano: gli equipaggi Toremar sono diventati, per i residenti e i pendolari, ormai da anni amici, spesso confidenti, quasi sempre pronti ad aiutare, a comprendere, a supportare. Sia pure con le rotazioni, sono diventati una comunità unica con gli isolani: e ogni volta che un marittimo Toremar va in pensione, lascia un piccolo vuoto che solo con il tempo viene riempito da chi subentra. * Se per gli isolani il rischio di perdere il servizio Toremar preoccupa, per gli equipaggi c'è il crescente timore di perdere un posto di lavoro importante, spesso pesante e qualche volta pesantissimo (il meteo invernale non scherza) ma con un contratto integrativo che pareggia alcuni disagi. Di più: malgrado le proteste del sindacato che peraltro non sembrano fare effetto negli uffici della Regione le voci che si accavallano fanno temere una serie di licenziamenti in massa, con qualche sbuffo per i più anziani ma con poche prospettive concrete per i giovani. Oggi sulle navi Toremar lavorano oltre 200 persone, più gli addetti agli uffici e alle biglietterie. Chi garantisce loro un futuro di lavoro dal 1 gennaio dell'anno prossimo? * Lascia perplessi e per i diretti interessati con grande amarezza quella che sembra un'acquiescenza fatalistica delle organizzazioni pubbliche e private delle isole più minacciate. Il sindaco di Capraia tempesta Firenze, ma tutto il mondo che vive per il cordone ombelicale dei traghetti sembra essersi rifugiato in una rassegnata attesa degli eventi. Forse senza capire che se non emergessero interessi reali da parte di qualche armatore gli Onorato di Toremar non sembrano disposti a concorrere in queste condizioni le isole tornerebbero ad essere territori separati, difficili da raggiungere e specialmente da vivere. (A.F.)



Guerra TDT che "molla" Confindustria

LIVORNO L'appello è chiaro: tutte le associazioni che fanno capo al lavoro in porto hanno chiesto la salvaguardia della prevalenza dei contenitori nel Terminal Darsena Toscana. In testa ai formati del documento di richiesta, Confindustria Toscana: dalla quale risulterebbe nel frattempo essere uscito il TDT con formale annuncio. Ecco il documento di Asamar, Spedimar, CNA, Confetra e Confindustria. Confindustria, dal 1980, quando Livorno primo porto del Mediterraneo in quel segmento di traffico movimentò 406.812 Teu, si è consolidato un sistema di servizi e di attività private e pubbliche imperniato sull'utilizzo crescente del contenitore per le esigenze industriali e dei consumi; tanto che il numero di quelli movimentati in un anno in un porto ne definisce lo stato di salute ed è un buon indicatore di quello della produzione di ricchezza e di occupazione nella sua area di riferimento. La Regione Toscana, considerando di interesse pubblico l'offerta di infrastrutture portuali e logistiche necessarie a consolidare e rilanciare il sistema economico della costa e della Regione, ha promosso nel 2015 con la realizzazione della Darsena Europa un nuovo terminal contenitori del costo iniziale di 640 milioni, ai quali, secondo una recente dichiarazione del Vice Ministro Rixi, debbono esserne aggiunti circa 700 per i collegamenti ferroviari alla rete Europea. L'Autorità di sistema portuale ha condiviso al tavolo di Partenariato, avviato o programmato investimenti di più prossima realizzazione per alcune decine di milioni di euro che, completando funzionalmente quello storico del microtunnel, permetterebbero a navi portacontenitori di maggiori dimensioni l'accesso ai terminal già operativi in porto. Come nel resto del mondo il consolidamento dei sistemi economici locali, viene perseguito attraverso interventi, anche radicali, dell'offerta portuale e logistica. Gli operatori economici, della manifattura, dell'industria, della logistica, dei trasporti e di una lunga serie di diverse e minori attività hanno contato sulle prospettive promosse e finanziate dalle Istituzioni sia di medio che di lungo periodo. L'ISTAT quantificava nel 2021 in 8.367 gli addetti ed in 853 le aziende livornesi riconducibili al codice ATECO trasporto, movimentazione e magazzinaggio (classificazione ISTAT che categorizza le diverse attività economiche). Dalla descrizione analitica delle 18 voci raggruppate in quel codice risulta che una gran parte è generata da lavori, mansioni, mestieri della filiera contenitori. Perfino gli Organici delle Pubbliche amministrazioni coinvolte nei processi di importazione, esportazione, regolazione, infrastrutturazione sono stati dimensionati alle necessità ed alle prospettive di crescita delle attività portuali in quel segmento di traffico. Pur essendo fuori discussione il diritto del concessionario di Darsena Toscana ad affiancare attività secondarie, previste dal Piano Regolatore, a quella principale della movimentazione dei contenitori, appare necessario mitigare il diffuso timore di una mortificazione di questo tipo di traffico privilegiandone altri. Timori



La Gazzetta Marittima

Livorno

che crescono quando, come è avvenuto nei giorni scorsi, si trasferiscono in Darsena Toscana traffici secondari già radicati come core in altri terminal. A questo scopo, richiamando le numerose dichiarazioni rassicuranti che hanno resi pubblici i contenuti delle verifiche disposte dall'Autorità di sistema portuale previste nel caso di modifiche nel controllo delle società concessionarie, riteniamo che: Il Presidente debba proporre al Comitato di Gestione che nel Piano Operativo triennale 2024-2027 in corso di redazione, siano confermati gli obiettivi del Documento di Pianificazione strategica DPSS e del precedente POT 2021-2023, che si prefiggevano l'incremento, post pandemia, del numero di contenitori movimentati ogni anno. La Società concessionaria nel rinnovo del Piano d'Impresa, condividendo l'obiettivo di incrementare il traffico di contenitori nel proprio terminal, dia conto sia degli impegni di investimento e di attività finalizzate a realizzarli, sia del carattere unicamente incrementale rispetto a quelli già attestati nel Porto di **Livorno** dei traffici secondari che saranno movimentati in Darsena Toscana. * **LIVORNO** Tutto o quasi rinviato ai prossimi mesi, quando il piano industriale del TDT dovrà essere rifatto ed approvato dall'AdSP di Guerrieri & C. Sembra questa, sfrondata dai vari giri di parole, la conclusione di due importanti incontri dei giorni scorsi sulla delicata vicenda dello sbarco delle auto Grimaldi sul terminal contenitori della sponda ovest in Darsena Toscana. Ieri c'è stato l'incontro nel partenariato, durante il quale l'AdSP ha messo in luce le proprie iniziative per garantire che il terminal acquistato dal gruppo Grimaldi rimanga prioritariamente per i contenitori fino a quando non sarà operativa la (sospirata) Darsena Europa. Due giorni prima però, dopo una serie di contatti informali, c'è stata una riunione cui ha partecipato anche il presidente di Confindustria locale Piero Neri, nella quale sono state chieste garanzie anche a tutela del lavoro che il trasferimento in TDT dei vettori d'auto Grimaldi sta minacciando, per la Cilp in particolare. Sarebbe stato convenuto che il partenariato, e poi in chiave ufficiale l'organo di governo dell'AdSP, s'impegnano a verificare l'andamento dei traffici in TDT in attesa della scadenza del piano d'impresa dello stesso terminal a fine anno, e alla obbligatoria presentazione del nuovo piano. Quest'ultimo, secondo gli impegni, dovrà ribadire la preminenza assoluta dei traffici TEU rispetto ad alto e altri. Ci si è spinti anche in avanti, sottolineando che al momento in cui la Darsena Europa potrà ospitare i traffici container, il TDT dovrà essere di regola utilizzato per traghetti Ro/ro e al massimo Ro/pax, lasciando solo spazi parziali per altri. * Tutto chiaro dunque? In teoria, tutto chiaro. Ma rimangono le stesse significative zone d'ombra, perché con l'esborso di circa 150 milioni di euro per l'acquisto del TDT, il gruppo Grimaldi è saldamente proprietario del terminal: e una volta che questi sarà liberato dai Teu (destinazione Darsena Europa) sarà difficile impedire all'impresa di continuare quanto già iniziato, ovvero lo sbarco delle auto. Un traffico che non bisogna dimenticarlo è da tempo tra i più importanti dello scalo, alimenta una catena logistica notevole e sembra destinato ad aumentare sempre più, quanto più la produzione di auto in Europa andrà perdendo colpi rispetto a quelle in estremo oriente, Cina, Giappone, India eccetera. Insomma, la paura che è che si sia coperto il problema con una foglia di fico, ancora una volta rinviando. A.F.

"Preoccupati e pronti a bloccare il porto": i lavoratori in assemblea per la "storia" Tdt

Redazione

LIVORNO I lavoratori Cilp, Cpl e il coordinamento Filt Cgil dei lavoratori del porto si riuniscono in assemblea sotto palazzo Rosciano in concomitanza con il tavolo di partenariato richiesto dalle segreterie Filt Cgil, Ultrasporti e Fit Cisl per esprimere la propria e piena contrarietà a politiche commerciali interne al porto che hanno come unico effetto l'indebolimento della tenuta economica e normativa dei lavoratori e del lavoro. Le motivazioni che hanno portato stamani un gruppo di lavoratori sotto la sede dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale e che sono riportati nel loro comunicato stampa, sono chiare e si riferiscono alla vicenda che riguarda il Terminal Darsena Toscana. Secondo i lavoratori, il traffico auto che si sposterebbe dalle banchine Cilp a quelle del terminal acquisito dal Gruppo Grimaldi rappresenterebbe fenomeno di concorrenza tra imprese dello stesso porto che non fanno altro che trasferire traffici da una banchina all'altra e non producono nessun valore aggiunto per il sistema, anzi vanificano gli sforzi dei lavoratori che fino ad oggi hanno operato su quel traffico mettendo a disposizione le proprie competenze e il proprio know how. Siamo preoccupati -spiega Giuseppe

Gucciardo della Filt-Cgil- perché lo scenario complessivo non è che sia migliore e che a livello globale le cose stiano andando bene. Livorno è un porto che già soffre per una arretratezza infrastrutturale e per molti motivi storici e questo si va a sommare il problema che si ripercuote sui lavoratori. Non permetteremo che i lavoratori si trasformino nel campo d'azione di dinamiche commerciali, a loro deve essere garantito il lavoro e la sua qualità. Ieri nel frattempo diverse associazioni economiche che gravitano intorno al porto hanno diffuso una nota per confermarne il ruolo storico del porto di Livorno e indicare soluzioni condivise e nel frattempo si è saputo dell'uscita da Confindustria Toscana Centro e Costa della stessa Tdt. Una scelta politica aggiunge Gucciardo. Ci teniamo inoltre a sottolineare - prosegue il comunicato dei sindacati- che il lavoro portuale è un lavoro regolato e le imprese sulla base di una concessione sono tenute a rispettare le regole che la comunità portuale determina nei vari organismi di partecipazione. Nello specifico il piano operativo e il piano regolatore stabiliscono gli ambiti del porto e le specificità di traffico per ogni concessione, si capisce che il rispetto delle regole per le imprese passa dal redigere piani industriali coerenti con le linee guida indicate dagli strumenti di pianificazione delle attività sui quali l'AdSp ha il dovere di sorvegliare. Il blocco del porto non è quindi da escludere: Siamo fiduciosi nell'attività regolatoria dell'Autorità di Sistema portuale, quello che ribadiamo è che siamo favorevoli a nuovi traffici, ma non a togliere quelli già destinati al porto di Livorno senza sottrazioni cioè da una banchina a un'altra. Il lavoro deve restare a Livorno, i traffici non devono scappare.



Tavolo di partenariato AdSp Mts, senza Tdt

Redazione

LIVORNO Riunione del tavolo di partenariato a Palazzo Rosciano oggi, per discutere della situazione che nelle ultime settimane ha animato gli animi dei lavoratori portuali, dopo lo scalo di prova al Tdt (Terminal Darsena Toscana) della car carrier della UECC e il suo carico di auto. La vicenda, ormai nota, riguarda questo traffico finora destinato alle banchine di Cilp e che si teme possa spostarsi su quelle Tdt, appunto. Dalla società nei giorni precedenti all'attracco, avevano rassicurato che niente sarebbe cambiato per i lavoratori, quelli che operano come articolo 16, chiamati ad operare semplicemente su un'altra banchina. Di fronte alla sede dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale però stamani alcuni portuali riuniti in assemblea la pensano diversamente e la preoccupazione di cambiamenti importanti è tanta. Al termine della riunione, a cui Tdt non ha partecipato, ma durante la quale si è anche saputo dell'uscita della stessa società da Confindustria, intercettiamo Enzo Raugei presidente della Compagnia Portuale di Livorno, che ci parla degli esiti e degli impegni dell'AdSp stessa. Si ribadisce che il punto del traffico dei contenitori deve rimanere centrale per quel terminal e devono anche essere messi in campo elementi che puntano allo sviluppo di questo di questo settore merceologico. Riconosciuto il diritto del terminalista di fare anche altre attività ma che non debbono scaturire da una concorrenza commenta Raugei Quindi nuovo traffico va bene per tutti ma non può aprirsi di nuovo una situazione conflittuale all'interno del Porto, che è stata superata grazie a Dio da qualche periodo in un accordo complessivo tra gli operatori portuali. Ma che però potrebbe essere rimesso in discussione Il presidente Guerrieri ha rassicurato il tavolo che comunque la realizzazione della piattaforma Europa e il punto centrale che il contenitore dovrà trovare a Livorno uno sviluppo () ha rassicurato che i piazzali che oggi si vedono semi pronti fanno parte del piano di lavori di realizzazione dei piazzali per la piattaforma Europa. Nessun allarme ma speriamo che prevalga il buon senso.



Guerrieri: "Ci assicureremo che la vocazione di TDT non venga stravolta"

Redazione

LIVORNO Lo scalo di navi car carrier al Terminal Darsena Toscana di Grimaldi e la movimentazione di migliaia di auto nuove ha innescato preoccupazioni all'interno della comunità portuale livornese, tanto da aver spinto alcune associazioni di categoria (Asamar, Cna Fita Livorno, Confetra Toscana, Confindustria Toscana Centro e Costa, Lega Coop Toscana e Spedimar) a chiedere impegni precisi per il futuro del porto. Davanti al cluster portuale riunito nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il presidente dell'AdSp Luciano Guerrieri ha voluto ribadire, ancora una volta, la posizione della Port Authority. In questi anni ci siamo tutti sforzati di costruire un clima collaborativo, di sistema, cercando di fare squadra, senza con ciò trascurare l'opportunità di valorizzare le individualità presenti in porto è stata la premessa del ragionamento sviluppato dal numero uno dello scalo labronico. Gli esempi di attività cooperativa tra le istituzioni e gli operatori sono tanti. Guerrieri ha citato a titolo di esempio le sinergie che hanno permesso alla Cilp di operare, in via provvisoria, le navi di classe ECO del gruppo Grimaldi in radice nord dell'Alto Fondale. In questo quadro di collaborazione, abbiamo sviluppato con il nuovo gestore del Terminal Darsena Toscana un confronto costante e strutturato per affrontare fin da subito le priorità del porto e stabilire alcuni paletti, con l'obiettivo di traguardare target condivisibili ha spiegato Guerrieri. Sebbene nessuno voglia contestare il diritto del concessionario di affiancare alla movimentazione dei container quella di attività secondarie, non c'è dubbio che TDT debba mantenere intatta la propria vocazione merceologica ha aggiunto, chiarendo come sia opportuno e necessario garantire un programmato sviluppo del porto anche in vista della realizzazione della Darsena Europa, da lui considerata un punto fermo nei piani di crescita dello scalo portuale. Un'opera, quella del futuro terminal container, che non può essere messa in discussione, per via dei benefici che questo tipo di traffico porta al territorio e alla portualità nazionale. Il primo inquilino di Palazzo Rosciano ha ricordato che da Grimaldi abbiamo ricevuto più volte rassicurazioni a tal riguardo e che ora si tratta di passare dalle parole ai fatti. Il nuovo Piano di Impresa che la società sta per presentare all'Autorità di Sistema portuale sarà il filo conduttore lungo il quale articolare i termini della collaborazione tra l'Ente portuale e la società terminalistica: Ci aspettiamo che nel documento vengano presi impegni tangibili, concreti, in direzione non soltanto della conservazione della vocazione primaria del Terminal, ma che vengano promossi piani di sviluppo orientati a favorire una reale crescita dei traffici containerizzati. Pugno di ferro in guanto di velluto: Siamo tutti consapevoli della particolare situazione geopolitica, di come questa stia impattando anche sui porti nazionali. Ed è ragionevole ipotizzare che in ragione di una diminuzione del traffico container, alcuni spazi a disposizione del Terminal Darsena Toscana



Messaggero Marittimo

Livorno

vengano messi a frutto in altro modo, magari prevedendo la possibilità di ospitare, in questa fase, le auto nuove ha affermato Guerrieri. Nulla quaestio: Il traffico Ro/RO è uno dei core business del porto di Livorno e abbiamo tutto l'interesse ad assicurarci che cresca e si sviluppi. E' però auspicabile, anzi necessario, che la politica del terminal si rivolga a traffici aggiuntivi e non all'acquisizione di traffici già operati da altri soggetti, perché solo in questo modo possono svilupparsi opportunità di crescita reali per tutto il porto. In conclusione, il numero uno del porto di Livorno rimane convinto che i problemi nello scalo portuale vadano affrontati con una giusta dose di flessibilità. Ma il tema di fondo è che questa flessibilità non deve tradursi in un'assenza di regole. Per Guerrieri si tratta di una verità assiomatica che trova il proprio fondamento negli strumenti di regolazione dell'Ente portuale: Abbiamo sollecitato alla società il nuovo Piano di Impresa. Lo aspettiamo e, statene certi, sarà nostra preoccupazione verificare che sia pienamente coerente con le prescrizioni regolatorie definite nel Piano Regolatore Portuale e nel Piano Operativo Triennale, di cui è ormai prossimo l'aggiornamento. Lo stesso concetto è stato ribadito da Guerrieri nel corso di una riunione con una delegazione di lavoratori portuali, riunitisi sotto Palazzo Rosciano per manifestare i propri timori per le conseguenze che il trasloco al Terminal Darsena Toscana del traffico della Uecc potrebbe avere sugli equilibri del porto. E' importante sottolineare che i lavoratori del porto sono tutti uguali e che il lavoro trova la sua piena e legittima tutela soltanto in un quadro collaborativo e positivo di relazioni imprenditoriali e commerciali. Ci batteremo per difendere questo concetto ha dichiarato ai lavoratori Guerrieri.

Ship Mag

Livorno

Appello della comunità portuale di Livorno: "Non si mortifichi il traffico container"

Le associazioni in allarme: "Legittimo puntare su attività secondarie, ma senza dimenticare la storia del porto e la sua vocazione" Livorno - Sarà pur vero - ed è sicuramente così - che un porto non vive di soli container. Ma è altrettanto innegabile che senza le 'scatole' di merci una comunità portuale va in affanno. E' questo il senso della lettera-appello diffusa da Asamar, Spedimar, Cna Fita Livorno, Confetra Toscana, Confindustria e Lega Coop Toscana e rivolta a Grimaldi e agli altri operatori del porto toscano. "Richiamando le numerose dichiarazioni rassicuranti che hanno resi pubblici i contenuti delle verifiche disposte dall'Autorità di sistema portuale previste nel caso di modifiche nel controllo delle società concessionarie - scrive la comunità degli operatori livornesi - riteniamo che: il presidente debba proporre al Comitato di Gestione che nel Piano Operativo triennale 2024-2027 in corso di redazione, siano confermati gli obiettivi del Documento di Pianificazione strategica - DPSS - e del precedente Pot 2021-2023 , che si prefiggevano l'incremento, post pandemia, del numero di contenitori movimentati ogni anno". Gli operatori chiedono inoltre che "la società concessionaria nel rinnovo del Piano d'Impresa, condividendo l'obiettivo di incrementare il traffico di contenitori nel proprio terminal, dia conto sia degli impegni di investimento e di attività finalizzate a realizzarli, sia del carattere unicamente incrementale rispetto a quelli già attestati nel porto di Livorno dei traffici "secondari" che saranno movimentati in Darsena Toscana. Pur essendo fuori discussione il diritto del concessionario di Darsena Toscana ad affiancare attività secondarie , previste dal Piano Regolatore, a quella principale della movimentazione dei contenitori, appare necessario mitigare il diffuso timore di una mortificazione di questo tipo di traffico privilegiandone altri. Timori che crescono quando, come è avvenuto nei giorni scorsi, si trasferiscono in Darsena Toscana traffici "secondari" già radicati come "core" in altri terminal". La storia del porto I firmatari ripercorrono la storia recente del porto di Livorno. "Dal 1980, quando Livorno - primo porto del Mediterraneo in quel segmento di traffico - movimentò 406.812 teu, si è consolidato un sistema di servizi e di attività private e pubbliche imperniato sull'utilizzo crescente del contenitore per le esigenze industriali e dei consumi; tanto che il numero di quelli movimentati in un anno in un porto ne definisce lo stato di salute ed è un buon indicatore di quello della produzione di ricchezza e di occupazione nella sua area di riferimento. La Regione Toscana, considerando di interesse pubblico l'offerta di infrastrutture portuali e logistiche necessarie a consolidare e rilanciare il sistema economico della costa e della Regione, ha promosso, nel 2015, la realizzazione della Darsena Europa - un nuovo terminal contenitori del costo iniziale di 640 milioni, - ai quali, secondo una recente dichiarazione del Vice



Le associazioni in allarme: "Legittimo puntare su attività secondarie, ma senza dimenticare la storia del porto e la sua vocazione" Livorno - Sarà pur vero - ed è sicuramente così - che un porto non vive di soli container. Ma è altrettanto innegabile che senza le 'scatole' di merci una comunità portuale va in affanno. E' questo il senso della lettera-appello diffusa da Asamar, Spedimar, Cna Fita Livorno, Confetra Toscana, Confindustria e Lega Coop Toscana e rivolta a Grimaldi e agli altri operatori del porto toscano. "Richiamando le numerose dichiarazioni rassicuranti che hanno resi pubblici i contenuti delle verifiche disposte dall'Autorità di sistema portuale previste nel caso di modifiche nel controllo delle società concessionarie - scrive la comunità degli operatori livornesi - riteniamo che: il presidente debba proporre al Comitato di Gestione che nel Piano Operativo triennale 2024-2027 in corso di redazione, siano confermati gli obiettivi del Documento di Pianificazione strategica - DPSS - e del precedente Pot 2021-2023 , che si prefiggevano l'incremento, post pandemia, del numero di contenitori movimentati ogni anno". Gli operatori chiedono inoltre che "la società concessionaria nel rinnovo del Piano d'Impresa, condividendo l'obiettivo di incrementare il traffico di contenitori nel proprio terminal, dia conto sia degli impegni di investimento e di attività finalizzate a realizzarli, sia del carattere unicamente incrementale rispetto a quelli già attestati nel porto di Livorno dei traffici "secondari" che saranno movimentati in Darsena Toscana. Pur essendo fuori discussione il diritto del concessionario di Darsena Toscana ad affiancare attività secondarie , previste dal Piano Regolatore, a quella principale della movimentazione dei contenitori, appare necessario mitigare il diffuso timore di una mortificazione di questo tipo di traffico privilegiandone altri. Timori che crescono quando, come è avvenuto nei giorni scorsi, si trasferiscono in Darsena Toscana traffici "secondari" già radicati come

Ship Mag

Livorno

Ministro Rixi debbono esserne aggiunti circa 700 per i collegamenti ferroviari alla rete Europea" "L'Autorità di sistema portuale ha condiviso al tavolo di Partenariato, avviato o programmato investimenti di più prossima realizzazione per alcune decine di milioni di euro che, completando funzionalmente quello storico del microtunnel, permetterebbero a navi portacontainer di maggiori dimensioni l'accesso ai terminal già operativi in porto. Come nel resto del mondo il consolidamento dei sistemi economici locali, viene perseguito attraverso interventi, anche radicali, dell'offerta portuale e logistica. Gli operatori economici, della manifattura, dell'industria, della logistica, dei trasporti e di una lunga serie di diverse e minori attività hanno contato sulle prospettive promosse e finanziate dalle Istituzioni sia di medio che di lungo periodo. L'Istat quantificava nel 2021 in 8.367 gli addetti ed in 853 le aziende livornesi riconducibili al codice Ateco trasporto, movimentazione e magazzinaggio (classificazione Istat che categorizza le diverse attività economiche). Dalla descrizione analitica delle 18 voci raggruppate in quel codice risulta che una gran parte è generata da lavori, mansioni, mestieri della filiera contenitori. Perfino gli Organici delle Pubbliche amministrazioni coinvolte nei processi di importazione, esportazione, regolazione, infrastrutturazione sono stati dimensionati".

Shipping Italy

Livorno

L'Adsp di Livorno mostra il pugno di ferro al Tdt di Grimaldi per le auto

Porti Guerrieri chiede al terminalista di presentare un piano industriale dove vengano promossi "piani di sviluppo orientati a favorire una reale crescita dei traffici containerizzati" di Redazione SHIPPING ITALY Lo scalo di navi car carrier al Terminal Darsena Toscana di Grimaldi e la movimentazione di migliaia di auto nuove ha innescato preoccupazioni all'interno della comunità portuale livornese, tanto da aver spinto ieri alcune associazioni di categoria (Asamar, Cna Fita Livorno, Confetra Toscana, Confindustria Toscana Centro e Costa, Lega Coop Toscana e Spedimar) a chiedere impegni precisi per il futuro del porto. Stamattina, davanti al cluster portuale riunito nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il presidente dell'Adsp toscana, Luciano Guerrieri, ha voluto ribadire, ancora una volta, la posizione della Port Authority sintetizzata poi in una nota diffusa ai media. "In questi anni ci siano tutti sforzati di costruire un clima collaborativo, di sistema, cercando di fare squadra, senza con ciò trascurare l'opportunità di valorizzare le individualità presenti in porto" è stata la premessa del ragionamento sviluppato dal vertice dello scalo labronico. "Gli esempi di attività cooperativa tra le istituzioni e gli operatori sono tanti" secondo Guerrieri, che ha citato a titolo di esempio le sinergie che hanno permesso alla Cilp di operare, in via provvisoria, le navi di classe ECO del gruppo Grimaldi in radice nord dell'Alto Fondale. In questo quadro di collaborazione, "abbiamo sviluppato con il nuovo gestore del Terminal Darsena Toscana un confronto costante e strutturato per affrontare fin da subito le priorità del porto e stabilire alcuni paletti, con l'obiettivo di raggiungere target condivisibili" ha proseguito il presidente. "Sebbene nessuno voglia contestare il diritto del concessionario di affiancare alla movimentazione dei container quella di attività secondarie, non c'è dubbio che TDT debba mantenere intatta la propria vocazione merceologica" ha aggiunto Guerrieri, chiarendo come sia opportuno e necessario garantire un programmato sviluppo del porto anche in vista della realizzazione della Darsena Europa, da lui considerata "un punto fermo nei piani di crescita dello scalo portuale". Un'opera, quella del futuro terminal container, che "non può essere messa in discussione, per via dei benefici che questo tipo di traffico porta al territorio e alla portualità nazionale". Il primo inquilino di Palazzo Rosciano ha ricordato che "da Grimaldi abbiamo ricevuto più volte rassicurazioni a tal riguardo" e che "ora si tratta di passare dalle parole ai fatti". Il nuovo Piano di impresa che la società sta per presentare all'Autorità di Sistema Portuale sarà il filo conduttore lungo il quale articolare i termini della collaborazione tra l'ente portuale e la società terminalistica: "Ci aspettiamo che nel documento vengano presi impegni tangibili, concreti, in direzione non soltanto della conservazione della vocazione primaria del Terminal, ma che vengano promossi piani di sviluppo orientati a favorire una reale crescita dei traffici containerizzati".



