



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 29 giugno 2024**



Prime Pagine

29/06/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 29/06/2024	8
29/06/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 29/06/2024	9
29/06/2024	Il Foglio Prima pagina del 29/06/2024	10
29/06/2024	Il Giornale Prima pagina del 29/06/2024	11
29/06/2024	Il Giorno Prima pagina del 29/06/2024	12
29/06/2024	Il Manifesto Prima pagina del 29/06/2024	13
29/06/2024	Il Mattino Prima pagina del 29/06/2024	14
29/06/2024	Il Messaggero Prima pagina del 29/06/2024	15
29/06/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 29/06/2024	16
29/06/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 29/06/2024	17
29/06/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 29/06/2024	18
29/06/2024	Il Tempo Prima pagina del 29/06/2024	19
29/06/2024	Italia Oggi Prima pagina del 29/06/2024	20
29/06/2024	La Nazione Prima pagina del 29/06/2024	21
29/06/2024	La Repubblica Prima pagina del 29/06/2024	22
29/06/2024	La Stampa Prima pagina del 29/06/2024	23
29/06/2024	Milano Finanza Prima pagina del 29/06/2024	24

Primo Piano

28/06/2024	Corriere Marittimo Operativa dal 1° luglio la nuova piattaforma telematica Sardinia Port Community System	25
------------	---	----

28/06/2024	Shipping Italy	27
<hr/> "I numeri dei porti italiani": scarica il nuovo inserto speciale di 34 pagine		

Trieste

28/06/2024	Shipping Italy	28
<hr/> Silversea vuole fare il pieno di Gnl alla sua nave Silver Ray nel porto di Trieste		

Venezia

28/06/2024	(Sito) Ansa	29
<hr/> Dal porto di Venezia alle Isole Lofoten		

28/06/2024	(Sito) Ansa	30
<hr/> CRV - Ciambetti: "Venezia-Isole Lofoten: in bici su orme di Pietro Querini lungo Via Querinissima"		

28/06/2024	Il Nautilus	32
<hr/> PORTO DI VENEZIA, IL VICEMINISTRO RIXI ALLA CERIMONIA DI INAUGURAZIONE DEI LAVORI AL TERMINAL CONTAINER MONTESYNDIAL		

Savona, Vado

28/06/2024	Savona News	33
<hr/> Inchiesta corruzione, Signorini chiede i domiciliari e il Tribunale si riserva		

Genova, Voltri

28/06/2024	(Sito) Ansa	34
<hr/> Dogane Genova, in 5 mesi bloccate 233 tonnellate rifiuti in porto		

28/06/2024	Corriere Marittimo	35
<hr/> Paolo Pessina presidente designato all'unanimità di Federagenti		

28/06/2024	Genova Today	36
<hr/> Porto, bloccate otto spedizioni illegali di 233 tonnellate di rifiuti in Africa		

28/06/2024	Genova Today	37
<hr/> Corruzione, l'avvocato di Signorini: "Il licenziamento di Iren può farlo uscire dal carcere"		

28/06/2024	Il Nautilus	38
<hr/> Paolo Pessina nuovo presidente Federagenti		

28/06/2024	Informare	39
<hr/> MSC pronta ad acquisire il 15% di ADR in Aeroporto di Genova		

28/06/2024	Informatore Navale	40
<hr/> VARO TECNICO GNV ORION: SECONDO DEI QUATTRO TRAGHETTI DI NUOVA COSTRUZIONE DI GNV		

28/06/2024	Informatore Navale	41
<hr/> GNV UTILIZZA PER LA PRIMA VOLTA IL BIOFUEL ABBATTENDO DRASTICAMENTE LE EMISSIONI DELLA NAVE IN BANCHINA		

28/06/2024	PrimoCanale.it	43
<hr/>		
28/06/2024	PrimoCanale.it	44
<hr/>		
28/06/2024	PrimoCanale.it	46
<hr/>		
28/06/2024	PrimoCanale.it	47
<hr/>		
28/06/2024	PrimoCanale.it	49
<hr/>		
28/06/2024	Rai News	50
<hr/>		
28/06/2024	Sea Reporter	51
<hr/>		
28/06/2024	Shipping Italy	53
<hr/>		
28/06/2024	Shipping Italy	54
<hr/>		

Ravenna

28/06/2024	(Sito) Ansa	55
<hr/>		
28/06/2024	Ravenna Today	56
<hr/>		
28/06/2024	RavennaNotizie.it	57
<hr/>		
28/06/2024	ravennawebtv.it	58
<hr/>		
28/06/2024	ravennawebtv.it	60
<hr/>		

Livorno

28/06/2024	Corriere Marittimo	61
<hr/>		
28/06/2024	Informatore Navale	62
<hr/>		
29/06/2024	La Gazzetta Marittima	64
<hr/>		
29/06/2024	La Gazzetta Marittima	66
<hr/>		

29/06/2024	La Gazzetta Marittima Lusben/Benetti apre ai grandi velieri	68
28/06/2024	Messaggero Marittimo UECC sul trasferimento in Tdt: "Obbligati da troppi ritardi e congestioni"	69
28/06/2024	Ship Mag Intesa strategica tra il porto di Livorno e quello di Damietta sull'idrogeno	71

Piombino, Isola d' Elba

29/06/2024	La Gazzetta Marittima L'isola d'Elba raccontata	73
28/06/2024	Shipping Italy La nave rigassificatrice di Piombino issa la bandiera italiana e cambia nome in Italis Lng	74

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

28/06/2024	(Sito) Ansa Morandi, in arrivo due nuove navi Superfast al porto di Ancona	75
28/06/2024	Ancona Today Porto di Ancona, l'annuncio del Gruppo Morandi: «In arrivo due nuove SuperFast»	77
29/06/2024	corriereadriatico.it Geo Barents in viaggio verso Ancona: i 34 migranti resteranno nelle Marche	79
28/06/2024	Il Nautilus CON ADRIJOROUTES NASCONO LE ROTTE CULTURALI DEI PORTI	80
28/06/2024	Informatore Navale CON ADRIJOROUTES NASCONO LE ROTTE CULTURALI DEI PORTI	83
28/06/2024	vivereancona.it Il porto di Ancona si prepara allo sbarco della Geo Barents con 34 naufraghi a bordo	86
28/06/2024	vivereancona.it Porto di Ancona, Gruppo Morandi: in arrivo due nuove Superfast	87
28/06/2024	vivereancona.it Adrijoroutes: 8 porti, tra cui quello di Ancona, per promuovere il turismo culturale marittimo	89

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

28/06/2024	CivOnline Marina Yachting, avanti l'iter per la concessione demaniale	92
28/06/2024	La Provincia di Civitavecchia Marina Yachting, avanti l'iter per la concessione demaniale	93

Napoli

29/06/2024	La Gazzetta Marittima Consegnati gli Award "Mare Nostrum"	94
------------	---	----

29/06/2024 **La Gazzetta Marittima** 95
Dissalazione e depurazione delle acque

Salerno

28/06/2024 **Shipping Italy** 96
Salerno Container Terminal si gode i suoi progressi nell'indice di connettività internazionale

Bari

28/06/2024 **Agenparl** 97
Agenzia regionale 658.24 emiliano, piemontese, ciliento_nastri trasportatori del Porto di Manfredonia 03 luglio

28/06/2024 **Italpress** 98
Rinnovate le cariche del Corpo Consolare di Puglia, Basilicata e Molise

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

28/06/2024 **(Sito) Ansa** 100
Porti,a Gioia Tauro visita console Fiandre in centro Italia

28/06/2024 **Corriere Della Calabria** 101
Baker Hughes, il muro contro muro rischia di mandare in fumo posti di lavoro e milioni di investimenti

28/06/2024 **Il Nautilus** 102
Il Console per l'Economia e per il Commercio del Governo delle Fiandre nel Centro-Sud Italia in visita all'AdSP MTMI

28/06/2024 **Informatore Navale** 103
AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio - Visita del Console per l'Economia e per il Commercio del Governo delle Fiandre

29/06/2024 **La Gazzetta Marittima** 104
Un nome, uno sbaglio, una colpa

28/06/2024 **Messaggero Marittimo** 105
Il Console delle Fiandre in visita a Gioia Tauro

28/06/2024 **Sea Reporter** 106
Il Console Massagè, in visita al porto di Gioia Tauro

Cagliari

28/06/2024 **FerPress** 107
AdSP Mare di Sardegna: presentato agli operatori il nuovo Sardinia Port Community System

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

28/06/2024 **Informazioni Marittime** 109
Terminal passeggeri Villa San Giovanni, Caronte & Tourist denuncia l'impasse burocratica

28/06/2024	LiveSicilia	Villa San Giovanni, Caronte & Tourist: "Superare lo stallo per il terminal"	111
28/06/2024	TempoStretto	Villa San Giovanni. Terminal passeggeri, Caronte sollecita il Ministero	112
28/06/2024	TempoStretto	Milazzo. Portuali, il sindaco interviene sulla questione lavorativa	114

Focus

28/06/2024	(Sito) Adnkronos	Nautica, Cangiano: "Governo vicino a settore"	115
28/06/2024	(Sito) Ansa	Confitarma, 'chiediamo ad Ue supporto per la transizione green'	117
28/06/2024	Affari Italiani	Nautica, Cangiano: "Governo vicino a settore"	118
24/06/2024	cruiseindustrynews.com	Ten New Cruise Lines Set to Start Service Soon	<i>Cruise Industry News</i> 120
28/06/2024	Il Nautilus	"Pronti per il 55%?": a Roma il workshop sulle sfide e le opportunità del FuelEU Maritime	122
28/06/2024	Informare	A maggio il traffico delle merci nei porti marittimi cinesi è cresciuto del +3,5%	124
28/06/2024	Informare	Il porto di Los Angeles potenzierà la propria capacità nel segmento delle crociere	125
28/06/2024	Informazioni Marittime	"Pronti per il 55%?": a Roma il workshop su criticità e prospettive del FuelEU Maritime	126
28/06/2024	Informazioni Marittime	Si rinforza la struttura di Assarmatori	128
29/06/2024	La Gazzetta Marittima	Navi tante hostess e marittimi sempre meno	129
29/06/2024	La Gazzetta Marittima	Allarme Assagenti sui blocchi Suez e Panama	130
28/06/2024	The Medi Telegraph	Lavoro, per i porti l'estate è calda. In arrivo una raffica di scioperi	131

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

TIGOTA

John Elkann
«Ferrari opere d'arte
Il futuro è elettrico»
di **Daniele Dallera** e **Daniele Sparisi**
a pagina 23

La Lettura

Domani in edicola
Il coraggio di M.
che chiede aiuto
di **Paolo Di Stefano**
su **la Lettura** e già oggi nell'App

TIGOTA

Casa Bianca Il presidente è apparso incerto, con la voce roca. Le stoccate del rivale. Un candidato può essere rimpiazzato?

Biden vacilla, l'ombra del ritiro

Male nel duello tv con Trump, dubbi tra i democratici: va fermato. Ma lui rilancia: so come vincere

VIA CRUCIS AMERICANA

di **Massimo Gaggi**

Spentì i riflettori su un dibattito presidenziale voluto da Joe Biden che ha potuto scegliere tempi, luogo e regole di un confronto dal quale è uscito politicamente con le ossa rotte, i democratici si trovano a dover rispondere a due formidabili quesiti: chi può convincere un presidente tuttora determinato ad andare fino in fondo nel duello con Donald Trump a fare un passo indietro? E c'è ancora tempo, a 130 giorni dal voto e a meno di due mesi dalla convention democratica per trovare, allenare e far conoscere all'opinione pubblica di un Paese sterminato — dalle terre artiche dell'Alaska alla Florida che sfiora il Tropico del Cancro — un candidato alternativo in grado di mettere d'accordo le diverse anime del fronte progressista e di battere il leader populista che si è impossessato del partito conservatore?

Il disastro della notte di Atlanta lascia i progressisti americani con vari scenari da incubo e una piccola speranza. Lo scenario peggiore: Biden, ferito nell'orgoglio, che continua ostinatamente la campagna nonostante l'ammutinamento del suo partito. La battaglia per sostituirlo ferisce a morte un candidato già debolissimo. Che arriva al voto presidenziale dopo una convention svolta in un clima funereo.

continua a pagina 34



Alcuni momenti del dibattito Biden-Trump. Con il presidente in vistosa difficoltà

IL REPUBBLICANO Il solito Donald, toni accesi e (tante) bugie

di **Matteo Persivale**

a pagina 4

I POSSIBILI SOSTITUTI Harris, Newsom e la suggestione Michelle Obama

a pagina 6

GIANNELLI

CREDIRMI? UNA PERSONA ARROGANTE, PRESIDENTE, FACEVA AFFERMAZIONI PROVOCATORIE? NON HO NEPPURE CAPITO CHI FOSSE!

di **Andrea Marinelli**

Non è stato tanto Trump a vincere il duello televisivo, quanto Biden a perderlo. Il presidente è apparso incerto, vacillante. Con la voce roca. La stoccata del rivale. Si scatena il panico tra i democratici. Ma lo staff del presidente garantisce: va avanti.

da pagina 2 a pagina 6

DENTRO IL PARTITO DEL LEADER USA Deboli e divisi tra clan Cosi' manca l'alternativa

di **Federico Rampini**

Epanico in campo democratico dopo la débâcle di Biden. Si moltiplicano gli appelli perché ritiri la propria candidatura. Formano un coro assordante nei talk show e sui giornali progressisti. Mancano all'appello finora i «pesi massimi», a cominciare da quelli che vengono considerati candidati in pectore alla successione qualora Biden faccia finalmente il passo indietro. Come si spiega?

continua alle pagine 4 e 5

GLI ISPETTORI A VENEZIA

La scena muta alla Maturità: ora le verifiche sui commissari

di **Valentina Santaripa**

La scena muta alla maturità di tre studentesse del liceo classico Foscarini di Venezia. Interviene il ministro dell'Istruzione e del Merito Giuseppe Valditara. «Le strutture verificheranno se ci sono stati errori o abusi da parte dei commissari». In particolare, sarà analizzato con ogni probabilità il ruolo della professoressa di greco, un commissario esterno che ha deciso di mettere dieci insufficienze su 14 alla versione di greco.

a pagina 24

NEL CELLULARE DI TURETTA

Giulia, le foto prima del delitto

di **Andrea Pasqualetto**

a pagina 21

Dopo il Consiglio La difficile partita di von der Leyen Nomine Ue, il piano Meloni Spaccatura Salvini-Tajani

di **Francesca Basso, Marco Galluzzo, Monica Guerzoni ed Enrico Marro**

di **Francesco Verderami**

E Fratelli d'Italia cerca l'antidoto per il «virus»

Se c'è una cosa che Giorgia Meloni non può tollerare è vedere l'acronimo di Fdi scambiato per quello di AfD, dove il nostalgismo è stato soppiantato dall'antisemitismo.

continua a pagina 13

di **Francesca Basso, Marco Galluzzo, Monica Guerzoni ed Enrico Marro**

Non la considera una sconfitta: la premier Giorgia Meloni pensa già a un piano dopo la notte delle nomine europee a Bruxelles. Divergenze tra i ministri Matteo Salvini e Antonio Tajani. Il responsabile degli Esteri reagisce al post del leader leghista («Puzza di colpo di Stato»), dicendo: io non parlo così, l'Italia non è stata isolata.

da pagina 8 a pagina 11 **Arachi**

IL COMMENTO

Linea dura oppure no Dubbi (e rischi) italiani

di **Federico Fubini**

a pagina 34

ALDO CAZZULLO
Una GIORNATA PARTICOLARE
LE GRANDI SVOLTE CHE HANNO SEGNATO LA STORIA

in libreria e in edicola

«La mia Silvia, morta all'inno azzurro»

Nosotti, giornalista di Sky Sport, e l'addio alla moglie: sono tornato al lavoro per lei

di **Walter Veltroni**

«Era la sera del match Italia-Spagna. Nel momento in cui sono cominciati gli inni nazionali Silvia è spirata». Marco Nosotti, giornalista sportivo di Sky, racconta la morte della moglie per una grave malattia. Era sposato da ventotto anni. «Sono tornato al lavoro per lei». Prima della partita contro la Croazia, il c.t. Luciano Spalletti lo ha abbracciato.

a pagina 25



Il c.t. azzurro Luciano Spalletti

EUROPEI, OGGI ALLE 18

Dentro o fuori, l'Italia sfida l'incubo Svizzera

di **Fabrizio Roncone**

Anche loro: gli svizzeri che ci hanno negato l'accesso ai Mondiali. Oggi alle 18 una nuova sfida.

da pagina 46 a pagina 49 **Bocci, Passerini, Tomaselli**

Ben's Repell

PER UN'ESTATE SENZA ZANZARE

REPELENTE CONTRO ZANZARE, ZANZARE TROPICALI, ZECCHIE

SELLA IN FARMACIA

40529
Noni Nature Sped. in A.P. - DL 351/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1, D.M. Min. 9/7/11/20 - 498108





L'Ue dà le carte e l'Italia non ha ancora gli eletti definitivi: dopo 20 giorni dalle Europee e i clamorosi ritardi delle 78 sezioni romane. Ci facciamo riconoscere



Sabato 29 giugno 2024 - Anno 16 - n° 178
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 2,00 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "Solo la verità lo giuro"
Spedizione a/rb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

INCUBO PER GIORGIA
Pier Silvio, prove di partito: vertici, sondaggi (e tivù)



GIARELLI E SALVINI A PAG. 9

SUI FRATELLI FILO-NAZI
Premier contro Fanpage, smentita dalla Cassazione

RODANO A PAG. 8

RICHIESTA ENTRO IL 15.7
5 Regioni Pd-5S al referendum anti-Autonomia

MARRA A PAG. 10

IL COMUNE E LA VILLA
Sorrento, delibera "ad Carfagnam" per il matrimonio

IURILLO A PAG. 14

DOPO IL DUTY FREE
"Fassino chi?" sfugge ai radar. E per il Pd non c'è nessun caso

Ilaria Proietti

"Non lo vedo da un po'" dice Lorenzo Guerini. Mentre Virginio Merola è sicuro del fatto suo: "Settimana scorsa c'era. O forse era quella prima?". Qualcun altro alza le mani: "Non saprei. Se non è qui, sicuramente è in missione all'estero dov'è il suo cuore". A chiedere ai suoi colleghi del Pd su che fine abbia fatto Piero Fassino, si rischia di perdere la bussola.

A PAG. 11



EUROPA Italia esclusa, continuità con Ursula e Kallas (più Costa)

Meloni out, vince il Duo Guerra
La polveriera Ue attende Parigi

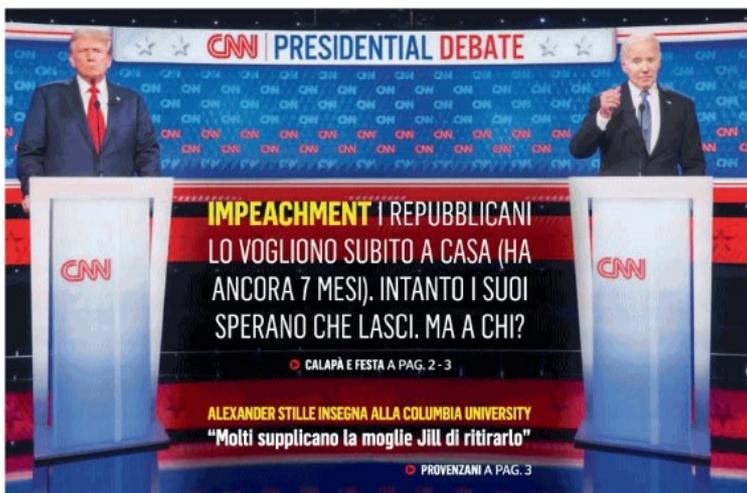
La premier si astiene su von der Leyen per trattare sul commissario. E in attesa del voto francese, che per i sondaggi darà la maggioranza a Le Pen, l'asse Macron-Scholz traballa

CANNAVÒ, PALOMBI E ROSELLI A PAG. 4-5



DISASTRO CON TRUMP TRACOLLA NELL'IMBARAZZANTE DUELLO TV

Rimbambiden fa harakiri:
ora lo mollano pure i dem



CALAPÀ E FESTA A PAG. 2-3

ALEXANDER STILLE INSEGNA ALLA COLUMBIA UNIVERSITY
"Molti supplicano la moglie Jill di ritirarlo"

PROVENZANI A PAG. 3

OGGI ITALIA-SVIZZERA

Spalletti: nuovo guru tra pippe, brandine e talpe



D'ESPOSITO A PAG. 17

LE NOSTRE FIRME

- Lerner I FdI da antisemiti a sionisti a pag. 13
- Lillo Salis paghi il debito con l'Aler a pag. 13
- Valentini La Rai tra Meloni e Schlein a pag. 13
- Palombi Libertà forzata in bolletta a pag. 15
- Mattei Comuni contro referendum a pag. 20
- Luttazzi Gasparri, Marina e i razzisti a pag. 12

TORNA BURROUGHS

Parole, mescolina e gatti: "Scrivere è da posseduti..."

RANIERI A PAG. 18



La cattiveria

Biden confuso nel dibattito tv con Trump? I dem cercano un'alternativa. Al momento andrebbe bene anche uno dei suoi cani

LA PALESTRA/MATTEO CAPRONI

Il re è rinco

» Marco Travaglio

A un certo punto del raccapricciante faccia a faccia dell'altra notte, si è avuta la netta sensazione che, se Trump avesse chiesto a bruciapelo a Biden "come ti chiami?", il Capo del Mondo Libero non avrebbe saputo rispondere. Ma, per tutti i 90 minuti del derby fra il mascolone esagitato e il mascolone rintornato, le domande che galleggiavano sul capoccone phonato del primo e su quello incollato del secondo erano altre. Come ha potuto la Culla della Democrazia ridursi a una scelta tanto imbarazzante? Chi sta guidando davvero gli Usa e l'Occidente verso la terza guerra mondiale? Per quanto tempo ancora i dem americani e i commentatori internazionali al seguito pensavano di poter negare ciò che il mondo intero vede a occhio nudo da anni sullo stato pietoso in cui versa il "commander in chief"? Solo pochi giorni fa Repubblica spacciava una doverosa inchiesta del WSJ sulla salute mentale di Biden per un "attacco dei repubblicani". E Domani spiegava che il presidente Usa sta una favola, ma i "trucch" e le "fake news a basso costo" della "campagna di Trump vogliono farlo apparire confuso, lavorando su inquadrate e tagli per trasmettere un'idea falsata". Certo, come no.

Poi l'altra sera, come nella fiaba del re nudo ma senza bisogno del bambino, tutto il pianeta ha visto Rimbambiden al naturale: saltava di palo in frasca, bisbigliava frasi incomprensibili (poveri interpreti), infilava il prezzo dell'insulina nella risposta sull'Ucraina e i chip coreani in quella sull'età, vantava come un trionfo l'inverecconda fuga da Kabul, ripeteva che Putin vuole invadere la Polonia e poi l'intera Europa, cose così. E non di fronte a un campione di dialettica, ma a un odioso e rozzo bullaccio che fissa i migranti e i veterani dappertutto, spara (anche lui) cifre a casaccio e mente (anche lui) a ogni respiro. Al confronto, il peggior politico italiano pare Churchill. Biden s'è distrutto da solo, con scene pietose che ricordano il tramonto dell'altro impero, quello sovietico, plasticamente incarnato dal corpo mumificato e sgelato di Breznev issato sulla balconata del Cremlino per mostrarsi ancora vivo con meccanismi scatti del braccio. Eppure, fino all'altro ieri, chi osava dire che l'Occidente è in mano a un rinco era un nemico della democrazia e un servo di Trump, oltrèché di Putin. E i nemici delle "post-verità" trumpiane accreditavano quella bideniana per "non fare il gioco" di The Donald, senza accorgersi di lavorare proprio per lui. Perché, a quattro mesi dal voto, è difficile cambiare cavallo in corsa. E perché la reputazione della "democrazia" americana, diretta per finta da Rimbambiden e per davvero da una cricca di fantasmi mai eletti che gli fan dire e fare ciò che vogliono, è irrimediabilmente compromessa.



**TRENTINO:
I GHIACCIAI DELLE
ALPI CRESCIUTI
DI NASCOSTO**



Facci a pagina 15



**«IO PRIMA MUSICISTA ITALIANA
A SUONARE CON I BERLINER»**

Franini a pagina 26



**PER LA SFIDA
CON GLI SVIZZERI
IL RIBALTONE
DEL CT SPALLETTI**

servizi alle pagine 28-30



il Giornale



www.ilgiornale.it

SABATO 29 GIUGNO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 154 - 1.50 euro*

Editoriale

IL PASSO D'ADDIO DEL VETERANO JOE

di Edward N. Luttwak

Quando incontrai per la prima volta Joseph Biden, appena eletto senatore nel 1974, era incredibilmente giovane e sembrava ancora più giovane, ma aveva già subito due drammi, la rovina finanziaria del padre, precipitato da una situazione di elegante agiatezza a una di povertà, e la tragedia ben più grande della morte della moglie e della figlia di un anno in un incidente stradale. Biden era appena arrivato al Senato e ovviamente non aveva fatto ancora nulla di significativo, ma già allora Tip O'Neill, che sarebbe stato a sua volta influente Presidente della Camera, disse che sarebbe diventato importante, rimanendo ai vertici del potere di Washington per decenni. La prima spiegazione che dava era semplice: lo Stato del Delaware conta solo 600.000 abitanti, per cui un senatore può mantenere un buon livello di consenso elettorale lungo tutti i sei anni di mandato, garantendosi la rielezione, sempre che non ci siano scandali di mezzo; l'altra era l'eccezionale autocontrollo di Biden, dimostrato dopo aver subito la perdita della giovanissima moglie e della figlia neonata. Negli anni successivi ho avuto diverse occasioni di vedere all'opera l'autodisciplina di Biden, mentre si dava da fare per raggiungere una posizione di influenza nella definizione della politica estera degli Stati Uniti, iniziando come giovane componente della Commissione Esteri del Senato. Passo dopo passo, della Commissione è diventato presidente, ruolo che può essere di grande importanza nello stabilire la politica internazionale degli Stati Uniti, soprattutto quando sono in corso conflitti gravi e la divergenza di opinioni è più ampia. Molti membri della commissione ne sapevano molto meno di lui in materia di affari esteri, ma Biden evitava accuratamente di mettere in evidenza i loro limiti, come ho potuto constatare di persona quando sono stato chiamato a esprimere la mia opinione al Senato.

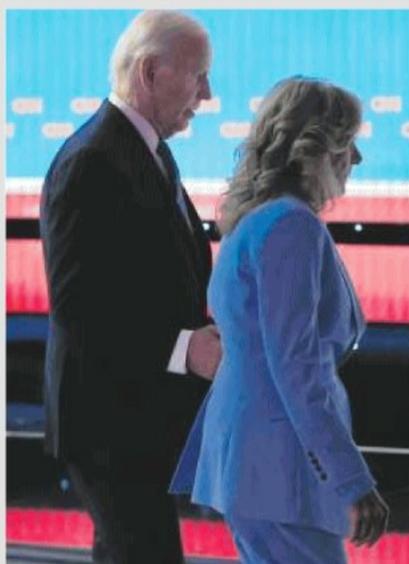
Ma a mettere alla prova il suo autocontrollo, fino a raggiungere il limite, sono stati gli otto anni che Biden ha (...)

segue a pagina 10

DOPO IL DIBATTITO CON TRUMP

Democratici Usa nel panico: «Biden ha già perso, si ritiri»

Marco Liconti e Valeria Robecco alle pagine 8-9



AIUTO La moglie Jill accompagna Joe Biden fuori dallo studio tv

LA SCONFITTA IN TV
Il presidente
assente: cronaca
di un disastro
annunciato

Gianni Castellana a pagina 10

la stanza di
Vittorio Feltri
alle pagine 22-23
Parlare chiaro
per vincere

INCHIESTA SU FDI

Partiti spiati Meloni si appella a Mattarella

La premier attacca sul caso Fanpage: «Metodo da regime»

■ Giorgia Meloni non resta in silenzio. Non solo commenta l'inchiesta di *Fanpage* che ha terremotato Gioventù nazionale, ma passa al contrattacco. «Chi ha sentimenti razzisti, antisemiti o nostalgici ha sbagliato casa». Poi, però, chiede a Mattarella: «Infiltrarsi nelle riunioni dei partiti politici è consentito?».

Di Sanzo e Scalfi alle pagine 2-3

IL COSTITUZIONALISTA

«Uno scoop?
No, è politica»

Boezi a pagina 2

DOPO IL GRAN RIFIUTO

Ursula-Giorgia: si tratta ancora

Senza i voti di Fratelli d'Italia la maggioranza è risicata

di Adalberto Signore
nostro inviato a Bruxelles

■ Giorgia Meloni non ha sostenuto la rosa di nomi proposta da Popolari, Socialisti e Liberali per i vertici dell'Unione europea e dopo il Consiglio Ue ha espresso tutta la sua amarezza: «Proposta sbagliata non solo nel merito ma anche nel metodo».

con de Feo e Giubilei alle pagine 4-5

all'interno

IMMIGRAZIONE

Le navette cinesi
nella tratta
dei nuovi schiavi

Bilostavo a pagina 14

NON SOLO SALIS: DEBITO DA 73MILA EURO

Anche Fratoianni ha problemi di affitto

Curridori a pagina 12

SIRACUSA

Bimbo morto
nel pozzo:
soccorsi in ritardo

Raffa a pagina 16

GIÙ LA MASCHERA

COLPI DI TEATRO

di Luigi Mascheroni

Suscitate se oggi parliamo di Cultura. È che ieri abbiamo letto un articolo su *Repubblica* intitolato: «La Russa e Sangiuliano all'assalto del Piccolo». Attacco del pezzo: «La marcia della destra alla conquista delle istituzioni della cultura avanza verso un nuovo obiettivo, il Piccolo Teatro di Milano, dove vuole mettere un uomo della sua area in un'altra casella».

Allora ci è venuto in mente cosa accadde nel 2020, quando il regista bolognese Claudio Longhi fu imposto alla direzione del Piccolo Teatro in modo perentorio - diciamo così... - da Romano Prodi (della cui moglie Longhi era

amico) e dall'allora ministro della Cultura Dario Franceschini con l'avallo supino del sindaco di Milano Beppe Sala (che per le elezioni dell'anno dopo voleva garantirsi il pieno appoggio del Pd). Longhi non aveva i voti sufficienti del Cda perché i rappresentanti della Regione Lombardia non lo ritenevano il profilo giusto per il Piccolo. Il Cda non riusciva a trovare un accordo e andò in stallo. E cosa fecero Franceschini e Sala? Forzando lo statuto nominarono nottetempo due consiglieri in più in loro rappresentanza, col mandato di votare Longhi. Cosa che fecero. Longhi fu nominato. Ed è ancora lì.

Comunque, abbiamo sbagliato noi ovviamente. All'epoca avremmo dovuto fare un pezzo intitolato «Sala e Franceschini all'assalto del Piccolo» e attaccare così: «La marcia della sinistra alla conquista delle istituzioni della cultura avanza verso un nuovo obiettivo, il Piccolo Teatro di Milano, dove vuole mettere un uomo della sua area in un'altra casella».



*IN ITALIA, FATE SANE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SINDACATI) - ALTERNATIVE AL DIBATTITO CON TRUMP - C'È UN

IL GIORNO

SABATO 29 giugno 2024
1,50 Euro

Milano Metropoli

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

UN GIORNO DA GIGANTI

Gianluigi
Donnarumma

Yann
Sommer

Donnarumma vuole tenersi il titolo di campione d'Europa
Sommer leader della squadra rivelazione



ITALIA - SVIZZERA
OGGI ORE 18.00





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CINQUEMILA 178 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 456 - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 29 Giugno 2024

Commenta le notizie su ilmattino.it

A GENOVA L'EROGA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EUROPEO

Europei, alle 18 Italia-Svizzera

Spalletti, dentro o fuori: faremo di più per rendere orgogliosi i nostri tifosi



L'Italia si fa oggi, nel petto di Olympia. Contro la Svizzera, la bestia nera, quella dei brutti ricordi: in Qatar loro sì, noi no. Siamo a Berlino, ma lasciamo stare quel magico 2006, quella era una finale mondiale, questo solo un ottavo di un Europeo: era un'altra Nazionale, altri giocatori, altra passione intorno agli azzurri, stasera saranno circa seimila i tifosi dell'azzurro. Spalletti chiama all'impegno.

Angeloni e servizi alle pagg. 20 e 21

In 40mila allo stadio

Nino D'Angelo show anni '80 «Festival di Napoli da rilanciare»



Federico Vaccaletre a pag. 18

Lo spirito di imprenditorialità e la coesione virtuosa che educa al cambiamento

LA VOGLIA DI RISCOSSA DI NAPOLI E DEL SUD CHE VA CONSOLIDATA PER CONQUISTARE LA FIDUCIA GLOBALE

Roberto Napolitano

Che il numero delle nuove imprese under 30 in Campania sia il secondo, in termini assoluti, dopo quello della Lombardia è solo l'ultimo dato di una sequenza impressionante di indicatori che in termini di prodotto interno lordo, export manifatturiero, primati turistici, culturali e di servizi segnalano un dinamismo produttivo e una voglia di riscossa che sono da più di quattro anni in qua il tratto costitutivo di questo territorio e della sua comunità.

Che, addirittura, per le nuove imprese agricole in testa alla classifica ci siano le aziende di Campania, Puglia e Sicilia, vuol dire che il fenomeno è più diffuso di quello che si pensi nel nostro Mezzogiorno e che merita di essere conosciuto e sostenuto. Che a San Giovanni a Teduccio all'Academy della Apple, nel campus del polo digitale della università Federico II, quasi uno su due degli studenti arrivi dall'estero e tutti trovino un impiego di qualità all'85% entro il primo anno, significa che il processo di rigenerazione urbana di un'ex area industriale degradata di Napoli non appartiene più al mondo dei sogni.

Prendiamo atto che l'ambasciatore americano in Italia, alla sua seconda visita al Campus, arriva a dire che non sa prevedere né lui né il suo governo quale sarà il settore del futuro, ma che è certo che le donne e gli uomini di questa terra sapranno esserci in modo competitivo. Prendiamo atto che il prossimo step di questa cavalcata nel futuro, affatto scontata e ancora densa di insidie nel suo cammino, è la conquista della fiducia globale per Napoli al punto di convincere una delle Big Tech a fare nella città del futuro del nuovo mondo non più un'Academy, ma un vero e proprio quartier generale della ricerca e dell'innovazione delle multinazionali delle tecnologie.

Continua a pag. 47

IL CAMBIO DI PARADIGMA / Apple Academy: il 40% di studenti viene dall'estero, l'85% trova lavoro entro il primo anno

NAPOLI, IL FUTURO È QUI

►Coesione, i paletti del governo alla Regione. Subito risorse per Comuni, Campi flegrei e Bagnoli

Dario De Martino, Mariagiovanna Capone, Nando Santonastaso alle pagg. 2, 3



Lisa Jackson, alta dirigente Apple, con gli studenti del campus Apple Academy di San Giovanni veofotografia R. Esposito

L'intervista

L'ambasciatore Usa «Da Agritech a Digita una sfida vincente»

Mariagiovanna Capone a pag. 3

La svolta degli under 30

Imprenditoria giovanile Campania terra fertile

Anna Maria Capparelli

Campania Felix per le giovani imprese. Soprattutto per la spinta record che viene da aziende guidate da Under 30.

A pag. 4

Il presidente non molla, ma si fa strada l'ipotesi del cambio in corsa

Il disastro tv di Biden rilancia Trump

Panico dem, due donne per sostituirlo

L'editoriale / 1
L'Europa debole nel duello Usa-Cina
Romano Prodi

Con il primo confronto televisivo è cominciata la parte più diretta e visibile della campagna elettorale per la Presidenza degli Stati Uniti.

Continua a pag. 47



Servizi alle pagg. 10 e 11

L'editoriale / 2
La democrazia ferita dell'America
Mauro Calise

Già 65 anni dal dibattito Nixon-Kennedy, nascita della politica contemporanea, imperniata sulla capacità dei candidati di surclassare il competitor in tv.

Continua a pag. 47

Dialogo Meloni-Ursula delega forte all'Italia su Pnrr e Concorrenza

Gabriele Rosana e Francesco Malfetano a pag. 7

Punto di Vespa

LA PARTITA DEI COMMISSARI

Bruno Vespa

«Ah, ci fosse stata la Merkel», sospira uno dei protagonisti italiani della trattativa di giovedì notte a Bruxelles.

Continua a pag. 46

La vacanza del divo di Hollywood ad Amalfi

Norton tra Costiera e pizza «Rapito dai vostri paesaggi»

Mario Amodio

Mare, buona tavola e rimpatriate con gli amici. L'estate dei vip in Costiera Amalfitana è anche questo. È il caso di Edward Norton che tra Amalfi e Ravello è di casa. Divo di Hollywood, candidato per ben tre volte all'Oscar e vincitore del Golden Globe nel 1997, in questi giorni di vacanza trascorre con famiglia in una villa sul mare tra Amalfi e Maiori, si è concesso tanto relax.