Porti Guerrieri chiede al terminalista di presentare un piano industriale dove vengano promossi "piani di sviluppo orientati a favorire una reale crescita dei traffici containerizzati" di Redazione SHIPPING ITALY Lo scalo di navi car carrier al Terminal Darsena Toscana di Grimaldi e la movimentazione di migliaia di auto nuove ha innescato preoccupazioni all'interno della comunità portuale livornese, tanto da aver spinto ieri alcune associazioni di categoria (Asamar, Cna Fita Livorno, Confetra Toscana, Confindustria Toscana Centro e Costa, Lega Coop Toscana e Spedimar) a chiedere impegni precisi per il futuro del porto. Stamattina, davanti al cluster portuale riunito nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il presidente dell'Adsp toscana, Luciano Guerrieri, ha voluto ribadire, ancora una volta, la posizione della Port Authority sintetizzata poi in una nota diffusa ai media. "In questi anni ci siano tutti sforzati di costruire un clima collaborativo, di sistema, cercando di fare squadra, senza con ciò trascurare l'opportunità di valorizzare le individualità presenti in porto" è stata la premessa del ragionamento sviluppato dal vertice dello scalo labronico. "Gli esempi di attività cooperativa tra le istituzioni e gli operatori sono tanti" secondo Guerrieri, che ha citato a titolo di esempio le sinergie che hanno permesso alla Cilp di operare, in via provvisoria, le navi di classe ECO del gruppo Grimaldi in radice nord dell'Alto Fondale. In questo quadro di collaborazione, "abbiamo sviluppato con il nuovo gestore del Terminal Darsena Toscana un confronto costante e strutturato per affrontare fin da subito le priorità del porto e stabilire alcuni paletti, con l'obiettivo di raggiungere target condivisibili" ha proseguito il presidente. "Sebbene nessuno voglia contestare il diritto del concessionario di affiancare alla movimentazione dei container quella di attività secondarie, non c'è dubbio che TDT debba mantenere intatta la propria vocazione merceologica" ha aggiunto Guerrieri, chiarendo come sia opportuno e necessario

Shipping Italy

Livorno

Verrà usato il pugno di ferro in quanto di velluto secondo la nota della port authority: "Siamo tutti consapevoli della particolare situazione geopolitica, di come questa stia impattando anche sui porti nazionali. Ed è ragionevole ipotizzare che in ragione di una diminuzione del traffico container, alcuni spazi a disposizione del Terminal Darsena Toscana vengano messi a frutto in altro modo, magari prevedendo la possibilità di ospitare, in questa fase, le auto nuove" ha affermato Guerrieri. "Il traffico Ro/RO - ha aggiunto ancora - è uno dei core business del porto di Livorno e abbiamo tutto l'interesse ad assicurarci che cresca e si sviluppi". E' però auspicabile, anzi necessario, "che la politica del terminal si rivolga a traffici aggiuntivi e non all'acquisizione di traffici già operati da altri soggetti, perché solo in questo modo possono svilupparsi opportunità di crescita reali per tutto il porto". In conclusione, il presidente dell'Adsp livornese rimane convinto "che i problemi nello scalo portuale vadano affrontati con una giusta dose di flessibilità". Ma il tema di fondo è che "questa flessibilità non deve tradursi in un'assenza di regole. Abbiamo sollecitato alla società il nuovo Piano di Impresa. Lo aspettiamo e, statene certi, sarà nostra preoccupazione verificare che sia pienamente coerente con le prescrizioni regolatorie definite nel Piano Regolatore Portuale e nel Piano Operativo Triennale, di cui è ormai prossimo l'aggiornamento". Lo stesso concetto è stato ribadito da Guerrieri nel corso di una riunione con una delegazione di lavoratori portuali, riunitisi sotto Palazzo Rosciano per manifestare i propri timori per le conseguenze che il "trasloco" al Terminal Darsena Toscana del traffico della compagnia di navigazione Uecc (che trasporta auto nuove) potrebbe avere sugli equilibri del porto. "E' importante sottolineare che i lavoratori del porto sono tutti uguali e che il lavoro trova la sua piena e legittima tutela soltanto in un quadro collaborativo e positivo di relazioni imprenditoriali e commerciali. Ci batteremo per difendere questo concetto" è il concetto espresso ai lavoratori da Guerrieri.

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona, anche un centro Pnao

Vincenzo Garofalo **ANCONA** - Un nuovo servizio per i traffici marittimi nello scalo dorico. Il Ministero della Salute ha esteso al posto di controllo frontaliero **Ancona porto** l'autorizzazione ad operare come Centro d'ispezione Pnao per i controlli ufficiali all'importazione sui prodotti di origine non animale da conservare a temperatura controllata, destinati al consumo umano. Nel Centro, già operativo, vengono ora controllati gli alimenti, come frutta e verdura, che arrivano via mare da Paesi extra Ue. I locali dove è attivo il nuovo servizio del Centro d'ispezione Pnao, attrezzati per i controlli e con celle frigorifere per la conservazione degli alimenti, sono stati messi a disposizione dall'Autorità di sistema portuale nell'area della nuova Darsena. Il **porto** di **Ancona** era già inserito nell'elenco nazionale dei Posti di controllo frontalieri autorizzati alle verifiche all'importazione sui prodotti di origine animale. Il nuovo servizio di controllo su questi prodotti consentirà l'allargamento ad ulteriori traffici commerciali fornendo un supporto agli operatori portuali che lavorano in questo settore. "Siamo molto soddisfatti per l'attivazione di questa nuova autorizzazione al Posto di controllo frontaliero per il quale ringraziamo il Ministero della Salute e in particolare la sede di **Ancona** degli Uvac-Pcf, Uffici veterinari per gli adempimenti degli obblighi comunitari - afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo -. L'efficace collaborazione fra istituzioni ha ancora una volta portato ad un risultato concreto che va a vantaggio sia dei cittadini sia degli operatori portuali che ora potranno lavorare per intercettare le opportunità di crescita legate anche al traffico commerciale di questi prodotti".



Trasporti, Grimaldi (Alis) a Ue: "Cogliere con maggiore consapevolezza criticità comparto"

Alis riunisce il Consiglio direttivo al Maschio Angioino di Napoli 21 giugno 2024 | 18.12 LETTURA: 4 minuti "Dal confronto con i nostri soci è emerso l'auspicio di Alis nei confronti delle nuove Istituzioni europee che si stanno formando a seguito delle recenti elezioni, affinché riescano a cogliere con maggiore consapevolezza le criticità vissute dal comparto, possano individuare come priorità nuove politiche a supporto della transizione e delle imprese, prevedano maggiori fondi europei su infrastrutture green, innovazione, ricerca e formazione e pongano maggiore attenzione ai benefici generati dal trasporto intermodale, semplificando le procedure ed autorizzando maggiori dotazioni finanziarie ed agevolazioni fiscali per le imprese virtuose".

Ad affermarlo è il presidente di Alis Guido Grimaldi in occasione dei lavori del Consiglio direttivo che si sono svolti a Napoli, nella suggestiva Sala dei Baroni del Maschio Angioino, e che è stato concluso dal Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi. "Sono veramente orgoglioso di aver riunito il Consiglio direttivo di Alis nello straordinario castello Maschio Angioino, uno dei simboli di Napoli e una delle nostre meraviglie italiane, alla presenza di autorevoli ospiti che ci hanno accompagnati durante la giornata con i loro interventi", sottolinea Grimaldi. "Queste importanti presenze, così come la partecipazione di numerosissimi soci consiglieri, testimoniano ulteriormente quanto Alis creda fortemente nel legame con i territori, come appunto nel caso di Napoli e dell'intera Campania che sono strategici per lo sviluppo del Made in Italy e per gli scambi commerciali, nonché nel ruolo svolto da Istituzioni, **Autorità** portuali e marittime, enti di formazione e, ovviamente, imprese", aggiunge il presidente di Alis. "Proprio rispetto allo sviluppo dell'intermodalità e delle Autostrade del Mare, che l'Europa ha voluto fortemente incentivare negli ultimi anni con l'obiettivo di sottrarre i camion dalle strade e ridurre le emissioni inquinanti, da un'analisi di Srm nelle scorse settimane sono emersi alcuni dati interessanti: in Italia il settore Ro-Ro è cresciuto del +56% negli ultimi 10 anni - sottolinea - si è evidenziata in particolare la centralità dei traffici portuali del **Tirreno**, tra cui appunto i grandi risultati prodotti dall'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centrale** con i porti di Napoli e Salerno. Come abbiamo più volte sottolineato, questo grande lavoro e questi grandi risultati raggiunti dagli armatori rischiano però di essere fortemente compromessi da alcune scelte compiute dall'Europa e, in particolare, dalle normative Ets e Fuel Eu Maritime che dall'inizio di quest'anno stanno tassando e tasseranno il settore marittimo a danno di cittadini e imprese, con notevoli impatti economici in particolare sulle navi battenti bandiera italiana". Considerando comunque che il trasporto marittimo rappresenta oltre il 90% degli scambi mondiali e produce solo il 2,5% delle emissioni globali, per contribuire concretamente



Alis riunisce il Consiglio direttivo al Maschio Angioino di Napoli 21 giugno 2024 | 18.12 LETTURA: 4 minuti "Dal confronto con i nostri soci è emerso l'auspicio di Alis nei confronti delle nuove Istituzioni europee che si stanno formando a seguito delle recenti elezioni, affinché riescano a cogliere con maggiore consapevolezza le criticità vissute dal comparto, possano individuare come priorità nuove politiche a supporto della transizione e delle imprese, prevedano maggiori fondi europei su infrastrutture green, innovazione, ricerca e formazione e pongano maggiore attenzione ai benefici generati dal trasporto intermodale, semplificando le procedure ed autorizzando maggiori dotazioni finanziarie ed agevolazioni fiscali per le imprese virtuose". Ad affermarlo è il presidente di Alis Guido Grimaldi in occasione dei lavori del Consiglio direttivo che si sono svolti a Napoli, nella suggestiva Sala dei Baroni del Maschio Angioino, e che è stato concluso dal Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi. "Sono veramente orgoglioso di aver riunito il Consiglio direttivo di Alis nello straordinario castello Maschio Angioino, uno dei simboli di Napoli e una delle nostre meraviglie italiane, alla presenza di autorevoli ospiti che ci hanno accompagnati durante la giornata con i loro interventi", sottolinea Grimaldi. "Queste importanti presenze, così come la partecipazione di numerosissimi soci consiglieri, testimoniano ulteriormente quanto Alis creda fortemente nel legame con i territori, come appunto nel caso di Napoli e dell'intera Campania che sono strategici per lo sviluppo del Made in Italy e per gli scambi commerciali, nonché nel ruolo svolto da Istituzioni, **Autorità** portuali e marittime, enti di formazione e, ovviamente, imprese", aggiunge il presidente di Alis.

(Sito) Adnkronos

Napoli

alla decarbonizzazione, aggiunge Grimaldi, "riteniamo prioritario agire con politiche globali e ci auguriamo che venga presa in considerazione la soluzione dell'International Chamber of Shipping che, anziché tassare gli armatori come sta facendo l'Europa, propone di istituire un fondo di ricerca e sviluppo alimentato attraverso una fee su tutte le emissioni mondiali, dal quale attingere le risorse per produrre nuovi carburanti nei Paesi in via di sviluppo e premiare gli armatori virtuosi che hanno investito prima in nuove tecnologie". Quest'importante incontro di Alis a Napoli, rileva Grimaldi, "ha voluto enfatizzare ancor più il ruolo del nostro Mezzogiorno per il Paese, consapevoli che dobbiamo tornare a credere ed investire nel Mediterraneo per avere una maggiore centralità nell'economia e nei mercati globali". Anche il Viceministro al Mit Edoardo Rixi interviene sulla strategicità del Mediterraneo: "L'Europa senza il Mediterraneo è un continente azzoppato. Di fatto siamo come un'isola, visto che i confini a est sono chiusi per la crisi in Ucraina. Il Mediterraneo è pertanto fondamentale per l'approvvigionamento di materie prime, come per l'import e l'export. Senza sviluppo della logistica quindi si impedisce lo sviluppo del nostro Paese, di fatto il più marittimo d'Europa dopo la Brexit. L'Italia è capofila di una forte iniziativa per la revisione dell'Ets. Inoltre, siamo al lavoro per potenziare il Sea Modal Shift e il Ferrobonus, misure importanti per lo sviluppo dell'intermodalità", spiega. Inoltre, aggiunge Grimaldi, "condivido quanto detto recentemente dal Presidente del Consiglio, e cioè che il primo asset che può essere sfruttato di più e meglio è il mare. Anche per questo è un vero orgoglio per l'Italia che l'International Chamber of Shipping, associazione mondiale degli armatori, abbia votato all'unanimità la rielezione di un napoletano, Emanuele Grimaldi, come Presidente. A lui i miei ed i nostri migliori auguri per questo incarico prestigioso e di enorme responsabilità anche in considerazione degli attuali scenari mondiali". Demografica, leggi lo Speciale Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.

Affari Italiani

Napoli

Trasporti, Grimaldi (Alis) a Ue: "Cogliere con maggiore consapevolezza criticità comparto"

Roma, 21 giu. (Adnkronos) - "Dal confronto con i nostri soci è emerso l'auspicio di Alis nei confronti delle nuove Istituzioni europee che si stanno formando a seguito delle recenti elezioni, affinché riescano a cogliere con maggiore consapevolezza le criticità vissute dal comparto, possano individuare come priorità nuove politiche a supporto della transizione e delle imprese, prevedano maggiori fondi europei su infrastrutture green, innovazione, ricerca e formazione e pongano maggiore attenzione ai benefici generati dal trasporto intermodale, semplificando le procedure ed autorizzando maggiori dotazioni finanziarie ed agevolazioni fiscali per le imprese virtuose". Ad affermarlo è il presidente di Alis Guido Grimaldi in occasione dei lavori del Consiglio direttivo che si sono svolti a Napoli, nella suggestiva Sala dei Baroni del Maschio Angioino, e che è stato concluso dal Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi. "Sono veramente orgoglioso di aver riunito il Consiglio direttivo di Alis nello straordinario castello Maschio Angioino, uno dei simboli di Napoli e una delle nostre meraviglie italiane, alla presenza di autorevoli ospiti che ci hanno accompagnato durante la giornata con i loro interventi", sottolinea Grimaldi. "Queste importanti presenze, così come la partecipazione di numerosissimi soci consiglieri, testimoniano ulteriormente quanto Alis creda fortemente nel legame con i territori, come appunto nel caso di Napoli e dell'intera Campania che sono strategici per lo sviluppo del Made in Italy e per gli scambi commerciali, nonché nel ruolo svolto da Istituzioni, **Autorità** portuali e marittime, enti di formazione e, ovviamente, imprese", aggiunge il presidente di Alis. "Proprio rispetto allo sviluppo dell'intermodalità e delle Autostrade del Mare, che l'Europa ha voluto fortemente incentivare negli ultimi anni con l'obiettivo di sottrarre i camion dalle strade e ridurre le emissioni inquinanti, da un'analisi di Srm nelle scorse settimane sono emersi alcuni dati interessanti: in Italia il settore Ro-Ro è cresciuto del +56% negli ultimi 10 anni - sottolinea - si è evidenziata in particolare la centralità dei traffici portuali del **Tirreno**, tra cui appunto i grandi risultati prodotti dall'**Autorità** di **Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** con i porti di Napoli e Salerno. Come abbiamo più volte sottolineato, questo grande lavoro e questi grandi risultati raggiunti dagli armatori rischiano però di essere fortemente compromessi da alcune scelte compiute dall'Europa e, in particolare, dalle normative Ets e Fuel Eu Maritime che dall'inizio di quest'anno stanno tassando e tasseranno il settore marittimo a danno di cittadini e imprese, con notevoli impatti economici in particolare sulle navi battenti bandiera italiana". Considerando comunque che il trasporto marittimo rappresenta oltre il 90% degli scambi mondiali e produce solo il 2,5% delle emissioni globali, per contribuire concretamente alla decarbonizzazione, aggiunge Grimaldi, "riteniamo prioritario agire con politiche globali e ci auguriamo che venga presa in considerazione



Affari Italiani

Napoli

la soluzione dell'International Chamber of Shipping che, anziché tassare gli armatori come sta facendo l'Europa, propone di istituire un fondo di ricerca e sviluppo alimentato attraverso una fee su tutte le emissioni mondiali, dal quale attingere le risorse per produrre nuovi carburanti nei Paesi in via di sviluppo e premiare gli armatori virtuosi che hanno investito prima in nuove tecnologie". Quest'importante incontro di Alis a Napoli, rileva Grimaldi, "ha voluto enfatizzare ancor più il ruolo del nostro Mezzogiorno per il Paese, consapevoli che dobbiamo tornare a credere ed investire nel Mediterraneo per avere una maggiore centralità nell'economia e nei mercati globali". Anche il Viceministro al Mit Edoardo Rixi interviene sulla strategicità del Mediterraneo: "L'Europa senza il Mediterraneo è un continente azzoppato. Di fatto siamo come un'isola, visto che i confini a est sono chiusi per la crisi in Ucraina. Il Mediterraneo è pertanto fondamentale per l'approvvigionamento di materie prime, come per l'import e l'export. Senza sviluppo della logistica quindi si impedisce lo sviluppo del nostro Paese, di fatto il più marittimo d'Europa dopo la Brexit. L'Italia è capofila di una forte iniziativa per la revisione dell'Ets. Inoltre, siamo al lavoro per potenziare il Sea Modal Shift e il Ferrobonus, misure importanti per lo sviluppo dell'intermodalità", spiega. Inoltre, aggiunge Grimaldi, "condivido quanto detto recentemente dal Presidente del Consiglio, e cioè che il primo asset che può essere sfruttato di più e meglio è il mare. Anche per questo è un vero orgoglio per l'Italia che l'International Chamber of Shipping, associazione mondiale degli armatori, abbia votato all'unanimità la rielezione di un napoletano, Emanuele Grimaldi, come Presidente. A lui i miei ed i nostri migliori auguri per questo incarico prestigioso e di enorme responsabilità anche in considerazione degli attuali scenari mondiali".

Trasporti, Grimaldi (Alis) a Ue: "Cogliere con maggiore consapevolezza criticità comparto"

(Adnkronos) - "Dal confronto con i nostri soci è emerso l'auspicio di Alis nei confronti delle nuove Istituzioni europee che si stanno formando a seguito delle recenti elezioni, affinché riescano a cogliere con maggiore consapevolezza le criticità vissute dal comparto, possano individuare come priorità nuove politiche a supporto della transizione e delle imprese, prevedano maggiori fondi europei su infrastrutture green, innovazione, ricerca e formazione e pongano maggiore attenzione ai benefici generati dal trasporto intermodale, semplificando le procedure ed autorizzando maggiori dotazioni finanziarie ed agevolazioni fiscali per le imprese virtuose". Ad affermarlo è il presidente di Alis Guido Grimaldi in occasione dei lavori del Consiglio direttivo che si sono svolti a Napoli, nella suggestiva Sala dei Baroni del Maschio Angioino, e che è stato concluso dal Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi. "Sono veramente orgoglioso di aver riunito il Consiglio direttivo di Alis nello straordinario castello Maschio Angioino, uno dei simboli di Napoli e una delle nostre meraviglie italiane, alla presenza di autorevoli ospiti che ci hanno accompagnati durante la giornata con i loro interventi", sottolinea Grimaldi. "Queste importanti presenze, così come la partecipazione di numerosissimi soci consiglieri, testimoniano ulteriormente quanto Alis creda fortemente nel legame con i territori, come appunto nel caso di Napoli e dell'intera Campania che sono strategici per lo sviluppo del Made in Italy e per gli scambi commerciali, nonché nel ruolo svolto da Istituzioni, **Autorità** portuali e marittime, enti di formazione e, ovviamente, imprese", aggiunge il presidente di Alis. "Proprio rispetto allo sviluppo dell'intermodalità e delle Autostrade del Mare, che l'Europa ha voluto fortemente incentivare negli ultimi anni con l'obiettivo di sottrarre i camion dalle strade e ridurre le emissioni inquinanti, da un'analisi di Srm nelle scorse settimane sono emersi alcuni dati interessanti: in Italia il settore Ro-Ro è cresciuto del +56% negli ultimi 10 anni - sottolinea - si è evidenziata in particolare la centralità dei traffici portuali del **Tirreno**, tra cui appunto i grandi risultati prodotti dall'**Autorità** di **Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** con i porti di Napoli e Salerno. Come abbiamo più volte sottolineato, questo grande lavoro e questi grandi risultati raggiunti dagli armatori rischiano però di essere fortemente compromessi da alcune scelte compiute dall'Europa e, in particolare, dalle normative Ets e Fuel Eu Maritime che dall'inizio di quest'anno stanno tassando e tasseranno il settore marittimo a danno di cittadini e imprese, con notevoli impatti economici in particolare sulle navi battenti bandiera italiana". Considerando comunque che il trasporto marittimo rappresenta oltre il 90% degli scambi mondiali e produce solo il 2,5% delle emissioni globali, per contribuire concretamente alla decarbonizzazione, aggiunge Grimaldi, "riteniamo prioritario agire con politiche globali e ci auguriamo



(Adnkronos) - "Dal confronto con i nostri soci è emerso l'auspicio di Alis nei confronti delle nuove Istituzioni europee che si stanno formando a seguito delle recenti elezioni, affinché riescano a cogliere con maggiore consapevolezza le criticità vissute dal comparto, possano individuare come priorità nuove politiche a supporto della transizione e delle imprese, prevedano maggiori fondi europei su infrastrutture green, innovazione, ricerca e formazione e pongano maggiore attenzione ai benefici generati dal trasporto intermodale, semplificando le procedure ed autorizzando maggiori dotazioni finanziarie ed agevolazioni fiscali per le imprese virtuose". Ad affermarlo è il presidente di Alis Guido Grimaldi in occasione dei lavori del Consiglio direttivo che si sono svolti a Napoli, nella suggestiva Sala dei Baroni del Maschio Angioino, e che è stato concluso dal Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi. "Sono veramente orgoglioso di aver riunito il Consiglio direttivo di Alis nello straordinario castello Maschio Angioino, uno dei simboli di Napoli e una delle nostre meraviglie italiane, alla presenza di autorevoli ospiti che ci hanno accompagnati durante la giornata con i loro interventi", sottolinea Grimaldi. "Queste importanti presenze, così come la partecipazione di numerosissimi soci consiglieri, testimoniano ulteriormente quanto Alis creda fortemente nel legame con i territori, come appunto nel caso di Napoli e dell'intera Campania che sono strategici per lo sviluppo del Made in Italy e per gli scambi commerciali, nonché nel ruolo svolto da Istituzioni, **Autorità** portuali e marittime, enti di formazione e, ovviamente, imprese", aggiunge il presidente di Alis. "Proprio rispetto allo sviluppo dell'intermodalità e delle Autostrade del Mare, che

Calabria News

Napoli

che venga presa in considerazione la soluzione dell'International Chamber of Shipping che, anziché tassare gli armatori come sta facendo l'Europa, propone di istituire un fondo di ricerca e sviluppo alimentato attraverso una fee su tutte le emissioni mondiali, dal quale attingere le risorse per produrre nuovi carburanti nei Paesi in via di sviluppo e premiare gli armatori virtuosi che hanno investito prima in nuove tecnologie". Quest'importante incontro di Alis a Napoli, rileva Grimaldi, "ha voluto enfatizzare ancor più il ruolo del nostro Mezzogiorno per il Paese, consapevoli che dobbiamo tornare a credere ed investire nel Mediterraneo per avere una maggiore centralità nell'economia e nei mercati globali". Anche il Viceministro al Mit Edoardo Rixi interviene sulla strategicità del Mediterraneo: "L'Europa senza il Mediterraneo è un continente azzoppato. Di fatto siamo come un'isola, visto che i confini a est sono chiusi per la crisi in Ucraina. Il Mediterraneo è pertanto fondamentale per l'approvvigionamento di materie prime, come per l'import e l'export. Senza sviluppo della logistica quindi si impedisce lo sviluppo del nostro Paese, di fatto il più marittimo d'Europa dopo la Brexit. L'Italia è capofila di una forte iniziativa per la revisione dell'Ets. Inoltre, siamo al lavoro per potenziare il Sea Modal Shift e il Ferrobonus, misure importanti per lo sviluppo dell'intermodalità", spiega. Inoltre, aggiunge Grimaldi, "condivido quanto detto recentemente dal Presidente del Consiglio, e cioè che il primo asset che può essere sfruttato di più e meglio è il mare. Anche per questo è un vero orgoglio per l'Italia che l'International Chamber of Shipping, associazione mondiale degli armatori, abbia votato all'unanimità la rielezione di un napoletano, Emanuele Grimaldi, come Presidente. A lui i miei ed i nostri migliori auguri per questo incarico prestigioso e di enorme responsabilità anche in considerazione degli attuali scenari mondiali". - economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info).

Alis, al Consiglio direttivo di Napoli anche Rixi e Manfredi. Politiche green, da Grimaldi appello alla Ue

Un appello alle prossime istituzioni europee "affinché riescano a cogliere con maggiore consapevolezza le criticità vissute dal comparto", varino in via prioritaria "nuove politiche a supporto della transizione e delle imprese", prevedano "maggiori fondi europei su infrastrutture green, innovazione, ricerca e formazione" e pongano "maggiore attenzione ai benefici generati dal trasporto intermodale, semplificando le procedure ed autorizzando maggiori dotazioni finanziarie ed agevolazioni fiscali per le imprese virtuose". E' quello rivolto dal presidente Alis Guido Grimaldi che ha riunito a Napoli, nella suggestiva Sala dei Baroni del Maschio Angioino, alla presenza del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, il Consiglio direttivo dell'Associazione nel corso del quale è stato anche ufficializzato l'ingresso dei nuovi soci Reevo e Way". "Proprio rispetto allo sviluppo dell'intermodalità e delle Autostrade del Mare che l'Europa ha voluto fortemente incentivare negli ultimi anni con l'obiettivo di sottrarre i camion dalle strade e ridurre le emissioni inquinanti, da un'analisi di Srm nelle scorse settimane sono emersi alcuni dati interessanti - ha affermato Grimaldi -:

in Italia il settore Ro-Ro è cresciuto del +56% negli ultimi 10 anni e si è evidenziata in particolare la centralità dei traffici portuali del Tirreno, con i grandi risultati ottenuti dall'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale nei porti di Napoli e Salerno". "Però, come abbiamo detto più volte - ha continuato il presidente di Alis - questi grandi risultati raggiunti dagli armatori rischiano di essere fortemente compromessi da alcune scelte compiute dall'Europa e, in particolare, dalle normative Ets e Fuel Eu Maritime che dall'inizio di quest'anno stanno tassando e tasseranno il settore marittimo a danno di cittadini e imprese, con notevoli impatti economici in particolare sulle navi battenti bandiera italiana". "Considerando comunque che il trasporto marittimo rappresenta oltre il 90% degli scambi mondiali e produce solo il 2,5% delle emissioni globali - ha detto ancora Grimaldi -, per contribuire concretamente alla decarbonizzazione riteniamo prioritario agire con politiche globali e ci auguriamo che venga presa in considerazione la soluzione dell'International Chamber of Shipping che, anziché tassare gli armatori come sta facendo l'Europa, propone di istituire un fondo di ricerca e sviluppo alimentato attraverso una fee su tutte le emissioni mondiali, dal quale attingere le risorse per produrre nuovi carburanti nei Paesi in via di sviluppo e premiare gli armatori virtuosi che hanno investito prima in nuove tecnologie". "Quest'importante incontro di Alis a Napoli - ha concluso Guido Grimaldi - ha voluto enfatizzare ancor più il ruolo del nostro Mezzogiorno per il Paese, consapevoli che dobbiamo tornare a credere ed investire nel Mediterraneo per avere una maggiore centralità nell'economia e nei mercati globali". Anche il viceministro al Mit Edoardo Rixi si è soffermato sulla strategicità del Mediterraneo: "L'Europa senza il Mediterraneo



Un appello alle prossime istituzioni europee "affinché riescano a cogliere con maggiore consapevolezza le criticità vissute dal comparto", varino in via prioritaria "nuove politiche a supporto della transizione e delle imprese", prevedano "maggiori fondi europei su infrastrutture green, innovazione, ricerca e formazione" e pongano "maggiore attenzione ai benefici generati dal trasporto intermodale, semplificando le procedure ed autorizzando maggiori dotazioni finanziarie ed agevolazioni fiscali per le imprese virtuose". E' quello rivolto dal presidente Alis Guido Grimaldi che ha riunito a Napoli, nella suggestiva Sala dei Baroni del Maschio Angioino, alla presenza del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, il Consiglio direttivo dell'Associazione nel corso del quale è stato anche ufficializzato l'ingresso dei nuovi soci Reevo e Way". "Proprio rispetto allo sviluppo dell'intermodalità e delle Autostrade del Mare che l'Europa ha voluto fortemente incentivare negli ultimi anni con l'obiettivo di sottrarre i camion dalle strade e ridurre le emissioni inquinanti, da un'analisi di Srm nelle scorse settimane sono emersi alcuni dati interessanti - ha affermato Grimaldi -:

Ildenaro.it

Napoli

è un continente azzoppato - ha detto -. Di fatto siamo come un'isola, visto che i confini a est sono chiusi per la crisi in Ucraina. Il Mediterraneo è pertanto fondamentale per l'approvvigionamento di materie prime, come per l'import e l'export. Senza sviluppo della logistica quindi si impedisce lo sviluppo del nostro Paese, di fatto il più marittimo d'Europa dopo la Brexit. L'Italia è capofila di una forte iniziativa per la revisione dell'ETS. Inoltre, siamo al lavoro per potenziare il Sea Modal Shift e il Ferrobonus, misure importanti per lo sviluppo dell'intermodalità". Infine il presidente di Alis si è detto d'accordo "con quanto detto recentemente dal presidente del Consiglio, e cioè che il primo asset che può essere sfruttato di più e meglio è il mare. Anche per questo è un vero orgoglio per l'Italia che l'International Chamber of Shipping, associazione mondiale degli armatori, abbia votato all'unanimità la rielezione di un napoletano, Emanuele Grimaldi, come presidente. A lui i miei ed i nostri migliori auguri per questo incarico prestigioso e di enorme responsabilità anche in considerazione degli attuali scenari mondiali". "Sono orgoglioso - ha ancora sottolineato Grimaldi - di aver riunito il Consiglio direttivo di Alis nello straordinario Maschio Angioino, uno dei simboli di Napoli e una delle meraviglie italiane, alla presenza di autorevoli ospiti che ci hanno accompagnato durante la giornata con i loro interventi. Ringrazio in particolare Edoardo Rixi, viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Michele Di Bari, prefetto di Napoli, Gaetano Manfredi, sindaco di Napoli, l'ammiraglio Pietro Vella, direttore marittimo della Campania e comandante della Capitaneria di Porto di Napoli ed Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Ci tengo anche a ringraziare gli importanti stakeholders intervenuti per presentare nuove opportunità e nuovi progetti in materia di strumenti finanziari, mobilità sostenibile dei passeggeri, transizione ed efficientamento energetico, formazione specialistica, creando ulteriore valore aggiunto per le nostre imprese associate: Davide Bertone del Fondo Italiano di Investimento, Maria Giaconia di Trenitalia, Francesca Marino di Grimaldi Group, Giovanni Romano di Q8 Quaser ed il professor Antonio Pagliano dell'Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli". Queste importanti presenze, così come la partecipazione di numerosissimi soci consiglieri, testimoniano ulteriormente quanto Alis creda fortemente nel legame con i territori, come appunto nel caso di Napoli e dell'intera Campania che sono strategici per lo sviluppo del Made in Italy e per gli scambi commerciali, nonché nel ruolo svolto da Istituzioni, Autorità portuali e marittime, enti di formazione e, ovviamente, imprese".