A pag. 17



SPADA
spadaroma.com



ALLART
CONCET
PORTE FINESTRE COPERTURE
TEL 06491404

Il Messaggero

ALLART
CONCET
PORTE FINESTRE COPERTURE
www.allartcenter.it
Roma

€ 1,40* ANNO 148 - N° 178
ITALIA
Sped. in A.P. 08/03/2003 con L.452/2004 art.1 c.1 ED. RM

NAZIONALE

Sabato 29 Giugno 2024 • Ss. Pietro e Paolo

IL GIORNALE DEL MAT

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

**Un mito lungo 50 anni
Passione squali,
tra film e serie tv
la paura piace**

Ravarino a pag. 20



**Europei: oggi ottavi alle 18
Italia, tutto per tutto
Rivoluzione Spalletti:
Fagioli con gli svizzeri**

Angeloni e Sacà nello Sport



**Ai James 170 milioni
LeBron in campo
col figlio: Lakers
affare di famiglia**

Mei e Petrelli a pag. 19



L'editoriale L'EUROPA ASSENTE NELLA SFIDA AMERICANA

Romano Prodi

Con il primo confronto televisivo è cominciata la parte più diretta e visibile della campagna elettorale per la Presidenza degli Stati Uniti. Una campagna che durerà per altri quattro mesi e, come si è visto nel duello di Atlanta, sarà senza esclusione di colpi. Lo scontro è stato duro: la tracotanza di Trump debordante, la debolezza di Biden evidente. Non mi azzardo ovviamente a prevedere se i democratici cambieranno o meno candidato e, quindi, quali saranno i prossimi confronti.
Continua a pag. 26

Tajani: «Ue, partita aperta. Non siamo isolati»

► Intervista al ministro «Vogliamo avere un portafoglio pesante»
Mario Ajello

«I giochi sono aperti, l'Italia non è isolata». A dirlo è il ministro degli Esteri Antonio Tajani a *Il Messaggero*. «Puntiamo a un portafoglio pesante».
A pag. 3

Reddito di maternità, no delle opposizioni

Aborto, la proposta di Forza Italia «Chi rinuncia avrà 1.000 euro al mese»

Andrea Bulleri

Deposita in Senato, dall'azzurro Gasparri, la proposta di legge per istituire



un «reddito di maternità»: 1000 euro al mese per 5 anni alle donne che scelgono di non abortire. È polemica.
A pag. 10

Trasloco dal 2025 per almeno due anni

La direzione Rai lascia viale Mazzini il quartier generale all'Ostiense

ROMA La Rai cambia sede e lascia viale Mazzini per l'Ostiense. Gli oltre 1200 dipendenti della sede centrale traslocheranno, da giugno 2025 e almeno per due anni, per consentire la ristrutturazione dell'edificio storico.
A pag. 11



Il commento

IL POTERE E LA CRISI DELL'ETÀ DI MEZZO

Vittorio Sabadin

Ha fatto impressione, e ha generato anche un po' di tristezza, vedere Joe Biden balbettare e non ricordare bene le cose nel duello televisivo con Donald Trump, due persone di 81 e 78 anni che si contendono la presidenza degli Stati Uniti. Ma ha fatto altrettanta impressione anche un altro dibattito televisivo, quello tra i due politici che si affrontano nelle elezioni di domani in Francia: Gabriel Attal, 35 anni, e Jordan Bardella, 28. Biden e Trump sono troppo anziani (...)
Continua a pag. 26

Gli ultimi scatti di Turetta: sapeva che da lì a poco l'avrebbe uccisa



Giulia, quei selfie prima del delitto

Le ultime immagini di Giulia trovate nel cellulare di Turetta via «Panorama» Dina Neri / Guasco a pag. 13

NEW YORK Biden non esce bene dal duello tv con Trump: dem tentati dal cambio in corsa. Guaita, Miglionico, Paura e Vita da pag. 4 a pag. 7

La Finanza al fianco dei giudici civili nelle cause di divorzio

► A Milano accordo tra Gdf e Tribunale: controlli patrimoniali sui coniugi in lite

Valentina Errante

Dagli abusi alle controversie sul patrimonio e, quindi, sull'assegno di mantenimento. Per verificare se un coniuge stia mentendo all'altro sulle proprie entrate, nelle cause di separazione e divorzio, al Tribunale di Milano, un militare della Gdf affiancherà i giudici, accedendo anche a banche dati riservate.
A pag. 15

Fermati 5 graduati

Marina Militare, contrabbando sulla nave Capri

BRINDISI Contrabbando di sigarette dalla Libia: la Procura di Brindisi arresta 4 ufficiali della Marina italiana e 1 di Tripoli.
Grassi a pag. 14

Lacrime al funerale



La nonna di Thomas «Tradito dal mondo, i giovani lo cambino»

PESCARA «Ragazzi cambiate questo mondo marcio, dovete stare tutti uniti». Nonna Olga si rivolge ai giovani in lacrime intorno alla bara bianca, alla fine del funerale di Thomas a Rosciano.
Emiliozzi a pag. 13

COME FEDERICA PELLEGRINI PER LA TUA **ENERGIA FISICA E MENTALE**

SCEGLI **SUSTENIUM PLUS**

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

Il Segno di LUCA

BILANCIA, LUCIDO E INTRANSIGENTE

Oggi la Luna Nera entra nel tuo segno, favorendo la lucidità e la determinazione nelle scelte che hai in mente di operare. Ti aiuta a prendere le distanze per uscire dai meccanismi di cui non sei consapevole, invitandoti a pronunciare un "no" nel momento in cui non sei più disposto a subire. C'è poi Saturno che diventa retrogrado e ti aiuta a rivedere alcune strategie che avevi adottato nel lavoro che oggi scopri che sono da correggere.
MANTRA DEL GIORNO
Per la lucidità si paga un prezzo.
ESPRESSIONE REGISTATA L'oroscopo a pag. 26

* Tariffari con altri quotidiani (non acquistati separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,30. * Tanto per sognare. La vita secondo Nino Martelli € 6,90 (solo Roma). I segreti del barbiere € 6,90 (solo Latina e Frosinone).



il Resto del Carlino

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

SABATO 29 giugno 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

UN GIORNO DA GIGANTI

Gianluigi
Donnarumma

Yann
Sommer

Donnarumma vuole tenersi il titolo di campione d'Europa
Sommer leader della squadra rivelazione



ITALIA - SVIZZERA
OGGI ORE 18.00





IL SECOLO XIX



SABATO 29 GIUGNO 2024

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20€ con GENTE in Liguria, AL e AT - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXVIII - NUMERO 153, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50

GNN

RIXI, ROSSO E BAGNASCO DAL PRESIDENTE SOSPESO: «EQUILIBRIO TRA DIRITTO A GOVERNARE E RAGIONI DELL'INCHIESTA»

Anche gli alleati blindano Toti «Non si dimette, avanti insieme»

Dicono che nell'incontro di ieri a casa di Toti non si sia nemmeno pronunciata la parola "dimissioni". Per i leader regionali di Lega, Forza Italia e Fratelli d'Italia, in Liguria si va avanti con il presidente ai domiciliari, sperando che possa uscire per decisione del tribunale del Riesame «con riconquistata agibilità politica».

GRASSO PERONI E ROSSI / PAGINA 11



Rixi, Bagnasco e Rosso a casa Toti / MATELLI

L'EX CAPO DI GABINETTO
Matteo Indice

Cozzani alla giudice
«Mi sono dimesso
adesso liberatemi»

L'ARTICOLO / PAGINA 10

GRANDI OPERE

Simone Gallotti / PAGINA 12

La Diga va avanti
salpato da Vado
il secondo cassone

Il rimorchiatore Gianemilio Cè in viaggio da Vado verso Genova con il secondo cassone galleggianti della nuova Diga di Genova. La gigantesca struttura in cemento sarà affondata accanto al primo cassone, posato circa un mese fa, e insieme ad altri 88 elementi andrà a formare la nuova barriera di protezione del porto.

POLITICA

Razzismo in FdI
la premier al Colle
«Spiati i partiti»

Bravetti e Lombardo / PAGINE 8 E 9

Il caso di Gioventù nazionale continua a infiammare la politica. La premier Meloni prende le distanze dalle frasi razziste registrate da Fanpage ma si rivolge al Colle: «È lecito spiare i partiti?».

Diritti arcobaleno
il patto di Napoli
tra Schlein e Conte

Niccolò Carratelli / PAGINA 9

Elly Schlein e Giuseppe Conte sorridenti accanto a una torta arcobaleno. È la battaglia sui diritti a fare da collante alla creazione del campo largo di centro-sinistra.

IL PRESIDENTE IN CARICA NON VUOLE LASCIARE: «SO FARE QUESTO LAVORO E VOGLIO VINCERE». THE DONALD È APPARSO SICURO MA È STATO SORPRESO A MENTIRE

Biden, corsa a ostacoli

Confuso e affaticato: disfatta nel confronto tv con Trump. Nei dem crescono i favorevoli al ritiro

EUROPA

Meloni isolata
vuole giocarsi
l'asse con Le Pen

Barbera e Olivo / PAGINA 7

Dopo un azzardo ne arriva un altro: aspettare il voto in Francia e poi riaprire il negoziato europeo. Per uscire dall'isolamento che ha portato l'Italia, per la prima volta, fuori dal patto per i vertici Ue, Meloni aspetta le elezioni francesi. L'idea è dare vita a un asse delle destre con Le Pen.

È LA FRANCIA
IL CROCEVIA
DELL'UNIONE

MAURO BARBERIS / PAGINA 18

In politica, come in guerra, contano i tempi. Non a caso l'accordo sulle massime cariche dell'Unione europea è stato trovato prima, e non dopo, le elezioni francesi. Se lo si fosse trovato dopo, con una Marine Le Pen vincente al primo turno, sarebbe stato tutto più difficile.



Il confronto in diretta tv tra il presidente Biden e il suo sfidante e predecessore Trump è stato vinto dal secondo. Biden è apparso fragile, poco chiaro nell'esposizione, a volte confuso. Tra i democratici crescono le voci a favore di un ritiro del presidente. Ma lui annuncia: vado avanti. ARCOVIO, SEMPRINI E SIMONI / PAGINE 2-5

ROLLI



SARDEGNA, LA DIMORA IN CUI IL CAVALIERE OSPITÒ PUTIN E ALTRI LEADER MONDIALI



Il sultano del Brunei vuole Villa Certosa

Sullo sfondo Villa Certosa, ex residenza estiva di Berlusconi / L'ARTICOLO / PAGINA 16

Liguria Estate GENOVA

Ravioli o focaccia
guida alle sagre
del fine settimana

L'articolo / PAGINE 34-37

L'estate porta con sé il ritorno delle sagre. A Genova gli appuntamenti sono numerosi: fritto di mare a Pontedecimo, Festa dei Camalli a San Benigno, Sagra del pesto a Livellato di Ceranesi. La salsiccia è protagonista a Pieve Alta, il raviolo a Cogorno, la focaccia al formaggio ad Avegno.

IL TRANVAI
CHIAMATO
DESIDERIO

BRUNO MORCHIO

L'estate non voleva proprio saperne di resuscitare, si era asserragliata a sud del quarantesimo parallelo e da lì si godeva i rigurgiti biliosi dei balneari liguri angustati dalla pioggia e dalla direttiva Bolkestein.

IL RACCONTO / PAGINA 51

PREZZI OUTLET

P
DIVINO MARKET
VINO SFUSO
VINO DI MARCA IN BOTTIGLIA
BAG IN BOX

VIA ARMENIA 15 R - GENOVA
APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00/19.30
ORARIO CONTINUATO - TEL. 010 731 7006

BUONGIORNO

Una scena meravigliosa: fine della corsa di un taxi. La passeggera (dirigente di Fincantieri, tempo fa in Forza Italia) paga il dovuto e poi chiede al tassista la ricevuta: me la fai di venti euro? Lui: no, come da venti? Gliela faccio da quanto mi ha pagato. Lei non s'arrende: che ti cambia, scusa? Cambia, cambia - risponde lui - ma lei non molla, dimmi che ti cambia. E tantomeno molla lui: a lei che le cambia? A me che mi rimborsano qualcosa in più, dice la signora con splendido candore. E a me niente però, obietta il tassista. Cioè che rimani stronzo come sei, conclude con grandissima prontezza di spirito la cliente. Non finisce lì. Il tassista rende pubblico il video - ieri è girato alla grande - e così si guadagna la qualifica con cui s'era chiusa la conversazione. Infatti la dirigente è stata li-

Attenti a quei due

centenziata per il tentativo di furto. Non vorrei infierire, ma un po' stronza è anche lei, almeno nell'altra accezione, di persona che si comporta in modo stupido. Rubare non è mai bello, farse licenziare per tentato furto è umiliante, farsi licenziare per tentato furto di cinque o sei euro è proprio da stronzi. Oltretutto che, da un'analisi scrupolosa dello sbobinato, il tassista non si era opposto alla ricevuta infedele per uno spiccato senso dell'onestà, ma perché non ne aveva alcun tornaconto. Forse, se lei gli avesse offerto metà del bottino, ora avremmo un video e una disoccupata in meno. E invece è andata così, a dimostrare una volta di più che è sempre difficile scegliere fra un disonesto sfacciato e un giustiziere compiaciuto. Non per niente le due categorie più diffuse di un paese di stronzetti.

PREZZI OUTLET

P
DIVINO MARKET
VINO SFUSO
VINO DI MARCA IN BOTTIGLIA
BAG IN BOX

VIA ARMENIA 15 R - GENOVA
APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00/19.30
ORARIO CONTINUATO - TEL. 010 731 7006





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Adeempimenti
La stretta sulle compensazioni si applica già sugli F24 prenotati



Alessandra Caputo — a pag. 26

Lotta al sommerso
Riciclaggio, Montecarlo entra nella lista grigia dei Paesi monitorati

Parente e Vallefuoco — a pag. 27

SCARPA



MOJITO WRAP
OUTDOOR TRAVELLER.
SHOP ONLINE - SCARPA.COM

FTSE MIB 33154,05 -0,10% | SPREAD BUND 10Y 158,70 +1,20 | SOLE24ESG MORN. 1310,94 -0,57% | SOLE40 MORN. 1218,21 -0,20% | **Indici & Numeri** → p. 29-33

Borse, Milano regina del semestre

Mercati

Piazza Affari sfiora una crescita del 10% e fa meglio di Francoforte e Madrid

Decisivo il rally dei bancari
Prospettive più incerte per il secondo semestre

La frenata delle ultime settimane non cancella un semestre da incorniciare. Pur chiudendo circa sei punti al di sotto dei massimi raggiunti a metà maggio, Piazza Affari conserva un margine che sfiora il 10% rispetto a inizio anno, meglio di Francoforte (-8,9%) e Madrid (+8,3%), ma non bene come New York (+19%) e Tokyo (+18,2%). Un bilancio favorito dalla marcia dei titoli del comparto bancario (+33% per l'indice settoriale italiano), che ora attende però conferme nella restante metà del 2024 piena di incertezze.

Cellino e Lops — a pag. 3

I PREZZI A GIUGNO

L'inflazione resta allo 0,8% ma cala l'impatto sul carrello della spesa

Carlo Marroni — a pag. 2

-1%

INDICE IN CALO
Il Real Time Turnover Index messo a punto da Confindustria e TeamSystem e basato sui dati relativi al fatturato, stagionalizzato e deflazionato, a maggio registra un arretramento pari a -1%.

RTT INDEX

Confindustria: produzione stabile, sui costi attese negative e in peggioramento

Nicoletta Picchio — a pag. 3

Pichetto: «Energia, nel 2050 il nucleare diventerà il 22%»

L'intervista

GILBERTO PICHETTO FRATIN



Ambiente e Sicurezza energetica. Il ministro Gilberto Pichetto Fratin

Entro il 2050 si potrebbe arrivare al 22% della produzione di energia da fonte nucleare con 16 GW di capacità nucleare e con un costo di 34 miliardi inferiore rispetto allo scenario senza nucleare guardando all'obiettivo dello zero netto». È uno dei due scenari (l'altro prevede una quota dell'11%) che Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, spiega al Sole 24 Ore.

Celestina Dominelli — a pag. 5

I PUNTI DELLA RIFORMA

Concorrenza, l'Europa preme e l'Italia vara un Ddl leggero

Carmine Fotina — a pag. 4

BUSSOLA & TIMONE

L'EUROPA SEGUA LA STRADA DEI NEGOZIATI COMMERCIALI

di Giovanni Tris — a pag. 10



ENERGIA PULITA

Geotermia, ripartono i progetti Maxi investimento Fri-El Geo

Sara Deganello — a pag. 11

L'impianto. Un operaio nella torre di raffreddamento della centrale geotermica di Larderello, in provincia di Pisa

Crisi di Suez, i noli dall'Asia raddoppiati in soli due mesi

Logistica

Gli attacchi degli Houthi rischiano di creare gli stessi effetti del Covid

Gli Houthi come la pandemia. Dopo sette mesi di attacchi contro le navi nel Mar Rosso i trasporti marittimi via container stanno precipitando in una crisi sempre più grave, simile per molti analisti a quella che era esplosa in seguito al Covid. Il campanello d'allarme più evidente arriva dai noli, che da inizio maggio sono raddoppiati sulle principali rotte dall'Asia, spingendosi ai massimi dall'estate 2021 sul mercato spot: un'impennata rapidissima, che rischia di riaccendere l'inflazione.

Sissi Bellomo — a pag. 6



D-day. Lunedì il passaggio

TLC
Nasce Telecom senza rete: giunta al traguardo la cessione a Kkr

Antonella Olivieri — a pag. 23



Rinvio. Verso nuova assemblea

RETE
Slitta il rinnovo del board di Open Fiber Sul tavolo il nodo debito

— Servizio a pag. 23

PANORAMA

PRESIDENZIALI USA

Biden resta in corsa dopo il flop in tv: «So come fare questo lavoro»

La deludente performance televisiva di Joe Biden, apparso stanco e incerto nel primo dibattito con Donald Trump, fa salire le pressioni all'interno dei Democratici per un suo passo indietro. La campagna del presidente però conferma la candidatura. «So come fare questo lavoro. Non correrò di nuovo se non credessi di poterlo fare», ha detto Biden.

— a pagina 8



Nuserait. Il campo profughi

DISASTRO UMANITARIO

Gaza sommersa dalla spazzatura tra epidemie e incubo colera

Nello Del Gatto — a pag. 9

CONSIGLIO EUROPEO

Nomine Ue passano senza l'ok di Meloni e Orbán

Von der Leyen, Costa e Kallas sono stati indicati ai vertici Ue dal leader. A favore hanno votato tutti tranne Italia (astensione su von der Leyen) e Ungheria (a favore solo su Costa).

— a pagina 7

AMBIENTE

Rifiuti organici, niente veti ai sacchetti compostabili

Il ministero dell'Ambiente ha sancito che il Comune e la Provincia non possono vietare che i cittadini raccolgano rifiuti organici con sacchetti compostabili e biodegradabili.

— a pagina 27

Motori 24

Test drive

Renault, con Rafale nell'alto di gamma

Simionluca Pini — a p. 14

Food 24

Nuove frontiere

Orti nello spazio più vicini alla Terra

Maria Teresa Manuelli — a p. 21

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a 1.00€. Per info: ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

GIDIEMME
BREVETTI & MARCHI D'IMPRESA

"Tutelare i marchi e i brevetti, nell'era della globalizzazione, rappresenta un passo obbligato per tutte le imprese che decidono di innovare sul mercato un proprio prodotto innovativo o di imporsi sui loro concorrenti con un brand forte"

- Marchi
- Brevetti Modelli Design
- Diritti d'Autore
- Nomi a dominio
- Assistenza Legale
- Valorizzazione e Valutazione
- Contrattualistica
- Contrattazioni
- Corsi di formazione
- Naming

GIDIEMME S.R.L. • Sede Legale
Via Giardini 47/M • 41124 Modena
Tel. 059 533332
www.gidienne.it • info@gidienne.it

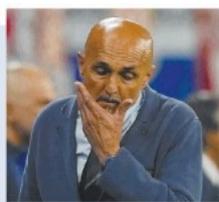


IL TABELLONE DI WIMBLEDON

Sinner con Hanfmann Poi derby con Berrettini

Esordio con Hanfmann per Sinner a Wimbledon. Ma il numero uno del mondo al secondo turno potrebbe affrontare il derby con Berrettini.

Schito a pagina 29



EUROPEI IN GERMANIA

Stasera c'è la Svizzera L'Italia di Spalletti non può più sbagliare

Carmellini, Cirulli, Di Pasquale, Pieretti e Vitelli alle pagine 26 e 27



LA CRUSCA È CON LUI

Il Premio Tenco taglia il Piotta «Il romanesco non è dialetto»

Bertoli a pagina 23

ARTEMISIA LAB logo and text: ESAMI CLINICI IN GIORNATA DIAGNOSTICA IMMEDIATA. Siamo come ci curiamo! PREVENIRE è meglio che curare. APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO.

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ARTEMISIA LAB logo and text: ESAMI CLINICI IN GIORNATA DIAGNOSTICA IMMEDIATA. Siamo come ci curiamo! PREVENIRE è meglio che curare. APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO.

San Pietro e Paolo, Apostoli

Sabato 29 giugno 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 178 - € 1,20*

ISSN 0391-6990 www.iltempo.it

IL CASO AFFITTI SI ALLARGA

Lo strano filo rosso da Salis fino a Cospito E Gualtieri restaura le case agli occupanti

C'è uno strano filo rosso che lega Ilaria Salis, la neoletta eurodeputata, alla rete anarchica che fa capo a Cospito. E intanto a Roma il sindaco Gualtieri restaura un immobile agli occupanti.

Cavallaro e Zanchi alle pagine 6, 18 e 19



LA GAFFE DEL SINDACATO

Morti sul lavoro Uil contro Calderone Ma il ministro era Orlando

De Leo a pagina 7



IL TEMPO di Feltri

La ragazza che ha messo in scena il primo «sciopero della Maturità» per reagire alla sfilza di 3 e 4 infilti nella versione di greco alla

DI VITTORIO FELTRI La scuola vecchia e il primo sciopero della Maturità

terza A del classico Foscarini di Venezia non passerà alla storia come una novella Giovanna d'Arco, e non verrà ringraziata a lungo (...)

Segue a pagina 11

USA & GETTA

Dopo il disastro i Dem scaricano Biden Spuntano Michelle Obama e Kamala Harris Ma la carta segreta è Hillary Clinton Pressing su Sleepy Joe. E ora Trump vola

DI LUCIO MARTINO

Il dibattito ha evidenziato oltre ogni ragionevole dubbio che Biden e Trump si odiano. Non c'è stata una stretta di mano, né di apertura né di chiusura, in questo loro terzo

incontro in poco meno di quattro anni. C'è stato pochissimo contatto visivo, i due hanno accuratamente evitato di guardarsi negli occhi. In sostanza, il dibattito si è già (...)

Segue a pagina 3

Chauqui e Sirignano alle pagine 2 e 3

GLI SCENARI IN UE Due maggioranze nel caos Europa Cosa farà ora Meloni E Orban vota Costa



DI MIRA BRUNELLO

Dall'accordo Popolari-Socialisti-Liberali esce una Commissione Ue fotocopia della precedente. Ma ora per von der Leyen c'è l'incubo dei franchi tiratori.

a pagina 5

L'INCHIESTA DI FANPAGE

Giorgia fa pulizia «Ma questi sono metodi da regime» E invoca il Colle

DI ALESSIO BUZZELLI

Sull'inchiesta di Fanpage Sarriva la risposta di Giorgia Meloni. «In Fratelli d'Italia non c'è spazio per i nostalgici. Ma questo metodo di inchiesta è da regime».

a pagina 9

GRAVE UN 26ENNE

Litiga con la fidanzata E si dà fuoco in bagno

Ricci a pagina 21

DORMIVA IN VIALE PRETORIANO

Preso il rapinatore È allarme tendopoli

Marsico a pagina 20

IL TRASLOCO DEL CAVALLO

La Rai in restauro abbandona viale Mazzini

Trasloco storico per la Rai. Per lavori di ristrutturazione oltre 1300 dipendenti lasciano, anche se temporaneamente, viale Mazzini.

Frasca a pagina 10

*IN ITALIA BASTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI CENERZAI



ARTEMISIA LAB logo and text: APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO. RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE ESAMI CLINICI IN GIORNATA. SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA. www.artemisialab.it www.artemisialabyoung.it

Oroscopo Le stelle di Branko a pagina 14. IL RITORNO DI UMBERTO SMAILA «Macché TeleMeloni Peggioro questo politically correct» Di Santo a pagina 25

SUSTENIUM PLUS logo and text: DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA. SOLO DA FEDERICA PELLEGRINI COLLETTI



a pag. 27

LE ISTRUZIONI DEL FISCO

Dal 1° luglio parte l'obbligo di compensazione dei crediti d'imposta con i mezzi telematici delle Entrate

Poggiani a pag. 26

Gli ucraini trattati bene non si integrano in Germania e il conto lo pagano i socialisti

Roberto Giardina a pag. 11

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



I forfettari non rispondono

Il fisco ha inviato oltre 505 mila lettere con la richiesta di dati aggiuntivi. Solo il 4,4% ha risposto e presentato una dichiarazione integrativa con le informazioni richieste

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Paolo Savona. Paolo Papotti. Che link c'è fra loro? Prima di chiarirlo devo precisare che Paolo Papotti è mio nipote, ha 12 anni e mezzo, gioca a scacchi, ma investe anche in **memecoin**, che è il nome speciale di un tipo di token e criptovalute che di solito si basa sui meme di internet o su fenomeni culturali popolari. Pochi giorni fa ha investito, attraverso l'account del padre, 50 euro, con un accorgimento che usa di solito: quello di investire appena il meme viene creato e, se ha successo, ha subito una rivalutazione. Infatti, quei 50 euro si sono significativamente moltiplicati in poche ore.

Il legame con il professor Savona, presidente della Consob, è semplice se si leggono le ficcanti argomentazioni della annuale relazione pronunciata martedì 25 maggio, alla Borsa di Milano davanti al gotha degli operatori finanziari e delle autorità bancarie rappresentate dal governatore

continua a pag. 2

I forfettari hanno ignorato le lettere di compliance trasmesse dall'agenzia delle entrate per segnalare potenziali anomalie sul quadro RS della dichiarazione dei redditi per l'anno 2021: solo il 4,4% delle oltre 505 mila comunicazioni inviate dal fisco hanno poi indotto i contribuenti a presentare una integrativa per inserire gli elementi informativi previsti nel citato quadro. Sono i numeri evidenziati dalla Corte dei conti.

Mandolesi a pag. 24



Il partito di Macron rischia 140 seggi in Parlamento

Trabacchi a pag. 6



DIRITTO & ROVESCOIO

Giorgia Meloni se l'è presa con Pannofino che introduendosi nei lavori di un summit dei giovani PdL ha registrato imbarazzanti dichiarazioni fasciste, antisemite e razzistiche che la stessa premier rigetta. Pannofino, con queste registrazioni, ha fatto invece il suo mestiere perché ha messo in evidenza che nel corpo di PdL resistono pulsioni inaccettabili. Oltretutto non fra i vecchi (che cambiano con difficoltà le loro opinioni) ma fra i leader giovani che rappresentano il futuro del partito. Meloni ha anche però precisato: «Penso che chi ha sentimenti razzisti, antisemiti o nostalgici, semplicemente abbia sbagliato la propria casa perché questi sentimenti sono incompatibili con la linea politica che noi abbiamo chiaramente definito in questi anni. Su questo non accetto ambiguità e ho chiesto al partito di prendere provvedimenti. È la famosa chiara che però nessun quotidiano indipendente ha pubblicato in un titolo di prima pagina. Libertà di stampa classificante».

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
AI INNOVATION

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 29 giugno 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

UN GIORNO DA GIGANTI

Gianluigi
Donnarumma

Yann
Sommer

Donnarumma vuole tenersi il titolo di campione d'Europa
Sommer leader della squadra rivelazione



ITALIA - SVIZZERA
OGGI ORE 18.00





VALLEVERDE

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

VALLEVERDE
SOFTSYSTEM MADE IN ITALY



La nostra carta previene da materiali riciclati
e la stampa produce in maniera sostenibile

Sabato 29 giugno 2024

Oggi con d

Anno 69 N° 154 - In Italia € 2,50



Biden va al tappeto ma non molla

Atlanta
Il primo duello tv
tra Joe Biden
e Donald Trump

“Intendo vincere le elezioni”. All’indomani del crollo in tv contro Trump, il presidente Usa rilancia la sua candidatura. Panico sconfitta tra i dem: alleati e donatori invocano un passo indietro. Si spera nella moglie Jill per convincerlo

A Bruxelles Ursula von der Leyen tratta per neutralizzare i franchi tiratori

Il commento

Tutti gli occhi sulla First Lady

di Gianni Riotta

Jill Biden, Mike Donilon, Ron Klain e Ted Kaufman: nelle mani della First Lady e dei tre consiglieri si fermano i destini di Joe Biden e degli Usa. **a pagina 31**

L'appello

Caro Joe, ritirati e salva l'America

di Thomas L. Friedman **a pagina 6**

L'intervista

Newsom: “Contano i risultati non l'età”

a pagina 4

dal nostro inviato

Paolo Mastrolilli

ATLANTA - Tutti gli occhi sono puntati su Jill, perché se c'è qualcuno che può convincere Biden a rinunciare è sua moglie. Lei però ha incoraggiato la decisione del marito di correre. La posizione ufficiale del Partito democratico, dopo il disastroso dibattito, è che Biden resta il candidato.

a pagina 3
servizi **da pagina 2 a pagina 9**

Politica

Meloni contro Fanpage chiama in causa il Colle Schlein: attacco alla libertà di stampa



di De Cicco **a pagina 10**

Il Grande Freddo sulla premier

di Massimo Giannini

Alla prima vera prova da Statista internazionale, Giorgia Meloni ha fallito. Esclusa da tutti i «caminetti» - che finge di detestare, se le vietano di accedervi - la premier ha scoperto cos'è il Grande Freddo in Europa. Convinta di “dare le carte”, ha dovuto prendere atto che la sua maggioranza in Italia resta minoranza nell'Unione. Ha commesso un errore fatale, credendo di poter giocare la partita delle nomine comunitarie da capo-famiglia dei Conservatori e non da capo di governo di uno dei Paesi fondatori. E l'ha persa, ritrovandosi sola con la sua velleità. Bandita da socialisti e liberali e blandita solo da un drappello di popolari, criticata da Orbán e scaricata da Morawiecki, potrà sperare al massimo in uno strapuntino per Raffaele Fitto, commissario di qualcosa. Ma niente di più. Parafrasando Churchill: poteva scegliere tra il disonore e l'irrelevanza. Ha scelto il disonore, cercando di interessarsi le istanze del nazionalismo identitario delle destre più estreme.

continua a pagina 31

la mente è una specie di teatro

David Hume, *Trattato della natura umana*

festival filosofia psiche
Modena Carpi Sassuolo
13, 14, 15 settembre 2024

Comitato per il patrocinio: Regione Emilia-Romagna, Comune di Modena, Città di Carpi, Città di Sassuolo, Fondazione Collegio San Carlo di Modena, Fondazione L.R. Carpi, Fondazione di Modena

Partner: Regione Emilia-Romagna, Camera di Commercio Modena, Confindustria Emilia Area Centro, ERSE, Banca Gruppo Hera, Coop Alleanza 3.0, Alleanza, Rotary Gruppo di Modena

Afghanistan

Asma, l'influencer dei diritti che sfida i talebani

di Fabio Tonacci

a pagina 19

Domani in edicola

Su Robinson l'inedito di Gadda sul calcio fiorentino

a pagina 19

Viaggio sentimentale

L'estate in grotta nel Casentino in fuga dal rumore

di Gabriele Romagnoli

a pagina 20

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982323 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionario di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Aporti, 8 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicita@amanzoni.it

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

con Profondo Giappone C11,40



EURO 2024

Il giorno di Italia-Svizzera Spalletti si affida a Fagioli

BARILLA, BUCCHERI E ZONCA



Il bivio di Luciano Spalletti e della sua Italia - sogno allungato se battiamo la Svizzera, buio pesto se torniamo a casa - si apre in uno stadio scrigno di ricordi bellissimi. - PAGINE 32 E 33



IL PERSONAGGIO

Rossi: "Bella la Nazionale perché non molla mai"

MATTEO AGLIO



Il gol di Zaccagnì «come un sorpasso decisivo all'ultima curva. Che emozioni gli Azzurri». Valentino Rossi è alla 24 ore di Spa: «Ma voglio seguire l'Italia, bella perché non molla mai». - PAGINA 35

kerakoll

LA STAMPA

kerakoll

SABATO 29 GIUGNO 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 158 II N. 178 II 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

NEGLI USA IL PRIMO DIBATTITO PER LA CASA BIANCA: DÉBÂCLE DEL PRESIDENTE, TRUMP SFUGGE ALLE DOMANDE

Tramonto americano

FRANCESCO SEMPRINI, ALBERTO SIMONI

IDENTIAL DEBATE

Il Giano bifronte della vecchiezza
VALENTINA ARCOVIO
«Joe Biden e Donald Trump sono il Giano bifronte della vecchiezza di oggi», afferma il professor Roberto Bernabei, geriatra e medico di Papa Francesco. - PAGINA 4

Panico Biden, è caccia al sostituto
ALAN FRIEDMAN
Per Biden è stato un disastro. Una performance orribile. Aveva un aspetto e una voce tremendi. Nel frattempo, per tutto il dibattito Trump è stato un bugiardo seriale. - PAGINA 7

WILL LANZANO/REUTERS

L'INCHIESTA

Collasso infrastrutture Il sistema Paese messo a rischio da guasti e ritardi

PAOLO BARONI

Solo ieri sulla rete dell'alta velocità un «incidente tecnico» ad un treno sulla Roma-Firenze poco dopo Roma, un «inconveniente tecnico» alla linea Milano-Bologna all'altezza di Piacenza ed una persona investita da un treno sulla Verona-Bologna hanno prodotto la solita sequenza di ritardi a cascata. Attorno alle 11, tanto per fare un esempio, alla stazione di Bologna, tutti i treni dell'alta velocità risultavano in forte ritardo: 120 minuti il Frecciarossa per Roma delle 9.47, 100 minuti l'Italo delle 10.06 per Torino, 80 minuti due treni per Venezia, dai 30 ai 55-75 minuti un'altra decina di convogli. Non è andata meglio a quanti hanno scelto l'autostrada. - PAGINE 20 E 21

ANCHE L'ELISEO VUOLE UN COMMISSARIO ECONOMICO. TAJANI CONTRO SALVINI: "GOLPE? NON È IL MIO LINGUAGGIO"

Ue, Meloni isolata ora tifa Le Pen

Le cancellerie giudicano dannosa la strategia italiana. Il pressing della Lega e la linea anti-Macron

IL REPORTAGE

Nel fortino di Bardella "La Francia è con me"

FRANCESCA SCHIANCHI

Sono cinque passi al massimo, dall'auto blu brillante che accosta al marciapiede all'ingresso della sede del Rassemblement national. CICCARELLI - PAGINE 12 E 13

BARBERA, BRESOLIN, OLIVO

"Al tavolo del Consiglio europeo i leader sanno che il pragmatismo deve prevalere, invece Giorgia Meloni è persa in preda all'impulsività e a un eccesso di orgoglio". - PAGINE 8-10

Le ambizioni personali dei capipopolo di destra

Flavia Perina

IL CASO GIOVENTÙ NAZIONALE

La premier a Mattarella "Si spiano i partiti?"

ILARIO LOMBARDO

Nella notte di Bruxelles, Giorgia Meloni ha posto una domanda tirando in ballo il Quirinale. «È consentito infiltrarsi in un partito e riprenderne segretamente le riunioni?». - PAGINA 15

Quella strana idea della libertà di stampa

FRANCESCA SPORZA

Definire "metodo da regime" l'inchiesta che ha scoperto il verminaio dei giovani di Fdi significa ammettere che sarebbe stato meglio se non fosse venuto fuori. - PAGINA 15

L'INTERVISTA

Cirio e i diritti "Perché ha ragione Marina Berlusconi"

ANDREA ROSSI

«Da convinto liberale, non posso che condividere le parole di Marina Berlusconi quando dice che la libertà dei singoli e il loro diritto a scegliere per sé debbano essere sempre garantite e rispettate come dice la Costituzione». Così l'appena rieletto presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio, di Forza Italia. - PAGINA 17

AGRI ZOO 2
PET SHOP
WWW.AGRIZOO2.IT

BUONGIORNO

Attenti a quei due

MATTIA FELTRI

Una scena meravigliosa: fine della corsa di un taxi. La passeggera (dirigente di Fincantieri, tempo fa in Forza Italia) paga il dovuto e poi chiede al tassista la ricevuta: me la fai di venti euro? Lui: no, come da venti? Gliela faccio da quanto mi ha pagato. Lei non s'arrende: che ti cambia, scusa? Cambia, cambia - risponde lui - ma lei non molla, dimmi che ti cambia. E tantomeno molla lui: a lei che le cambia? A me che mi rimborsano qualcosa in più, dice la signora con splendido candore. E a me niente però, obietta il tassista. Cioè che rimani stronzo come sei, conclude con grandissima prontezza di spirito la cliente. Non finisce lì. Il tassista rende pubblico il video - ieri è girato alla grande - e così si guadagna la qualifica con cui s'era chiusa la conversazione. Infatti la dirigente è stata licenziata per il tentativo di furto. Non vorrei inferire, ma un po' stronza è anche lei, almeno nell'altra accezione, di persona che si comporta in modo stupido. Rubare non è mai bello, farsi licenziare per tentato furto è umiliante, farsi licenziare per tentato furto di cinque o sei euro è proprio da stronzi. Oltretutto che, da un'analisi scrupolosa dello sbobinato, il tassista non si era opposto alla ricevuta infedele per uno spiccato senso dell'onestà, ma perché non ne aveva alcun tornaconto. Forse, se lei gli avesse offerto metà del bottino, ora avremmo un video e una disoccupata in meno. E invece è andata così, a dimostrare una volta di più che è sempre difficile scegliere fra un disonesto sfacciato e un giustiziere compiaciuto. Non per niente le due categorie più diffuse di un paese di stronzetti.

SCM
INSONORIZZAZIONE INDUSTRIALE SRL
...al servizio dell'uomo e del suo ambiente...
www.scminsonorizzazione.it

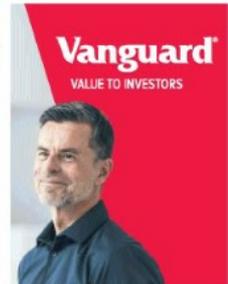




RIVOLUZIONE FRANCESE? PROTEGGETEVI COSI **ETF TANTINUOVI PRODOTTI PER INVESTIRE LOW COST**

MILANO FINANZA

www.milanofinanza.it



€ 4,50 Sabato 29 Giugno 2024 Anno XXXVI - Numero 128 MF il quotidiano dei mercati finanziari

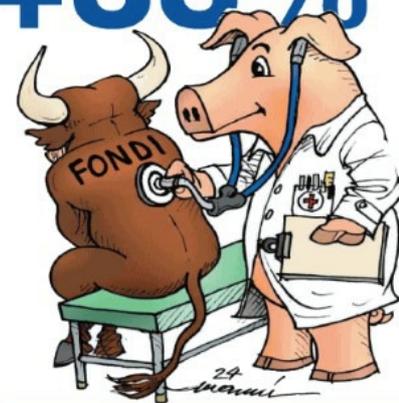
INCHIESTA CONTI SOTTO LALENTE
Cosa va bene (e cosa no) nella Algebris di Serra

ESCLUSIVO ENIVA AL RIASSETTO
Il cane di Descalzi passa a sette zampe

RISPARMIO *I campioni assoluti nella prima metà del 2024 sono stati gli strumenti tech americani mentre a Piazza Affari c'è chi ha fatto +19%. E in classifica non mancano le sorprese*

FONDIDICA +33%

I migliori del primo semestre E quelli su cui puntare adesso



ORSI & TORI
di PAOLO PANERAI

Pao Savona. Paolo Papotti. Che link c'è fra loro? Prima di chiarirlo devo precisare che Paolo Papotti è mio nipote, ha 12 anni e mezzo, gioca a scacchi, ma investe anche in meme coin, che è il nome speciale di un tipo di token e criptovalute che di solito si basa sui meme di internet o su fenomeni culturali popolari. Pochi giorni fa ha investito, attraverso l'account del padre, 50 euro, con un accorgimento che usa di solito: quello di investire appena il meme

viene creato e, se ha successo, ha subito una rivalutazione. Infatti, quei 50 euro si sono significativamente moltiplicati in poche ore. Il legame con il professor Savona, presidente della Consob, è semplice se si leggono le ficcanti argomentazioni della annuale relazione pronunciata martedì 26 maggio, alla Borsa di Milano davanti ai gotha degli operatori finanziari e delle autorità bancarie rappresentate dal governatore della Banca d'Italia, Fabio Panetta. Ha scandito il professor Savona: «... Nel prevedibile futuro la moneta e le attività finanziarie completeranno il processo di dematerializzazione, passando dalle forme digitali a contabilità accentrata a quelle a contabilità decentrata (Dd). Il pieno utilizzo dipenderà dallo scioglimento dei nodi con cui si potrà esercitare la vigilanza su questa forma di titolarità della ricchezza e garantire

ELEZIONI AMERICANE
Quattro scenari di mercato dopo il duello Biden-Trump

DALLE GENERALI A UNIPOL
Assicurazioni, chi cresce di più nelle polizze sanitarie

PARLA L'AD PERABONI
Così le mie fiere Ieg sono raddoppiate a Piazza Affari

Certificati Goldman Sachs Callable Cash Collect Barriera 50%
Investimento in Euro a breve scadenza

Barriera a Scadenza 50% del prezzo iniziale del sottostante
Premi fissi mensili tra 0,65% e 0,35% non condizionati all'andamento del sottostante
Rimborso anticipato mensile a discrezione dell'emittente (a partire dal sesto mese)
Scadenza massima 3 anni (10 giugno 2027)

PUBBLICITÀ

I Certificati Goldman Sachs Callable Cash Collect Barriera 50% emessi da Goldman Sachs International, con scadenza a tre anni, offrono premi fissi mensili lordi non condizionati all'andamento del sottostante per ciascuna delle 36 date di pagamento del premio, salvo il rimborso anticipato a discrezione dell'emittente. A partire dal sesto mese dall'emissione, è prevista mensilmente la facoltà per l'emittente, a sua totale discrezione, di rimborsare anticipatamente i Certificati previo il pagamento del 100% del valore nominale. In questo caso la scadenza dei Certificati risulterebbe inferiore a 3 anni e non sarebbero più corrisposti i premi fissi mensili previsti per le date successive al rimborso anticipato.