Informatore Navale

Napoli

ANICAV - RAGGIUNTA L'INTESA PER LA CAMPAGNA 2024 PER IL BACINO CENTRO SUD

. Dopo una lunga e complessa trattativa, l'ANICAV e le OP del Bacino Centro Sud Italia hanno sottoscritto un Accordo per la gestione della prossima campagna di trasformazione del pomodoro. Le parti hanno confermato l'impianto del Contratto Quadro d'Area approvato nel 2022 e applicato anche nella campagna 2023, con la sola variazione dei parametri relativi ai difetti minori della materia prima al fine di assicurare alle industrie una maggiore qualità del pomodoro da trasformare. **Napoli**, 20 giugno 2024 - Fermo restando l'autonomia contrattuale delle singole aziende in sede di sottoscrizione dei contratti di fornitura, le parti, sulla base di una serie di criteri, hanno definito un prezzo medio di riferimento pari a 150€/ton per il pomodoro tondo e 160€/ton per il pomodoro lungo e una maggiorazione di 30€/ton per il biologico. " È prevalso il senso di responsabilità. - dichiara Marco Serafini Presidente di ANICAV - Nonostante le migliori condizioni dei costi di produzione rispetto alle passate campagne che negli altri Paesi trasformatori hanno fatto registrare riduzioni dei prezzi della materia prima, abbiamo voluto riconoscere, con grande sacrificio, alla parte agricola un prezzo medio di riferimento che rimane il più alto al mondo e che dovrà garantire alle nostre imprese un miglioramento degli già elevati standard qualitativi, che da sempre caratterizzano le nostre produzioni, e la massima attenzione in fase di raccolta, cosa sulla quale saremo intransigenti nel corso della campagna."



Informatore Navale

Napoli

MARINA MILITARE - NAVE PALINURO IN SOSTA NEL PORTO DI NAPOLI

. La nave sarà aperta alla cittadinanza per le visite nei giorni 21 e 23 giugno Da venerdì 21 a lunedì 24 giugno p.v., Nave Palinuro della Marina Militare sosterrà nel porto di Napoli, in occasione della manifestazione "Vele d'epoca" . A bordo della nave sono imbarcati gli allievi del corso "Uranos" della Scuola Navale Militare "Francesco Morosini" di Venezia. La 60ª Campagna d'Istruzione della nave scuola, iniziata il 15 giugno scorso, celebra i novant'anni di attività del Palinuro. Durante questa campagna, gli allievi della Scuola Navale Militare prima e gli allievi marescialli dopo, avranno l'opportunità di navigare nel Mediterraneo e di vivere l'esperienza quotidiana del lavoro degli equipaggi. Durante il periodo di sosta nel porto Napoli, la nave aprirà per le visite al pubblico con il seguente programma: - Venerdì 21 giugno: dalle 15:00 alle 19:00; - sabato 22 giugno: dalle 09:00 alle 12:00 e dalle 16:00 alle 20:00; - domenica 23 giugno: dalle 16:00 alle 20:00.

Informatore Navale

MARINA MILITARE - NAVE PALINURO IN SOSTA NEL PORTO DI NAPOLI



06/21/2024 19:24

. La nave sarà aperta alla cittadinanza per le visite nei giorni 21 e 23 giugno Da venerdì 21 a lunedì 24 giugno p.v., Nave Palinuro della Marina Militare sosterrà nel porto di Napoli, in occasione della manifestazione "Vele d'epoca" . A bordo della nave sono imbarcati gli allievi del corso "Uranos" della Scuola Navale Militare "Francesco Morosini" di Venezia. La 60ª Campagna d'Istruzione della nave scuola, iniziata il 15 giugno scorso, celebra i novant'anni di attività del Palinuro. Durante questa campagna, gli allievi della Scuola Navale Militare prima e gli allievi marescialli dopo, avranno l'opportunità di navigare nel Mediterraneo e di vivere l'esperienza quotidiana del lavoro degli equipaggi. Durante il periodo di sosta nel porto Napoli, la nave aprirà per le visite al pubblico con il seguente programma: - Venerdì 21 giugno: dalle 15:00 alle 19:00; - sabato 22 giugno: dalle 09:00 alle 12:00 e dalle 16:00 alle 20:00; - domenica 23 giugno: dalle 16:00 alle 20:00.

A Napoli il Consiglio Alis, Grimaldi "Tornare a credere nel Mediterraneo"

NAPOLI (ITALPRESS) - "Sono veramente orgoglioso di aver riunito il Consiglio direttivo di ALIS nello straordinario castello Maschio Angioino, uno dei simboli di **Napoli** e una delle nostre meraviglie italiane, alla presenza di autorevoli ospiti che ci hanno accompagnato durante la giornata con i loro interventi. Ringrazio in particolare Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Michele Di Bari, Prefetto di **Napoli**, Gaetano Manfredi, Sindaco di **Napoli**, l'Ammiraglio Pietro Vella, Direttore Marittimo Campania e Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Napoli** ed Andrea Annunziata, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Ci tengo anche a ringraziare gli importanti stakeholders intervenuti per presentare nuove opportunità e nuovi progetti in materia di strumenti finanziari, mobilità sostenibile dei passeggeri, transizione ed efficientamento energetico, formazione specialistica, creando ulteriore valore aggiunto per le nostre imprese associate: Davide Bertone del Fondo Italiano di Investimento, Maria Giaconia di Trenitalia, Francesca Marino di Grimaldi Group, Giovanni Romano di Q8 Quaser ed il professore Antonio Pagliano dell'Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli. Queste importanti presenze, così come la partecipazione di numerosissimi soci consiglieri, testimoniano ulteriormente quanto ALIS creda fortemente nel legame con i territori, come appunto nel caso di **Napoli** e dell'intera Campania che sono strategici per lo sviluppo del Made in Italy e per gli scambi commerciali, nonché nel ruolo svolto da Istituzioni, Autorità portuali e marittime, enti di formazione e, ovviamente, imprese". Così il Presidente di ALIS Guido Grimaldi riassume i lavori del Consiglio direttivo che si è svolto a **Napoli**, nella Sala dei Baroni del Maschio Angioino, e che è stato concluso dal Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi. "Dal confronto con i nostri soci è emerso l'auspicio di ALIS nei confronti delle nuove Istituzioni europee che si stanno formando a seguito delle recenti elezioni, affinché riescano a cogliere con maggiore consapevolezza le criticità vissute dal comparto, possano individuare come priorità nuove politiche a supporto della transizione e delle imprese, prevedano maggiori fondi europei su infrastrutture green, innovazione, ricerca e formazione e pongano maggiore attenzione ai benefici generati dal trasporto intermodale, semplificando le procedure ed autorizzando maggiori dotazioni finanziarie ed agevolazioni fiscali per le imprese virtuose" continua. "Proprio rispetto allo sviluppo dell'intermodalità e delle Autostrade del Mare, che l'Europa ha voluto fortemente incentivare negli ultimi anni con l'obiettivo di sottrarre i camion dalle strade e ridurre le emissioni inquinanti, da un'analisi di SRM nelle scorse settimane sono emersi alcuni dati interessanti: in Italia il settore Ro-Ro è cresciuto del +56% negli ultimi 10 anni e si è evidenziata in particolare la centralità dei traffici portuali del Tirreno, tra



cui appunto i grandi risultati prodotti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale con i porti di **Napoli** e Salerno". "Come abbiamo più volte sottolineato, questo grande lavoro e questi grandi risultati raggiunti dagli armatori rischiano però di essere fortemente compromessi da alcune scelte compiute dall'Europa e, in particolare, dalle normative ETS e Fuel EU Maritime che dall'inizio di quest'anno stanno tassando e tasseranno il settore marittimo a danno di cittadini e imprese, con notevoli impatti economici in particolare sulle navi battenti bandiera italiana. Considerando comunque che il trasporto marittimo rappresenta oltre il 90% degli scambi mondiali e produce solo il 2,5% delle emissioni globali, per contribuire concretamente alla decarbonizzazione riteniamo prioritario agire con politiche globali e ci auguriamo che venga presa in considerazione la soluzione dell'International Chamber of Shipping che, anziché tassare gli armatori come sta facendo l'Europa, propone di istituire un fondo di ricerca e sviluppo alimentato attraverso una fee su tutte le emissioni mondiali, dal quale attingere le risorse per produrre nuovi carburanti nei Paesi in via di sviluppo e premiare gli armatori virtuosi che hanno investito prima in nuove tecnologie" conclude. "Quest'importante incontro di ALIS a **Napoli** - aggiunge Guido Grimaldi - ha voluto enfatizzare ancor più il ruolo del nostro Mezzogiorno per il Paese, consapevoli che dobbiamo tornare a credere ed investire nel Mediterraneo per avere una maggiore centralità nell'economia e nei mercati globali. Anche il Viceministro al MIT Edoardo Rixi interviene sulla strategicità del Mediterraneo: "L'Europa senza il Mediterraneo è un continente azzoppato. Di fatto siamo come un'isola, visto che i confini a est sono chiusi per la crisi in Ucraina. Il Mediterraneo è pertanto fondamentale per l'approvvigionamento di materie prime, come per l'import e l'export. Senza sviluppo della logistica quindi si impedisce lo sviluppo del nostro Paese, di fatto il più marittimo d'Europa dopo la Brexit. L'Italia è capofila di una forte iniziativa per la revisione dell'ETS. Inoltre, siamo al lavoro per potenziare il Sea Modal Shift e il Ferrobonus, misure importanti per lo sviluppo dell'intermodalità". "Condivido inoltre - conclude il Presidente di ALIS Guido Grimaldi - quanto detto recentemente dal Presidente del Consiglio, e cioè che il primo asset che può essere sfruttato di più e meglio è il mare. Anche per questo è un vero orgoglio per l'Italia che l'International Chamber of Shipping, associazione mondiale degli armatori, abbia votato all'unanimità la rielezione di un napoletano, Emanuele Grimaldi, come Presidente. A lui i miei ed i nostri migliori auguri per questo incarico prestigioso e di enorme responsabilità anche in considerazione degli attuali scenari mondiali". - Foto: ufficio stampa Alis - (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.

La risposta del Gruppo Grimaldi sul Tdt

Giulia Sarti

NAPOLI Dopo la giornata di oggi che ha visto il confronto dell'organo di partenariato dell'AdSp, richiesto dalle segreterie Filt Cgil, Ultrasporti e Fit Cisl, e lo scontento dei lavoratori portuali preoccupati del futuro, il Gruppo Grimaldi, che ha acquisito il terminal Tdt dello scalo labronico, invia la sua replica. A seguito di alcuni articoli recentemente apparsi sulla stampa circa presunte intenzioni del Gruppo Grimaldi di ridimensionare il traffico di container movimentato dalla sua consociata Terminal Darsena Toscana (TDT) nel porto di Livorno -si legge nella nota- la multinazionale partenopea desidera fare le seguenti precisazioni. La situazione geopolitica in cui versa la nostra regione da vari mesi, in particolare a causa degli attacchi dei ribelli Houthi nel Mar Rosso, ha inciso negativamente sul traffico containerizzato in tutti porti del Mediterraneo centro/orientale, incluso quello di Livorno. Anche il terminal TDT, entrato all'inizio di quest'anno nell'orbita Grimaldi grazie ad un investimento record, è stato fortemente colpito da tale calo di traffico di container. I piazzali vuoti hanno prodotto forti perdite nei primi mesi del 2024, costringendo il management della società ad accogliere traffici surrogati, quali quelli di veicoli nuovi, nel pieno rispetto delle norme e della libera concorrenza, e nell'interesse dei lavoratori, dei clienti, oltre che del Porto, della città di Livorno, della regione Toscana e dell'intero Paese. Premesso che tutti i terminal ro/ro di Livorno sono attualmente privi di spazi liberi, senza il pronto intervento di TDT, tali volumi di veicoli nuovi, peraltro movimentati da un diretto competitor del Gruppo Grimaldi, sarebbero stati dirottati verso altri scali vicini, a scapito dell'intera comunità portuale di Livorno. Il Gruppo Grimaldi desidera ribadire -continuano da Napoli- per l'ennesima volta, che non vi è da parte di TDT alcuna intenzione di ridimensionare il traffico container, di gran lunga il più remunerativo, a favore di altri traffici. Al contrario, TDT è attualmente in trattativa per attrarre due nuovi clienti, tra i maggiori player nel trasporto marittimo di container. Invece del clima di allarme infondato e pretestuoso fomentato da alcuni operatori attivi nel porto di Livorno, interessati solamente a difendere la propria rendita di posizione, il Gruppo Grimaldi si sarebbe aspettato un plauso, oltre che per gli ingenti investimenti finora fatti a Livorno, anche per i continui sforzi per sviluppare i traffici marittimi da e per lo scalo labronico. Infine, nell'ambito dell'associazionismo, sembra più che scontato che TDT faccia delle scelte coerenti, in linea con la visione del Gruppo Grimaldi.



Napoli Like

Napoli

Brand Napoli a Piazza Municipio, dove si trova, quanto resta, autore

A partire dal 21 giugno 2024, la Piazza Municipio di Napoli è diventata sede di una nuova installazione artistica. Progettata dall'architetto Marco Tatafiore e finanziata dal Ministero del Turismo, questa opera permanente presenta la parola "Napoli" in grandi lettere tridimensionali. Questa struttura non solo decorerà lo spazio urbano, ma mira anche a diventare un punto di riferimento culturale e turistico, riflettendo l'energia e l'identità di una città sempre più aperta al mondo. L'opera e il suo autore L'opera, denominata "Brand Napoli", consiste in una serie di lettere alte 1.7 metri che formano la parola "Napoli". Situata su una base che funge da panchina, l'installazione è realizzata in materiali robusti per resistere agli agenti atmosferici e al passaggio intenso. L'architetto Marco Tatafiore è il creatore di questo progetto, sviluppato in risposta a un bando del Comune di Napoli. Il design incorpora elementi che richiamano la storia e la cultura napoletana, con il retro delle lettere che mostra immagini simbolo come la pizza, il Vesuvio, il San Gennaro dipinto da Jorit, il babà, la stazione della metropolitana Toledo Pulcinella, la vista sul golfo, il mare Maradona Palazzo Donn'Anna e il mare di Posillipo. Questo rende l'opera un vero e proprio manifesto visivo della città. Dove si trova L'installazione "Brand Napoli" è posizionata nella parte finale di Piazza Municipio, un'area strategica di Napoli. Situata tra via Acton e via Cristoforo Colombo, l'opera guarda direttamente verso la Stazione Marittima, luogo di arrivo di numerose crociere. Questa ubicazione non solo è facilmente accessibile sia per i residenti che per i visitatori, ma offre anche una vista spettacolare con il Maschio Angioino Castel Sant'Elmo e il mare come sfondi. La scelta del luogo è stata influenzata dalla necessità di inserire l'installazione in un contesto altamente visibile e simbolico. L'inaugurazione ufficiale L'inaugurazione si è tenuta il 21 giugno 2024, alla presenza dell'assessore al Turismo e alle Attività Produttive, Teresa Armato, che ha espresso grande soddisfazione per l'efficace risposta al bando. Ha osservato come molti turisti si avvicinino per scattare foto, evidenziando il successo dell'iniziativa. Armato ha spiegato che la scelta della collocazione è dovuta alla bellezza della piazza e alla sua visibilità per i turisti, specialmente per i croceristi che arrivano dal **porto**, ma anche per coloro che giungono dall'aeroporto e dalla stazione. La piazza offre una vista su Castel Sant'Elmo, il Maschio Angioino e altri palazzi storici, rendendola un luogo emblematico di Napoli. Ha ringraziato l'architetto Tatafiore e il team creativo per il loro lavoro, auspicando che l'installazione diventi un ulteriore attrattore per una città già ricca di turisti, avvicinandola sempre più alle grandi capitali europee. Per quanto resterà? Sarà permanente L'installazione "Brand Napoli" è concepita come un elemento permanente del paesaggio urbano di Napoli. Non è prevista una data di rimozione, poiché l'obiettivo



06/21/2024 14:13
 Andrea Navarro

A partire dal 21 giugno 2024, la Piazza Municipio di Napoli è diventata sede di una nuova installazione artistica. Progettata dall'architetto Marco Tatafiore e finanziata dal Ministero del Turismo, questa opera permanente presenta la parola "Napoli" in grandi lettere tridimensionali. Questa struttura non solo decorerà lo spazio urbano, ma mira anche a diventare un punto di riferimento culturale e turistico, riflettendo l'energia e l'identità di una città sempre più aperta al mondo. L'opera e il suo autore L'opera, denominata "Brand Napoli", consiste in una serie di lettere alte 1.7 metri che formano la parola "Napoli". Situata su una base che funge da panchina, l'installazione è realizzata in materiali robusti per resistere agli agenti atmosferici e al passaggio intenso. L'architetto Marco Tatafiore è il creatore di questo progetto, sviluppato in risposta a un bando del Comune di Napoli. Il design incorpora elementi che richiamano la storia e la cultura napoletana, con il retro delle lettere che mostra immagini simbolo come la pizza, il Vesuvio, il San Gennaro dipinto da Jorit, il babà, la stazione della metropolitana Toledo Pulcinella, la vista sul golfo, il mare Maradona Palazzo Donn'Anna e il mare di Posillipo. Questo rende l'opera un vero e proprio manifesto visivo della città. Dove si trova L'installazione "Brand Napoli" è posizionata nella parte finale di Piazza Municipio, un'area strategica di Napoli. Situata tra via Acton e via Cristoforo Colombo, l'opera guarda direttamente verso la Stazione Marittima, luogo di arrivo di numerose crociere. Questa ubicazione non solo è facilmente accessibile sia per i residenti che per i visitatori, ma offre anche una vista spettacolare con il Maschio Angioino Castel Sant'Elmo e il mare come sfondi. La scelta del luogo è stata influenzata dalla necessità di inserire l'installazione in un contesto altamente visibile e simbolico. L'inaugurazione ufficiale L'inaugurazione si è tenuta il 21 giugno 2024, alla presenza dell'assessore al Turismo e alle Attività Produttive, Teresa Armato, che ha espresso grande soddisfazione per l'efficace risposta al bando. Ha osservato come molti turisti si avvicinino per scattare foto, evidenziando il successo dell'iniziativa. Armato ha spiegato che la scelta della collocazione è dovuta alla bellezza della piazza e alla sua visibilità per i turisti, specialmente per i croceristi che arrivano dal porto, ma anche per coloro che giungono dall'aeroporto e dalla stazione. La piazza offre una vista su Castel Sant'Elmo, il Maschio Angioino e altri palazzi storici, rendendola un luogo emblematico di Napoli. Ha ringraziato l'architetto Tatafiore e il team creativo per il loro lavoro, auspicando che l'installazione diventi un ulteriore attrattore per una città già ricca di turisti, avvicinandola sempre più alle grandi capitali europee. Per quanto resterà? Sarà permanente L'installazione "Brand Napoli" è concepita come un elemento permanente del paesaggio urbano di Napoli. Non è prevista una data di rimozione, poiché l'obiettivo

Napoli Like

Napoli

è che l'opera diventi un simbolo duraturo della città, incrementando la sua notorietà e offrendo ai cittadini e ai turisti un punto di riferimento iconico. Inoltre, l'opera è stata assicurata contro danneggiamenti, a dimostrazione del suo valore a lungo termine per la comunità e per l'immagine di Napoli a livello globale. Con questa installazione, Napoli aggiunge un'altra attrazione significativa al suo ricco patrimonio culturale e artistico.

Sbarcata a Napoli la Geo Barents con 48 migranti a bordo

Sono stati trasferiti nel residence dell'Ospedale del Mare in attesa di essere spostati nei centri di accoglienza straordinaria della regione. Nel porto di Napoli è giunta la nave ONG "Geo Barents" con a bordo 48 migranti, di diverse nazionalità. Le operazioni, coordinate dalla Prefettura, si sono svolte secondo il piano concordato nella riunione preparatoria tenutasi presso il Palazzo di Governo il 19 giugno scorso, convocata dal prefetto Michele di Bari, e hanno coinvolto la Procura della Repubblica presso il Tribunale per i Minorenni di Napoli, il Comune di Napoli - assessorato al Welfare, l'Asl Napoli 1 centro, l'Autorità portuale, l'Ufficio Sanitario marittimo, la Protezione civile regionale, le forze dell'ordine, la Capitaneria di Porto, i Vigili del fuoco, la Croce Rossa Italiana e la Caritas diocesana. Dopo una prima identificazione e preliminare verifica delle condizioni di salute, i migranti sono stati trasferiti al residence dell'Ospedale del Mare, messo a disposizione dall'Asl Napoli 1 Centro, per il prosieguo delle operazioni di polizia e gli accertamenti sanitari. Successivamente, i migranti saranno assegnati ai centri di accoglienza straordinaria della regione, ad eccezione del minore non accompagnato, presi in carico dal Comune di Napoli.



Sea Reporter

Napoli

ALIS riunisce il consiglio direttivo al Maschio Angioino di Napoli

Giu 21, 2024 Guido Grimaldi: "Le importanti presenze al nostro Consiglio di **Napoli** testimoniano quanto ALIS creda nel legame con i territori e crei valore aggiunto per le imprese del nostro settore. Diamo inoltre il benvenuto ai nuovi Soci consiglieri Reevo e Way" " Sono veramente orgoglioso di aver riunito il Consiglio direttivo di ALIS nello straordinario castello Maschio Angioino, uno dei simboli di **Napoli** e una delle nostre meraviglie italiane, alla presenza di autorevoli ospiti che ci hanno accompagnato durante la giornata con i loro interventi. Ringrazio in particolare Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Michele Di Bari, Prefetto di **Napoli**, Gaetano Manfredi, Sindaco di **Napoli**, l'Ammiraglio Pietro Vella, Direttore Marittimo Campania e Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Napoli** ed Andrea Annunziata, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Ci tengo anche a ringraziare gli importanti stakeholders intervenuti per presentare nuove opportunità e nuovi progetti in materia di strumenti finanziari, mobilità sostenibile dei passeggeri, transizione ed efficientamento energetico, formazione specialistica, creando ulteriore valore aggiunto per le nostre imprese associate: Davide Bertone del Fondo Italiano di Investimento, Maria Giaconia di Trenitalia, Francesca Marino di Grimaldi Group, Giovanni Romano di Q8 Quaser ed il prof. Antonio Pagliano dell'Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli". Queste importanti presenze, così come la partecipazione di numerosissimi soci consiglieri, testimoniano ulteriormente quanto ALIS creda fortemente nel legame con i territori, come appunto nel caso di **Napoli** e dell'intera Campania che sono strategici per lo sviluppo del Made in Italy e per gli scambi commerciali, nonché nel ruolo svolto da Istituzioni, Autorità portuali e marittime, enti di formazione e, ovviamente, imprese". Così il Presidente di ALIS Guido Grimaldi riassume i lavori del Consiglio direttivo che si è svolto a **Napoli**, nella suggestiva Sala dei Baroni del Maschio Angioino, e che è stato concluso dal Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi. "Dal confronto con i nostri soci è emerso l'auspicio di ALIS nei confronti delle nuove Istituzioni europee che si stanno formando a seguito delle recenti elezioni, affinché riescano a cogliere con maggiore consapevolezza le criticità vissute dal comparto, possano individuare come priorità nuove politiche a supporto della transizione e delle imprese, prevedano maggiori fondi europei su infrastrutture green, innovazione, ricerca e formazione e pongano maggiore attenzione ai benefici generati dal trasporto intermodale, semplificando le procedure ed autorizzando maggiori dotazioni finanziarie ed agevolazioni fiscali per le imprese virtuose". "Proprio rispetto allo sviluppo dell'intermodalità e delle Autostrade del Mare, che l'Europa ha voluto fortemente incentivare negli ultimi anni con l'obiettivo di sottrarre i camion dalle strade e ridurre le emissioni inquinanti, da un'analisi di SRM nelle scorse settimane



Giu 21, 2024 Guido Grimaldi: "Le importanti presenze al nostro Consiglio di Napoli testimoniano quanto ALIS creda nel legame con i territori e crei valore aggiunto per le imprese del nostro settore. Diamo inoltre il benvenuto ai nuovi Soci consiglieri Reevo e Way" " Sono veramente orgoglioso di aver riunito il Consiglio direttivo di ALIS nello straordinario castello Maschio Angioino, uno dei simboli di Napoli e una delle nostre meraviglie italiane, alla presenza di autorevoli ospiti che ci hanno accompagnato durante la giornata con i loro interventi. Ringrazio in particolare Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Michele Di Bari, Prefetto di Napoli, Gaetano Manfredi, Sindaco di Napoli, l'Ammiraglio Pietro Vella, Direttore Marittimo Campania e Comandante della Capitaneria di Porto di Napoli ed Andrea Annunziata, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Ci tengo anche a ringraziare gli importanti stakeholders intervenuti per presentare nuove opportunità e nuovi progetti in materia di strumenti finanziari, mobilità sostenibile dei passeggeri, transizione ed efficientamento energetico, formazione specialistica, creando ulteriore valore aggiunto per le nostre imprese associate: Davide Bertone del Fondo Italiano di Investimento, Maria Giaconia di Trenitalia, Francesca Marino di Grimaldi Group, Giovanni Romano di Q8 Quaser ed il prof. Antonio Pagliano dell'Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli". Queste importanti presenze, così come la partecipazione di numerosissimi soci consiglieri, testimoniano ulteriormente quanto ALIS creda fortemente nel legame con i territori, come appunto nel caso di Napoli e dell'intera Campania che sono strategici per lo sviluppo del Made in Italy e per gli scambi commerciali, nonché nel ruolo svolto da Istituzioni, Autorità portuali e marittime, enti di formazione e, ovviamente, imprese". Così il Presidente di ALIS Guido Grimaldi riassume i lavori del Consiglio direttivo che si è svolto a Napoli, nella suggestiva Sala dei Baroni del Maschio Angioino, e che è stato concluso dal

Sea Reporter

Napoli

sono emersi alcuni dati interessanti: in Italia il settore Ro-Ro è cresciuto del +56% negli ultimi 10 anni e si è evidenziata in particolare la centralità dei traffici portuali del Tirreno, tra cui appunto i grandi risultati prodotti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale con i porti di **Napoli** e Salerno. Come abbiamo più volte sottolineato, questo grande lavoro e questi grandi risultati raggiunti dagli armatori rischiano però di essere fortemente compromessi da alcune scelte compiute dall'Europa e, in particolare, dalle normative ETS e Fuel EU Maritime che dall'inizio di quest'anno stanno tassando e tasseranno il settore marittimo a danno di cittadini e imprese, con notevoli impatti economici in particolare sulle navi battenti bandiera italiana. Considerando comunque che il trasporto marittimo rappresenta oltre il 90% degli scambi mondiali e produce solo il 2,5% delle emissioni globali, per contribuire concretamente alla decarbonizzazione riteniamo prioritario agire con politiche globali e ci auguriamo che venga presa in considerazione la soluzione dell'International Chamber of Shipping che, anziché tassare gli armatori come sta facendo l'Europa, propone di istituire un fondo di ricerca e sviluppo alimentato attraverso una fee su tutte le emissioni mondiali, dal quale attingere le risorse per produrre nuovi carburanti nei Paesi in via di sviluppo e premiare gli armatori virtuosi che hanno investito prima in nuove tecnologie". "Quest'importante incontro di ALIS a **Napoli** - aggiunge Guido Grimaldi - ha voluto enfatizzare ancor più il ruolo del nostro Mezzogiorno per il Paese, consapevoli che dobbiamo tornare a credere ed investire nel Mediterraneo per avere una maggiore centralità nell'economia e nei mercati globali. Anche il Viceministro al MIT Edoardo Rixi interviene sulla strategicità del Mediterraneo: "L'Europa senza il Mediterraneo è un continente azzoppato. Di fatto siamo come un'isola, visto che i confini a est sono chiusi per la crisi in Ucraina. Il Mediterraneo è pertanto fondamentale per l'approvvigionamento di materie prime, come per l'import e l'export. Senza sviluppo della logistica quindi si impedisce lo sviluppo del nostro Paese, di fatto il più marittimo d'Europa dopo la Brexit. L'Italia è capofila di una forte iniziativa per la revisione dell'ETS. Inoltre, siamo al lavoro per potenziare il Sea Modal Shift e il Ferrobonus, misure importanti per lo sviluppo dell'intermodalità". "Condivido inoltre - conclude il Presidente di ALIS Guido Grimaldi - quanto detto recentemente dal Presidente del Consiglio, e cioè che il primo asset che può essere sfruttato di più e meglio è il mare. Anche per questo è un vero orgoglio per l'Italia che l'International Chamber of Shipping, associazione mondiale degli armatori, abbia votato all'unanimità la rielezione di un napoletano, Emanuele Grimaldi, come Presidente. A lui i miei ed i nostri migliori auguri per questo incarico prestigioso e di enorme responsabilità anche in considerazione degli attuali scenari mondiali".