A scadenza, nel caso in cui l'opzione di rimborso anticipato non sia stata precedentemente esercitata dall'emittente, gli investitori riceveranno 100 Euro per ciascun Certificato nel caso in cui il prezzo ufficiale di chiusura del sottostante alla data di valutazione finale (03 giugno 2027) sia pari o superiore al livello Barriera a Scadenza (pari al 50% del prezzo di riferimento del sottostante alla data di valutazione iniziale, 07 giugno 2024). Al contrario, se alla data di valutazione finale il sottostante quota ad un prezzo inferiore al livello Barriera a Scadenza (pari al 50% del relativo prezzo iniziale), l'investitore riceve, oltre al premio fisso mensile lordo, un importo commisurato alla performance negativa del sottostante con conseguente perdita totale o parziale sul capitale investito (pagamento a scadenza < 50 € fino a 0 €).

È possibile acquistare i Certificati presso il Sdax, un sistema multilaterale di negoziazione degli strumenti derivati cartolarizzati organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., attraverso la propria banca di fiducia, online banking o piattaforma di trading online. I Certificati sono negoziabili durante l'intera giornata di negoziazione.

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 gennaio 2024 e modificato ai sensi di legge alla CONSOB in data 12 gennaio 2024 (il "Prospetto di Base"), unitamente a ogni supplemento al Prospetto di Base, ed in particolare considerare i fattori di rischio ivi contenuti; i finali termini della 10 giugno 2024 relativi ai Certificati (le "Condizioni Definitive") redatti ai sensi dell'articolo 8 del Regolamento Prospetti; il documento contenente le informazioni chiave (KIC) relative ai Certificati. 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 dei titoli offerti.

Codice Isin	Sottostante	Premio mensile*	Prezzo iniziale del sottostante	Livello Barriera a Scadenza
GB00BSGZDT86	Banca Monte Dei Paschi Siena	0,65% p.m. (7,80% p.a.)	EUR 4,63	50% (EUR 2,315)
GB00BSGZDS40	Siemens Energy Ag	0,60% p.m. (7,20% p.a.)	EUR 23,31	50% (EUR 11,655)
GB00BSGZDR33	Telecom Italia Spa	0,60% p.m. (7,20% p.a.)	EUR 0,2276	50% (EUR 0,1138)
GB00BSGZDQ26	Barco Bpm Spa	0,60% p.m. (7,20% p.a.)	EUR 6,168	50% (EUR 3,079)
GB00BSGZDP19	Uniredi Spa	0,55% p.m. (6,60% p.a.)	EUR 24,806	50% (EUR 12,403)
GB00BSGZDN94	Bper Banca Spa	0,55% p.m. (6,60% p.a.)	EUR 4,677	50% (EUR 2,3385)
GB00BSGZDM87	Deutsche Bank Ag-Registered	0,55% p.m. (6,60% p.a.)	EUR 14,756	50% (EUR 7,378)
GB00BSGZDL0	Banco Bilbao Vizcaya Argentaria	0,55% p.m. (6,60% p.a.)	EUR 5,588	50% (EUR 2,794)
GB00BSGZDD06	Fineco Bank Spa	0,50% p.m. (6,00% p.a.)	EUR 14,23	50% (EUR 7,115)
GB00BSGZDK63	Stellantis Nv	0,50% p.m. (6,00% p.a.)	EUR 20,076	50% (EUR 10,038)
GB00BSGZDJ68	Intesa Sanpaolo	0,45% p.m. (5,40% p.a.)	EUR 3,4766	50% (EUR 1,7383)
GB00BSGZDQ28	Stmicroelectronics Nv	0,45% p.m. (5,40% p.a.)	EUR 40,405	50% (EUR 20,2025)
GB00BSGZDF11	Bnp Paribas	0,45% p.m. (5,40% p.a.)	EUR 60,76	50% (EUR 30,375)
GB00BSGZDH36	Adidas Ag	0,40% p.m. (4,80% p.a.)	EUR 226,8	50% (EUR 113,4)
GB00BSGZDC89	Kering	0,40% p.m. (4,80% p.a.)	EUR 310,36	50% (EUR 155,18)
GB00BSGZDB72	Ferrari Nv	0,40% p.m. (4,80% p.a.)	EUR 382,9	50% (EUR 191,45)
GB00BSGZDB66	Eni Spa	0,40% p.m. (4,80% p.a.)	EUR 13,968	50% (EUR 6,984)
GB00BSGZDB49	Enel Spa	0,35% p.m. (4,20% p.a.)	EUR 6,988	50% (EUR 3,494)

I 68 importi dei premi mensili sono espressi in percentuale rispetto al prezzo di emissione. Ad esempio 0,35% corrisponde a 0,35 Euro per Certificato. Tali importi devono intendersi al lordo della ritenuta fiscale applicata al corso della normativa vigente.

* Per esempio, nel 1° periodo di chiusura del sottostante alla data di valutazione finale (03 giugno 2027) rispetto al suo prezzo di riferimento iniziale, l'investitore, ipotizzando che abbia acquistato il Certificato al prezzo di emissione, si sarà una perdita del capitale pari al 70% e riceverà un ammontare di 300,35 Euro in premio.

Il livello barriera è espresso in percentuale rispetto al prezzo di riferimento iniziale e in valore assoluto tra parentesi.

Per maggiori informazioni sui Certificati, i relativi rischi e per scaricare il Documento contenente le informazioni chiave (KID): www.goldman-sachs.it

Goldman Sachs GLOBAL BANKING & MARKETS

Qualche mese prima di acquistare i Certificati, si invitano i potenziali investitori a consultare i propri consulenti fiscali, legali o finanziari e a leggere attentamente la Documentazione di Offerta. I Certificati sono negoziati sul Sdax, un sistema multilaterale di negoziazione organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., al prezzo di mercato che potrà, di volta in volta, differire anche significativamente da quello pagato dagli investitori in sede di acquisto dei Certificati. Non vi è alcuna garanzia che il valore di mercato secondario liquidato per i Certificati (i Certificati non sono quotati alla vendita negli Stati Uniti o a U.S. person) e la presente comunicazione non può essere distribuita negli Stati Uniti o a U.S. person. Se non il risultato preventivo concesso scritto, nessuna parte di questo materiale può essere riprodotto, fotocopiato o diffuso in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo o (ri) ristretto. © Goldman Sachs, 2024. Tutti i diritti sono riservati.

Operativa dal 1° luglio la nuova piattaforma telematica Sardinia Port Community System

CAGLIARI - A partire dal 1° luglio gli otto porti dell'AdSP del Mare di Sardegna, saranno connessi dalla piattaforma telematica SPCS Sardinia Port Community System - il portale sarà a disposizione della comunità portuale per il caricamento delle pratiche nave. Il telematico è stato presentato dall'AdSP agli operatori a Cagliari, alla presenza dei vertici di RAM Spa - Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa (società in house del Ministero stesso), dell'Associazione italiana dei porti - **Assoport** e dei responsabili tecnici della DBA Group Spa, software-house che ha realizzato e adattato la piattaforma alle esigenze tecniche dell'Ente. Il portale che è stato acquisito a costo zero dall'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, con la formula del riuso dei software in dotazione ad altre amministrazioni, apporterà gradualmente degli importanti cambiamenti nelle modalità di condivisione dei dati tra gli attori del Sistema portuale sardo (Enti pubblici, terminalisti, caricatori, agenti marittimi, spedizionieri, autotrasportatori, ecc.). Con questa prima versione dell'SPCS, si punterà alla riduzione sostanziale delle tempistiche di redazione e inoltre delle pratiche amministrative di arrivo e partenza delle navi e, aspetto non secondario, ad un'armonizzazione della produzione e condivisione dei dati statistici sui traffici portuali. Un progetto, questo, fortemente sostenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, proprio per il 2024, nell'ambito dei numerosi obiettivi attribuiti ai presidenti delle Autorità di sistema portuale, ha accelerato sui tempi di avanzamento del complesso iter della digitalizzazione della catena logistica e del dialogo tra sistemi informatici in uso al cluster portuale e marittimo nazionale. La versione del Sistema presentata oggi dall'AdSP, che entrerà a regime a partire dal 1° luglio prossimo con l'avvio dello scambio dati con altri sistemi in uso alle Capitanerie, alle Dogane e, soprattutto, con l'inserimento delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza da parte delle compagnie di navigazione o degli agenti marittimi, sarà sottoposta a successive e consistenti implementazioni. L'intera fase evolutiva dell'SPCS, infatti, è stata finanziata con 1 milione di euro di fondi PNRR e sarà scandita da un cronoprogramma definito dal MIT per lo sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale, che dovrà essere completato entro il 2026. "Oggi, in linea con i tempi e le indicazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, consegniamo alla comunità portuale del Sistema Sardegna un potente strumento di lavoro semplice nell'utilizzo, ma con enormi potenzialità in termini di riduzione delle tempistiche di elaborazione e trasmissione delle pratiche nave ai sensi delle normative vigenti - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - L'SPCS, che abbiamo gratuitamente acquisito in riuso dall'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, che ringrazio sentitamente per la proficua collaborazione, ci consentirà, in linea con le altre Autorità di Sistema



CAGLIARI - A partire dal 1° luglio gli otto porti dell'AdSP del Mare di Sardegna, saranno connessi dalla piattaforma telematica SPCS Sardinia Port Community System - il portale sarà a disposizione della comunità portuale per il caricamento delle pratiche nave. Il telematico è stato presentato dall'AdSP agli operatori a Cagliari, alla presenza dei vertici di RAM Spa - Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa (società in house del Ministero stesso), dell'Associazione italiana dei porti - Assoport e dei responsabili tecnici della DBA Group Spa, software-house che ha realizzato e adattato la piattaforma alle esigenze tecniche dell'Ente. Il portale che è stato acquisito a costo zero dall'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, con la formula del riuso dei software in dotazione ad altre amministrazioni, apporterà gradualmente degli importanti cambiamenti nelle modalità di condivisione dei dati tra gli attori del Sistema portuale sardo (Enti pubblici, terminalisti, caricatori, agenti marittimi, spedizionieri, autotrasportatori, ecc.). Con questa prima versione dell'SPCS, si punterà alla riduzione sostanziale delle tempistiche di redazione e inoltre delle pratiche amministrative di arrivo e partenza delle navi e, aspetto non secondario, ad un'armonizzazione della produzione e condivisione dei dati statistici sui traffici portuali. Un progetto, questo, fortemente sostenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, proprio per il 2024, nell'ambito dei numerosi obiettivi attribuiti ai presidenti delle Autorità di sistema portuale, ha accelerato sui tempi di avanzamento del complesso iter della digitalizzazione della catena logistica e del dialogo tra sistemi informatici in uso al cluster portuale e marittimo nazionale. La versione del Sistema presentata oggi dall'AdSP, che entrerà a regime a partire dal 1° luglio prossimo con l'avvio dello scambio dati con altri sistemi in uso alle Capitanerie, alle Dogane e, soprattutto, con l'inserimento delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza da parte delle compagnie di

Corriere Marittimo

Primo Piano

portuale italiane, di armonizzare e concentrare su un unico portale tutte le informazioni relative al traffico marittimo e di renderle utilizzabili per le attività amministrative e di analisi, per lo scambio di dati con altri Enti che operano in porto e, soprattutto, per alimentare il grande contenitore della Piattaforma nazionale della logistica".

Shipping Italy

Primo Piano

"I numeri dei porti italiani": scarica il nuovo inserto speciale di 34 pagine

Inserti speciali La fotografia dei traffici merci e passeggeri che transitano sulle banchine dello Stivale nelle tabelle e nei grafici di **Assoport**, Srm e Banca d'Italia di Redazione SHIPPING ITALY Inserti speciali 28 Giugno 2024 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 "I numeri dei porti italiani - Edizione 2024" (CLICCA E LEGGI) Come ogni anno SHIPPING ITALY offre ai suoi lettori l'inserto intitolato "I numeri dei porti italiani" dove sono condensati in 34 pagine tutti i numeri, i trend e le ultime previsioni sui traffici marittimi e sulle varie merceologie che transitano attraverso le banchine del Paese. Partendo dalle statistiche raccolte e pubblicate da **Assoport**, l'associazione delle port authority italiane, ed elaborato da Srm, il nostro giornale online propone una serie di tabelle, grafici e articoli che approfondiscono e fotografano lo stato di salute del trasporto merci e passeggeri per settore d'attività (container gateway, transhipment, rinfuse liquide, solide, break bulk, passeggeri dei traghetti e delle crociere) mostrando il progresso (o il decremento) rispetto all'anno precedente e al pre-pandemia e stilando una sorta di classifica dei porti italiani. Altri spunti interessanti di analisi sono offerti (fra gli altri) dall'indagine della Banca d'Italia sui trasporti internazionali di merci. Buona lettura! Nicola Capuzzo Direttore responsabile



Shipping Italy

Trieste

Silversea vuole fare il pieno di Gnl alla sua nave Silver Ray nel porto di Trieste

Navi Manca però ancora il via libera della Capitaneria di **Porto** alle operazioni di bunkeraggio ship to ship che Edison avvierebbe da luglio fino a settembre di Nicola Capuzzo Al momento è ancora una possibilità ma varie parti coinvolte stanno lavorando alacremente affinché nel **porto** di **Trieste** possa concretizzarsi già dal prossimo mese di luglio il rifornimento via bettolina di gas naturale liquefatto alla nuovissima nave da crociera Silver Ray di Silversea, società extra lusso del gruppo Royal Caribbean. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY a fornire il carburante dovrebbe essere, già dal prossimo mese di luglio e fino a settembre, Edison che già oggi il Gnl lo riceve con frequenza regolare dalla Spagna grazie a una bettolina (la Ravenna Knutsen) che preleva il prodotto e lo trasporta al deposito onshore nel **porto** di Ravenna inaugurato nel 2021. L'ultimo scoglio da superare sembra essere il necessario via libera da parte della capitaneria di **porto** di **Trieste** senza il cui assenso le operazioni di rifornimento, mentre la nave è ormeggiata al **Trieste** Terminal Passeggeri, non saranno possibili. Silver Ray è la seconda nave della innovativa Classe Nova consegnata appena un mese fa dai cantieri tedeschi Meyer Werft alla compagnia Silversea (gruppo Royal Caribbean) e dal prossimo 8 luglio offrirà crociere di 11 giorni con partenza dal **porto** di Venezia, scalo nel capoluogo giuliano e arrivo ad Atene, con scali nei porti di Zadar, Hvar, Dubrovnik, Bari, Kotor, Corfu, Heraklion e Santorini. Fino ad oggi in Italia è stato sperimentato con successo solo una volta nel **porto** di Spezia il rifornimento ship to ship di Gnl alla nave da crociera Costa Smeralda avvenuto nel 2020 , mentre prima un altro rifornimento di un rimorchiatore era stato portato a termine ma tramite la modalità truck to ship , quindi da terra. Stessa modalità di rifornimento di gas naturale liquefatto tramite autobotte da terra è avvenuto nelle scorse settimane nel **porto** di Trapani dove il nuovo traghetto Nerea preso in consegna da Caronte & Tourist Isole Minori è in servizio per coprire la tratta con l'isola di Pantelleria. In futuro la compagnia di navigazione siciliana intende rifornire i suoi traghetti più moderni, sempre con la stessa modalità truck to ship , di biogas, carburante 100% sostenibile derivato dagli scarti organici. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY Primo bunkeraggio truck to ship a Trapani per il traghetto Nerea di Caronte & Tourist Il rifornimento di Gnl sulla Costa Smeralda a Spezia oggi è diventato realtà.



Navi Manca però ancora il via libera della Capitaneria di Porto alle operazioni di bunkeraggio ship to ship che Edison avvierebbe da luglio fino a settembre di Nicola Capuzzo Al momento è ancora una possibilità ma varie parti coinvolte stanno lavorando alacremente affinché nel porto di Trieste possa concretizzarsi già dal prossimo mese di luglio il rifornimento via bettolina di gas naturale liquefatto alla nuovissima nave da crociera Silver Ray di Silversea, società extra lusso del gruppo Royal Caribbean. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY a fornire il carburante dovrebbe essere, già dal prossimo mese di luglio e fino a settembre, Edison che già oggi il Gnl lo riceve con frequenza regolare dalla Spagna grazie a una bettolina (la Ravenna Knutsen) che preleva il prodotto e lo trasporta al deposito onshore nel porto di Ravenna inaugurato nel 2021. L'ultimo scoglio da superare sembra essere il necessario via libera da parte della capitaneria di porto di Trieste senza il cui assenso le operazioni di rifornimento, mentre la nave è ormeggiata al Trieste Terminal Passeggeri, non saranno possibili. Silver Ray è la seconda nave della Innovativa Classe Nova consegnata appena un mese fa dai cantieri tedeschi Meyer Werft alla compagnia Silversea (gruppo Royal Caribbean) e dal prossimo 8 luglio offrirà crociere di 11 giorni con partenza dal porto di Venezia, scalo nel capoluogo giuliano e arrivo ad Atene, con scali nei porti di Zadar, Hvar, Dubrovnik, Bari, Kotor, Corfu, Heraklion e Santorini. Fino ad oggi in Italia è stato sperimentato con successo solo una volta nel porto di Spezia il rifornimento ship to ship di Gnl alla nave da crociera Costa Smeralda avvenuto nel 2020 , mentre prima un altro rifornimento di un rimorchiatore era stato portato a termine ma tramite la modalità truck to ship , quindi da terra. Stessa modalità di rifornimento di gas naturale liquefatto tramite autobotte da terra è avvenuto nelle scorse settimane nel porto di Trapani dove il nuovo traghetto Nerea preso in consegna da Caronte &

(Sito) Ansa

Venezia

Dal porto di Venezia alle Isole Lofoten

Una spedizione in bicicletta da Venezia alle Isole Lofoten per ripercorrere la storica spedizione commerciale del nobile mercante veneziano Pietro Querini che, nel 1431, aveva intrapreso un lungo viaggio per portare le proprie pregiate mercanzie nelle Fiandre, finendo naufrago proprio alle Isole Lofoten da dove poi partì a piedi per tornare a Venezia. Protagonisti dell'impresa "Venezia-Isole Lofoten: in bici sulle orme di Querini", iniziata questa mattina a Santa Marta di fronte alla sede dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare** Adriatico Settentrionale, i due ciclisti di Scorzè Adriano Pellizzon e Paolo Vidotto. I due percorreranno 3.300 km in 15 tappe per arrivare all'arcipelago norvegese che ospitò Querini, per poi proseguire, per ulteriori cinque tappe di circa 1.200 km, fino a Capo Nord.