Ship Mag

Napoli

Tomaso Cognolato prossimo presidente di Assiterminal

La nomina all'assemblea del 16 luglio. Becce rimane nella stanza dei bottoni e come past president entra nel neocostituito consiglio di presidenza Roma - Sarà Tomaso Cognolato il successore di Luca Becce alla guida di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti italiani che ha appena raggiunto quota 88 associati con l'ingresso di sette nuove aziende. Per ora si tratta ancora di un'indiscrezione. Ma a quanto risulta a Shipmag la Commissione di designazione ha raccolto una convergenza unanime fra gli associati sul suo nome, presentato ieri all'assemblea. La votazione avverrà all'assemblea privata del 16 luglio chiamata a rinnovare la presidenza e il consiglio di amministrazione, seguita il giorno successivo dall'assemblea pubblica.

Cognolato, amministratore delegato di Terminal **Napoli**, la società per azioni partecipata da Costa Crociere, Royal caribbean cruise linee, Msc crociere, Marininvest, Alilauro che gestisce la stazione marittima di **Napoli**, è uno dei tre vicepresidenti dell'attuale consiglio di Assiterminal ed è anche presidente della sezione economia portuale dell'Unione industriali di **Napoli**. Luca Becce, che guida Assiterminal come presidente dal 2017 e il cui mandato era stato

prorogato ad aprile dello scorso anno per consentire la gestione del percorso di rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti - oggi ancora in alto mare e in piena tempesta nonostante la mediazione del ministero delle Infrastrutture e trasporti che aveva convocato le parti l'11 giugno - resta comunque nella stanza dei bottoni dell'associazione, come past president. Un passaggio di continuità in un momento delicato proprio sul tema del rinnovo del contratto. Infatti Becce entrerà di diritto a far parte del neoinstituito consiglio di presidenza, composto dai vicepresidenti più, appunto, il past president. La figura del past president e il consiglio di presidenza sono novità introdotte con le modifiche allo Statuto approvate ieri dall'assemblea di Assiterminal "funzionali a enfatizzare ancora di più la partecipazione interna, a rafforzare, allargandola, la capacità di confronto e decisionale degli organismi interni" come aveva spiegato con una nota l'associazione al termine della riunione.



La nomina all'assemblea del 16 luglio. Becce rimane nella stanza dei bottoni e come past president entra nel neocostituito consiglio di presidenza Roma - Sarà Tomaso Cognolato il successore di Luca Becce alla guida di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti italiani che ha appena raggiunto quota 88 associati con l'ingresso di sette nuove aziende. Per ora si tratta ancora di un'indiscrezione. Ma a quanto risulta a Shipmag la Commissione di designazione ha raccolto una convergenza unanime fra gli associati sul suo nome, presentato ieri all'assemblea. La votazione avverrà all'assemblea privata del 16 luglio chiamata a rinnovare la presidenza e il consiglio di amministrazione, seguita il giorno successivo dall'assemblea pubblica. Cognolato, amministratore delegato di Terminal Napoli, la società per azioni partecipata da Costa Crociere, Royal caribbean cruise linee, Msc crociere, Marininvest, Alilauro che gestisce la stazione marittima di Napoli, è uno dei tre vicepresidenti dell'attuale consiglio di Assiterminal ed è anche presidente della sezione economia portuale dell'Unione industriali di Napoli. Luca Becce, che guida Assiterminal come presidente dal 2017 e il cui mandato era stato prorogato ad aprile dello scorso anno per consentire la gestione del percorso di rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti - oggi ancora in alto mare e in piena tempesta nonostante la mediazione del ministero delle Infrastrutture e trasporti che aveva convocato le parti l'11 giugno - resta comunque nella stanza dei bottoni dell'associazione, come past president. Un passaggio di continuità in un momento delicato proprio sul tema del rinnovo del contratto. Infatti Becce entrerà di diritto a far parte del neoinstituito consiglio di presidenza, composto dai vicepresidenti più, appunto, il past president. La figura del past president e il consiglio di presidenza sono novità introdotte con le modifiche allo Statuto approvate ieri dall'assemblea di Assiterminal "funzionali a enfatizzare ancora di più la partecipazione interna, a rafforzare, allargandola, la capacità di confronto e

Brindisi Report

Brindisi

Edison, distanza dai binari: l'Autorità di sistema portuale la spunta sul Consorzio Asi

Il Tar del Lazio accoglie il ricorso dell'ente **portuale** e annulla due note dell'Asi sul rispetto di una distanza minima di 30 metri. Si valuta eventuale ricorso al Consiglio di Stato Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora...
 Voice by BRINDISI - "I provvedimenti impugnati sono stati adottati dal Consorzio in difetto assoluto di attribuzione e sono, pertanto, nulli". L'**Autorità di sistema portuale** del Mar Adriatico Meridionale la spunta sul Consorzio Asi.
 Il Tar del Lazio - Terza sezione (presidente Giuseppe Sapone, estensore Marco Savi) ha accolto il ricorso dell'ente **portuale** contro due note dell'Asi (rispettivamente del 10 e 17 gennaio 2024) sul deposito costiero di Gnl. Il contenzioso riguarda la distanza che dovrebbe intercorrere fra i binari che arrivano sulla banchina di Costa Morena Est e il deposito progettato da Edison, presso il medesimo sito. L'Asi ha chiesto il rispetto di una distanza minima di almeno 30 metri, sulla base del Dpr n. 753 del 1980, in luogo della distanza di cinque metri prevista dall'attuale progetto, autorizzato con decreto interministeriale del 22 agosto 2022. L'udienza di merito si è svolta mercoledì scorso (19 giugno). Si sono costituiti nel giudizio anche la società "Deposito Gnl Brindisi Srl" e il ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, che ritiene idonea la distanza di cinque metri dalla rete ferroviaria di Rfi. Bocciate le eccezioni del Consorzio L'eccezione di incompetenza territoriale del Tar Lazio sollevata dall'Asi è stata rigettata dai giudici, in quanto il progetto rientra tra le "infrastrutture di trasporto ricomprese o da ricomprendere nella.. rete nazionale di gasdotti", sui cui vi è, appunto, ha giurisdizione il tribunale amministrativo laziale. Rigettate anche le eccezioni, sempre a firma del Consorzio Asi, riguardanti: l'inammissibilità dell'intervento della "Deposito Gnl Brindisi Srl"; l'inammissibilità del ricorso "in ragione della ritenuta natura non provvedimento delle note impugnate e dell'asserito difetto di legittimazione attiva dell'**Autorità di sistema portuale**". Con le note in questione, il Consorzio avrebbe inteso "inibire l'avvio dei lavori di costruzione". Non si sarebbe limitata, insomma, a ricordare la propria interpretazione del decreto autorizzativo. Il Consorzio Asi, però, in estrema sintesi, sarebbe andato oltre il perimetro delle proprie competenze. Le competenze del Consorzio Questo sulla base delle normative che regolano le funzioni dei Consorzi di sviluppo industriale, le cui competenze sono "essenzialmente dirette all'infrastrutturazione delle aree ricadenti nel suddetto perimetro e alla fornitura di servizi alle imprese, con esclusione di attribuzioni in materia di vigilanza urbanistica ed edilizia". "Quanto alla vicinanza dell'impianto alla zona retroportuale e industriale o alla presunta responsabilità che deriverebbe in capo al Consorzio in caso di incidenti - chiariscono ancora i giudici - tali circostanze certo non possono porsi all'origine di poteri autoritativi esercitabili dal Consorzio con funzione impeditiva



06/21/2024 14:23

Gianluca Greco, Giornalista Giugno

Il Tar del Lazio accoglie il ricorso dell'ente portuale e annulla due note dell'Asi sul rispetto di una distanza minima di 30 metri. Si valuta eventuale ricorso al Consiglio di Stato Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by BRINDISI - "I provvedimenti impugnati sono stati adottati dal Consorzio in difetto assoluto di attribuzione e sono, pertanto, nulli". L'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale la spunta sul Consorzio Asi. Il Tar del Lazio - Terza sezione (presidente Giuseppe Sapone, estensore Marco Savi) ha accolto il ricorso dell'ente portuale contro due note dell'Asi (rispettivamente del 10 e 17 gennaio 2024) sul deposito costiero di Gnl. Il contenzioso riguarda la distanza che dovrebbe intercorrere fra i binari che arrivano sulla banchina di Costa Morena Est e il deposito progettato da Edison, presso il medesimo sito. L'Asi ha chiesto il rispetto di una distanza minima di almeno 30 metri, sulla base del Dpr n. 753 del 1980, in luogo della distanza di cinque metri prevista dall'attuale progetto, autorizzato con decreto interministeriale del 22 agosto 2022. L'udienza di merito si è svolta mercoledì scorso (19 giugno). Si sono costituiti nel giudizio anche la società "Deposito Gnl Brindisi Srl" e il ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, che ritiene idonea la distanza di cinque metri dalla rete ferroviaria di Rfi. Bocciate le eccezioni del Consorzio L'eccezione di incompetenza territoriale del Tar Lazio sollevata dall'Asi è stata rigettata dai giudici, in quanto il progetto rientra tra le "infrastrutture di trasporto ricomprese o da ricomprendere nella.. rete nazionale di gasdotti", sui cui vi è, appunto, ha giurisdizione il tribunale amministrativo laziale. Rigettate anche le eccezioni, sempre a firma del Consorzio Asi, riguardanti: l'inammissibilità dell'intervento della "Deposito Gnl Brindisi Srl"; l'inammissibilità del ricorso "in ragione della ritenuta natura non provvedimento delle note impugnate e dell'asserito difetto di legittimazione attiva dell'**Autorità di sistema portuale**". Con le note in questione, il Consorzio avrebbe inteso "inibire l'avvio dei lavori di costruzione". Non si sarebbe limitata, insomma, a ricordare la propria interpretazione del decreto autorizzativo. Il Consorzio Asi, però, in estrema sintesi, sarebbe andato oltre il perimetro delle proprie competenze. Le competenze del Consorzio Questo sulla base delle normative che regolano le funzioni dei Consorzi di sviluppo industriale, le cui competenze sono "essenzialmente dirette all'infrastrutturazione delle aree ricadenti nel suddetto perimetro e alla fornitura di servizi alle imprese, con esclusione di attribuzioni in materia di vigilanza urbanistica ed edilizia". "Quanto alla vicinanza dell'impianto alla zona retroportuale e industriale o alla presunta responsabilità che deriverebbe in capo al Consorzio in caso di incidenti - chiariscono ancora i giudici - tali circostanze certo non possono porsi all'origine di poteri autoritativi esercitabili dal Consorzio con funzione impeditiva

Brindisi Report

Brindisi

della realizzazione dell'intervento". Neppure il decreto autorizzativo interministeriale conferisce competenza al Consorzio Asi, considerato che "l'eventuale attribuzione della funzione di verifica e controllo circa l'ottemperanza di prescrizioni non può certo fondare un potere inibitorio del tipo di quello esercitato". Il Tar, insomma, sposa in pieno la linea dell'Autorità di sistema portuale. Ora il Consorzio, una volta studiate le 29 pagine di sentenza, potrà valutare un eventuale ricorso al Consiglio di Stato. La riserva sarà sciolta nei prossimi giorni. Oltre al contenzioso fra i due enti, va ricordato anche il fronte aperto dalle associazioni ambientaliste, che nei giorni scorsi hanno depositato una nota integrativa all'esposto presentato in Procura il 12 febbraio 2024. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#).

Edison, via libera dal Tar «L'Asi non ha competenza»

Il provvedimento impugnato dall'Authority **portuale** sono stati adottati dal consorzio Asi «in difetto assoluto di attribuzione e sono, pertanto, nulli». Il Tar del Lazio dà ragione all'Authority, avvicinando così l'avvio del cantiere per la realizzazione del deposito gnl di Edison.

I provvedimenti a cui si fa riferimento sono le note del 10 gennaio e 17 gennaio 2024 con le quali il consorzio Asi, «lungi dal limitarsi a ricordare a Edison quello che, secondo la propria interpretazione del decreto autorizzativo, ne è il contenuto prescrittivo, ha inteso inibire l'avvio dei lavori di costruzione. È pertanto evidente sottolinea il Tar - che gli atti impugnati non possono in alcun modo essere guardati come meri atti endoprocedimentali e sono piuttosto riconducibili alla categoria degli ordini amministrativi, recando sia una portata conformativa (obbligo di adeguarsi alle asserite prescrizioni) sia uno specifico divieto (di avviare l'attività autorizzata)».

Il consorzio, nel prescrivere a Edison il mantenimento di una distanza minima di 30 metri tra il binario e il deposito di gnl invece che di 5 metri come da progetto, si sarebbe arrogato un potere di cui non dispone. Infatti, «quanto alla pianificazione urbanistica, come rilevato dallo stesso consorzio, il Piano regolatore territoriale dell'area di sviluppo industriale di Brindisi contempla nella propria zonizzazione la zona **portuale** contigua alle aree produttive specificatamente normate» e «per la zona **portuale**, l'articolo 32 delle Norme tecniche di attuazione stabilisce che l'uso di questa zona è gestito dal demanio marittimo - **Autorità portuale** di Brindisi».

Questa ricostruzione delle competenze dell'Authority rende pertanto «evidente che gli atti adottati dal consorzio, nella misura in cui intendono conformare o inibire l'attività esecutiva dell'opera autorizzata, interferiscono con poteri riconosciuti all'**Autorità portuale**, che è pertanto senz'altro legittimata a contestare detti atti in giudizio».

Insomma, la competenza sull'area dove verrà realizzato l'impianto è dell'ente **portuale** e il consorzio Asi non può sindacare in alcun modo.

I giudici amministrativi, rispetto alle competenze dei consorzi di sviluppo industriale, spiegano inoltre che «hanno competenze comunque limitate al perimetro consortile, essenzialmente dirette all'infrastrutturazione delle aree ricadenti nel suddetto perimetro e alla fornitura di servizi alle imprese, con esclusione di attribuzioni in materia di vigilanza urbanistica ed edilizia». Il consorzio Asi, invece, ha provato a far valere il proprio «imperio» richiamando l'applicazione del Dpr 753 del 1980, recante «Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto», che all'articolo 49 recita: «Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia».

Infine, quanto alla vicinanza del deposito di gas naturale liquido alla zona retroportuale e industriale o alla presunta responsabilità che deriverebbe in capo al consorzio in caso di incidenti, «tali circostanze - sostiene il tribunale amministrativo del Lazio - certo non possono porsi all'origine di poteri autoritativi esercitabili dal consorzio con funzione impeditiva della realizzazione dell'intervento».

[And. Pez.].

Shipping Italy

Brindisi

Punto a favore per il deposito Gnl di Edison a Brindisi

Porti L'Adsp ottiene l'annullamento degli atti del Consorzio Asi relativi alla distanza dai binari portuali, ma sulla realizzazione dell'impianto, privato del contributo Pnrr, si deciderà nei prossimi mesi di Redazione SHIPPING ITALY. Il progetto di Edison per la realizzazione di un deposito di Gnl nel **porto di Brindisi** ha compiuto uno step autorizzativo significativo, ma la concretizzazione resta in forse. Con una lunga sentenza il Tar del Lazio ha risolto a favore dell'ente portuale il contenzioso che vedeva contrapposti l'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale e il Consorzio per l'Area di sviluppo industriale (Asi). In estrema sintesi, il secondo all'inizio dell'anno aveva prodotto alcuni atti volti a inibire l'avvio ai lavori, malgrado le autorizzazioni rilasciate da Ministero dell'Ambiente e Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Nel mirino il mancato rispetto di una norma che prevede una distanza di almeno 30 metri per simili impianti dalla rete ferroviaria, nell'assunzione che i binari ricadenti all'interno della concessione portuale chiesta da Edison e rilasciata dall'Adsp - binari ovviamente raccordati a quelli che ricadono in area Asi e proseguono poi sulla rete di Rfi - debbano esser considerati agli effetti di tale norma parte di un'unica rete soggetta alle stesse prescrizioni. Il Tar ha però accolto la tesi dell'Adsp, sentenziando "che gli atti adottati dal Consorzio, nella misura in cui intendono conformare e/o inibire l'attività esecutiva dell'opera autorizzata, interferiscono con poteri riconosciuti all'AdSP, che è pertanto senz'altro legittimata a contestare detti atti in giudizio. () Non v'è dubbio che l'Autorità di sistema portuale sia amministrazione titolare di interventi coinvolti dalla realizzazione dell'opera, che insiste in una zona da essa gestita e rispetto alla quale è investita delle competenze sopra ricordate, essendo d'altra parte anche il soggetto proprietario del binario ferroviario rispetto al quale è insorta la contesa inerente alla distanza dagli impianti da realizzare". Inoltre "i consorzi di sviluppo industriale hanno competenze, comunque limitate al perimetro consortile, essenzialmente dirette all'infrastrutturazione delle aree ricadenti nel suddetto perimetro e alla fornitura di servizi alle imprese, con esclusione di attribuzioni in materia di vigilanza urbanistica ed edilizia. () Ne risulta vieppiù esclusa qualsiasi possibilità di configurare in termini autoritativi la presenza del Consorzio in ambito portuale. Alla luce di tutto quanto sopra, i provvedimenti impugnati sono stati adottati dal Consorzio in difetto assoluto di attribuzione". Da cui l'annullamento, che sbloccherebbe la possibilità di avviare i lavori. Il condizionale resta però d'obbligo, perché la rimodulazione delle risorse del Fondo complementare al Pnrr, decisa dal Governo pochi mesi fa, ha privato il progetto di un contributo pubblico da 39 milioni di euro. Edison, ancor prima della sentenza, aveva lasciato intendere di non aver ancora risolto la riserva sull'intenzione di proseguire a prescindere col progetto, stante



06/22/2024 00:19 Nicola Capuzzo

Porti L'Adsp ottiene l'annullamento degli atti del Consorzio Asi relativi alla distanza dai binari portuali, ma sulla realizzazione dell'impianto, privato del contributo Pnrr, si deciderà nei prossimi mesi di Redazione SHIPPING ITALY. Il progetto di Edison per la realizzazione di un deposito di Gnl nel porto di Brindisi ha compiuto uno step autorizzativo significativo, ma la concretizzazione resta in forse. Con una lunga sentenza il Tar del Lazio ha risolto a favore dell'ente portuale il contenzioso che vedeva contrapposti l'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale e il Consorzio per l'Area di sviluppo industriale (Asi). In estrema sintesi, il secondo all'inizio dell'anno aveva prodotto alcuni atti volti a inibire l'avvio ai lavori, malgrado le autorizzazioni rilasciate da Ministero dell'Ambiente e Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Nel mirino il mancato rispetto di una norma che prevede una distanza di almeno 30 metri per simili impianti dalla rete ferroviaria, nell'assunzione che i binari ricadenti all'interno della concessione portuale chiesta da Edison e rilasciata dall'Adsp - binari ovviamente raccordati a quelli che ricadono in area Asi e proseguono poi sulla rete di Rfi - debbano esser considerati agli effetti di tale norma parte di un'unica rete soggetta alle stesse prescrizioni. Il Tar ha però accolto la tesi dell'Adsp, sentenziando "che gli atti adottati dal Consorzio, nella misura in cui intendono conformare e/o inibire l'attività esecutiva dell'opera autorizzata, interferiscono con poteri riconosciuti all'AdSP, che è pertanto senz'altro legittimata a contestare detti atti in giudizio. (...) Non v'è dubbio che l'Autorità di sistema portuale sia amministrazione titolare di interventi coinvolti dalla realizzazione dell'opera, che insiste in una zona da essa gestita e rispetto alla quale è investita delle competenze sopra ricordate, essendo d'altra parte anche il soggetto proprietario del binario ferroviario rispetto al quale è insorta la contesa inerente alla distanza dagli impianti da realizzare". Inoltre "i consorzi di sviluppo industriale hanno competenze, comunque limitate al perimetro consortile, essenzialmente

Shipping Italy

Brindisi

che l'autorizzazione unica ottenuta consente l'avvio dei lavori entro il dicembre 2024. Possibile che per una decisione, quindi, si attenda l'eventuale riassegnazione di fondi pubblici da qui ai prossimi mesi. A.M.

Il Nautilus

Manfredonia

Porto di Manfredonia: martedì 25 giugno alle ore 11.30 cerimonia di inaugurazione del "villaggio pescatori"

Una vasta area attrezzata, sicura e avveniristica per sostenere le attività di una delle flotte più numerose d'Italia. Martedì 25 giugno alle ore 11.30- sulla Banchina di Tramontana del porto di Manfredonia, il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM) **Ugo Patroni Griffi** inaugurerà il nuovissimo "villaggio pescatori". Si tratta di una vasta area realizzata e allestita dall'AdSPMAM per il "miglioramento dei servizi a terra, di sicurezza dei pescatori, delle condizioni di sbarco e di deposito del pescato". L'opera è stata realizzata attraverso i fondi rinvenienti dal bando Misura 3.3 - "Porti luoghi di sbarco e ripari di pesca" del Fondo Europeo per la pesca 2007/2013. Alla cerimonia sono state invitate le massime **autorità** regionali e provinciali e il cluster marittimo di Manfredonia.

Il Nautilus

Porto di Manfredonia: martedì 25 giugno alle ore 11.30 cerimonia di inaugurazione del "villaggio pescatori"



06/21/2024 14:40

Una vasta area attrezzata, sicura e avveniristica per sostenere le attività di una delle flotte più numerose d'Italia. Martedì 25 giugno alle ore 11.30- sulla Banchina di Tramontana del porto di Manfredonia, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) Ugo Patroni Griffi inaugurerà il nuovissimo "villaggio pescatori". Si tratta di una vasta area realizzata e allestita dall'AdSPMAM per il "miglioramento dei servizi a terra, di sicurezza dei pescatori, delle condizioni di sbarco e di deposito del pescato". L'opera è stata realizzata attraverso i fondi rinvenienti dal bando Misura 3.3 - "Porti luoghi di sbarco e ripari di pesca" del Fondo Europeo per la pesca 2007/2013. Alla cerimonia sono state invitate le massime autorità regionali e provinciali e il cluster marittimo di Manfredonia.

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi Viibo Valentia

Consiglio di Stato, l'AdSP vince

GIOIA TAURO È netta la vittoria della Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio nei confronti della Società Petrolifera **Gioia Tauro** (SPGT). Il Consiglio di Stato ha respinto in appello il ricorso proposto da SPGT, ponendo così la parola fine ad un'annosa vicenda che, dal 1995, ha visto il **porto** di **Gioia Tauro** interessato da una richiesta di concessione demaniale finalizzata alla realizzazione di un deposito costiero per lo stoccaggio di olii minerali (benzina e gasolio) della capienza di 40 mila metri cubi organizzato in 14 serbatoi. Il Consiglio di Stato ha ribadito quanto deciso, a maggio del 2023, dal Tribunale amministrativo di Reggio Calabria, nel giudicare pienamente legittimo il diniego ad una istanza privata che, attraverso il finanziamento pubblico ex legge n° 488 tristemente nota nel territorio calabrese avrebbe voluto realizzare un insediamento privo di interesse pubblico in un'area ad evidente rischio sismico, tanto che il complesso iter istruttorio non si era mai perfezionato nel corso dei decenni. Ampia soddisfazione è stata manifesta dal presidente Andrea Agostinelli che ha dichiarato: Devo dire grazie allo Studio Legale del professor Stefano Zunarelli, ai miei Uffici e all'Autorità marittima, che con pazienza e grande capacità professionale hanno saputo ricostruire ed evidenziare durante un periodo cronologico lunghissimo e assai tortuoso le ragioni dell'Ente nell'opposizione ad un'istanza da sempre sprovvista dei supporti istruttori necessari e in contrasto con la pianificazione portuale. La vicenda nasce nel 1995, quando, la ditta SPGT presenta istanza di concessione alla Capitaneria di **Porto** di Reggio Calabria. Dopo aver avviato un'ampia attività istruttoria, l'Autorità Marittima, nel 1997, si esprime con un parziale accoglimento e giunge alla stipula di un atto di sottomissione che prevede la concessione, da parte dell'Amministrazione pubblica, della possibilità di iniziare i lavori, con la riserva di bloccarli di fronte all'esito negativo dell'istruttoria, definendone altresì la conseguente e totale assunzione di responsabilità da parte del privato. La storia è lunga perché vengono richieste integrazioni al progetto, che non sono accolte mentre i lavori di costruzione continuano, fino ad blocco da parte del TAR e la decisione della suprema corte.



Ship Mag

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Ai lavoratori di Gioia Tauro Port Agency l'indennità di mancato avviamento per altri 9 mesi

19 Giugno 2024 Redazione Via libera dopo la firma dell'emendamento al decreto Coesione **Gioia Tauro** - Notizia positiva per i 63 lavoratori della **Gioia Tauro** Port Agency che potranno ricevere l'indennità di mancato avviamento (Ima) per ulteriori nove mesi, grazie allo stanziamento di 6,6 milioni di euro . Semaforo verde dopo la firma dell'emendamento al decreto Coesione, grazie al quale sarà possibile prorogare di ulteriori nove mesi l'operatività dell'Agenzia di somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, in questo modo estesa da 81 a 90 mesi, fino al 31 dicembre 2024. "Si tratta di un traguardo importante che permetterà, nel contempo, la ripresa delle complesse trattative con il cluster marittimo per la formazione dell'impresa ex art. 17 - comma 5 - legge 84/94", spiega l'Authority. Port Agency era nata nel 2017 per assorbire una parte dei licenziamenti effettuati all'epoca da Mct, poi riassunti con l'arrivo di Msc che attraverso la controllata Til ha acquisito il 100% delle quote del terminal. Chi allora non ha accettato la riassunzione è finito nell'Agenzia del Lavoro portuale insieme ad altri soggetti ex dipendenti di società portuali. Adesso questi lavoratori, in tutto 63, possono finalmente respirare dopo mesi difficili.

Ship Mag

Ai lavoratori di Gioia Tauro Port Agency l'indennità di mancato avviamento per altri 9 mesi



06/21/2024 12:55

19 Giugno 2024 Redazione Via libera dopo la firma dell'emendamento al decreto Coesione Gioia Tauro - Notizia positiva per i 63 lavoratori della Gioia Tauro Port Agency che potranno ricevere l'indennità di mancato avviamento (Ima) per ulteriori nove mesi, grazie allo stanziamento di 6,6 milioni di euro . Semaforo verde dopo la firma dell'emendamento al decreto Coesione, grazie al quale sarà possibile prorogare di ulteriori nove mesi l'operatività dell'Agenzia di somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, in questo modo estesa da 81 a 90 mesi, fino al 31 dicembre 2024. "Si tratta di un traguardo importante che permetterà, nel contempo, la ripresa delle complesse trattative con il cluster marittimo per la formazione dell'impresa ex art. 17 - comma 5 - legge 84/94", spiega l'Authority. Port Agency era nata nel 2017 per assorbire una parte dei licenziamenti effettuati all'epoca da Mct, poi riassunti con l'arrivo di Msc che attraverso la controllata Til ha acquisito il 100% delle quote del terminal. Chi allora non ha accettato la riassunzione è finito nell'Agenzia del Lavoro portuale insieme ad altri soggetti ex dipendenti di società portuali. Adesso questi lavoratori, in tutto 63, possono finalmente respirare dopo mesi difficili.

Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

Da oggi a domenica 23 giugno 2024, ad Olbia, il "Gran Premio d'Italia della Regione Sardegna"

Valido quale 2° Round del Mondiale UIM-ABP di MOTO d'ACQUA e Mondiale UIM-ABP in tappa unica delle categorie Ski e Runabout classi GP2, GP3 e GP4. In gara ad **Olbia** anche i piloti moto d'Acqua della Spark Giovanile impegnati nella 4ª tappa del Campionato Italiano. La grande Motonautica Aquabike Internazionale sbarca in Sardegna; a **Olbia**, location privilegiata per le moto d'acqua, da oggi a domenica 23 giugno, è in corso il "Gran Premio d'Italia della Regione Sardegna 2024". L'importante appuntamento con le Moto d'Acqua è organizzato da ASD Aquabike **Olbia** con l'autorizzazione della Federazione Italiana Motonautica e di Aquabike Promotion Ltd, sotto l'egida dell'Unione Internazionale Motonautica. Moltissimi gli atleti, circa 180 piloti tra stranieri ed italiani, provenienti da ogni parte del mondo. La presenza dei migliori piloti del circuito in prove ricche di contenuti tecnici, agonistici e spettacolari assicura un intenso weekend di spettacolo e competizioni di alto livello. I piloti iscritti ad **Olbia** saranno impegnati nel 2° Round del Campionato Mondiale Class Pro UIM-ABP e nel Campionato Mondiale 2024 UIM-ABP Circuit Ski GP2, GP3 e GP4 e Runabout GP2, GP3, GP4. E GP4 Ladies, in

tappa unica e dunque valido per l'assegnazione dei titoli iridati 2024 di categoria. Ad **Olbia** in azione anche i giovani agguerriti piloti della Moto d'Acqua SPARK FIM Giovanile, impegnati nella 4ª tappa del Campionato Italiano, organizzata in collaborazione con l'ASD Aquabike **Olbia**. Le gare di tutte le categorie si svolgeranno nello specchio d'acqua antistante il molo Brin. Come da programma orario allegato, oggi, venerdì 21 giugno, per i Mondiali, dalle 10.00 alle 12.00 e dalle 13.00 alle 16.00, sono previste le prove libere, cui seguiranno dalle 16.00 alle 18.15 le qualifiche per la pole position. Dalle 18.15 alle 19.15 le prime manche. Infine, dalle 19:15 alle 19:30, le qualifiche per il Freestyle. Sabato 22 giugno, dalle 8.30 alle 9.30 e dalle 13.30 alle 14.30 in acqua i piloti del Campionato Italiano Spark Giovanile; poi i piloti dei Mondiali, dalle 9.30 alle 13.00, sono in programma le prime manche per le categorie, mentre le seconde si disputeranno nel pomeriggio dalle 14.30 alle 19.00. Domenica 23 giugno la giornata si apre Campionato Italiano Spark Giovanile dalle 9.00 alle 10.00 e dalle 12.15 alle 13.00; poi prove libere dei piloti partecipanti ai Mondiali (10.30-12.00), seguite dalle ultime manches (14.00-19.00). Diverso il programma per la Runabout Gp1 (prima manche sabato pomeriggio, seconda domenica pomeriggio) e per il Freestyle (prima manche domenica mattina, seconda nel pomeriggio dello stesso giorno), categorie per le quali sono previste due sole manche. Al termine delle gare, alle 19.15 di domenica, saranno premiati i vincitori di tutte le categorie. Dopo la tappa di **Olbia**, la successiva tappa del Mondiale UIM-ABP a Balige, Indonesia (22 - 23 novembre 2024). Info su www.uim.sport e www.aquabike.net Il Campionato Italiano Moto d'Acqua proseguirà



Valido quale 2° Round del Mondiale UIM-ABP di MOTO d'ACQUA e Mondiale UIM-ABP in tappa unica delle categorie Ski e Runabout classi GP2, GP3 e GP4. In gara ad Olbia anche i piloti moto d'Acqua della Spark Giovanile impegnati nella 4ª tappa del Campionato Italiano. La grande Motonautica Aquabike Internazionale sbarca in Sardegna; a Olbia, location privilegiata per le moto d'acqua, da oggi a domenica 23 giugno, è in corso il "Gran Premio d'Italia della Regione Sardegna 2024". L'importante appuntamento con le Moto d'Acqua è organizzato da ASD Aquabike Olbia con l'autorizzazione della Federazione Italiana Motonautica e di Aquabike Promotion Ltd, sotto l'egida dell'Unione Internazionale Motonautica. Moltissimi gli atleti, circa 180 piloti tra stranieri ed italiani, provenienti da ogni parte del mondo. La presenza dei migliori piloti del circuito in prove ricche di contenuti tecnici, agonistici e spettacolari assicura un intenso weekend di spettacolo e competizioni di alto livello. I piloti iscritti ad Olbia saranno impegnati nel 2° Round del Campionato Mondiale Class Pro UIM-ABP e nel Campionato Mondiale 2024 UIM-ABP Circuit Ski GP2, GP3 e GP4 e Runabout GP2, GP3, GP4. E GP4 Ladies, in azione anche i giovani agguerriti piloti della Moto d'Acqua SPARK FIM Giovanile, impegnati nella 4ª tappa del Campionato Italiano, organizzata in collaborazione con l'ASD Aquabike Olbia. Le gare di tutte le categorie si svolgeranno nello specchio d'acqua antistante il molo Brin. Come da programma orario allegato, oggi, venerdì 21 giugno, per i Mondiali, dalle 10.00 alle 12.00 e dalle 13.00 alle 16.00, sono previste le prove libere, cui seguiranno dalle 16.00 alle 18.15 le qualifiche per la pole position. Dalle 18.15 alle 19.15 le prime manche. Infine, dalle 19:15 alle 19:30, le qualifiche per il Freestyle. Sabato 22 giugno, dalle 8.30 alle 9.30 e dalle 13.30 alle 14.30 in acqua i piloti del Campionato Italiano Spark Giovanile; poi i piloti dei

Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

invece a Sante Cesarea (LE) il prossimo 6-8 settembre. WC AN GP of Italy 2024 (Foto in apertura una partenza di Runabout da Archivio FIM2018 - PT_Photo).

New Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Isole Eolie, ancora disagi sui trasporti marittimi denunciati da Federalberghi: "Gravi disservizi e aumenti"

LIPARI - La situazione dei trasporti marittimi con le navi tra **Milazzo** e le Isole Eolie continua a destare preoccupazioni tra cittadini e operatori turistici. A rilanciare la questione è Christian Del Bono, presidente di Federalberghi Isole Eolie, che - in una nota a tutti gli enti e soggetti interessati, incluso il presidente della Regione Siciliana Renato Schifani e l'assessore Alessandro Aricò - denuncia "gravi disservizi e aumenti tariffari che penalizzano sia i residenti che i turisti". "I problemi principali riguardano l'insufficiente capienza dei mezzi di trasporto attualmente in servizio e i frequenti ritardi. Molte delle navi sono ormai obsolete e non riescono a soddisfare la domanda crescente, soprattutto durante la stagione turistica. Inoltre, i continui ritardi, dovuti a problemi tecnici, cambi nave e operazioni di manutenzione e bunkeraggio, stanno creando enormi difficoltà. Negli ultimi giorni, si sono registrati ritardi significativi: il 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19 e 20 giugno hanno visto ritardi fino a 2 ore e mezza, causando un vero e proprio caos". Non bastassero i problemi operativi, Federalberghi sottolinea anche "gli aumenti esorbitanti delle tariffe. Da giugno 2022 a dicembre 2022, le tariffe sono aumentate per un totale del 56% e così permangono a tutt'oggi. Questi rincari pesano gravemente sul costo della vita nelle isole e scoraggiano i turisti, in particolare quelli che viaggiano nei weekend o per brevi soggiorni". A fronte di questa situazione critica, Federalberghi Isole Eolie chiede interventi immediati: accelerare la messa in linea della motonave Isola di Stromboli o di altri mezzi adeguati. Rigenerare e integrare il parco navi, con nuove soluzioni da implementare nel rinnovo della convenzione regionale, prevista per settembre 2024. Reperire le risorse necessarie per fronteggiare gli insostenibili aumenti tariffari. Infine, istituire un tavolo permanente di confronto con tutte le parti interessate, per trovare soluzioni rapide e concrete. Articoli correlati Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.



Quotidiano Contribuenti

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Trasporti, a Salina l'annuncio dell'assessore Aricò: "Porto di Malfa ormai pronto, 20 milioni per completarlo"

"La Regione ha stanziato oltre 20 milioni per completare la diga foranea del nuovo porto di Malfa, che ormai è completo al 90%. Ciò consentirà di ospitare già dalla prossima stagione oltre 130 imbarcazioni": l'annuncio dell'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità Alessandro Aricò, ospite del focus su portualità, trasporti, infrastrutture in Sicilia e in particolare alle isole Eolie, organizzato in occasione del Marefestival Salina Premio Troisi. Aricò ha anche fatto un sopralluogo nel cantiere del porto: "Avremo la possibilità di fare attraccare anche la nave cisterna di sbieco - ha spiegato l'assessore - al fine di salvaguardare la posidonia marina, che ogni due giorni è vittima dei forti ancoraggi dovuti all'arrivo di questa nave indispensabile per fornire l'acqua a Salina, dunque il porto sarà sia una preziosa infrastruttura per l'arcipelago eoliano sia una mission ambientalista". All'incontro hanno preso parte l'on. Eliana Longi, componente della Commissione trasporti della Camera, il presidente dell'autorità portuale della Sicilia, **Francesco Di Sarcina**, la segretaria generale della Camera di commercio Paola Sabella; il presidente di Federalberghi Eolie Christian Del Bono, il vicesindaco di Malfa Giuseppe

Siracusano e il sindaco di Santa Marina Salina Domenico Arabia. Sollecitati dal giornalista Mario Primo Cavaleri, che ha moderato l'incontro, amministratori e politici hanno spaziato sulle varie criticità, sugli interventi realizzati e in itinere, sui programmi di medio termine che dovrebbero concretizzarsi per assicurare una più efficiente mobilità nell'Isola grazie anche alle risorse messe in campo dal Pnrr. I sindaci eoliani hanno evidenziato la necessità di collegamenti più efficienti e soprattutto il costo dei trasporti che ha subito un netto aumento, penalizzando il turismo. Problemi legati a un insieme di fattori che l'assessore Aricò ha ricordato, in parte superati con l'intervento regionale volto a calmierare i prezzi di alcune corse aliscafi che hanno registrato una scontistica del 30%. Sulla viabilità provinciale in genere, le cose dovrebbero migliorare a breve con una serie di progetti avviati, fra i tanti anche sulla Palermo- Agrigento e sulla nuova intervalliva che collegherà il versante tirrenico a quello ionico attraversando l'Alcantara. Sulla portualità, il presidente Di **Sarcina** ha sottolineato l'importanza di ricondurre a sistema l'insieme dei porti, concentrando la governance per ottenere una migliore efficienza. Comunicato Stampa Testata giornalistica in fase di registrazione. Direttore Responsabile: Antonello Longo Casa Editrice: EOS SISTEMI INTEGRATI SCRL.



06/21/2024 07:07

Quotidiano Contribuenti
Trasporti, a Salina l'annuncio dell'assessore Aricò: "Porto di Malfa ormai pronto, 20 milioni per completarlo"

"La Regione ha stanziato oltre 20 milioni per completare la diga foranea del nuovo porto di Malfa, che ormai è completo al 90%. Ciò consentirà di ospitare già dalla prossima stagione oltre 130 imbarcazioni": l'annuncio dell'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità Alessandro Aricò, ospite del focus su portualità, trasporti, infrastrutture in Sicilia e in particolare alle isole Eolie, organizzato in occasione del Marefestival Salina Premio Troisi. Aricò ha anche fatto un sopralluogo nel cantiere del porto: "Avremo la possibilità di fare attraccare anche la nave cisterna di sbieco - ha spiegato l'assessore - al fine di salvaguardare la posidonia marina, che ogni due giorni è vittima dei forti ancoraggi dovuti all'arrivo di questa nave indispensabile per fornire l'acqua a Salina, dunque il porto sarà sia una preziosa infrastruttura per l'arcipelago eoliano sia una mission ambientalista". All'incontro hanno preso parte l'on. Eliana Longi, componente della Commissione trasporti della Camera, il presidente dell'autorità portuale della Sicilia, Francesco Di Sarcina, la segretaria generale della Camera di commercio Paola Sabella; il presidente di Federalberghi Eolie Christian Del Bono, il vicesindaco di Malfa Giuseppe Siracusano e il sindaco di Santa Marina Salina Domenico Arabia. Sollecitati dal giornalista Mario Primo Cavaleri, che ha moderato l'incontro, amministratori e politici hanno spaziato sulle varie criticità, sugli interventi realizzati e in itinere, sui programmi di medio termine che dovrebbero concretizzarsi per assicurare una più efficiente mobilità nell'Isola grazie anche alle risorse messe in campo dal Pnrr. I sindaci eoliani hanno evidenziato la necessità di collegamenti più efficienti e soprattutto il costo dei trasporti che ha subito un netto aumento, penalizzando il turismo. Problemi legati a un insieme di fattori che l'assessore Aricò ha ricordato, in parte superati con l'intervento regionale volto a calmierare i prezzi di alcune corse aliscafi che hanno registrato una scontistica del 30%. Sulla viabilità provinciale in genere, le

Ancora disagi nei trasporti marittimi: Federalberghi Isole Eolie chiede soluzioni concrete e immediate

Tra problemi operativi e aumenti delle tariffe, gli spostamenti da e per le Isole sono diventati difficili e scoraggianti. La situazione dei trasporti marittimi a mezzo navi tra **Milazzo** e le Isole Eolie continua a destare preoccupazioni tra cittadini e operatori turistici. Iscriviti gratis al canale WhatsApp di QdS.it, news e aggiornamenti CLICCA QUI. A rilanciare la questione è Christian Del Bono, presidente di Federalberghi Isole Eolie, che ieri ha inviato una nota a tutti gli Enti e soggetti interessati, con in testa il Presidente della Regione Siciliana Renato Schifani e l'Assessore Alessandro Aricò. Del Bono nella nota denuncia gravi disservizi e aumenti tariffari che penalizzano sia i residenti che i turisti.

Trasporti marittimi Isole Eolie: capacità insufficiente, ritardi e aumento delle tariffe. I problemi principali dei trasporti marittimi per le Isole Eolie riguardano l'insufficiente capienza dei mezzi di trasporto attualmente in servizio e i frequenti ritardi. Molte delle navi sono ormai obsolete e non riescono a soddisfare la domanda crescente, soprattutto durante la stagione turistica. Ad esempio, la motonave Antonello da Messina, varata nel 1978, ha una capacità limitata a 70 auto, mentre la Lippi, varata nel 1990, può trasportarne solo 76.

La recente sostituzione della Pietro Novelli (capacità di 106 auto) con la Antonello da Messina ha quindi aggravato i disagi anche perché l'Isola di Stromboli (168 auto) risulta - nonostante ci si trovi nel pieno della stagione turistica - ancora in cantiere. Inoltre, i continui ritardi, dovuti a problemi tecnici, cambi nave e operazioni di manutenzione e buncheraggio, stanno creando enormi difficoltà. Negli ultimi giorni, si sono registrati ritardi significativi: il 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19 e 20 giugno hanno visto ritardi fino a 2 ore e mezza, causando un vero e proprio caos. Non bastassero i problemi operativi, Federalberghi sottolinea anche gli aumenti esorbitanti delle tariffe. Da giugno 2022 a dicembre 2022, le tariffe sono aumentate per un totale del 56% e così permangono a tutt'oggi. Questi rincari pesano gravemente sul costo della vita nelle isole e scoraggiano i turisti, in particolare quelli che viaggiano nei weekend o per brevi soggiorni. Le richieste di Federalberghi Di fronte a questa situazione critica dei trasporti marittimi, Federalberghi Isole Eolie chiede interventi immediati. Le principali richieste sono: Accelerare la messa in linea della motonave Isola di Stromboli o di altri mezzi adeguati; Rigenerare e integrare il parco Navi, con nuove soluzioni da implementare nel rinnovo della convenzione regionale, prevista per settembre 2024; Reperire le risorse necessarie per fronteggiare gli insostenibili aumenti tariffari; Istituire un tavolo permanente di confronto con tutte le parti interessate, per trovare soluzioni rapide e concrete. Christian Del Bono ha ribadito l'urgenza di migliorare la qualità dei servizi marittimi per garantire il benessere delle comunità locali e supportare il turismo, vitale per l'economia delle isole. Vuoi



Tra problemi operativi e aumenti delle tariffe, gli spostamenti da e per le Isole sono diventati difficili e scoraggianti. La situazione dei trasporti marittimi a mezzo navi tra Milazzo e le Isole Eolie continua a destare preoccupazioni tra cittadini e operatori turistici iscritti gratis al canale WhatsApp di QdS.it, news e aggiornamenti CLICCA QUI. A rilanciare la questione è Christian Del Bono, presidente di Federalberghi Isole Eolie, che ieri ha inviato una nota a tutti gli Enti e soggetti interessati, con in testa il Presidente della Regione Siciliana Renato Schifani e l'Assessore Alessandro Aricò. Del Bono nella nota denuncia gravi disservizi e aumenti tariffari che penalizzano sia i residenti che i turisti. Trasporti marittimi Isole Eolie: capacità insufficiente, ritardi e aumento delle tariffe. I problemi principali dei trasporti marittimi per le Isole Eolie riguardano l'insufficiente capienza dei mezzi di trasporto attualmente in servizio e i frequenti ritardi. Molte delle navi sono ormai obsolete e non riescono a soddisfare la domanda crescente, soprattutto durante la stagione turistica. Ad esempio, la motonave Antonello da Messina, varata nel 1978, ha una capacità limitata a 70 auto, mentre la Lippi, varata nel 1990, può trasportarne solo 76. La recente sostituzione della Pietro Novelli (capacità di 106 auto) con la Antonello da Messina ha quindi aggravato i disagi anche perché l'Isola di Stromboli (168 auto) risulta - nonostante ci si trovi nel pieno della stagione turistica - ancora in cantiere. Inoltre, i continui ritardi, dovuti a problemi tecnici, cambi nave e operazioni di manutenzione e buncheraggio, stanno creando enormi difficoltà. Negli ultimi giorni, si sono registrati ritardi significativi: il 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19 e 20 giugno hanno visto ritardi fino a 2 ore e mezza, causando un vero e proprio caos.

attivare le notifiche di QDS?

Nuovi collegamenti e trasporti, la Calabria punta sull'accessibilità

Emma Staine: "maggiori servizi e collegamenti per raggiungere l'obiettivo di una Calabria più accessibile" " Perseguo con fermezza la volontà di avere una Calabria sempre più accessibile e i provvedimenti licenziati oggi in Giunta vanno esattamente in questa direzione. I collegamenti estivi la redistribuzione dei chilometri in ottica di efficienza e la predisposizione di linee guida per i progetti di vita per persone con disabilità , rappresentano concretamente azioni che si trasformano in maggiori servizi e collegamenti per i cittadini".

"Azioni tangibili operate nel segno della responsabilità, che avranno ricadute positive su tutto il territorio calabrese e sui tanti turisti che si apprestano a vivere e scoprire la nostra meravigliosa regione" . È quanto dichiara l'assessore Emma Staine al termine della seduta odierna della Giunta regionale, nel corso della quale sono stati approvati alcuni importanti provvedimenti inerenti le politiche sociali e i trasporti Piena integrazione dei disabili In particolare, per quanto concerne il welfare, sono state accolte le "Linee di Indirizzo" per la redazione dei "Progetti di vita per le persone con disabilità" , per realizzare la piena integrazione delle persone disabili di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, nell'ambito della vita familiare e sociale, nonché nei percorsi dell'istruzione scolastica, professionale e del lavoro, che i Comuni, d'intesa con le Aziende Sanitarie locali, da finanziare nell'ambito delle risorse disponibili ed in base ai piani di Zona. La Regione Calabria, rilevata la necessità di redigere dei documenti al fine di uniformare su tutto il territorio calabrese l'attivazione dei progetti individuali di vita, e così rispondere alle esigenze di tutti i cittadini che si rivolgono ai servizi sociali professionali degli Ambiti Territoriali, ha condiviso con tutti gli stakeholder (Comuni, Asp, Associazioni dei Disabili, Terzo Settore) le "Linee di indirizzo" per la redazione ed approvazione dei progetti di vita. Significativo incremento dei trasporti Con l'adozione delle delibere inerenti il settore trasporti è stato effettuato un riequilibrio delle dotazione dei servizi di trasporto pubblico urbano, redistribuendo equamente i servizi sui territori. In nessun caso vi è stata una riduzione sostanziale, anche a fronte di apprezzabili riduzioni della popolazione residente, mentre è significativo l'incremento dei servizi nella città di Corigliano- Rossano con quasi 100.000 km-bus all'anno in più, pari a un incremento di circa il 20%. Con la seconda deliberazione sono stati incrementati i collegamenti fra Vibo Valentia e il nodo di Lamezia Terme nei giorni festivi, per garantire una minima quantità di collegamenti anche in tali giornate. Con queste rimodulazioni, ad invarianza di spesa pubblica, sono ora garantiti migliori servizi ai cittadini di Corigliano-Rossano e di Vibo Valentia, e si colmano delle criticità storiche nel trasporto pubblico Trasporti pubblici aggiuntivi Inoltre, la Giunta regionale ha approvato un programma di servizi



06/21/2024 17:32

Carla Gatto

Emma Staine: "maggiori servizi e collegamenti per raggiungere l'obiettivo di una Calabria più accessibile". Perseguo con fermezza la volontà di avere una Calabria sempre più accessibile e i provvedimenti licenziati oggi in Giunta vanno esattamente in questa direzione. I collegamenti estivi la redistribuzione dei chilometri in ottica di efficienza e la predisposizione di linee guida per i progetti di vita per persone con disabilità , rappresentano concretamente azioni che si trasformano in maggiori servizi e collegamenti per i cittadini". "Azioni tangibili operate nel segno della responsabilità, che avranno ricadute positive su tutto il territorio calabrese e sui tanti turisti che si apprestano a vivere e scoprire la nostra meravigliosa regione" . È quanto dichiara l'assessore Emma Staine al termine della seduta odierna della Giunta regionale, nel corso della quale sono stati approvati alcuni importanti provvedimenti inerenti le politiche sociali e i trasporti Piena integrazione dei disabili In particolare, per quanto concerne il welfare, sono state accolte le "Linee di Indirizzo" per la redazione dei "Progetti di vita per le persone con disabilità" , per realizzare la piena integrazione delle persone disabili di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, nell'ambito della vita familiare e sociale, nonché nei percorsi dell'istruzione scolastica, professionale e del lavoro, che i Comuni, d'intesa con le Aziende Sanitarie locali, da finanziare nell'ambito delle risorse disponibili ed in base ai piani di Zona. La Regione Calabria, rilevata la necessità di redigere dei documenti al fine di uniformare su tutto il territorio calabrese l'attivazione dei progetti individuali di vita, e così rispondere alle esigenze di tutti i cittadini che si rivolgono ai servizi sociali professionali degli Ambiti Territoriali, ha condiviso con tutti gli stakeholder (Comuni, Asp, Associazioni dei

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

di trasporto pubblico aggiuntivi, sia ferroviari che su gomma , che per il periodo estivo (luglio/settembre) saranno effettuati in tutta la Calabria . Da tutti gli aeroporti calabresi sono previsti quattro collegamenti giornalieri in più con autobus (due in andata e due in ritorno), verso tutte le zone costiere della Calabria e le località di turismo montano, quali Camigliatello, Lorica e Gambarie. Potenziato il collegamento fra l'aeroporto di Lamezia Terme e la stazione ferroviaria. Maggiori collegamenti serviranno la città di Cosenza, il Santuario di **San** Francesco di Paola e Castrovillari; a Sud intensificati i trasferimenti con la Sicilia attraverso il **porto** di **Villa San Giovanni**. Infine, ci saranno quattro collegamenti ferroviari aggiuntivi sulla linea ferroviaria della costiera degli Dei , per collegare le località di Lamezia, Pizzo, Vibo, Tropea, Ricadi, Nicotera nelle ore serali di venerdì e sabato, nei mesi di luglio e agosto. Alcuni di questi collegamenti proseguiranno verso sud fino a Reggio Calabria.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Presentato il secondo Meeting del Turismo realizzato in sinergia da Reggio e Messina