CRV - Ciambetti: "Venezia-Isole Lofoten: in bici su orme di Pietro Querini lungo Via Querinissima"

Ciambetti: "Venezia-Isole Lofoten: in bici sulle orme di Pietro Querini lungo la Via Querinissima. Adriano Pellizzon e Paolo Vidotto al via quest'oggi con meta Røst e Bodø capitale europea della cultura" (ARV) Venezia 28 giu.2024 - Sono partiti questa mattina dal porto di Venezia i due ciclisti Adriano Pellizzon e Paolo Vidotto di Scorzé (Ve) con il supporto logistico di Giampaolo Potente e dal videomaker Paolo Maurizi, lungo la Via Querinissima, con destinazione, Røst nell' arcipelago norvegese delle Lofoten al di sopra del Circolo Polare Artico e la città di Bodø capitale della regionale del Nordland nonché capitale europea della Cultura 2024. Organizzata dalla Società Sportiva Dilettantistica Veneto Special Sport in collaborazione con Pro Loco Scorzé e Centro Regionale Sportivo Libertas la spedizione ciclistica ha visto il saluto del Presidente del Consiglio regionale del Veneto, Roberto Ciambetti: "Il luogo della partenza, il porto di Venezia, è rievocativo se rapportato alla storia di Pietro Querini che partì da Venezia per Candia e quindi dai suoi feudi cretesi per Bruges con una Cocca piena di Malvasia e Spezie. Il destino però aveva in serbo per lui e il suo equipaggio un viaggio a dir poco avventuroso, carico di incidenti, di dolorose prove, ma anche di amicizia e solidarietà tra le genti, un viaggio che abbraccia l'Europa via **mare** e via terra visto che i sopravvissuti di quella spedizione rientrarono a Venezia via terra lungo i cammini dei pellegrini unendo così i la Norvegia e la Svezia a Venezia. L'impresa sportiva di Adriano Pellizzon e Paolo Vidotto si rifà al percorso di rientro di tre dei superstiti, Cristoforo Fioravante, Niccolò di Michiel e Gherardo da Lione che da Lödöse, si imbarcarono per la Germania e quindi tornarono a casa per la Romea Tedesca" La città di Bodø come Capitale Europea della Cultura 2024 dedicherà al Veneto, a Pietro Querini e alla via Querinissima una settimana a luglio e proprio in quella settimana il 19 Luglio è previsto l'arrivo dei due ciclisti di Scorzé che verranno accolti dalla **autorità** locali con un evento speciale inserito nel cartellone degli eventi per l'anno culturale. "E' chiaro che l'impresa ciclistica lungo la Via Querinissima - spiega Ciambetti - promuove l'idea di un turismo slow, sostenibile e lento, un turismo rispettoso dei luoghi e delle tradizioni locali, attento alla cultura e ai valori delle comunità che verranno toccate in questi 3.300 chilometri divisi in 15 tappe. Il percorso studiato dalla Società Sportiva Dilettantistica Veneto Special Sport in collaborazione con Pro Loco Scorzé e Centro Regionale Sportivo Libertas, ricalca nello spirito e negli ideali la Via Querinissima, itinerario culturale europeo, e si pone come importantissimo percorso per le migliaia di appassionati della bicicletta, un segmento turistico in fortissima crescita, che vanta un numero sempre più crescente di appassionati" Non è un caso se, come è stato fatto notare quest'oggi alla partenza dal porto di Venezia, sono in molti ad aver garantito l'appoggio e il patrocinio a questa impresa ciclistica:



06/28/2024 17:42
 Ciambetti: "Venezia-Isole Lofoten: in bici sulle orme di Pietro Querini lungo la Via Querinissima. Adriano Pellizzon e Paolo Vidotto al via quest'oggi con meta Røst e Bodø capitale europea della cultura" (ARV) Venezia 28 giu.2024 - Sono partiti questa mattina dal porto di Venezia i due ciclisti Adriano Pellizzon e Paolo Vidotto di Scorzé (Ve) con il supporto logistico di Giampaolo Potente e dal videomaker Paolo Maurizi, lungo la Via Querinissima, con destinazione, Røst nell' arcipelago norvegese delle Lofoten al di sopra del Circolo Polare Artico e la città di Bodø capitale della regionale del Nordland nonché capitale europea della Cultura 2024. Organizzata dalla Società Sportiva Dilettantistica Veneto Special Sport in collaborazione con Pro Loco Scorzé e Centro Regionale Sportivo Libertas la spedizione ciclistica ha visto il saluto del Presidente del Consiglio regionale del Veneto, Roberto Ciambetti: "Il luogo della partenza, il porto di Venezia, è rievocativo se rapportato alla storia di Pietro Querini che partì da Venezia per Candia e quindi dai suoi feudi cretesi per Bruges con una Cocca piena di Malvasia e Spezie. Il destino però aveva in serbo per lui e il suo equipaggio un viaggio a dir poco avventuroso, carico di incidenti, di dolorose prove, ma anche di amicizia e solidarietà tra le genti, un viaggio che abbraccia l'Europa via mare e via terra visto che i sopravvissuti di quella spedizione rientrarono a Venezia via terra lungo i cammini dei pellegrini unendo così i la Norvegia e la Svezia a Venezia. L'impresa sportiva di Adriano Pellizzon e Paolo Vidotto si rifà al percorso di rientro di tre dei superstiti, Cristoforo Fioravante, Niccolò di Michiel e Gherardo da Lione che da Lödöse, si imbarcarono per la Germania e quindi tornarono a casa per la Romea Tedesca" La città di Bodø come Capitale Europea della Cultura 2024 dedicherà al Veneto, a Pietro Querini e alla via Querinissima una settimana a luglio e proprio in quella settimana il 19 Luglio è previsto l'arrivo dei due ciclisti di Scorzé che verranno accolti dalla autorità locali con un evento speciale inserito nel cartellone degli eventi per l'anno culturale. "E' chiaro che l'impresa ciclistica lungo la Via Querinissima - spiega Ciambetti - promuove l'idea di un turismo slow, sostenibile e lento, un turismo rispettoso dei luoghi e delle tradizioni locali, attento alla cultura e ai valori delle comunità che verranno toccate in questi 3.300 chilometri divisi in 15 tappe. Il percorso studiato dalla Società Sportiva Dilettantistica Veneto Special Sport in collaborazione con Pro Loco Scorzé e Centro Regionale Sportivo Libertas, ricalca nello spirito e negli ideali la Via Querinissima, itinerario culturale europeo, e si pone come importantissimo percorso per le migliaia di appassionati della bicicletta, un segmento turistico in fortissima crescita, che vanta un numero sempre più crescente di appassionati" Non è un caso se, come è stato fatto notare quest'oggi alla partenza dal porto di Venezia, sono in molti ad aver garantito l'appoggio e il patrocinio a questa impresa ciclistica:

(Sito) Ansa

Venezia

la Regione del Veneto, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Sport e Salute Venezia, la Strada del Radicchio Rosso di Treviso e variegato di Castelfranco, la Città Metropolitana di Venezia, i Comuni di Venezia e Sandrigo, la Regione norvegese del Nordland, le Municipalità di Trondheim e Rost, oltre al sostegno della Camera di Commercio di Venezia e Rovigo, dal Rotary Club Venezia Noale dei Tempesta, dalla Venerabile Confraternita del Bacalà alla Vicentina di Sandrigo e dal Comitato ProLoco Unpli Veneziane.

Il Nautilus

Venezia

PORTO DI VENEZIA, IL VICEMINISTRO RIXI ALLA CERIMONIA DI INAUGURAZIONE DEI LAVORI AL TERMINAL CONTAINER MONTESYNDIAL

Il Commissario Straordinario per la realizzazione del terminal container di Montesyndial, Fulvio Lino Di Blasio, invita giornalisti e operatori dei media giovedì 4 luglio alle ore 11:00 alla cerimonia di inaugurazione ufficiale dei lavori per la realizzazione del primo stralcio del terminal container Montesyndial a **Porto** Marghera. Per l'occasione sarà presente oltre al Commissario Di Blasio e a Claudio Andrea Gemme, Presidente Fincantieri Infrastructure, in qualità di mandataria della cordata di aziende che si è aggiudicata l'appalto per i lavori del primo stralcio dell'opera, anche il Viceministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Edoardo Rixi; Luca Zaia, Presidente Regione del Veneto ; Luigi Brugnaro, Sindaco di **Venezia** e l'Amm. Filippo Marini, Direttore Marittimo del Veneto. A seguito dei saluti istituzionali si terrà una presentazione dell'opera, l'intervento del Viceministro Rixi, la benedizione dell'infrastruttura e il taglio del nastro. Al termine si terrà un breve punto stampa. Per partecipare è necessario accreditarsi con l'ufficio stampa entro le ore 14:00 di mercoledì 3 luglio e fornire copia di un documento d'identità ed eventuale targa del veicolo.

**Presenze in attesa di conferma Montesyndial il terminal container del futuro dei porti del Veneto Nato come componente onshore di un progetto più vasto che prevedeva anche un terminal offshore, il terminal container di Montesyndial è ora un progetto completamente autonomo e affidato alla gestione commissariale. L'area industriale dismessa ha una superficie totale di 90 ettari con un fronte di banchina continuo di circa 1600 metri che potrà ospitare navi di classe Panamax, consentendo un traffico annuo fino a 1 milione di teu. I lavori di realizzazione del primo stralcio per un valore complessivo di 189 milioni sono stati affidati alla cordata d'impresе composta da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime Spa , in qualità di mandataria con una quota pari al 41,56%, Trevi Spa con il 22,02%, C.G.X. Costruzioni Generali Xodo Srl con il 21,92% e Zeta srl con il 14,50%.



Il Commissario Straordinario per la realizzazione del terminal container di Montesyndial, Fulvio Lino Di Blasio, invita giornalisti e operatori dei media giovedì 4 luglio alle ore 11:00 alla cerimonia di inaugurazione ufficiale dei lavori per la realizzazione del primo stralcio del terminal container Montesyndial a Porto Marghera. Per l'occasione sarà presente oltre al Commissario Di Blasio e a Claudio Andrea Gemme, Presidente Fincantieri Infrastructure, in qualità di mandataria della cordata di aziende che si è aggiudicata l'appalto per i lavori del primo stralcio dell'opera, anche il Viceministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Edoardo Rixi; Luca Zaia, Presidente Regione del Veneto ; Luigi Brugnaro, Sindaco di Venezia e l'Amm. Filippo Marini, Direttore Marittimo del Veneto. A seguito dei saluti istituzionali si terrà una presentazione dell'opera, l'intervento del Viceministro Rixi, la benedizione dell'infrastruttura e il taglio del nastro. Al termine si terrà un breve punto stampa. Per partecipare è necessario accreditarsi con l'ufficio stampa entro le ore 14:00 di mercoledì 3 luglio e fornire copia di un documento d'identità ed eventuale targa del veicolo. **Presenze in attesa di conferma Montesyndial il terminal container del futuro dei porti del Veneto Nato come componente onshore di un progetto più vasto che prevedeva anche un terminal offshore, il terminal container di Montesyndial è ora un progetto completamente autonomo e affidato alla gestione commissariale. L'area industriale dismessa ha una superficie totale di 90 ettari con un fronte di banchina continuo di circa 1600 metri che potrà ospitare navi di classe Panamax, consentendo un traffico annuo fino a 1 milione di teu. I lavori di realizzazione del primo stralcio per un valore complessivo di 189 milioni sono stati affidati alla cordata d'impresе composta da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime Spa , in qualità di mandataria con una quota pari al 41,56%, Trevi

Inchiesta corruzione, Signorini chiede i domiciliari e il Tribunale si riserva

Per l'accusa l'ex presidente di **Autorità Portuale** dovrebbe rimanere in carcere. La decisione arriverà nei prossimi giorni "Il Tribunale si è preso qualche giorno. L'udienza era limitata a valutare l'idoneità dei domiciliari e su questo sono fiducioso". A dichiararlo sono Enrico e Mario Scopesi, gli avvocati che si occupano della difesa di Paolo Emilio Signorini, ex presidente di **Autorità Portuale** arrestato lo scorso 7 maggio nell'ambito dell'inchiesta sulla presunta corruzione in Liguria. Durante la mattinata odierna si è svolta l'udienza davanti al Tribunale del Riesame, durata circa un'ora, al termine della quale il Tribunale si è riservato. I sostituti procuratori Luca Monteverde e Federico Manotti hanno ribadito ulteriormente che il carcere è l'unica misura cautelare idonea. "I pm si sono spinti anche un po' nel merito dei capi di imputazione - ha detto l'avvocato - ma a mio avviso non era questa la sede". Signorini ha presenziato all'udienza ma non ha rilasciato dichiarazioni, poi è stato riaccompagnato nel carcere di Marassi dalla polizia penitenziaria. "Non ha un atteggiamento vittimista - ha detto il legale -. Chiaramente patisce situazione afflittiva perché le condizioni delle carcere le conosciamo tutti, ma regge ". La richiesta è arrivata dopo il licenziamento di Signorini da parte di Iren, che ha ritenuto che "le misure di custodia cautelare non fossero compatibili con il ruolo di dirigente apicale dell'azienda.



Per l'accusa l'ex presidente di Autorità Portuale dovrebbe rimanere in carcere. La decisione arriverà nei prossimi giorni "Il Tribunale si è preso qualche giorno. L'udienza era limitata a valutare l'idoneità dei domiciliari e su questo sono fiducioso". A dichiararlo sono Enrico e Mario Scopesi, gli avvocati che si occupano della difesa di Paolo Emilio Signorini, ex presidente di Autorità Portuale arrestato lo scorso 7 maggio nell'ambito dell'inchiesta sulla presunta corruzione in Liguria. Durante la mattinata odierna si è svolta l'udienza davanti al Tribunale del Riesame, durata circa un'ora, al termine della quale il Tribunale si è riservato. I sostituti procuratori Luca Monteverde e Federico Manotti hanno ribadito ulteriormente che il carcere è l'unica misura cautelare idonea. "I pm si sono spinti anche un po' nel merito dei capi di imputazione - ha detto l'avvocato - ma a mio avviso non era questa la sede". Signorini ha presenziato all'udienza ma non ha rilasciato dichiarazioni, poi è stato riaccompagnato nel carcere di Marassi dalla polizia penitenziaria. "Non ha un atteggiamento vittimista - ha detto il legale -. Chiaramente patisce situazione afflittiva perché le condizioni delle carcere le conosciamo tutti, ma regge ". La richiesta è arrivata dopo il licenziamento di Signorini da parte di Iren, che ha ritenuto che "le misure di custodia cautelare non fossero compatibili con il ruolo di dirigente apicale dell'azienda."

(Sito) Ansa

Genova, Voltri

Dogane Genova, in 5 mesi bloccate 233 tonnellate rifiuti in porto

I funzionari dell'Ufficio delle Dogane di **Genova** 1 nel corso dei primi cinque mesi del 2024 hanno bloccato 8 spedizioni illecite di rifiuti dirette verso Paesi africani, individuate grazie all'attenta analisi dei rischi effettuata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli sia mediante il Circuito informatico di controllo che sulla base dell'analisi dei rischi locale. Le verifiche approfondite della merce, condotte dai funzionari doganali, hanno permesso di riscontrare la presenza di oltre 233 tonnellate rifiuti di diversa tipologia: pneumatici fuori uso, rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche e batterie usate, rottami di parti di automezzi e altra merce da classificarsi come rifiuto. Nelle ipotesi specifiche quasi tutte le spedizioni risulterebbero caricate presso magazzini del Nord Italia per poi essere trasportate attraverso container sigillati nel **Porto** di **Genova** Sampierdarena per il successivo imbarco su navi destinate in Africa. I soggetti individuati quali organizzatori delle spedizioni sono stati denunciati alla Procura della Repubblica di **Genova** per le ipotesi di reato di illecita spedizione transfrontaliera di rifiuti e di falso in atto pubblico, viste le false attestazioni riportate nelle dichiarazioni doganali. Per la merce, raggruppata per categoria secondo il rispettivo codice identificativo della tipologia di rifiuto è stato disposto lo smaltimento presso centri autorizzati a spese degli esportatori e/o dei responsabili dell'organizzazione della spedizione. Sono attualmente in corso ulteriori accertamenti coordinati dall'Autorità Giudiziaria.



Corriere Marittimo

Genova, Voltri

Paolo Pessina presidente designato all'unanimità di Federagenti

ROMA - La Federazione nazionale degli agenti e raccomandatori marittimi, Federagenti, passerà sotto la guida di Paolo Pessina, presidente uscente dell'associazione agenti marittimi di **Genova**. Pessina presidente designato, dopo un iniziale affiancamento con Alessandro Santi, che ha guidato Federagenti da fine 2020 al prossimo 25 ottobre data della scadenza del mandato, assumerà formalmente il timone della Federazione. "L'Assemblea di Federagenti, riunita ieri a Roma, ha deliberato all'unanimità in maniera assolutamente coesa che il nuovo presidente sarà Paolo Pessina. Con grande soddisfazione abbiamo dimostrato - ha dichiarato il presidente Alessandro Santi - ancora una volta quanto Federagenti sul panorama nazionale dello shipping rappresenti un unicum per compattezza ed efficacia di visione". Pessina, laureato in economia e commercio, vanta un'esperienza pluriennale nel settore della portualità, nonché dei traffici intermodali. Formatosi nel Gruppo Contship di Angelo Ravano, Pessina ha maturato in questi anni skill specifiche proprio nel rapporto nave-porto. Nei quattro anni al vertice di Assagenti **Genova** ha fra l'altro dedicato uno sforzo concentrato nell'affermazione della figura dell'agente e del raccomandatorio marittimo, quale anello centrale strategico dell'interfaccia fra nave e porto, fra mare e terra. Sposato, un figlio, Pessina - come lui stesso si definisce - è un rivierasco (vive a Sori sulla riviera di levante) e della sua origine porta con sé tenacia e determinazione nell'inseguire i risultati che si pone. "Il mio obiettivo prioritario - ha anticipato Pessina - sarà quello di favorire un compattamento della categoria su grandi obiettivi che riguardano l'efficienza dell'offerta portuale, la competitività del sistema Italia e l'importanza fondamentale del ruolo della categoria".



Porto, bloccate otto spedizioni illegali di 233 tonnellate di rifiuti in Africa

Nei primi cinque mesi del 2024, i responsabili sono stati denunciati Nei primi cinque mesi del 2024 i funzionari dell'ufficio delle Dogane di **Genova** hanno bloccato otto spedizioni illecite di rifiuti verso Paesi dell'Africa. Le verifiche approfondite della merce, condotte dai funzionari doganali, hanno permesso di riscontrare la presenza di oltre 233 tonnellate rifiuti di diversa tipologia: pneumatici fuori uso, rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, batterie usate, rottami di parti di automezzi e altra merce da classificarsi come rifiuto. Secondo quanto accertato si tratta di spedizioni partite da magazzini sparsi per il nord Italia con container sigillati destinati al **porto** di **Genova** Sampierdarena, per il successivo imbarco su navi destinate in Africa. Gli organizzatori delle spedizioni sono stati denunciati alla Procura della Repubblica di **Genova** per le ipotesi di reato di illecita spedizione transfrontaliera di rifiuti e di falso in atto pubblico, viste le false attestazioni riportate nelle dichiarazioni doganali. Per la merce, raggruppata per categoria secondo il rispettivo codice Cer (identificativo della tipologia di rifiuto), è stato disposto lo smaltimento presso centri autorizzati a spese degli esportatori e/o dei responsabili dell'organizzazione della spedizione. Continua a leggere le notizie di GenovaToday , segui la nostra pagina Facebook e iscriviti al nostro canale WhatsApp.



Genova Today

Genova, Voltri

Corruzione, l'avvocato di Signorini: "Il licenziamento di Iren può farlo uscire dal carcere"

Questa mattina è in corso l'udienza al tribunale del Riesame che dovrà esprimersi sulla richiesta di scarcerazione avanzata da Scopesi nei confronti di Signorini. La decisione dovrebbe arrivare la settimana prossima. Il licenziamento di Iren nei confronti di Paolo Emilio Signorini potrebbe aiutare quest'ultimo a uscire dal carcere. Lo ha confermato Enrico Scopesi, avvocato dell'ex Ad dell'azienda ed ex presidente dell'**Autorità Portuale** in carcere dallo scorso 7 maggio. Questa mattina è in corso l'udienza al tribunale del Riesame che dovrà esprimersi sulla richiesta di scarcerazione avanzata da Scopesi nei confronti di Signorini. La decisione dovrebbe arrivare la settimana prossima. "Non sta male, è ristretto senza nessuna ragione in carcere, ma detto questo fa quello che deve fare", ha detto Scopesi ai cronisti presenti prima di entrare in tribunale.



Il Nautilus

Genova, Voltri

Paolo Pessina nuovo presidente Federagenti

Dott. Paolo Pessina Da presidente uscente della sezione di **Genova** a presidente di Federagenti, la Federazione Nazionale degli Agenti e Raccomandatori Marittimi. Roma . In questi mesi, Pessina sarà affiancato dal presidente uscente Alessandro Santi, che il prossimo 25 ottobre cesserà il suo mandato. "L'assemblea di Federagenti, riunita ieri a Roma, ha deliberato all'unanimità in maniera assolutamente coesa che il nuovo Presidente sarà Paolo Pessina. Con grande soddisfazione abbiamo dimostrato - ha dichiarato Santi in una nota diffusa poco fa - ancora una volta quanto Federagenti sul panorama nazionale dello shipping rappresenti un unicum per compattezza ed efficacia di visione". Paolo Pessina, laureato in economia e commercio, vanta un'esperienza pluriennale nel settore della portualità, nonché dei traffici intermodali. Formatosi nel Gruppo Contship di Angelo Ravano, Pessina ha maturato in questi anni competenze specifiche proprio nel rapporto nave-porto. Nei quattro anni al vertice di Assagenti **Genova** ha fra l'altro dedicato uno sforzo concentrato nell'affermazione della figura dell'agente e del raccomandatorio marittimo, quale anello centrale strategico dell'interfaccia fra nave e porto, fra mare e terra. Sposato, un figlio, Pessina - come lui stesso si definisce - è un rivierasco (vive a Sori sulla riviera di Levante) e della sua origine porta con sé tenacia e determinazione nell'inseguire i risultati che si pone. "Il mio obiettivo prioritario - ha anticipato Pessina - sarà quello di favorire un compattamento della categoria su grandi obiettivi che riguardano l'efficienza dell'offerta portuale , la competitività del sistema Italia e l'importanza fondamentale del ruolo della categoria". Dalla redazione de IL Nautilus gli auguri di buon lavoro e di buona navigazione.



Informare

Genova, Voltri

MSC pronta ad acquisire il 15% di ADR in Aeroporto di Genova

Il gruppo armatoriale ha presentato una proposta vincolante di acquisto La solida presenza del gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company si rafforzerà ulteriormente con l'ingresso dell'azienda nel capitale della società che gestisce l'aeroporto del capoluogo ligure. Aeroporti di Roma Spa (ADR), che detiene il 15% del capitale di Aeroporto di **Genova** Spa, ha infatti ricevuto dal gruppo MSC una proposta vincolante di acquisto dell'intera propria quota di minoranza. ADR ha ricordato che la ricezione della proposta segue la volontà espressa da Aeroporti di Roma di rendere disponibile la propria quota azionaria al fine di abilitare possibili assi sinergici e di sviluppo per un rilancio dello scalo secondo le linee tracciate dal gestore aeroportuale di **Genova**, nell'ambito della procedura di raccolta di interesse posta in essere a inizio anno. ADR ha specificato che «l'operazione avviene in piena sinergia e raccordo con il Comune di **Genova**, che, oltre a essere pienamente concorde con la proposta di acquisto delle quote di ADR da parte di MSC, ha fattivamente promosso l'operazione, garantendo la propria costante presenza e confermando, al tempo stesso, il fermo proposito di proseguire con decisione nel percorso di ingresso nella compagine azionaria dello scalo, che costituisce un asset strategico per l'amministrazione civica».

Informare

MSC pronta ad acquisire il 15% di ADR in Aeroporto di Genova

06/28/2024 10:18

Il gruppo armatoriale ha presentato una proposta vincolante di acquisto La solida presenza del gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company si rafforzerà ulteriormente con l'ingresso dell'azienda nel capitale della società che gestisce l'aeroporto del capoluogo ligure. Aeroporti di Roma Spa (ADR), che detiene il 15% del capitale di Aeroporto di Genova Spa, ha infatti ricevuto dal gruppo MSC una proposta vincolante di acquisto dell'intera propria quota di minoranza. ADR ha ricordato che la ricezione della proposta segue la volontà espressa da Aeroporti di Roma di rendere disponibile la propria quota azionaria al fine di abilitare possibili assi sinergici e di sviluppo per un rilancio dello scalo secondo le linee tracciate dal gestore aeroportuale di Genova, nell'ambito della procedura di raccolta di interesse posta in essere a inizio anno. ADR ha specificato che «l'operazione avviene in piena sinergia e raccordo con il Comune di Genova, che, oltre a essere pienamente concorde con la proposta di acquisto delle quote di ADR da parte di MSC, ha fattivamente promosso l'operazione, garantendo la propria costante presenza e confermando, al tempo stesso, il fermo proposito di proseguire con decisione nel percorso di ingresso nella compagine azionaria dello scalo, che costituisce un asset strategico per l'amministrazione civica».

Informatore Navale

Genova, Voltri

VARO TECNICO GNV ORION: SECONDO DEI QUATTRO TRAGHETTI DI NUOVA COSTRUZIONE DI GNV

Si è tenuto ieri presso il cantiere cinese Guangzhou Shipyard International (GSI) il varo tecnico di "GNV Orion", seconda delle quattro unità di nuova costruzione della Compagnia La consegna della nave è prevista per l'estate del 2025 **Genova**, 27 giugno 2024 - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, ha celebrato ieri in Cina presso il cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) la tradizionale cerimonia marittima del varo tecnico di GNV Orion, la seconda delle quattro unità ro-pax attualmente in costruzione, e con l'occasione ne ha svelato il nome. Alla cerimonia hanno preso parte una delegazione del Gruppo MSC insieme a rappresentanti del cantiere Guangzhou Shipyard International (GSI) e di RINA. Il nome GNV Orion è dedicato a una delle costellazioni (Orione) più importanti e conosciute del cielo, sempre ben visibile con le sue stelle brillanti posizionate vicino all'equatore celeste. Così come con lo stesso intento, il nome dato dalla Compagnia alla prima delle new building, GNV Polaris, il cui ingresso in flotta è previsto entro la fine del 2024, celebra la stella polare, da sempre punto di riferimento per la rotta di ogni navigante. GNV Orion avrà una stazza lorda di circa 52.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e potrà raggiungere una velocità massima di 25 nodi. Disporrà di 433 cabine e avrà una capacità di carico di 1785 passeggeri e di 3100 metri lineari. GNV Orion verrà consegnata all'armatore nell'estate del 2025, seguiranno poi altre due unità rispettivamente nella prima e nella seconda metà del 2026. Così come tutte quattro le unità di nuova costruzione, anche GNV Orion è già dotata di tutte le predisposizioni per il cold ironing, ossia la connessione tramite una presa alla rete elettrica in banchina, che consente un importante abbattimento delle emissioni, nonché un miglioramento della qualità dell'aria e acustico a livello locale. Tutte le nuove navi saranno dotate di sistemi di pulizia dei gas di scarico (EGCS), riduzione catalitica selettiva (SCR) e tecnologie di riciclaggio del calore per soddisfare i requisiti IMO Tier III e EEDI Fase II.



Si è tenuto ieri presso il cantiere cinese Guangzhou Shipyard International (GSI) il varo tecnico di "GNV Orion", seconda delle quattro unità di nuova costruzione della Compagnia La consegna della nave è prevista per l'estate del 2025 Genova, 27 giugno 2024 - GNV compagnia di traghetti del Gruppo MSC, ha celebrato ieri in Cina presso il cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) la tradizionale cerimonia marittima del varo tecnico di GNV Orion, la seconda delle quattro unità ro-pax attualmente in costruzione, e con l'occasione ne ha svelato il nome. Alla cerimonia hanno preso parte una delegazione del Gruppo MSC insieme a rappresentanti del cantiere Guangzhou Shipyard International (GSI) e di RINA. Il nome GNV Orion è dedicato a una delle costellazioni (Orione) più importanti e conosciute del cielo, sempre ben visibile con le sue stelle brillanti posizionate vicino all'equatore celeste. Così come con lo stesso intento, il nome dato dalla Compagnia alla prima delle new building, GNV Polaris, il cui ingresso in flotta è previsto entro la fine del 2024, celebra la stella polare, da sempre punto di riferimento per la rotta di ogni navigante. GNV Orion avrà una stazza lorda di circa 52.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e potrà raggiungere una velocità massima di 25 nodi. Disporrà di 433 cabine e avrà una capacità di carico di 1785 passeggeri e di 3100 metri lineari. GNV Orion verrà consegnata all'armatore nell'estate del 2025, seguiranno poi altre due unità rispettivamente nella prima e nella seconda metà del 2026. Così come tutte quattro le unità di nuova costruzione, anche GNV Orion è già dotata di tutte le predisposizioni per il cold ironing, ossia la connessione tramite una presa alla rete elettrica in banchina, che consente un importante abbattimento delle emissioni, nonché un miglioramento della qualità dell'aria e acustico a livello locale. Tutte le nuove navi saranno dotate di sistemi di pulizia dei gas di scarico (EGCS), riduzione catalitica selettiva (SCR) e tecnologie di

Informatore Navale

Genova, Voltri

GNV UTILIZZA PER LA PRIMA VOLTA IL BIOFUEL ABBATTENDO DRASTICAMENTE LE EMISSIONI DELLA NAVE IN BANCHINA

In occasione dell'evento tenutosi oggi a Genova a bordo di Rhapsody, la Compagnia si è impegnata ad alimentare la propria nave con il biofuel che consente la riduzione delle emissioni di CO2 dell'88,2% rispetto al carburante fossile tradizionale Matteo Catani, CEO di GNV: "Oggi abbiamo dato prova concreta del nostro impegno alimentando Rhapsody a biofuel. In particolare, abbiamo immesso nei circuiti di alimentazione della nave un quantitativo di carburante eccedente rispetto a quello necessario per l'evento, questo di fatto ci ha permesso di abbattere totalmente le emissioni di CO2 durante il suo svolgimento e di poterlo dichiarare un evento di fatto Net Zero" Genova, 28 giugno 2024 - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, ha rifornito oggi per la prima volta una delle sue navi con biofuel utilizzando un Biocarburante Hydrotreated Vegetable Oil (HVO 100%) per la durata dell'evento conclusivo di Underwater Dome tenutosi a bordo della motonave Rhapsody. Il biofuel utilizzato garantisce una riduzione delle emissioni di CO2 pari all'88,2% rispetto al combustibile fossile tradizionale, permettendo di fatto alla Compagnia di abbattere drasticamente l'impatto della propria nave sull'ambiente in occasione dell'appuntamento patrocinato da MSC Foundation e organizzato dalla USS Dario Gonzatti per celebrare il 60° anniversario della dichiarazione della "presa di possesso dei fondali marini in nome dell'umanità" da parte della Confederazione Mondiale delle Attività Subacquee (CMAS) e per condividere un vero momento di promozione dell'ambiente marino e di confronto per la sua sostenibilità e tutela. GNV con questo atto concreto vuole così testimoniare il suo impegno per ridurre quanto più possibile l'impatto sull'ambiente, in linea con l'obiettivo del Gruppo MSC di raggiungere il Net Zero entro il 2050. Daniela Picco, Executive Director MSC Foundation : "La MSC Foundation è profondamente impegnata nella tutela del mare ed è per questo che oggi abbiamo patrocinato l'iniziativa 'Underwater Dome'. Eventi come questo offrono una preziosa occasione per stimolare riflessioni e proporre azioni concrete per la protezione dell'ambiente marino. Il mare è il nostro patrimonio comune e la sua salvaguardia dev'essere affrontata sinergicamente incentivando il confronto tra attori provenienti dai settori più disparati. Solo attraverso la collaborazione e l'impegno condiviso potremo garantire un futuro sostenibile per le prossime generazioni." Il CEO di GNV, Matteo Catani, intervenuto in apertura di evento, ha sottolineato come GNV sia in assoluto tra i primi player del settore traghetti a sperimentare questa tipologia di combustibile green e ha colto l'occasione per sottolineare che "L'evento di oggi è stato un momento di promozione dell'ambiente marino ma anche di prezioso confronto trasversale su come sia importante operare in modo responsabile per garantirne la tutela. Il comparto di GNV, ovvero quello dei trasporti, sta vivendo un importante cambiamento in termini di value proposition, se prima eravamo concentrati principalmente su comodità ed efficienza del servizio



Informatore Navale
GNV UTILIZZA PER LA PRIMA VOLTA IL BIOFUEL ABBATTENDO DRASTICAMENTE LE EMISSIONI DELLA NAVE IN BANCHINA
 06/28/2024 20:37

In occasione dell'evento tenutosi oggi a Genova a bordo di Rhapsody, la Compagnia si è impegnata ad alimentare la propria nave con il biofuel che consente la riduzione delle emissioni di CO2 dell'88,2% rispetto al carburante fossile tradizionale Matteo Catani, CEO di GNV: "Oggi abbiamo dato prova concreta del nostro impegno alimentando Rhapsody a biofuel. In particolare, abbiamo immesso nei circuiti di alimentazione della nave un quantitativo di carburante eccedente rispetto a quello necessario per l'evento, questo di fatto ci ha permesso di abbattere totalmente le emissioni di CO2 durante il suo svolgimento e di poterlo dichiarare un evento di fatto Net Zero" Genova, 28 giugno 2024 - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, ha rifornito oggi per la prima volta una delle sue navi con biofuel utilizzando un Biocarburante Hydrotreated Vegetable Oil (HVO 100%) per la durata dell'evento conclusivo di Underwater Dome tenutosi a bordo della motonave Rhapsody. Il biofuel utilizzato garantisce una riduzione delle emissioni di CO2 pari all'88,2% rispetto al combustibile fossile tradizionale, permettendo di fatto alla Compagnia di abbattere drasticamente l'impatto della propria nave sull'ambiente in occasione dell'appuntamento patrocinato da MSC Foundation e organizzato dalla USS Dario Gonzatti per celebrare il 60° anniversario della dichiarazione della "presa di possesso dei fondali marini in nome dell'umanità" da parte della Confederazione Mondiale delle Attività Subacquee (CMAS) e per condividere un vero momento di promozione dell'ambiente marino e di confronto per la sua sostenibilità e tutela. GNV con questo atto concreto vuole così testimoniare il suo impegno per ridurre quanto più possibile l'impatto sull'ambiente, in linea con l'obiettivo del Gruppo MSC di raggiungere il Net Zero entro il 2050. Daniela Picco, Executive Director MSC Foundation : "La MSC Foundation è profondamente impegnata nella tutela del mare ed è per questo che oggi abbiamo patrocinato l'iniziativa 'Underwater Dome'. Eventi come questo offrono una preziosa occasione per stimolare riflessioni e proporre azioni concrete per la protezione dell'ambiente marino. Il mare è il nostro patrimonio comune e la sua salvaguardia dev'essere affrontata sinergicamente incentivando il confronto tra attori provenienti dai settori più disparati. Solo attraverso la collaborazione e l'impegno condiviso potremo garantire un futuro sostenibile per le prossime generazioni." Il CEO di GNV, Matteo Catani, intervenuto in apertura di evento, ha sottolineato come GNV sia in assoluto tra i primi player del settore traghetti a sperimentare questa tipologia di combustibile green e ha colto l'occasione per sottolineare che "L'evento di oggi è stato un momento di promozione dell'ambiente marino ma anche di prezioso confronto trasversale su come sia importante operare in modo responsabile per garantirne la tutela. Il comparto di GNV, ovvero quello dei trasporti, sta vivendo un importante cambiamento in termini di value proposition, se prima eravamo concentrati

Informatore Navale

Genova, Voltri

ora siamo chiamati a prestare particolare attenzione anche alla sostenibilità ambientale." "Oggi abbiamo dato prova concreta del nostro impegno alimentando Rhapsody a biofuel 'green'. In particolare, abbiamo immesso nei circuiti di alimentazione della nave un quantitativo di carburante eccedente rispetto a quello necessario per l'evento, questo di fatto ci ha permesso di abbattere totalmente le emissioni di CO2 durante il suo svolgimento e di poterlo dichiarare un evento di fatto Net Zero. Teniamo però a precisare che iniziative come questa e, più in generale, la transizione verde del nostro comparto implicano alti costi (il biofuel ha costi più che doppi rispetto al carburante tradizionale) e richiedono quindi investimenti importanti che dovranno necessariamente essere condivisi dall'intero ecosistema economico, sociale e istituzionale. Siamo chiamati tutti a fare sistema per la messa in comune delle best practice e, a lungo termine, per raggiungere gli ambiziosi obiettivi prefissati". "Auspichiamo che passi di questo tipo - ha aggiunto Matteo Catani - possano essere di stimolo per i regolatori nazionali e sovranazionali nella spinta alla produzione e alla distribuzione di carburanti alternativi a costi sostenibili". Ponendo al centro del proprio operato l'attenzione alla sostenibilità, anche in anticipo rispetto ad altri operatori del settore, la Compagnia ha investito risorse importanti - oltre 100 milioni di euro - per dotare la maggior parte delle navi della sua flotta di sistemi di lavaggio dei fumi, i cosiddetti "scrubber" che consentono l'abbattimento delle emissioni solforose cinque volte di più oltre il limite di legge, e nel rinnovo della propria flotta grazie all'ordine di quattro unità di nuova costruzione dal ridotto impatto ambientale. In termini di decarbonizzazione, l'impatto delle nuove navi rispetto alle attuali unità standard sarà inferiore rispettivamente del 30% per le prime due e del 50% per la terza e la quarta, che saranno alimentate a GNL. Inoltre, tutte avranno la possibilità di allacciarsi alla rete elettrica di terra durante le soste in porto evitando di usare i generatori a combustibile fossile. Per implementare le iniziative in termini di riduzione del proprio impatto ambientale, GNV ha creato al proprio interno un team interamente dedicato alla sostenibilità e ne sta strutturando un secondo interamente focalizzato sull'area dell'Energy Efficiency. La Compagnia ha inoltre recentemente siglato il 'Genoa Blue Agreement', un accordo volontario promosso con la Capitaneria di porto di Genova che si pone l'obiettivo di rendere la zona entro le 3 miglia dai porti di Genova e Savona assimilabile a un'area SECA (Sulfur Emission Control Area) che prevede che le navi della Compagnia entrino in porto utilizzando carburante a più basso tenore di zolfo.

Porto, bloccate spedizioni illegali di rifiuti da Genova verso l'Africa

di r.p. **GENOVA** - I funzionari dell'Ufficio delle Dogane di **Genova** 1 nel corso dei primi cinque mesi del 2024 hanno bloccato 8 spedizioni illecite di rifiuti dirette verso Paesi Africani, individuate grazie all'attenta analisi dei rischi effettuata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli sia mediante il Circuito informatico di controllo che sulla base dell'analisi dei rischi locale. Le verifiche approfondite della merce, condotte dai funzionari doganali, hanno permesso di riscontrare la presenza di oltre 233 tonnellate rifiuti di diversa tipologia: pneumatici fuori uso, rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (R.A.E.E.), batterie usate, rottami di parti di automezzi e altra merce da classificarsi come rifiuto. Nelle ipotesi specifiche quasi tutte le spedizioni risulterebbero caricate presso magazzini del Nord Italia per poi essere trasportate attraverso container sigillati nel **Porto** di **Genova** Sampierdarena per il successivo imbarco su navi destinate in Africa. I soggetti individuati quali organizzatori delle spedizioni sono stati denunciati alla Procura della Repubblica di **Genova** per le ipotesi di reato di illecita spedizione transfrontaliera di rifiuti e di falso in atto pubblico, viste le false attestazioni riportate nelle dichiarazioni doganali. Per la merce, raggruppata per categoria secondo il rispettivo codice CER (identificativo della tipologia di rifiuto), è stato disposto lo smaltimento presso centri autorizzati a spese degli esportatori e/o dei responsabili dell'organizzazione della spedizione. Sono attualmente in corso ulteriori accertamenti coordinati dall'Autorità Giudiziaria, fatto salvo il principio di presunzione di non colpevolezza degli indagati, che in ogni fase dell'indagine e del procedimento, potranno far valere la propria estraneità ai reati per cui si procede.