Lo **Stretto** del Mito tra Scilla e Cariddi, sulla rotta di Ulisse. Ad attuarlo le due Città metropolitane di Messina e Reggio Calabria MESSINA - Per la prima volta, in via formale, l'Area dello **Stretto** inizierà a parlare di turismo in maniera unitaria. L'occasione è la seconda edizione del Meeting del Turismo 2024 (Meet), promosso dal Comune e Città metropolitana di Messina, dal Comune e dalla Città metropolitana di Reggio Calabria, e dall'**Autorità portuale dello Stretto**. Dal 23 al 29 giugno, 19 buyer turistici italiani, europei ed internazionali, molti dei quali in arrivo grazie ai nuovi collegamenti aerei di Ryanair, partner dell'iniziativa, si divideranno tra Reggio Calabria e Messina per valutare e programmare, tramite visite sui posti, workshop e b2b, possibili pacchetti per le due aree metropolitane dello **Stretto**. Uno specifico protocollo d'intesa realizzerà iniziative congiunte di promozione turistica per l'area dello **Stretto** che sarà identificato, per l'occasione: Lo **Stretto** del Mito tra Scilla e Cariddi. Idealmente si seguirà la 'Rotta di Ulisse', dalla prospettiva dalle 'terrazze sullo **Stretto**', in questo caso le fortificazioni 'Umbertine'. A Messina, a Palazzo Zanca, l'incontro di presentazione dell'accordo, al quale hanno preso parte, il consigliere metropolitano reggino, Giuseppe Ranuccio, delegato al Turismo, ed il consigliere comunale di Reggio Calabria, Giovanni Latella, entrambi in rappresentanza del sindaco Giuseppe Falcomatà, della Città Metropolitana e del Comune di Reggio Calabria. La delegazione è stata accolta dal sindaco di Messina, Federico Basile, dall'assessore al turismo Enzo Caruso e dall'assessore alle Attività produttive Massimo Finocchiaro. Erano presenti, inoltre, rappresentanti della Camera di commercio messinese, promotori turistici, tra i quali Medfort e la stessa **Autorità portuale dello Stretto**. I buyer, appositamente selezionati in collaborazione con il Comune di Messina, parteciperanno preventivamente ad un tour nell'Area metropolitana dello **Stretto**: a Messina dal 23 al 26 giugno e nel reggino dal 27 al 29 giugno. La Città metropolitana di Reggio Calabria metterà a disposizione una sala debitamente allestita per un incontro delle aziende del comparto turistico della Città metropolitana con i buyer presenti. L'avvio ufficiale sarà domenica 23 giugno, alle 18:00, a Messina, al Capo Peloro Resort. Sulla sponda reggina il 27 giugno i buyer saranno accolti al Museo di Reggio Calabria, poi visiteranno la città. Il 28 giugno sono previste visite nella Locride, nell'area Grecanica e in Costa Viola. Sabato 29 giugno, in conclusione si terrà un workshop nell'hotel Altafiumara e gli incontri 'b2b'. Per il consigliere comunale reggino, Giovanni Latella "Inizia un progetto e un percorso sinergico tra la città di Messina e la città di Reggio Calabria che delinea al meglio l'Area dello **Stretto**, in questo caso in ambito turistico. Questo Meeting sul Turismo, voluto fortemente dalle due amministrazioni comunali e metropolitane,



06/21/2024 11:44

Lo Stretto del Mito tra Scilla e Cariddi, sulla rotta di Ulisse. Ad attuarlo le due Città metropolitane di Messina e Reggio Calabria MESSINA - Per la prima volta, in via formale, l'Area dello Stretto inizierà a parlare di turismo in maniera unitaria. L'occasione è la seconda edizione del Meeting del Turismo 2024 (Meet), promosso dal Comune e Città metropolitana di Messina, dal Comune e dalla Città metropolitana di Reggio Calabria, e dall'Autorità portuale dello Stretto. Dal 23 al 29 giugno, 19 buyer turistici italiani, europei ed internazionali, molti dei quali in arrivo grazie ai nuovi collegamenti aerei di Ryanair, partner dell'iniziativa, si divideranno tra Reggio Calabria e Messina per valutare e programmare, tramite visite sui posti, workshop e b2b, possibili pacchetti per le due aree metropolitane dello Stretto. Uno specifico protocollo d'intesa realizzerà iniziative congiunte di promozione turistica per l'area dello Stretto che sarà identificato, per l'occasione: Lo Stretto del Mito tra Scilla e Cariddi. Idealmente si seguirà la 'Rotta di Ulisse', dalla prospettiva dalle 'terrazze sullo Stretto', in questo caso le fortificazioni 'Umbertine'. A Messina, a Palazzo Zanca, l'incontro di presentazione dell'accordo, al quale hanno preso parte, il consigliere metropolitano reggino, Giuseppe Ranuccio, delegato al Turismo, ed il consigliere comunale di Reggio Calabria, Giovanni Latella, entrambi in rappresentanza del sindaco Giuseppe Falcomatà, della Città Metropolitana e del Comune di Reggio Calabria. La delegazione è stata accolta dal sindaco di Messina, Federico Basile, dall'assessore al turismo Enzo Caruso e dall'assessore alle Attività produttive Massimo Finocchiaro. Erano presenti, inoltre, rappresentanti della Camera di commercio messinese, promotori turistici, tra i quali Medfort e la stessa

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

lo riteniamo molto importante anche perché copre una vasta area che va da Stilo a tutta la Costa Viola, e da Taormina alle isole Eolie". "Questa vasta area - ha aggiunto - è ricchissima di storia, cultura, paesaggi, enogastronomia, sono numerose le attività che si possono intraprendere. Ci sono tre porti turistici di riferimento, altri più piccoli ma ben attrezzati, un aeroporto. Questo il percorso, tracciato dai due sindaci che ringrazio, per Messina Basile e il sindaco di Reggio Calabria Giuseppe Falcomatà è il solco giusto. Dobbiamo sempre di più - ha concluso Latella - parlare dell'area dello **Stretto**, perché può essere determinante per lo sviluppo di molti comparti, non solo quello turistico". "Una tappa importante quella odierna che vede la presentazione e il lancio di un progetto che ritengo di straordinaria valenza e importanza per i territori metropolitani di Reggio Calabria e ovviamente di Messina" ha affermato il consigliere metropolitano delegato al Turismo, Giuseppe Ranuccio aggiungendo: "è frutto di un lavoro importante delle amministrazioni che ha al centro la promozione dello sviluppo turistico. Sono sempre più convinto - ha evidenziato - che sull'asset cultura e turismo, debba incentrarsi la crescita dei nostri territori. Ecco qual è il focus di questo progetto che oggi si lancia e che si snoderà con varie tappe importanti nei prossimi giorni e nei mesi a seguire, per dare finalmente attuazione a quella vocazione turistica e culturale, in linea con il programma avviato dal sindaco metropolitano Giuseppe Falcomatà e che ringrazio per la delega e la fiducia accordatami. Questo si sposa bene peraltro - ha anticipato, in conclusione - con l'imminente lancio del piano turistico della città metropolitana di Reggio Calabria che a breve sarà ufficializzato".

Siracusa News

Augusta

"Siracusa: Il Regno del Possibile. Rigenerazione Urbana e Sviluppo Sostenibile": martedì convegno di Ance

154 TCF vendor(s) and 64 ad partner(s), or used specifically by this site or app. Dopo il convegno Un dialogo tra linee d'acqua e città: Water front Elorina tenutosi a Siracusa il 27 Gennaio 2023 e l'edizione 2024 di Città in Scena, Festival diffuso della rigenerazione urbana, organizzato da Ance, Mecenate 90 e Fondazione Musica per Roma, tenutosi il 15 maggio scorso al Castello Maniace, Ance Siracusa e Confindustria Siracusa promuovono il 25 giugno, dalle 15.30, una giornata di confronto dedicata alla città di Siracusa con il coinvolgimento di Università di Catania, IACP Siracusa, Comune di Siracusa, Ordine Ingegneri e Architetti della Provincia di Siracusa, Fondazione Sviluppo Sostenibile, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale e RFI. Il convegno "Siracusa: Il Regno del Possibile. Rigenerazione Urbana e Sviluppo Sostenibile" si propone come momento di riflessione sullo sviluppo possibile di Siracusa con interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana. L'iniziativa nasce dalla volontà del compianto Presidente di ANCE Siracusa Massimo Riili e dalla determinazione del neo Presidente Paolo Augliera di formulare proposte possibili per la città di Siracusa, interventi realizzabili con gli attuali strumenti amministrativi. Una iniziativa che ha trovato sostegno e condivisione anche nell'azione del Presidente di Confindustria Siracusa Gian Piero Reale. Verso le Nature Positive Cities; Progetto Rigenerativo, Tecnologie Adattive e cambiamento climatico; Edilizia Residenziale Pubblica: una opportunità per Siracusa; La riqualificazione della stazione di Siracusa; Waterfront urbano e riconnessione ecologica; Siracusa nel Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. Questi i focus delle riflessioni proposte dai relatori che interverranno al convegno, esperti del mondo accademico, delle professioni e della pubblica amministrazione: tra gli altri Edo Ronchi, Presidente della Fondazione Sviluppo Sostenibile, Fabrizio Tucci, Coordinatore del Green City Network, Consuelo Nava, Esperta di Progettazione Ambientale, Giuseppe Sciumè, Direzione Investimenti RFI e **Francesco Di Sarcina**, Presidente del Sistema dell'Autorità Portuale della Sicilia Orientale. 21 Giugno 2024 © Riproduzione riservata - Termini e Condizioni Stampa Articolo © Riproduzione riservata - Termini e Condizioni.



154 TCF vendor(s) and 64 ad partner(s), or used specifically by this site or app. Dopo il convegno Un dialogo tra linee d'acqua e città: Water front Elorina tenutosi a Siracusa il 27 Gennaio 2023 e l'edizione 2024 di Città in Scena, Festival diffuso della rigenerazione urbana, organizzato da Ance, Mecenate 90 e Fondazione Musica per Roma, tenutosi il 15 maggio scorso al Castello Maniace, Ance Siracusa e Confindustria Siracusa promuovono il 25 giugno, dalle 15.30, una giornata di confronto dedicata alla città di Siracusa con il coinvolgimento di Università di Catania, IACP Siracusa, Comune di Siracusa, Ordine Ingegneri e Architetti della Provincia di Siracusa, Fondazione Sviluppo Sostenibile, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale e RFI. Il convegno "Siracusa: Il Regno del Possibile. Rigenerazione Urbana e Sviluppo Sostenibile" si propone come momento di riflessione sullo sviluppo possibile di Siracusa con interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana. L'iniziativa nasce dalla volontà del compianto Presidente di ANCE Siracusa Massimo Riili e dalla determinazione del neo Presidente Paolo Augliera di formulare proposte possibili per la città di Siracusa, interventi realizzabili con gli attuali strumenti amministrativi. Una iniziativa che ha trovato sostegno e condivisione anche nell'azione del Presidente di Confindustria Siracusa Gian Piero Reale. Verso le Nature Positive Cities; Progetto Rigenerativo, Tecnologie Adattive e cambiamento climatico; Edilizia Residenziale Pubblica: una opportunità per Siracusa; La riqualificazione della stazione di Siracusa; Waterfront urbano e riconnessione ecologica; Siracusa nel Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. Questi i focus delle riflessioni proposte dai relatori che interverranno al convegno, esperti del mondo accademico, delle professioni e della pubblica amministrazione: tra gli altri Edo Ronchi, Presidente della Fondazione Sviluppo Sostenibile, Fabrizio Tucci, Coordinatore del Green City Network, Consuelo Nava, Esperta di Progettazione Ambientale, Giuseppe Sciumè, Direzione Investimenti RFI e Francesco Di Sarcina, Presidente del Sistema dell'Autorità Portuale della Sicilia

Siracusa Oggi

Augusta

"Siracusa: Il Regno del Possibile. Rigenerazione Urbana e Sviluppo Sostenibile", il convegno di Ance Siracusa

(cs) Dopo il convegno "Un dialogo tra linee d'acqua e città: Water front Elorina" tenutosi a Siracusa il 27 Gennaio 2023 e l'edizione 2024 di "Città in Scena", Festival diffuso della rigenerazione urbana, organizzato da Ance, Mecenate 90 e Fondazione Musica per Roma, tenutosi il 15 maggio scorso al Castello Maniace, Ance Siracusa e Confindustria Siracusa promuovono il 25 giugno, dalle ore 15.30, una giornata di confronto dedicata alla città di Siracusa con il coinvolgimento di Università di Catania, IACP Siracusa, Comune di Siracusa, Ordine Ingegneri e Architetti della Provincia di Siracusa, Fondazione Sviluppo Sostenibile, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale e RFI. Il convegno "Siracusa: Il Regno del Possibile. Rigenerazione Urbana e Sviluppo Sostenibile" si propone come momento di riflessione sullo sviluppo possibile di Siracusa con interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana. L'iniziativa nasce dalla volontà del compianto Presidente di ANCE Siracusa Massimo Riili e dalla determinazione del neo Presidente Paolo Augliera di formulare proposte possibili per la città di Siracusa, interventi realizzabili con gli attuali strumenti amministrativi. Una iniziativa che ha trovato sostegno e condivisione anche nell'azione del Presidente di Confindustria Siracusa Gian Piero Reale. Verso le Nature Positive Cities; Progetto Rigenerativo, Tecnologie Adattive e cambiamento climatico; Edilizia Residenziale Pubblica: una opportunità per Siracusa; La riqualificazione della stazione di Siracusa; Waterfront urbano e riconnessione ecologica; Siracusa nel Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. Questi i focus delle riflessioni proposte dai relatori che interverranno al convegno, esperti del mondo accademico, delle professioni e della pubblica amministrazione: tra gli altri Edo Ronchi, Presidente della Fondazione Sviluppo Sostenibile, Fabrizio Tucci, Coordinatore del Green City Network, Consuelo Nava, Esperta di Progettazione Ambientale, Giuseppe Sciumè, Direzione Investimenti RFI e **Francesco Di Sarcina**, Presidente del Sistema dell'Autorità Portuale della Sicilia Orientale.



(cs) Dopo il convegno "Un dialogo tra linee d'acqua e città: Water front Elorina" tenutosi a Siracusa il 27 Gennaio 2023 e l'edizione 2024 di "Città in Scena", Festival diffuso della rigenerazione urbana, organizzato da Ance, Mecenate 90 e Fondazione Musica per Roma, tenutosi il 15 maggio scorso al Castello Maniace, Ance Siracusa e Confindustria Siracusa promuovono il 25 giugno, dalle ore 15.30, una giornata di confronto dedicata alla città di Siracusa con il coinvolgimento di Università di Catania, IACP Siracusa, Comune di Siracusa, Ordine Ingegneri e Architetti della Provincia di Siracusa, Fondazione Sviluppo Sostenibile, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale e RFI. Il convegno "Siracusa: Il Regno del Possibile. Rigenerazione Urbana e Sviluppo Sostenibile" si propone come momento di riflessione sullo sviluppo possibile di Siracusa con interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana. L'iniziativa nasce dalla volontà del compianto Presidente di ANCE Siracusa Massimo Riili e dalla determinazione del neo Presidente Paolo Augliera di formulare proposte possibili per la città di Siracusa, interventi realizzabili con gli attuali strumenti amministrativi. Una iniziativa che ha trovato sostegno e condivisione anche nell'azione del Presidente di Confindustria Siracusa Gian Piero Reale. Verso le Nature Positive Cities; Progetto Rigenerativo, Tecnologie Adattive e cambiamento climatico; Edilizia Residenziale Pubblica: una opportunità per Siracusa; La riqualificazione della stazione di Siracusa; Waterfront urbano e riconnessione ecologica; Siracusa nel Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. Questi i focus delle riflessioni proposte dai relatori che interverranno al convegno, esperti del mondo accademico, delle

Shipping Italy

Trapani

Liberty Lines ha accolto in flotta a Trapani anche il nuovo traghetto Cristina M

Cantieri La terza nuova costruzione è attesa dal cantiere spagnolo Armon di Vigo nelle prossime settimane di Redazione SHIPPING ITALY Porti 18 Giugno 2024 Market report 18 Giugno 2024 Superata quota 70 milioni e i numeri pre-pandemici: dal traffico locale ai crocieristi, crescita diffusa su tutto il territorio Porti 17 Giugno 2024 Risultato in calo nel 2023, ma si resta sempre intorno ai 7 milioni di Teu malgrado la crescita della capacità Porti 17 Giugno 2024 Market report 15 Giugno 2024 A qualche settimana di distanza dal Vittorio Morace, la compagnia di navigazione siciliana Liberty Lines ha preso in consegna nel porto di Trapani la seconda nave ibrida veloce ribattezzata Cristina M e appena costruita dal cantiere spagnolo Armon di Vigo. Il trasferimento dalla Spagna allo scalo siculo è durato sei giorni e ha visto il nuovo hi speed craft navigare lungo una rotta di 1.800 miglia. "La nave, che proviene dalla cittadina spagnola di Vigo (affacciata sull'oceano Atlantico), dopo aver completato con successo tutte le prove a mare è stata consegnata all'armatore che ne ha disposto l'immediato trasferimento in Italia con l'obiettivo di inserirla in linea appena possibile" si legge in una nota di Liberty Lines. La compagnia della famiglia Morace ricorda poi che "Cristina M è un'innovativa nave ibrida veloce, la seconda al mondo del suo genere (dopo la sorella Vittorio Morace), capace di navigare in modalità totalmente elettrica a una velocità di 10 nodi per circa 30 minuti in prossimità della costa e poi ricaricare le batterie durante la navigazione in mare aperto quando l'unità è spinta dai motori termici e raggiunge velocità superiori ai 30 nodi". Si completa così, a distanza di soli 21 giorni dall'arrivo della prima unità, il trasferimento della seconda delle navi commissionate al cantiere spagnolo Astilleros Armon con l'obiettivo di rinnovare una parte significativa della flotta di Liberty Lines entro l'estate del 2026. Avendo in programma di ricevere anche la terza unità ibrida veloce nell'arco delle prossime settimane, la compagnia rimane quindi in attesa della documentazione finale che le consenta l'impiego in linea delle nuove navi tra la Sicilia e le isole circostanti.



Shipping Italy
Liberty Lines ha accolto in flotta a Trapani anche il nuovo traghetto Cristina M

06/21/2024 10:49 Nicola Capuzzo

Cantieri La terza nuova costruzione è attesa dal cantiere spagnolo Armon di Vigo nelle prossime settimane di Redazione SHIPPING ITALY Porti 18 Giugno 2024 Market report 18 Giugno 2024 Superata quota 70 milioni e i numeri pre-pandemici: dal traffico locale ai crocieristi, crescita diffusa su tutto il territorio Porti 17 Giugno 2024 Risultato in calo nel 2023, ma si resta sempre intorno ai 7 milioni di Teu malgrado la crescita della capacità Porti 17 Giugno 2024 Market report 15 Giugno 2024 A qualche settimana di distanza dal Vittorio Morace, la compagnia di navigazione siciliana Liberty Lines ha preso in consegna nel porto di Trapani la seconda nave ibrida veloce ribattezzata Cristina M e appena costruita dal cantiere spagnolo Armon di Vigo. Il trasferimento dalla Spagna allo scalo siculo è durato sei giorni e ha visto il nuovo hi speed craft navigare lungo una rotta di 1.800 miglia. "La nave, che proviene dalla cittadina spagnola di Vigo (affacciata sull'oceano Atlantico), dopo aver completato con successo tutte le prove a mare è stata consegnata all'armatore che ne ha disposto l'immediato trasferimento in Italia con l'obiettivo di inserirla in linea appena possibile" si legge in una nota di Liberty Lines. La compagnia della famiglia Morace ricorda poi che "Cristina M è un'innovativa nave ibrida veloce, la seconda al mondo del suo genere (dopo la sorella Vittorio Morace), capace di navigare in modalità totalmente elettrica a una velocità di 10 nodi per circa 30 minuti in prossimità della costa e poi ricaricare le batterie durante la navigazione in mare aperto quando l'unità è spinta dai motori termici e raggiunge velocità superiori ai 30 nodi". Si completa così, a distanza di soli 21 giorni dall'arrivo della prima unità, il trasferimento della seconda delle navi commissionate al cantiere spagnolo Astilleros Armon con l'obiettivo di rinnovare una parte significativa della flotta di Liberty Lines entro l'estate del 2026. Avendo in programma di ricevere anche la terza unità ibrida veloce nell'arco delle prossime

Fincantieri costruirà due navi da crociera per Viking

Fincantieri e Viking hanno annunciato di aver firmato i contratti per la costruzione di due navi da crociera, di piccole dimensioni, con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate. Le navi potranno ospitare a bordo 998 passeggeri in 499 cabine e si baseranno sulle caratteristiche delle precedenti navi già realizzate da Fincantieri per lo stesso armatore. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni, è compreso tra 500 milioni e un miliardo di euro. Le navi, che saranno consegnate tra il 2028 e il 2029, saranno costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti ed equipaggiate con i più avanzati sistemi di sicurezza, avranno innovazioni all'avanguardia, nell'ambito dello sviluppo di carburanti green e di sistemi di generazione di energia sostenibili a zero emissioni. Fincantieri in una nota sottolinea che l'accordo conferma la ripresa del mercato crocieristico e il ritorno dei volumi di passeggeri ai livelli pre-pandemia e con "effetti positivi sulla solida pipeline commerciale di Fincantieri, come dimostrato dagli altri importanti ordini che il Gruppo si è aggiudicato all'inizio di quest'anno". La partnership tra Fincantieri e Viking è cominciata nel 2012, e conta ad oggi su 20 navi, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Pierroberto Folgiere, a.d. e d.g. Fincantieri sottolinea che il gruppo da lui guidato e Viking "insieme tracciano il cammino dell'industria cantieristica verso l'obiettivo delle emissioni zero". Si consolida il portafoglio ordini: "Siamo partner di eccellenza e di lungo termine nel settore delle crociere, come espresso nel nostro Piano Industriale 2023-27", ha concluso.



(Sito) Ansa**Focus****Ok da Bruxelles a 570 milioni di aiuti italiani per i porti verdi**

Lo schema per ridurre le emissioni dei trasporti di almeno il 90% entro il 2050 Via libera della Commissione Ue a un regime di aiuti dell'Italia da 570 milioni di euro per incentivare le navi a utilizzare l'elettricità erogata da reti elettriche quando sono ormeggiate in porto per alimentare servizi, sistemi e attrezzature di bordo. La misura contribuisce a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento, in linea con il Green Deal. Lo schema - spiega Bruxelles in una nota - sarà in vigore fino al 31 dicembre 2033 . L'aiuto pubblico assume la forma di una riduzione fino al 100% degli "oneri generali di sistema" e si tradurrà in un calo del prezzo dell'energia elettrica per gli operatori navali. Inizialmente, la riduzione coprirà il 100% degli oneri generali di sistema. L'Italia si è impegnata a istituire un meccanismo di monitoraggio annuale per verificare la differenza tra i costi effettivi di acquisto di energia elettrica da terra e i costi effettivi di autoproduzione di energia elettrica con combustibili fossili a bordo e adeguerà di conseguenza il livello di aiuto. "Questo programma italiano da 570 milioni di euro incentiverà gli operatori navali a utilizzare l'elettricità da terra piuttosto che quella prodotta a bordo da combustibili fossili", ha commentato la vicepresidente responsabile per la concorrenza, Margrethe Vestager . "Con questa misura, l'Italia contribuirà all'ambizioso obiettivo dell'Ue di ridurre le emissioni dei trasporti di almeno il 90% entro il 2050 , garantendo al contempo che la concorrenza non venga distorta".



Energia del mare: il potenziale nazionale per lo sviluppo sostenibile delle rinnovabili offshore - Mercoledì alle 10 diretta webtv

(AGENPARL) - ven 21 giugno 2024 "ENERGIA DAL MARE: IL POTENZIALE NAZIONALE PER LO 26 giugno 2024 dalle ore 10:00 alle ore 18:00 presso Aula dei Gruppi Parlamentari della Camera dei Deputati SESSIONE MATTUTINA 10.30 - 10.40 10:40 - 11.00 INTRODUZIONE A CURA DI FULVIO MAMONE CAPRIA, PRESIDENTE DI AERO 11.00 - 11:30 SEN. NELLO MUSUMECI, MINISTRO PER LA PROTEZIONE CIVILE TRASPORTI Pagina 1 di 5 Piazza Madama, 9 - 00186 Roma (RM) - Italia ROMA 11:35 - 12:20 INTERVENTI DEI RAPPRESENTANTI DEI PARTITI POLITICI ON. MASSIMILIANO DE TOMA (FRATELLI D'ITALIA) ON. ALBERTO LUIGI GUSMEROLI (LEGA) ON. EMMA PAVANELLI (MOVIMENTO 5 STELLE) ON. LUCA SQUERI (FORZA ITALIA) DOTT.SSA VALENTINA CORRADO (PARTITO DEMOCRATICO) (INVITATA) ON. ANGELO BONELLI (ALLEANZA VERDI SINISTRA) (INVITATO) ON. MATTEO RICHETTI (AZIONE) (INVITATO) MODERA: ANTONIO CIANCIULLO, GIORNALISTA, COORDINATORE DI TERRA, CANALE 12:25 - 13:30 SCENARIO PORTI E INFRASTRUTTURE MARE DI SICILIA ORIENTALE Pagina 2 di 5 Piazza Madama, 9 - 00186 Roma (RM) - Italia ROMA SAIPEM (CONFERMATO, IN ATTESA NOMINATIVO RAPPRESENTANTE) FINCANTIERI (CONFERMATO, IN ATTESA NOMINATIVO RAPPRESENTANTE) MODERA: LUIGI MERLO, PRESIDENTE FEDERLOGISTICA 13.35 - 14.30 LIGHT LUNCH (presso la sede stessa della Camera) SESSIONE POMERIDIANA 14:35 - 14:45 SALUTO VIDEO DI GILES DICKSON, CEO WIND EUROPE SALUTO VIDEO DI FRANCESCO LA CAMERA, DIRETTORE GENERALE IRENA 14:45 - 15:35 SCENARIO ENERGIA E CONNESSIONI PNIEC RETI (TERNA) ING. MARZIA MANGONI, DYNAMIC CABLE SYSTEMS PRODUCT MANAGER (PRYSMIAN GROUP) DOTT. MICHELE SCHIAVONE, CHIEF EXECUTIVE OFFICER (COPENHAGEN OFFSHORE PARTNERS) Pagina 3 di 5 Piazza Madama, 9 - 00186 Roma (RM) - Italia ROMA ING. PAOLO GROSSI, CHIEF COMMERCIAL OFFICER (GALILEO GREEN ENERGY) DOTT. STEFANO BESSEGHINI, PRESIDENTE ARERA (INVITATO) AVV. VINICIO VIGILANTE, A.D. GSE (INVITATO) MODERA: MARCO GISOTTI, GIORNALISTA, DIVULGATORE E SCRITTORE AMBIENTALE 15.50 - 17:00 SCENARIO AMBIENTE E ATTIVITA' PRODUTTIVE CONTRAMMIRAGLIO FRANCESCO TOMAS, DIRETTORE GENERALE TUTELA SICUREZZA ENERGETICA DOTT.SSA KATIUSCIA EROE, RESPONSABILE ENERGIA LEGAMBIENTE ITALIA DOTT.SSA FRANCESCA BIONDO, DIRETTORE GENERALE DI FEDERPESCA DOTT. ANTONIO PUCILLO, CAPO DIPARTIMENTO PESCA, FLAI CGIL PESCA PROF. ANTONIO MAZZOLA, PRESIDENTE CONISMA ING. ALBERTO BERNABINI, AGNES SRL DOTT. GABRIELE FELAPPI, ENERGIA 2020 WWF (IN ATTESA NOMINATIVO RAPPRESENTANTE) MODERA: STEFANIA DIVERTITO, GIORNALISTA E SCRITTRICE AMBIENTALE 17:05 - 17:15 SPECIALE FORMAZIONE PROFESSIONALE PRESENTAZIONE ACCORDO AERO CON ACCADEMIA ELIS Piazza Madama, 9 - 00186 Roma (RM) - Italia ROMA N.B: OBBLIGATORIA LA GIACCA PER GLI UOMINI. PORTARE UN DOCUMENTO DI IDENTITÀ VALIDO. Piazza Madama, 9 - 00186 Roma (RM) - Italia.



(AGENPARL) - ven 21 giugno 2024 "ENERGIA DAL MARE: IL POTENZIALE NAZIONALE PER LO 26 giugno 2024 dalle ore 10:00 alle ore 18:00 presso Aula dei Gruppi Parlamentari della Camera dei Deputati SESSIONE MATTUTINA 10.30 - 10.40 10:40 - 11.00 INTRODUZIONE A CURA DI FULVIO MAMONE CAPRIA, PRESIDENTE DI AERO 11.00 - 11:30 SEN. NELLO MUSUMECI, MINISTRO PER LA PROTEZIONE CIVILE TRASPORTI Pagina 1 di 5 Piazza Madama, 9 - 00186 Roma (RM) - Italia ROMA 11:35 - 12:20 INTERVENTI DEI RAPPRESENTANTI DEI PARTITI POLITICI ON. MASSIMILIANO DE TOMA (FRATELLI D'ITALIA) ON. ALBERTO LUIGI GUSMEROLI (LEGA) ON. EMMA PAVANELLI (MOVIMENTO 5 STELLE) ON. LUCA SQUERI (FORZA ITALIA) DOTT.SSA VALENTINA CORRADO (PARTITO DEMOCRATICO) (INVITATA) ON. ANGELO BONELLI (ALLEANZA VERDI SINISTRA) (INVITATO) ON. MATTEO RICHETTI (AZIONE) (INVITATO) MODERA: ANTONIO CIANCIULLO, GIORNALISTA, COORDINATORE DI TERRA, CANALE 12:25 - 13:30 SCENARIO PORTI E INFRASTRUTTURE MARE DI SICILIA ORIENTALE Pagina 2 di 5 Piazza Madama, 9 - 00186 Roma (RM) - Italia ROMA SAIPEM (CONFERMATO, IN ATTESA NOMINATIVO RAPPRESENTANTE) FINCANTIERI (CONFERMATO, IN ATTESA NOMINATIVO RAPPRESENTANTE) MODERA: LUIGI MERLO, PRESIDENTE FEDERLOGISTICA 13.35 - 14.30 LIGHT LUNCH (presso la sede stessa della Camera) SESSIONE POMERIDIANA 14:35 - 14:45 SALUTO VIDEO DI GILES DICKSON, CEO WIND EUROPE SALUTO VIDEO DI FRANCESCO LA CAMERA, DIRETTORE GENERALE IRENA 14:45 - 15:35 SCENARIO ENERGIA E CONNESSIONI PNIEC RETI (TERNA) ING. MARZIA MANGONI, DYNAMIC CABLE SYSTEMS PRODUCT MANAGER (PRYSMIAN GROUP) DOTT. MICHELE SCHIAVONE, CHIEF EXECUTIVE OFFICER (COPENHAGEN OFFSHORE PARTNERS) Pagina 3 di 5 Piazza Madama, 9 - 00186 Roma (RM) - Italia ROMA ING. PAOLO GROSSI, CHIEF COMMERCIAL OFFICER (GALILEO GREEN ENERGY) DOTT. STEFANO BESSEGHINI, PRESIDENTE ARERA (INVITATO) AVV. VINICIO VIGILANTE, A.D. GSE (INVITATO) MODERA: MARCO GISOTTI, GIORNALISTA, DIVULGATORE E SCRITTORE AMBIENTALE 15.50 - 17:00 SCENARIO AMBIENTE E ATTIVITA' PRODUTTIVE CONTRAMMIRAGLIO FRANCESCO TOMAS, DIRETTORE GENERALE TUTELA SICUREZZA ENERGETICA DOTT.SSA KATIUSCIA EROE, RESPONSABILE ENERGIA LEGAMBIENTE ITALIA DOTT.SSA FRANCESCA BIONDO, DIRETTORE GENERALE DI FEDERPESCA DOTT. ANTONIO PUCILLO, CAPO DIPARTIMENTO PESCA, FLAI CGIL PESCA PROF. ANTONIO MAZZOLA, PRESIDENTE CONISMA ING. ALBERTO BERNABINI, AGNES SRL DOTT. GABRIELE FELAPPI, ENERGIA 2020 WWF (IN ATTESA NOMINATIVO RAPPRESENTANTE) MODERA: STEFANIA DIVERTITO, GIORNALISTA E SCRITTRICE AMBIENTALE 17:05 - 17:15 SPECIALE FORMAZIONE PROFESSIONALE PRESENTAZIONE ACCORDO AERO CON ACCADEMIA ELIS Piazza Madama, 9 - 00186 Roma (RM) - Italia ROMA N.B: OBBLIGATORIA LA GIACCA PER GLI UOMINI. PORTARE UN DOCUMENTO DI IDENTITÀ VALIDO. Piazza Madama, 9 - 00186 Roma (RM) - Italia.

FINCANTIERI E VIKING FIRMANO CONTRATTI PER DUE NAVI DA CROCIERA

Visualizzazioni: AGIPRESS - Fincantieri e Viking hanno annunciato di aver firmato i contratti per la costruzione di due navi da crociera, che si baseranno sulle caratteristiche delle precedenti navi già realizzate da Fincantieri per questo armatore e che già hanno riscosso tanto successo. Le navi saranno consegnate tra il 2028 e il 2029. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni, è stato definito come grande¹. Le nuove navi saranno costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti e saranno equipaggiate con i più avanzati sistemi di sicurezza. Vanteranno altresì le innovazioni più all'avanguardia, sviluppate grazie alla costante collaborazione già in essere tra Fincantieri e Viking per lo sviluppo di carburanti green e di sistemi di generazione di energia sostenibili a zero emissioni. Le nuove navi si posizioneranno nel segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni, con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, e ospiteranno a bordo 998 passeggeri in 499 cabine. L'accordo conferma la piena ripresa del mercato crocieristico e il forte slancio che sta vivendo, con i volumi di passeggeri tornati ai livelli pre-pandemia e gli effetti positivi sulla solida pipeline commerciale di Fincantieri, come dimostrato dagli altri importanti ordini che il Gruppo si è aggiudicato all'inizio di quest'anno. È inoltre una dimostrazione della forza e della partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking, nata nel 2012, e che può contare ad oggi un totale di 20 navi, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha commentato: "Questo contratto consolida ulteriormente il nostro rapporto con Viking e conferma Fincantieri come partner di riferimento per gli armatori che vogliono realizzare navi che possano utilizzare sia le fonti energetiche di oggi sia quelle del futuro. Fincantieri e Viking, insieme, tracciano il cammino dell'industria cantieristica verso l'obiettivo delle emissioni zero. Grazie al nuovo ordine, Fincantieri consolida il proprio portafoglio ordini, siamo partner di eccellenza e di lungo termine nel settore delle crociere, come espresso nel nostro Piano Industriale 2023-27." Agipress.



Visualizzazioni: AGIPRESS – Fincantieri e Viking hanno annunciato di aver firmato i contratti per la costruzione di due navi da crociera, che si baseranno sulle caratteristiche delle precedenti navi già realizzate da Fincantieri per questo armatore e che già hanno riscosso tanto successo. Le navi saranno consegnate tra il 2028 e il 2029. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni, è stato definito come grande¹. Le nuove navi saranno costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti e saranno equipaggiate con i più avanzati sistemi di sicurezza. Vanteranno altresì le innovazioni più all'avanguardia, sviluppate grazie alla costante collaborazione già in essere tra Fincantieri e Viking per lo sviluppo di carburanti green e di sistemi di generazione di energia sostenibili a zero emissioni. Le nuove navi si posizioneranno nel segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni, con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, e ospiteranno a bordo 998 passeggeri in 499 cabine. L'accordo conferma la piena ripresa del mercato crocieristico e il forte slancio che sta vivendo, con i volumi di passeggeri tornati ai livelli pre-pandemia e gli effetti positivi sulla solida pipeline commerciale di Fincantieri, come dimostrato dagli altri importanti ordini che il Gruppo si è aggiudicato all'inizio di quest'anno. È inoltre una dimostrazione della forza e della partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking, nata nel 2012, e che può contare ad oggi un totale di 20 navi, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha commentato: "Questo contratto consolida ulteriormente il nostro rapporto con Viking e conferma Fincantieri come

Fincantieri costruirà per Viking Cruises due navi da crociera sempre più all'avanguardia e green

TRIESTE - Fincantieri ha siglato con Viking Cruises un nuovo contratto per la realizzazione di due navi da crociera che si posizioneranno nel segmento delle unità crocieristiche di piccole dimensioni e con caratteristiche all'avanguardia dal punto di vista tecnologico e della sostenibilità ambientale. La loro consegna è prevista nel 2028 e nel 2029. Il valore dell'accordo non è precisato se non definito "grande", il gruppo cantieristico nazionale per la compagnia ha già realizzato altre navi, come le ultime varate nello stabilimento di Ancona: Viking Saturn consegnata nel 2023 e la Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, ha commentato: "Questo contratto consolida ulteriormente il nostro rapporto con Viking e conferma Fincantieri come partner di riferimento per gli armatori che vogliono realizzare navi che possano utilizzare sia le fonti energetiche di oggi sia quelle del futuro. Fincantieri e Viking, insieme, tracciano il cammino dell'industria cantieristica verso l'obiettivo delle emissioni zero. Grazie al nuovo ordine, Fincantieri consolida il proprio portafoglio ordini, siamo partner di eccellenza e di lungo termine nel settore delle crociere, come espresso nel nostro Piano Industriale 2023-27." L'accordo conferma la piena ripresa del mercato crocieristico e il forte slancio che sta vivendo, con i volumi di passeggeri tornati ai livelli pre-pandemia e gli effetti positivi sulla solida pipeline commerciale di Fincantieri, come dimostrato dagli altri importanti ordini che il gruppo si è aggiudicato all'inizio di quest'anno. È inoltre una dimostrazione della forza e della partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking, nata nel 2012, e che può contare ad oggi un totale di 20 navi, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard.



Informazioni Marittime

Focus

Più intermodalità per competere in Europa: il forum "Sole 24 Ore" sui trasporti

L'incontro a Roma con gli interventi di Leopoldo Destro di Confindustria Trasporti, Pasquale Russo, presidente Confrtrasporto e Sabrina De Filippis, ad Mercitalia Logistics "Il trasporto, la logistica e le infrastrutture sono un asset fondamentale, importantissimo per la crescita del Paese; e non deve rappresentare un gap di competitività in negativo ma in positivo". Lo ha detto Leopoldo Destro, delegato del presidente di Confindustria ai Trasporti, intervenendo al forum "Trasporti nel cuore dell'economia", organizzato dal Sole 24 Ore a Roma. Il rappresentante di Confindustria ha ricordato anche che "il logistic performance index ci dice l'Italia ha fatto sicuramente qualche progresso ma rimane al 19esimo posto in Europa, molto lontani da Germania, Paesi Bassi o Belgio. Abbiamo sicuramente molto da fare. In particolare nel segmento dell'organizzazione dei trasporti internazionali il logistic index ci mette al 26esimo posto. Questo significa che stiamo dando know-how ai trasportatori esteri e stiamo penalizzando i nostri". "Come Confindustria - ha aggiunto - vogliamo essere dei facilitatori tra i vari comparti. Perché l'intermodalità deve vincere nel nostro Paese. Abbiamo grandi competenze nel mondo ferroviario e sulla gomma; sui porti dobbiamo lavorare molto da fare per mettere a fattore comune tutti i grandi comparti della logistica italiana". "Vogliamo lavorare sul position paper che abbiamo presentato a inizio anno - ha detto ancora - per affrontare in modo nuovo il trasporto e la logistica". L'intervento di Pasquale Russo, presidente Confrtrasporto "Siamo preoccupati: la logistica, le infrastrutture e i trasporti sono un fenomeno globale e hanno bisogno di un approccio e una programmazione globali. Lo dimostrano le ripercussioni della crisi del Mar Rosso e anche la situazione di Panama, che causano effetti immediati e diretti sulla portualità italiana. Questo evidenzia che la visione delle merci e delle infrastrutture deve essere globale. Non si può immaginare che sui trasporti si possa tornare a una programmazione campanilistica". Pasquale Russo, presidente Confrtrasporto, ha ribadito le forti preoccupazioni degli associati per la legge sull'autonomia differenziata appena approvata. "Abbiamo sempre sostenuto - ha spiegato Russo - che la riforma portuale prevedesse una cabina nazionale con un potere dello stato centrale in grado di orientare gli investimenti e la specializzazione dei porti. Se ora noi pensiamo che ogni regione si fa il suo porto e decide i propri investimenti - in una logica sganciata non dico dall'Italia ma dall'Europa - vuol dire che non abbiamo capito nulla. Si rischia di frammentare il processo decisionale e compromettere la visione strategica delle infrastrutture, della logistica e della portualità". "Significa - ha aggiunto - andare in un mondo al contrario: mentre con l'Europa ragioniamo su Reti Ten-T e porti europei, ora facciamo un passo enormemente indietro pensando che le regioni possano avere la capacità di visione e sviluppo e programmazione di flussi della logistica e di trasporto merci". "Ci sembra un



L'incontro a Roma con gli interventi di Leopoldo Destro di Confindustria Trasporti, Pasquale Russo, presidente Confrtrasporto e Sabrina De Filippis, ad Mercitalia Logistics "Il trasporto, la logistica e le infrastrutture sono un asset fondamentale, importantissimo per la crescita del Paese; e non deve rappresentare un gap di competitività in negativo ma in positivo". Lo ha detto Leopoldo Destro, delegato del presidente di Confindustria ai Trasporti, intervenendo al forum "Trasporti nel cuore dell'economia", organizzato dal Sole 24 Ore a Roma. Il rappresentante di Confindustria ha ricordato anche che "il logistic performance index ci dice l'Italia ha fatto sicuramente qualche progresso ma rimane al 19esimo posto in Europa, molto lontani da Germania, Paesi Bassi o Belgio. Abbiamo sicuramente molto da fare. In particolare nel segmento dell'organizzazione dei trasporti internazionali il logistic index ci mette al 26esimo posto. Questo significa che stiamo dando know-how ai trasportatori esteri e stiamo penalizzando i nostri". "Come Confindustria - ha aggiunto - vogliamo essere dei facilitatori tra i vari comparti. Perché l'intermodalità deve vincere nel nostro Paese. Abbiamo grandi competenze nel mondo ferroviario e sulla gomma; sui porti dobbiamo lavorare molto da fare per mettere a fattore comune tutti i grandi comparti della logistica italiana". "Vogliamo lavorare sul position paper che abbiamo presentato a inizio anno - ha detto ancora - per affrontare in modo nuovo il trasporto e la logistica". L'intervento di Pasquale Russo, presidente Confrtrasporto "Siamo preoccupati: la logistica, le infrastrutture e i trasporti sono un fenomeno globale e hanno bisogno di un approccio e una programmazione globali. Lo dimostrano le ripercussioni della crisi del Mar Rosso e anche la situazione di Panama, che causano effetti immediati e diretti sulla portualità italiana. Questo evidenzia che la visione delle merci e delle infrastrutture deve essere globale. Non si può immaginare che sui trasporti si possa tornare a una

Informazioni Marittime

Focus

pasticcio che certamente non fa bene alla necessità di investimenti e programmazione del nostro Paese, tanto più che "al momento i Lep non ci sono. E non c'è neanche la copertura finanziaria dei Lep". L'intervento di Sabrina De Filippis, amministratore delegato di Mercitalia Logistics Una forma di intermodalità ferro-gomma-mare nel settore del trasporto merci è stata avviata tra la Toscana e la Sardegna grazie collaborazione tra il gruppo Baraclit, il Polo Logistica del gruppo FS e il gruppo Grendi. L'iniziativa è stata presentata dall'amministratore delegato di Mercitalia Logistics Sabrina De Filippis nel corso del convegno organizzato dal Sole 24 Ore . I prodotti in calcestruzzo prodotti da Baraclit nella sua fabbrica in provincia di Arezzo vengono trasportati in treno fino alla costa, poi viaggiano con un trasporto marittimo nazionale fino in Sardegna e terminano l'itinerario con una consegna camionistica di ultimo miglio. "È il primo esempio di integrazione coordinata di tre modi di trasporto delle merci: ferro-nave-gomma", ha spiegato De Filippis, aggiungendo che "questa soluzione consentirà di togliere dalla strada circa 600 camion. Questa sinergia è un esempio concreto di come stiamo implementando la nostra strategia di posizionamento nel mercato della logistica". "Quando nel 2026/27 saranno rilasciate le infrastrutture ferroviarie oggi in cantiere - ha detto ancora De Filippis - il ferro sarà predominante nella logistica delle merci. Noi ci crediamo fortemente". Condividi Tag trasporti convegni Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Focus

Fincantieri costruirà due navi per Viking Cruises

Contratto da oltre mezzo miliardo di euro per due unità di media grandezza in consegna nel 2028 e 2029 Fincantieri e Viking Cruises hanno annunciato di aver firmato i contratti per la costruzione di due navi da crociera, che si baseranno sulle caratteristiche delle precedenti navi già realizzate da Fincantieri per questo armatore con sede a Los Angeles. Le navi saranno consegnate tra il 2028 e il 2029. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento, vale tra i 500 milioni e il miliardo di euro. Le nuove navi si posizioneranno nel segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni, con una stazza lorda di circa 54,300 tonnellate, e ospiteranno a bordo 998 passeggeri in 499 cabine. L'accordo, spiega Fincantieri in una nota, conferma la piena ripresa del mercato crocieristico e il forte slancio che sta vivendo, con i volumi di passeggeri tornati ai livelli pre-pandemia e gli effetti positivi sulla solida pipeline commerciale di Fincantieri, come dimostrato dagli altri importanti ordini che il Gruppo si è aggiudicato all'inizio di quest'anno. È inoltre una dimostrazione della forza e della partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking, nata nel 2012, e che può contare ad oggi un totale di 20 navi, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Secondo Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, «questo contratto consolida ulteriormente il nostro rapporto con Viking e conferma Fincantieri come partner di riferimento per gli armatori che vogliono realizzare navi che possano utilizzare sia le fonti energetiche di oggi sia quelle del futuro. Fincantieri e Viking, insieme, tracciano il cammino dell'industria cantieristica verso l'obiettivo delle emissioni zero. Grazie al nuovo ordine, Fincantieri consolida il proprio portafoglio ordini, siamo partner di eccellenza e di lungo termine nel settore delle crociere, come espresso nel nostro Piano Industriale 2023-27». Condividi Tag fincantieri crociere Articoli correlati.



L'intermodalità, focus Il Sole24Ore

ROMA - È il tema ormai più urgente nell'ambito dell'economia logistica mondiale. Così' due giorni fa, giovedì 20, il Sole 24 Ore ha sviluppato un focus sul tema Trasporti nel cuore dell'economia: puntare sull'intermodalità per la crescita economica e occupazionale del Paese nell'ottica di un futuro più sostenibile. L'incontro si è svolto all'interno della stazione ferroviaria Termini. L'obiettivo, un'unica rete transeuropea che integri trasporto terrestre, marittimo e aereo è stato il focus dell'appuntamento che, con i principali attori del settore, ha esaminato sia le prospettive della combinazione nazionale tra strade, ferrovie, porti e aeroporti sia la situazione attuale delle singole modalità di trasporto merci e passeggeri e delle relative infrastrutture. Tra i relatori, Leopoldo Destro, delegato del presidente di Confindustria ai Trasporti, alla Logistica e all'Industria del Turismo; Umberto Ruggerone, presidente Assologistica, e Raffaella Seveso, Consulente AICE - Associazione Italiana Commercio Estero. Il settore dei trasporti e della logistica - è stato ribadito - rappresenta un pilastro fondamentale per la competitività di un Paese come l'Italia dove l'export è una componente fondamentale dell'economia e il valore di questi asset non può essere sottovalutato. Nel 2023, il valore totale delle attività logistiche italiane ha raggiunto la cifra impressionante di 135,4 miliardi di euro, pari all'8,2% del PIL nazionale. Questi dati evidenziano l'importanza cruciale della logistica nella nostra economia e sottolineano la necessità di un ammodernamento continuo della supply chain a livello sia nazionale che europeo. giornata, ricca di spunti e discussioni sulle prospettive future della logistica e delle infrastrutture di trasporto in Italia, illustrerà le opere strategiche necessarie per migliorare i collegamenti dell'Italia, sia all'interno dei suoi confini che con l'estero. Questo intervento sarà fondamentale per comprendere le priorità e le direzioni future delle politiche infrastrutturali del Paese. Gli interventi sono stati tenuti dai rappresentanti delle maggiori aziende e associazioni della logistica, tutte con. L'obiettivo di fornire indicazioni e proposte per migliorare l'intermodalità dei trasporti nazionali tra mare, ferro, strada e aerei.



Il tesoro dei posti barca

Pietro Angelini ROMA - Il recente rapporto di NAVIGO, presentato in varie occasioni dal direttore Pietro Angelini, ha fatto impunto sui posti barca lungo le coste italiane sottolineando la loro crescita, specie in alcune regioni. Proprio in questi giorni, con l'inizio dei due classici mesi delle vacanze nautiche, luglio ed agosto, i porti e gli approdi turistici sono mobilitati: e confermano una crescita di prenotazioni anche dall'estero che cancella i tempi neri della pandemia. Secondo gli esperti, l'Italia sta diventando la meta delle barche da crociera di Mediterraneo che, per le guerre in corso sulle coste orientali del nostro mare, si spostano verso il Mediterraneo centrale, disertando le coste turche, cipriote e greche nel passato molto appetite. Secondo il rapporto di NAVIGO, l'incremento più alto di posti barca ufficiali - difficile catalogare quelli dei vari approdi più o meno irregolari, scavati in insenature isolate con pochi gavitelli e zero servizi - si registra quest'anno in Sardegna. Anzi, l'isola ha superato per la prima volta anche la Liguria, tradizionale regno della nautica, anche se sul filo del rasoio: entrambe le regioni offrono oltre 21 mila posti barca ciascuna, con i relativi servizi. Nel sud tiene botta la Puglia, che sta comunque risalendo la classifica insieme alla Sicilia. Non va dimenticato - e Angelini l'ha più volte ribadito - che ogni posto barca genera direttamente tre posti di lavoro, sia in campo strettamente nautico che nei servizi. Un patrimonio dunque da sfruttare meglio: specialmente con la tante volte auspicata costruzione di scivoli pubblici a servizio delle barche carrellate, in Italia quasi assenti contro il loro proliferare sia in Francia che sulla costa est dell'Adriatico. E quello delle barche a rimorchio delle auto è un flusso turistico tutt'altro che da sottovalutare che sul piano economico.



Fincantieri realizzerà altre due navi da crociera da 50 mila tonnellate per Viking

Potranno ospitare mille passeggeri. L'ordine conferma la ripresa del mercato crocieristico. L'ad Folgiero, siamo partner di eccellenza e di lungo termine nel settore Fincantieri e Viking hanno annunciato di aver firmato i contratti per la costruzione di due nuove navi da crociera dalla stazza lorda di poco superiore alle 50 mila tonnellate. Le navi si baseranno sulle caratteristiche delle precedenti già realizzate da Fincantieri per questo armatore: nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti ed equipaggiate con i più avanzati sistemi di sicurezza, avranno innovazioni all'avanguardia, nell'ambito dello sviluppo di carburanti green e di sistemi di generazione di energia sostenibili a zero emissioni. Le navi potranno ospitare un migliaio di passeggeri in circa 500 cabine. Le navi saranno consegnate tra il 2028 e il 2029, non è stato ancora comunicato il cantiere nel quale saranno realizzate. Il valore dell'accordo è superiore ai 500 milioni di euro. Fincantieri in una nota sottolinea che l'accordo conferma la ripresa del mercato crocieristico e il ritorno dei volumi di passeggeri ai livelli pre-pandemia e con "effetti positivi sulla solida pipeline commerciale di Fincantieri, come dimostrato dagli altri importanti ordini che il Gruppo si è aggiudicato all'inizio di quest'anno". La partnership tra Fincantieri e Viking è cominciata nel 2012, e conta ad oggi su 20 navi, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Pierroberto Folgiero, a.d. e d.g. di Fincantieri sottolinea che il gruppo da lui guidato e Viking "insieme tracciano il cammino dell'industria cantieristica verso l'obiettivo delle emissioni zero". Si consolida il portafoglio ordini: "Siamo partner di eccellenza e di lungo termine nel settore delle crociere, come espresso nel nostro Piano Industriale 2023-27" - ha concluso Folgiero.



Fincantieri e Viking, firmato contratti per la la costruzione di due navi da crociera

Giu 21, 2024 Fincantieri e Viking hanno annunciato di aver firmato i contratti per la costruzione di due navi da crociera che si baseranno sulle caratteristiche delle precedenti navi già realizzate da Fincantieri per questo armatore e che già hanno riscosso tanto successo. Le navi saranno consegnate tra il 2028 e il 2029. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni, è stato definito come grande. Le nuove navi saranno costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti e saranno equipaggiate con i più avanzati sistemi di sicurezza. Vanteranno altresì le innovazioni più all'avanguardia, sviluppate grazie alla costante collaborazione già in essere tra Fincantieri e Viking per lo sviluppo di carburanti green e di sistemi di generazione di energia sostenibili a zero emissioni. Le nuove navi si posizioneranno nel segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni, con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, e ospiteranno a bordo 998 passeggeri in 499 cabine. L'accordo conferma la piena ripresa del mercato crocieristico e il forte slancio che sta vivendo, con i volumi di passeggeri tornati ai livelli pre-pandemia e gli effetti positivi sulla solida pipeline commerciale di Fincantieri, come dimostrato dagli altri importanti ordini che il Gruppo si è aggiudicato all'inizio di quest'anno. È inoltre una dimostrazione della forza e della partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking, nata nel 2012, e che può contare ad oggi un totale di 20 navi, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Pierroberto Folgiero Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha commentato: " Questo contratto consolida ulteriormente il nostro rapporto con Viking e conferma Fincantieri come partner di riferimento per gli armatori che vogliono realizzare navi che possano utilizzare sia le fonti energetiche di oggi sia quelle del futuro. Fincantieri e Viking, insieme, tracciano il cammino dell'industria cantieristica verso l'obiettivo delle emissioni zero. Grazie al nuovo ordine, Fincantieri consolida il proprio portafoglio ordini, siamo partner di eccellenza e di lungo termine nel settore delle crociere, come espresso nel nostro Piano Industriale 2023-27. ".



Giu 21, 2024 Fincantieri e Viking hanno annunciato di aver firmato i contratti per la costruzione di due navi da crociera che si baseranno sulle caratteristiche delle precedenti navi già realizzate da Fincantieri per questo armatore e che già hanno riscosso tanto successo. Le navi saranno consegnate tra il 2028 e il 2029. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni, è stato definito come grande. Le nuove navi saranno costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti e saranno equipaggiate con i più avanzati sistemi di sicurezza. Vanteranno altresì le innovazioni più all'avanguardia, sviluppate grazie alla costante collaborazione già in essere tra Fincantieri e Viking per lo sviluppo di carburanti green e di sistemi di generazione di energia sostenibili a zero emissioni. Le nuove navi si posizioneranno nel segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni, con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, e ospiteranno a bordo 998 passeggeri in 499 cabine. L'accordo conferma la piena ripresa del mercato crocieristico e il forte slancio che sta vivendo, con i volumi di passeggeri tornati ai livelli pre-pandemia e gli effetti positivi sulla solida pipeline commerciale di Fincantieri, come dimostrato dagli altri importanti ordini che il Gruppo si è aggiudicato all'inizio di quest'anno. È inoltre una dimostrazione della forza e della partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking, nata nel 2012, e che può contare ad oggi un totale di 20 navi, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Pierroberto Folgiero Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha commentato: " Questo contratto consolida ulteriormente il nostro rapporto con Viking e conferma Fincantieri come partner di riferimento per gli armatori che vogliono realizzare navi che possano utilizzare sia le fonti energetiche di oggi sia quelle del futuro. Fincantieri e Viking, insieme, tracciano il cammino dell'industria cantieristica verso l'obiettivo delle

Arrivata nel porto di Capodistria la Astrid Maersk, è la seconda nave del gruppo a metanolo

18 Giugno 2024 Redazione Era stata battezzata a gennaio ed è stata costruita dalla Hyundai Heavy Industries Capodistria - Si chiama Astrid Maersk ed è la seconda nave del gruppo danese alimentata a metanolo: nelle scorse ore è stata accolta nel porto di Capodistria, questa portacontainer è la gemella di Ane Maersk che ha iniziato la sua attività all'inizio del 2024. Astrid Maersk, battezzata lo scorso gennaio, è stata costruita dalla Hyundai Heavy Industries in Corea del Sud : è in grado di operare con metanolo, biodiesel e combustibile convenzionale. Operando sul collegamento AE12 che unisce Asia ed Europa, Astrid Maersk è arrivata nel porto sloveno da Port Said in Egitto prima di proseguire il suo viaggio verso Trieste, Tangeri e Singapore. "Astrid Maersk, insieme alle sue navi gemelle, rappresenta chiaramente i nostri obiettivi dal punto di vista della sostenibilità e dell'innovazione. Ma questo percorso che punta alla decarbonizzazione richiede la collaborazione di tutti i soggetti che fanno parte dello shipping e il porto di Capodistria è uno dei nostri partner principali. Questa nave conferma che ci stiamo muovendo nella direzione giusta", spiega Ivi Vodopija, country manager per l'Adriatico orientale e l'Europa centrale di Maersk.



Container, i noli rallentano. Ma restano a livelli record

Primi segnali di frenata sul mercato spot, anche se i prezzi rimangono a livelli altissimi. Incidono le incertezze geopolitiche Genova - I noli spot continueranno sicuramente ad aumentare, ma la crescita sensazionale vissuta di recente potrebbe presto rallentare. Gli ultimi dati raccolti da Xeneta indicano infatti che i noli sulle principali rotte dall'Estremo Oriente stanno aumentando in questi giorni, ma in misura minore rispetto a maggio e all'inizio di giugno. Nel dettaglio, i noli medi dall'Estremo Oriente alla costa occidentale degli Stati Uniti risultavano in crescita del 4,8% il 15 giugno, attestandosi a 6.178 dollari, mentre il 1° giugno l'aumento era del 20%. Allo stesso modo, dall'Estremo Oriente alla costa orientale l'incremento era del 3,9% il 15 giugno (7.114 dollari), mentre il 1° giugno erano in crescita del 15%. La situazione resta comunque grave per molti operatori. I noli sono sempre altissimi e molte aziende vivono la prospettiva di non essere in grado di spedire container con i contratti a lungo termine esistenti e che le merci subiscano ritardi. I noli spot dall'Estremo Oriente al Nord Europa sono in aumento del 10% il 15 giugno, raggiungendo i 6.357 dollari. Nel Mediterraneo i noli dall'Estremo Oriente sono cresciuti del 7,2% a 7.048 dollari, che rappresenta un aumento del 19% dal 1° giugno. Rispetto a metà dicembre, i noli sono aumentati del 276% sulla costa occidentale degli Stati Uniti e del 316% in Nord Europa. Fare previsioni, in un contesto instabile come quello internazionale, è impossibile. Di sicuro la fine del conflitto tra Hamas e Israele e il conseguente stop agli attacchi Houthi nel Mar Rosso sono fattori che potrebbero incidere positivamente sul mercato dei noli marittimi. Ma al momento la situazione resta molto complessa, così come sul fronte ucraino.



I produttori di auto cinesi diventano armatori: aumentano gli ordini ai cantieri navali

Solo nel primo trimestre di quest'anno sono state vendute all'estero 1,32 milioni di automobili, il 33,2% in più rispetto allo stesso periodo del 2023

Genova - I principali produttori automobilistici cinesi si stanno lentamente trasformando in armatori per far fronte alla mancanza di capacità di trasporto marittimo. Sono già 47 i nuovi ordini firmati da società cinesi come Byd, Saic Motor o Chery, o da armatori nazionali come Cosco e China Merchant che ordinano navi per conto di altri marchi nel paese. Nello specifico, secondo i dati di Veson Nautical, queste costruzioni rappresentano un quarto di tutti gli ordini del settore. Secondo l'analista senior della società di consulenza marittima, Andrea De Luca, "quando la Cina riceverà questo esercito, il parco controllato dal Paese passerà dall'attuale 2,4% all'8,7%. Ci aspettiamo nuove rotte commerciali stabilite quasi esclusivamente per le aziende del gigante asiatico".

Solo nel primo trimestre di quest'anno sono state vendute all'estero 1,32 milioni di automobili, il 33,2% in più rispetto allo stesso periodo del 2023, secondo i dati dell'Associazione cinese dei produttori di automobili (Caam). Di questi, 1,02 milioni erano auto con motori a combustione e 307.000 elettriche e ibride. Le dimensioni della flotta cinese, l'ottava al mondo, hanno però ostacolato l'export verso i mercati di consumo, dove l'Europa occupa un posto importante. Secondo i dati di Clarksons Research, il gigante asiatico possiede appena 40 navi da trasporto automobili, ben lontane dalle 283 del Giappone e dalle 102 della Norvegia. Saic Motor, il marchio statale che è anche quello che produce di più ed esporta di più, investirà 1,39 miliardi di dollari nella costruzione di 14 car-carrier nei prossimi tre anni da aggiungere alla flotta di 31 navi della sua controllata Anji Logistica, che trasporta auto per conto di diversi produttori. Il suo obiettivo è "incrementare le vendite nei mercati esteri", con particolare attenzione al Sud-Est asiatico, al Messico, al Sud America e all'Europa, secondo il suo vice presidente, Zhao Aimin. Nel 2023, le vendite globali al di fuori della Cina hanno raggiunto 1,2 milioni di veicoli, ma l'obiettivo per il 2024 è di raggiungere 1,35 milioni e crescere fino a 1,5 milioni nel 2025. Byd, leader cinese dei veicoli elettrici, prevede di aumentare la sua flotta di navi da una a otto in due anni, come annunciato dal suo presidente Wang Chuanfu. L'investimento iniziale è di 700 milioni di dollari, anche se il colosso ha un'opzione per costruire altre due navi nei cantieri cinesi e arrivare a 10 navi capaci di trasportare 7.700 veicoli ciascuna. Nel gennaio di quest'anno, una nave della Saic e un'altra della Byd hanno effettuato il loro viaggio inaugurale per raggiungere l'Europa da Shanghai e Shenzhen, caricate con un totale di 10.000 veicoli. Boom di importazioni in Germania La quota delle importazioni tedesche di auto elettriche dalla Cina ha continuato a crescere e ha raggiunto il 40,9% nei primi quattro mesi del 2024, secondo i dati pubblicati martedì dall'Ufficio



Solo nel primo trimestre di quest'anno sono state vendute all'estero 1,32 milioni di automobili, il 33,2% in più rispetto allo stesso periodo del 2023 Genova - I principali produttori automobilistici cinesi si stanno lentamente trasformando in armatori per far fronte alla mancanza di capacità di trasporto marittimo. Sono già 47 i nuovi ordini firmati da società cinesi come Byd, Saic Motor o Chery, o da armatori nazionali come Cosco e China Merchant che ordinano navi per conto di altri marchi nel paese. Nello specifico, secondo i dati di Veson Nautical, queste costruzioni rappresentano un quarto di tutti gli ordini del settore. Secondo l'analista senior della società di consulenza marittima, Andrea De Luca, "quando la Cina riceverà questo esercito, il parco controllato dal Paese passerà dall'attuale 2,4% all'8,7%. Ci aspettiamo nuove rotte commerciali stabilite quasi esclusivamente per le aziende del gigante asiatico". Solo nel primo trimestre di quest'anno sono state vendute all'estero 1,32 milioni di automobili, il 33,2% in più rispetto allo stesso periodo del 2023, secondo i dati dell'Associazione cinese dei produttori di automobili (Caam). Di questi, 1,02 milioni erano auto con motori a combustione e 307.000 elettriche e ibride. Le dimensioni della flotta cinese, l'ottava al mondo, hanno però ostacolato l'export verso i mercati di consumo, dove l'Europa occupa un posto importante. Secondo i dati di Clarksons Research, il gigante asiatico possiede appena 40 navi da trasporto automobili, ben lontane dalle 283 del Giappone e dalle 102 della Norvegia. Saic Motor, il marchio statale che è anche quello che produce di più ed esporta di più, investirà 1,39 miliardi di dollari nella costruzione di 14 car-carrier nei prossimi tre anni da aggiungere alla flotta di 31 navi della sua controllata Anji Logistica, che trasporta auto per conto di diversi produttori. Il suo obiettivo è "incrementare le vendite nei mercati esteri", con particolare attenzione al Sud-Est asiatico, al Messico, al Sud America e all'Europa, secondo il suo vice presidente.

Ship Mag

Focus

federale di statistica (Destatis). Nonostante un calo del 15,7% a 31.500 unità a causa della debole domanda interna tedesca, la Cina è rimasta il più importante fornitore di auto completamente elettriche per la più grande economia europea. Fisker dichiara bancarotta Fisker, la startup di veicoli elettrici che aspirava a diventare la nuova Tesla, è in bancarotta. La società aveva lanciato lo scorso anno il suo primo modello, il SUV Ocean, e sperava che il boom dell'elettrico continuasse. Il mercato invece ha rallentato costringendo Fisker a correre ai ripari. Inizialmente erano state avviati contatti con una grande casa automobilistica per un investimento, ma le trattative si sono chiuse senza successo. L'aumento della pressione ha causato un delisting della società, che ha accentuato ulteriormente le difficoltà. Un esperto di ristrutturazione ha cercato di salvare la società negli ultimi mesi, con l'esito finale di una bancarotta. "Come altre aziende nell'industria delle auto elettriche, ci siamo trovati ad affrontare vari venti contrari sul mercato e questo ha avuto un impatto", ha annunciato Fisker. Negli ultimi due anni diverse società nel super competitivo mercato dell'elettrico sono state costrette alla bancarotta, da Proterra a Lordstown passando per Last Mile Solution.

Shipping Italy

Focus

Da Arezzo a Elmas prodotti in calcestruzzo movimentati via treno-mare-gomma (FOTO)

Spedizioni Su navi Grendi e treni trazionati da Mercitalia Rail il viaggio dei prefabbricati realizzati da Baraclit ad Arezzo di REDAZIONE SHIPPING ITALY Grazie alla collaborazione tra Baraclit, Mercitalia Rail e Grendi i prodotti in calcestruzzo realizzati dalla prima si possono spostare ora verso la destinazione finale tramite un trasporto intermodale treno-mare-gomma. I prefabbricati realizzati da Baraclit nel suo stabilimento di Bibbiena, in provincia di Arezzo, vengono infatti caricati sul treno direttamente in fabbrica e, tramite Mercitalia Rail, spostati "in poche ore" nel porto di Marina di Carrara. Una modalità che, secondo le tre aziende, permette di togliere dalle strade della Toscana 600 camion. Il carico viene quindi imbarcato da Grendi sulla propria nave diretta a Cagliari tramite apposite cassette. Nel porto sardo, questo viene sbarcato, stoccato e infine trasferito su camion per gli ultimi chilometri, raggiungendo la destinazione finale di Elmas per la realizzazione di un centro commerciale.



Shipping Italy

Focus

Lettera di Botta agli autotrasportatori: "Spediporto non è contro di voi, semmai il contrario"

Politica&Associazioni Il direttore generale dell'associazione degli spedizionieri preannuncia che stanno lavorando a delle proposte che saranno fortemente innovative e di rilevanza nazionale di Redazione SHIPPING ITALY Di seguito riportiamo una lettera appena pubblicata da Spediporto con la quale il direttore generale dell'associazione degli spedizionieri genovesi, Giampaolo Botta, si rivolge al mondo dell'autotrasporto a proposito della congestion surcharge.

"Cari amici autotrasportatori, diffidate di chi va dicendo che Spediporto è contro di voi, che Botta è contro di voi. È vero, semmai, il contrario, a dimostrarlo inequivocabilmente è la nostra storia (78 anni il prossimo giugno). Ricordo che Spediporto rappresenta anche autotrasporto e questo, non da oggi, ma fin dalla sua costituzione quando fummo i rappresentanti, sul territorio, di Federcorrieri ed oggi di Fedit. Quindi noi siamo anche autotrasporto. Come tali abbiamo sempre sostenuto, lavorando con coscienza e professionalità, il mondo del trasporto su gomma mostrandoci, nei fatti, impegnati al fianco anche della vostra categoria. Volendo ricordare cosa, negli ultimi 20 anni della mia direzione, sia stato fatto, cito tra i tanti ricordi: nel 2003

la telematizzazione del gate di Voltri in import (c.d. E-Port 1), che consentì di ridurre sensibilmente i tempi di gate out (da 20 minuti a meno di 30 secondi). Iniziativa questa condotta da Hub Telematica, società in allora 90% delle associazioni degli Spedizionieri Agespedo - Consiglio Compartimentale - Spediporto e CGI e pagata in allora, come ancora oggi, dalla merce. Da quel 2003 e per i successivi 10 anni gli interventi informatici sul porto di Genova hanno riguardato principalmente autotrasporto. Questo è un dato di fatto, come è un dato di fatto che a sostenere economicamente la telematizzazione sia stata sempre la merce. Nel maggio 2016, quando scoppio l'emergenza VGM, nessuno sapeva cosa fare, tantomeno le numerose sigle di autotrasporto che si limitavano a chiedere la sospensione di una normativa, quella Solas sul VGM, che non poteva essere nè sospesa nè abolita, essendo una norma di diritto internazionale. Fu Spediporto a trovare la forza di risolvere il problema con le pesi di Tortona, che misero al riparo dal blocco totale centinaia di autotrasportatori. Servizio che continuiamo ad offrire, con soddisfazione dei nostri clienti, impiegando uomini e non telecamere (!), professionalità e investimenti. Durante la pandemia abbiamo aperto noi il centro per tamponi dedicato agli autisti, sempre a Tortona, dove giornalmente venivano fatti centinaia di tamponi e sempre noi, venendo ai giorni più recenti, continuiamo a essere in prima linea con gli autisti - grazie ai ragazzi dei Varchi Portuali - ad affrontare i blocchi informatici che nell'ultimo mese hanno colpito il PCS. Grazie alle procedure manuali messe in atto dai varchi di Voltri e San Benigno è stato possibile liberare, nello scorso mese di maggio, centinaia di autisti in ben tre occasioni distinte. La nostra storia parla di ciò che siamo da sempre, una organizzazione seria, che rappresenta oltre



Politica&Associazioni Il direttore generale dell'associazione degli spedizionieri preannuncia che stanno lavorando a delle proposte che saranno fortemente innovative e di rilevanza nazionale di Redazione SHIPPING ITALY Di seguito riportiamo una lettera appena pubblicata da Spediporto con la quale il direttore generale dell'associazione degli spedizionieri genovesi, Giampaolo Botta, si rivolge al mondo dell'autotrasporto a proposito della congestion surcharge. "Cari amici autotrasportatori, diffidate di chi va dicendo che Spediporto è contro di voi, che Botta è contro di voi. È vero, semmai, il contrario, a dimostrarlo inequivocabilmente è la nostra storia (78 anni il prossimo giugno). Ricordo che Spediporto rappresenta anche autotrasporto e questo, non da oggi, ma fin dalla sua costituzione quando fummo i rappresentanti, sul territorio, di Federcorrieri ed oggi di Fedit. Quindi noi siamo anche autotrasporto. Come tali abbiamo sempre sostenuto, lavorando con coscienza e professionalità, il mondo del trasporto su gomma mostrandoci, nei fatti, impegnati al fianco anche della vostra categoria. Volendo ricordare cosa, negli ultimi 20 anni della mia direzione, sia stato fatto, cito tra i tanti ricordi: nel 2003 la telematizzazione del gate di Voltri in import (c.d. E-Port 1), che consentì di ridurre sensibilmente i tempi di gate out (da 20 minuti a meno di 30 secondi). Iniziativa questa condotta da Hub Telematica, società in allora 90% delle associazioni degli Spedizionieri Agespedo - Consiglio Compartimentale - Spediporto e CGI e pagata in allora, come ancora oggi, dalla merce. Da quel 2003 e per i successivi 10 anni gli interventi informatici sul porto di Genova hanno riguardato principalmente autotrasporto. Questo è un dato di fatto, come è un dato di fatto che a sostenere economicamente la telematizzazione sia stata sempre la merce. Nel maggio 2016, quando scoppio l'emergenza VGM, nessuno sapeva cosa fare, tantomeno le numerose sigle di autotrasporto che si limitavano a chiedere la sospensione di una

Shipping Italy

Focus

300 imprese di spedizioni con oltre 7.000 mila dipendenti ma anche corrieri e trasportatori. Oggi alcune sigle di autotrasporto parlano di tracciabilità e di KPI del porto (giustissimo), noi come Spediporto iniziammo a proporlo già nel lontano 2006 con la carta dei "Servizi Portuali", facemmo in allora uno studio analitico con l'Università di Genova, con Enrico Musso, per individuare procedure, colli di bottiglia e costi relativi. Documento ancora agli atti della Autorità Portuale. Penso sia bene ricordare, ancora una volta, chi siamo e cosa abbiamo sempre fatto anche per autotrasporto, senza interessi se non quelli generali della operatività portuale. Sono poche, anche tra le sigle di autotrasporto, quelle che possono vantare un simile impegno. Interrogatevi dunque su quali siano le vere ragioni che portano, alcuni vostri sedicenti rappresentanti, ad aizzare autotrasporto contro di noi usandovi evidentemente per altri fini. Spediporto sta lavorando con serietà e metodo a trovare, insieme ai vostri rappresentanti e alla comunità degli operatori, una serie di interventi che possano portare a un reale superamento del problema che, come tutti sappiamo, è un problema complesso, legato alla necessità di variare un modello operativo forse obsoleto. Abbiamo ben compreso che per rendere un porto efficiente non bastano solo poderosi investimenti in infrastrutture materiali (banchine, dighe, strade, ferrovie, etc..) ma servono servizi, procedure, personale e infrastrutture tecnologiche in grado di sostenere logiche e volumi profondamente diversi da quelli di 20 anni fa. Contrariamente rischiamo seriamente di costruire cattedrali nel deserto. Noi lo stiamo gridando da anni al mondo della politica e alla Autorità Portuale, che deve fare l'autorità e avere la forza di mettere mano alle regole operative del porto. Regole che devono coinvolgere pubblici e privati perché il modello deve essere efficiente e produttivo per tutti, non solo per alcuni. Abbiamo detto NO - e lo abbiamo scritto - non alle vostre legittime proteste, ma abbiamo detto NO al metodo, ai termini e alla congruità di quanto è stato avanzato. Nessuno, neanche voi, potrebbe accettare delle imposizioni, dei diktat soprattutto se, come nel caso degli spedizionieri, noi stessi siamo vittime dei disagi e dei disservizi, pagando da anni costi salatissimi tutte le volte che si palesa un problema: franchigie sui contenitori azzerate, difficoltà a programmare ritiri e trasporti, decine di giorni per avere le analisi sanitarie sulle merci (con conti da migliaia di euro da pagare), in attesa da 15 anni dello Sportello Unico dei Controlli, amministrazioni e normative soffocanti, competizione internazionale esasperata, al centesimo di euro, che vede in campo ormai tutti: spedizionieri, compagnie armatoriali, operatori logistici, piattaforme di e-commerce, etc.. Ecco il rischio dello sviamento vero di traffico se non si mette mano in modo ragionato alle cause che generano disservizi e costi. Stiamo lavorando, seriamente, a delle proposte che saranno, come è nello stile Spediporto, fortemente innovative. Le vogliamo condividere, però, prima con i nostri colleghi nazionali vista la rilevanza - nazionale - del tema e del porto di Genova. Dico già, però, che dovrete essere disponibili, voi come anche noi e tutti, a mettere in campo la volontà di collaborare a un cambiamento forte, nella forma e nella sostanza, dell'attuale modello al fine di ottenere non solo una migliore operatività ma anche un equo compenso per le vostre prestazioni perché nessuno ha mai negato che il lavoro vada pagato il giusto per garantire

Shipping Italy

Focus

sicurezza agli autisti e profitto alle imprese. La nostra storia, fino ai giorni nostri, dimostra che se decidiamo di affrontare un problema lo facciamo con metodo, caparbia e costanza. Così abbiamo intenzione di fare oggi davanti ai temi che ci sono stati prospettati, anche se dovessimo rimanere alla fine solo noi e voi."

Shipping Italy

Focus

Partito il valzer delle nuove nomine ai vertici delle associazioni dello shipping italiane

Politica&Associazioni Giacobbe (Januamar) eletto al vertice del Gruppo Giovani di Assagenti mentre (salvo colpi di scena) Croce guiderà l'associazione degli agenti marittimi genovesi, Pessina Federagenti e Cognolato Assiterminal di Redazione SHIPPING ITALY Entra nel vivo la stagione delle assemblee elettive di alcune delle maggiori associazioni di categoria dello shipping italiano. Nelle scorse ore Lorenzo Giacobbe, broker marittimo di Januamar (società del gruppo bancario costa), è stato eletto nuovo presidente del Gruppo Giovani di Assagenti, l'associazione degli agenti e mediatori marittimi di Genova. Giacobbe, che succede a Gian Alberto Cerruti, sarà affiancato per il prossimo biennio dai due vicepresidenti Pietro Abbona e Andrea Pompei. "Il mio ringraziamento - ha affermato Giacobbe - va a Gian Alberto Cerruti, mio predecessore, per il lavoro svolto insieme in questi ultimi anni ma anche a tutto il Gruppo Giovani per la fiducia che hanno deciso di riporre in me. Da una parte mi sento un veterano del Gruppo, che frequento dal 2010, dall'altro non posso nascondere l'emozione per l'assunzione di questa carica che accorpa tante idee, progetti e sogni che noi giovani vogliamo trasformare in realtà". Per ciò che riguarda Assagenti (senior) è fissata per martedì prossimo, 25 giugno, l'assemblea elettiva del prossimo Consiglio direttivo che a sua volta, due giorni dopo (il 27 giugno) nominerà il successore di Paolo Pessina (Hapag Lloyd). Salvo colpi di scena (al momento non previsti) il prossimo timoniere dell'associazione degli agenti marittimi e broker genovesi sarà Gianluca Croce, attuale vicepresidente e vertice di Msc Le Navi (da poco diventata Msc Italia). Si terrà invece dopo l'estate, nell'assemblea pubblica di ottobre, il passaggio ufficiale di consegne del prossimo presidente di Federagenti, la federazione nazionale delle associazioni territoriali degli agenti marittimi e broker attualmente guidata dal veneziano Alessandro Santi, titolare dell'agenzia marittima Mirco Santi: a lui dovrebbe succedere (anche qui salvo sorprese al momento non attese) proprio il genovese Paolo Pessina. I giochi si faranno nell'assemblea privata del prossimo 26 giugno mentre quella pubblica è in programma a Roma il 25 ottobre prossimo. Giochi a quanto pare già fatti anche in casa Assiterminal dove sul nome di Tommaso Cognolato, attuale vicepresidente e amministratore delegato di Terminal Napoli, c'è ampia convergenza affinché diventi il prossimo timoniere dell'associazione dopo il lungo mandato di Luca Becce (Psa). Un particolare non sfuggito ai più attenti osservatori è quello che la società Terminal Napoli, che gestisce le banchine per le crociere nello scalo del capoluogo campano, ha nel suo capitale come azionisti diverse società e compagnie crocieristiche fra cui (oltre a Costa Crociere, Royal Caribbean e Alilauro) anche Marininvest e Msc Crociere, due aziende di Msc che complessivamente detengono una partecipazione pari al 28%. A lui, anche in qualità di futuro presidente di Assiterminal oltre che a.d. di Terminal Napoli, spetterà dunque il delicato compito di



Politica&Associazioni Giacobbe (Januamar) eletto al vertice del Gruppo Giovani di Assagenti mentre (salvo colpi di scena) Croce guiderà l'associazione degli agenti marittimi genovesi, Pessina Federagenti e Cognolato Assiterminal di Redazione SHIPPING ITALY Entra nel vivo la stagione delle assemblee elettive di alcune delle maggiori associazioni di categoria dello shipping italiano. Nelle scorse ore Lorenzo Giacobbe, broker marittimo di Januamar (società del gruppo bancario costa), è stato eletto nuovo presidente del Gruppo Giovani di Assagenti, l'associazione degli agenti e mediatori marittimi di Genova. Giacobbe, che succede a Gian Alberto Cerruti, sarà affiancato per il prossimo biennio dai due vicepresidenti Pietro Abbona e Andrea Pompei. "Il mio ringraziamento - ha affermato Giacobbe - va a Gian Alberto Cerruti, mio predecessore, per il lavoro svolto insieme in questi ultimi anni ma anche a tutto il Gruppo Giovani per la fiducia che hanno deciso di riporre in me. Da una parte mi sento un veterano del Gruppo, che frequento dal 2010, dall'altro non posso nascondere l'emozione per l'assunzione di questa carica che accorpa tante idee, progetti e sogni che noi giovani vogliamo trasformare in realtà". Per ciò che riguarda Assagenti (senior) è fissata per martedì prossimo, 25 giugno, l'assemblea elettiva del prossimo Consiglio direttivo che a sua volta, due giorni dopo (il 27 giugno) nominerà il successore di Paolo Pessina (Hapag Lloyd). Salvo colpi di scena (al momento non previsti) il prossimo timoniere dell'associazione degli agenti marittimi e broker genovesi sarà Gianluca Croce, attuale vicepresidente e vertice di Msc Le Navi (da poco diventata Msc Italia). Si terrà invece dopo l'estate, nell'assemblea pubblica di ottobre, il passaggio ufficiale di consegne del prossimo presidente di Federagenti, la federazione nazionale delle associazioni territoriali degli agenti marittimi e broker attualmente guidata dal veneziano Alessandro Santi, titolare dell'agenzia marittima Mirco Santi: a lui dovrebbe succedere (anche qui

Shipping Italy

Focus

mantenere certi delicati equilibri proprio con il gruppo ginevrino e l'associazione di categoria dei terminal portuali Uniport presieduta dal concittadino Pasquale Legora De Feo (Conateco). La nomina di Cognolato, se non fosse che in questo momento le due associazioni Assiterminal e Uniport si trovano in realtà in forte contrasto sulle posizioni assunte nella trattativa per il rinnovo del Ccnl dei lavoratori dei porti, si sarebbe potuta interpretare come un timido segnale di riavvicinamento fra le due realtà associative. N.C.

Fincantieri costruirà due navi da crociera per Viking

L'accordo conferma la piena ripresa del mercato crocieristico e il forte slancio che sta vivendo, con i volumi di passeggeri tornati ai livelli pre-pandemia

Trieste - Fincantieri e Viking hanno annunciato di aver firmato i contratti per la costruzione di due navi da crociera, che si baseranno sulle caratteristiche delle precedenti navi già realizzate da Fincantieri per questo armatore e che già hanno riscosso tanto successo. Le navi saranno consegnate tra il 2028 e il 2029. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni, è stato definito come grande. Le nuove navi saranno costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti e saranno equipaggiate con i più avanzati sistemi di sicurezza. Vanteranno altresì le innovazioni più all'avanguardia, sviluppate grazie alla costante collaborazione già in essere tra Fincantieri e Viking per lo sviluppo di carburanti green e di sistemi di generazione di energia sostenibili a zero emissioni. Le nuove navi si posizioneranno nel segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni, con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, e ospiteranno a bordo 998 passeggeri in 499 cabine. L'accordo conferma la piena ripresa del mercato crocieristico e il forte slancio che sta vivendo, con i volumi di passeggeri tornati ai livelli pre-pandemia e gli effetti positivi sulla solida pipeline commerciale di Fincantieri, come dimostrato dagli altri importanti ordini che il Gruppo si è aggiudicato all'inizio di quest'anno. È inoltre una dimostrazione della forza e della partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking, nata nel 2012, e che può contare ad oggi un totale di 20 navi, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Pierroberto Folgiero, amministratore delegato di Fincantieri, ha commentato: "Questo contratto consolida ulteriormente il nostro rapporto con Viking e conferma Fincantieri come partner di riferimento per gli armatori che vogliono realizzare navi che possano utilizzare sia le fonti energetiche di oggi sia quelle del futuro. Fincantieri e Viking, insieme, tracciano il cammino dell'industria cantieristica verso l'obiettivo delle emissioni zero. Grazie al nuovo ordine, Fincantieri consolida il proprio portafoglio ordini, siamo partner di eccellenza e di lungo termine nel settore delle crociere, come espresso nel nostro Piano Industriale 2023-27." Per Fincantieri, un accordo grande nel comparto crocieristico è rappresentato da un accordo del valore compreso tra 500 milioni e 1 miliardo di euro.