Aeroporto di Genova: assemblee verso il rinvio a fine luglio

GENOVA - Come avevamo previsto qualche tempo fa le due assemblee degli azionisti che si terranno oggi al Cristoforo Colombo verranno rinviate. Ricordiamo che le assemblee sono due: la prima ordinaria è quella dell'approvazione del bilancio 2023 con una perdita presentata dal consiglio ai soci di 5 milioni. La seconda una assemblea "straordinaria" per fare un aumento di capitale di 5 milioni di euro importo necessario, secondo il Presidente Lavarello, per mantenere la "continuità" aziendale" pena dover portare i libri in tribunale e affidare a quel punto l'azienda a dei commissari. Lavarello è chiaro su questo e sostiene che, se non avverranno questi passaggi, lui darà le dimissioni e non procederà oltre la sua esperienza e impegno per trasformare il Colombo e portare avanti tutti i progetti in corso. La situazione primaria di incertezza sul da farsi è dell'Autorità Portuale, azionista al 60%, che vedrà oggi come suo rappresentante il nuovo Commissario Ammiraglio Seno. E' evidente che l'Ammiraglio, che arriva a sostituire Paolo Piacenza dopo le dimissioni e il rientro come Segretario generale dell'Adsp, non può conoscere a fondo le intricate vicende dello scalo genovese e deve anche verificare le modalità che potrebbero consentirgli di sostenere l'aumento di 3 milioni da parte dell'Adsp. L'altro azionista Camera di Commercio al 25% deve valutare di sostenere l'aumento con 1.250 mil di euro. Il terzo azionista Adr e in fase di vendita e nell'accordo con MSC che ha fatto la offerta irrevocabile di acquisto ad un importo di circa 450 mila euro, si accollerebbe la sua parte di aumento di capitale di 725.000 euro. Ma anche qui e' tutto da definire perché ricordiamo che gli azionisti presenti oggi nel capitale avrebbero la possibilità di esercitare il diritto di prelazione e a ruotare loro apati presso le azioni dei Benetton. Sembra che quindi oggi sarà richiesto un rinvio delle due assemblee . Prima verrà fatta quella per l'approvazione del bilancio, in seconda convocazione verso metà luglio, e una volta accertato e approvato dai soci il bilancio con una perdita per la precisione di circa 4 milioni si passerà ad una nuova assemblea straordinaria dove i soci e il Cda presieduto da Lavarello avranno già in questi 30 giorni definito un piano condiviso anche di come spalmare l'aumento di capitale su più esercizi. Infatti l'aeroporto sotto il profilo finanziario starebbe bene e quindi l'aumento di capitale sarebbe necessario, come abbiamo spiegato nei passati articoli, per ripristinare il capitale a 7 milioni importo minimo che sarebbe richiesto per un aeroporto da circa 1.200 mila passeggeri annui. Ma l'aumento potrebbe essere diluito finanziariamente in un periodo lungo e non da versarsi tutto immediatamente. Intanto procedono i lavori sul nuovo terminal e le altre opere necessarie per il collegamento tra ferrovia e stazione aeroportuale ma sui tempi incombono vari se e ma compresa tutta l'area Derrick dei contenitori che pare non abbiamo intenzione di muoversi da lì se non con una penale. La palla è nelle mani di Alfonso Lavarello che sembra particolarmente



agguerrito a risolvere il tutto entro fine anno dove vuole Derrick fuori dalle aree dell'aeroporto necessarie per i lavori di collegamento.

Inchiesta, scarcerazione Signorini: nei prossimi giorni la decisione dei giudici

Il licenziamento da Iren, secondo il legale, certifica che l'ex presidente del **porto** non ha più alcun ruolo pubblico e non rischia di reiterare il reato né di inquinare le prove. Pm contrari all'attenuazione della misura **GENOVA** - È iniziata alle 9 l'udienza in cui l'avvocato Enrico Scopesi ha chiesto l'attenuazione della misura per l'ex presidente del **Porto** di **Genova** ed ex ad di Iren Paolo Signorini, che si trova in carcere dal 7 maggio nell'ambito della maxi inchiesta sulla corruzione in Liguria. Un'udienza durata poco più di un'ora. La decisione se consentire la scarcerazione o meno dovrebbe arrivare da parte dei giudici nei prossimi giorni. I pm hanno continuato a ribadire la loro contrarietà. Il legale di Signorini ha chiesto l'attenuazione della misura con la concessione dei domiciliari, dove si trovano tuttora i principali co-indagati, il governatore Giovanni Toti, l'imprenditore Aldo Spinelli e l'ex capo di Gabinetto di Regione Liguria Matteo Cozzani. Per rafforzare la sua richiesta l'avvocato deposita al tribunale la raccomandata, ricevuta da Signorini nel carcere di Marassi, con il licenziamento da parte di Iren, di cui era amministratore delegato. Scopesi all'ingresso in Tribunale ha detto "non ci sono più esigenze affinché Signorini resti in carcere. Abbiamo sempre ritenuto che esigenze così gravi (da tenerlo in carcere ndr) non ci sono mai state, rispetto all'inizio sono sicuramente affievolite sotto ogni punto di vista. Sono andato a trovarlo, non sta male" ha spiegato l'avvocato dell'ex presidente del **Porto** di **Genova**, Savona e Vado. Il licenziamento, secondo il legale, certifica che l'ex presidente del **porto** non ha più alcun ruolo pubblico e non rischia di reiterare il reato né di inquinare le prove. A parlare per primo sarà proprio l'avvocato di Signorini, poi sarà la volta della Procura. Si terranno più avanti invece le udienze per Giovanni Toti e Aldo Spinelli. Per Toti la data è l'8 luglio, mentre quella di Spinelli deve ancora essere fissata. Il suo avvocato Sandro Vaccaro, aveva già ieri presentato istanza di appello, ma la richiesta era stata rigettata perché mancava la firma digitale. Così l'ha nuovamente depositata questa mattina.



Il licenziamento da Iren, secondo il legale, certifica che l'ex presidente del porto non ha più alcun ruolo pubblico e non rischia di reiterare il reato né di inquinare le prove. Pm contrari all'attenuazione della misura GENOVA - È iniziata alle 9 l'udienza in cui l'avvocato Enrico Scopesi ha chiesto l'attenuazione della misura per l'ex presidente del Porto di Genova ed ex ad di Iren Paolo Signorini, che si trova in carcere dal 7 maggio nell'ambito della maxi inchiesta sulla corruzione in Liguria. Un'udienza durata poco più di un'ora. La decisione se consentire la scarcerazione o meno dovrebbe arrivare da parte dei giudici nei prossimi giorni. I pm hanno continuato a ribadire la loro contrarietà. Il legale di Signorini ha chiesto l'attenuazione della misura con la concessione dei domiciliari, dove si trovano tuttora i principali co-indagati, il governatore Giovanni Toti, l'imprenditore Aldo Spinelli e l'ex capo di Gabinetto di Regione Liguria Matteo Cozzani. Per rafforzare la sua richiesta l'avvocato deposita al tribunale la raccomandata, ricevuta da Signorini nel carcere di Marassi, con il licenziamento da parte di Iren, di cui era amministratore delegato. Scopesi all'ingresso in Tribunale ha detto "non ci sono più esigenze affinché Signorini resti in carcere. Abbiamo sempre ritenuto che esigenze così gravi (da tenerlo in carcere ndr) non ci sono mai state, rispetto all'inizio sono sicuramente affievolite sotto ogni punto di vista. Sono andato a trovarlo, non sta male" ha spiegato l'avvocato dell'ex presidente del Porto di Genova, Savona e Vado. Il licenziamento, secondo il legale, certifica che l'ex presidente del porto non ha più alcun ruolo pubblico e non rischia di reiterare il reato né di inquinare le prove. A parlare per primo sarà proprio l'avvocato di Signorini, poi sarà la volta della Procura.

Inchieste, Monzani: "Tempesta perfetta in Authority, ma opere vanno avanti"

di Elisabetta Biancalani GENOVA - Nuova puntata del nostro approfondimento sugli effetti delle inchieste in Liguria, sulle opere ma non solo (LEGGI QUI). Ascoltiamo il presidente, appena riconfermato per un anno, di Stazioni Marittime Edoardo Monzani "È una bella tempesta perfetta in **Autorità** di **sistema portuale** però io credo che soprattutto la struttura tecnica sia un'ottima struttura quindi per quanto ci riguarda noi non prevediamo e non ci auguriamo dei rallentamenti anche perché le opere che ci interessano, in particolare l'allungamento dell'accosto di levante di Ponte dei Mille, è già stato iniziato prima di questo caos e dovrebbe finire nel marzo del prossimo anno. E' un lavoro abbastanza semplice dal punto di vista tecnico e quindi se dovessero intervenire certi rallentamenti c'è la possibilità di accelerare, è molto diverso rispetto alla diga e ad altre opere mille volte più grandi di questo, quindi noi contiamo che questa struttura dell'**Autorità** di **sistema portuale** con i nuovi commissari si stia stabilizzando dal punto di vista tecnico mentre dal punto di vista amministrativo sono pieni di controlli quindi qualche rallentamento credo che sia consequenziale, però per ora non ci riguarda. Intanto il primo effetto è che il piano regolatore **portuale**, la cui bozza doveva essere presentata a giugno, slitta a settembre Beh non so neanche se settembre, perché è un evento quello del piano regolatore **portuale** estremamente delicato e arriva in un momento di grande riflessione quindi se c'erano dei piani di un certo tipo ai 'piani alti' del governo della Liguria forse qualcosa dovrà essere rivisto, si parla già per esempio dei depositi costieri che potrebbero essere spostati al Carbonile piuttosto che dove erano previsti, proprio perché alcuni aspetti verranno rivisti giustamente, non penso che si possa andare sulla stessa strada. Per lei è più urgente che mai un nuovo presidente dell'Authority o no? È una scelta di tipo politico, dal punto di vista funzionale i commissari sono ottime persone quindi molto preparate e la funzionalità dell'ente continua, ma dal punto di vista politico è chiaro che la situazione è ben diversa perché anche sul piano regolatore **portuale** devono essere scelte più politiche. A proposito dell'inchiesta, qualche mese fa qua parlavamo dei vostri appetiti per mettere i rotabili su un'area che poi è stata data a Spinelli, parliamo dell' ex Carbonile, queste inchieste hanno coinvolto anche Aldo Spinelli, lei visto quello che è successo pensa che tutto possa essere rivisto, come dire se le aree sono andate a lui ma magari non con i metodi giusti, le avrebbero potute dare a noi che ne aveva bisogno... Noi avevamo presentato una richiesta documentata, con un piano di sviluppo dell'impresa, l'occupazione che si sarebbe prodotta, Spinelli ha fatto lo stesso e il giudizio che è stato dato dagli enti preposti è stato stato favorevole alla proposta di Spinelli e quindi che cosa succederà adesso? È un punto interrogativo, può darsi che noi ci riproveremo ma deve



di Elisabetta Biancalani GENOVA - Nuova puntata del nostro approfondimento sugli effetti delle inchieste in Liguria, sulle opere ma non solo (LEGGI QUI). Ascoltiamo il presidente, appena riconfermato per un anno, di Stazioni Marittime Edoardo Monzani "È una bella tempesta perfetta in Autorità di sistema portuale però io credo che soprattutto la struttura tecnica sia un'ottima struttura quindi per quanto ci riguarda noi non prevediamo e non ci auguriamo dei rallentamenti anche perché le opere che ci interessano, in particolare l'allungamento dell'accosto di levante di Ponte dei Mille, è già stato iniziato prima di questo caos e dovrebbe finire nel marzo del prossimo anno. E' un lavoro abbastanza semplice dal punto di vista tecnico e quindi se dovessero intervenire certi rallentamenti c'è la possibilità di accelerare, è molto diverso rispetto alla diga e ad altre opere mille volte più grandi di questo, quindi noi contiamo che questa struttura dell'Autorità di sistema portuale con i nuovi commissari si stia stabilizzando dal punto di vista tecnico mentre dal punto di vista amministrativo sono pieni di controlli quindi qualche rallentamento credo che sia consequenziale, però per ora non ci riguarda. Intanto il primo effetto è che il piano regolatore portuale, la cui bozza doveva essere presentata a giugno, slitta a settembre Beh non so neanche se settembre, perché è un evento quello del piano regolatore portuale estremamente delicato e arriva in un momento di grande riflessione quindi se c'erano dei piani di un certo tipo ai 'piani alti' del governo della Liguria forse qualcosa dovrà essere rivisto, si parla già per esempio dei depositi costieri che potrebbero essere spostati al Carbonile piuttosto che dove erano previsti, proprio perché alcuni aspetti verranno rivisti giustamente, non penso che si

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

decidere la società, è una decisione politica importante che può portare naturalmente ad aumentare certi motivi di incomprensione fra enti e società che operano nel porto , quindi una decisione delicata. Io invece vorrei cogliere l'occasione per dire che Stazione Marittime ha inaugurato in maniera informale un nuovo garage per accogliere circa 200 autovetture dei croceristi, perché quello delle autovetture dei croceristi è un punto importante e un po' dolente per noi, molto spesso dobbiamo affidarle a dei park esterni al porto mentre ora le teniamo qui, perché il traffico delle crociere è un traffico previsto sempre in aumento quindi i servizi di parking devono essere potenziati. E non a caso si sta lavorando per potenziare i vari collegamenti via people mover, scale mobili e altro dall'aeroporto Colombo, adesso in subbuglio, ma al di là delle vicende societarie speriamo che anche questo vada avanti nonostante l'inchiesta... Assolutamente, una città moderna con un porto che funziona e un aeroporto che funziona , e soprattutto un aeroporto che è dietro la porta, è giusto che abbia ottimi collegamenti quindi si deve andare avanti non si può pensare di fermarle, sono opere tutte già deliberate e vanno al di fuori di ambito politico, sono decisioni operative che sono necessarie".

Diga, domani mattina l'affondamento del secondo cassone

di Matteo Angeli Nuova Diga di Genova. Dopo la posa del primo cassone avvenuta il 25 maggio scorso, domani verrà affondato il secondo. I cassoni sono costruiti nel porto di Vado Ligure e richiedono circa una ventina di giorni di lavoro ciascuno. Sulla grande opera nei giorni scorsi è intervenuto in esclusiva a Primocanale il sindaco di Genova Marco Bucci (LEGGI QUI) che ha voluto smentire le voci di alcuni media su eventuali ritardi. "Noi oggi stiamo lavorando per realizzare, assieme al primo lotto, anche la cosiddetta parte B della diga, con l'allargamento dell'infrastruttura da Sampierdarena verso ponente; questa operazione garantirà i benefici della nuova diga a tutti i terminal. Noi abbiamo fissato l'obiettivo di concludere tutta l'opera nel 2026 - ha sottolineato il primo cittadino - se ci riusciamo significa produrre un anticipo di 4 anni rispetto alla data programmata del 2030. Per questo parlare di ritardo significa guardare il dito e non la luna". La nuova diga consentirà l'ingresso nel porto di Genova delle grandi navi portacontainer , lunghe oltre 400 metri e larghe 60 metri, e delle navi da crociera "World Class" e permetterà al porto del capoluogo ligure di competere con i maggiori porti europei. Per realizzare il basamento saranno impiegati 7 milioni di tonnellate di materiale roccioso , sul quale verranno posizionati elementi prefabbricati in cemento armato. Per i primi 4.000 m della diga saranno posizionati oltre 90 cassoni che misureranno fino a 33 metri di altezza, 35 metri di larghezza e 67 metri di lunghezza.



Bloccate 235 tonnellate di rifiuti dirette in Africa

Pneumatici, apparecchi elettronici, batterie e rottami: l'Agenzia delle Dogane ha fermato otto spedizioni illecite attraverso container nel porto di Sampierdarena. I funzionari dell'Ufficio delle Dogane di Genova nel corso dei primi cinque mesi del 2024 hanno bloccato 8 spedizioni illecite di rifiuti dirette verso Paesi Africani, individuate grazie all'attenta analisi dei rischi effettuata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli sia mediante il Circuito informatico di controllo che sulla base dell'analisi dei rischi locale. Le verifiche approfondite della merce, condotte dai funzionari doganali, hanno permesso di riscontrare la presenza di oltre 233 tonnellate di rifiuti di diversa tipologia: pneumatici fuori uso, rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (R.A.E.E.), batterie usate, rottami di parti di automezzi e altra merce da classificarsi come rifiuto. Nelle ipotesi specifiche quasi tutte le spedizioni risulterebbero caricate presso magazzini del Nord Italia per poi essere trasportate attraverso container sigillati nel Porto di Genova Sampierdarena per il successivo imbarco su navi destinate in Africa. I soggetti individuati quali organizzatori delle spedizioni sono stati denunciati alla Procura della Repubblica di Genova per le ipotesi di reato di illecita spedizione transfrontaliera di rifiuti e di falso in atto pubblico, viste le false attestazioni riportate nelle dichiarazioni doganali. Per la merce, raggruppata per categoria secondo il rispettivo codice CER (identificativo della tipologia di rifiuto), è stato disposto lo smaltimento presso centri autorizzati a spese degli esportatori e/o dei responsabili dell'organizzazione della spedizione.



Pneumatici, apparecchi elettronici, batterie e rottami: l'Agenzia delle Dogane ha fermato otto spedizioni illecite attraverso container nel porto di Sampierdarena. I funzionari dell'Ufficio delle Dogane di Genova nel corso dei primi cinque mesi del 2024 hanno bloccato 8 spedizioni illecite di rifiuti dirette verso Paesi Africani, individuate grazie all'attenta analisi dei rischi effettuata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli sia mediante il Circuito informatico di controllo che sulla base dell'analisi dei rischi locale. Le verifiche approfondite della merce, condotte dai funzionari doganali, hanno permesso di riscontrare la presenza di oltre 233 tonnellate di rifiuti di diversa tipologia: pneumatici fuori uso, rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (R.A.E.E.), batterie usate, rottami di parti di automezzi e altra merce da classificarsi come rifiuto. Nelle ipotesi specifiche quasi tutte le spedizioni risulterebbero caricate presso magazzini del Nord Italia per poi essere trasportate attraverso container sigillati nel Porto di Genova Sampierdarena per il successivo imbarco su navi destinate in Africa. I soggetti individuati quali organizzatori delle spedizioni sono stati denunciati alla Procura della Repubblica di Genova per le ipotesi di reato di illecita spedizione transfrontaliera di rifiuti e di falso in atto pubblico, viste le false attestazioni riportate nelle dichiarazioni doganali. Per la merce, raggruppata per categoria secondo il rispettivo codice CER (identificativo della tipologia di rifiuto), è stato disposto lo smaltimento presso centri autorizzati a spese degli esportatori e/o dei responsabili dell'organizzazione della spedizione.

GNV, ha rifornito per la prima volta una delle sue navi con biofuel

Giu 28, 2024 In occasione dell'evento tenutosi oggi a **Genova** a bordo di Rhapsody, la Compagnia si è impegnata ad alimentare la propria nave con il biofuel che consente la riduzione delle emissioni di CO2 dell'88,2% rispetto al carburante fossile tradizionale. **Genova** - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, ha rifornito oggi per la prima volta una delle sue navi con biofuel utilizzando un Biocarburante Hydrotreated Vegetable Oil (HVO 100%) per la durata dell'evento conclusivo di Underwater Dome tenutosi a bordo della motonave Rhapsody. Il biofuel utilizzato garantisce una riduzione delle emissioni di CO2 pari all'88,2% rispetto al combustibile fossile tradizionale, permettendo di fatto alla Compagnia di abbattere drasticamente l'impatto della propria nave sull'ambiente in occasione dell'appuntamento patrocinato da MSC Foundation e organizzato dalla USS Dario Gonzatti per celebrare il 60° anniversario della dichiarazione della "presa di possesso dei fondali marini in nome dell'umanità" da parte della Confederazione Mondiale delle Attività Subacquee (CMAS) e per condividere un vero momento di promozione dell'ambiente marino e di confronto per la sua sostenibilità e tutela. GNV con questo atto concreto vuole così testimoniare il suo impegno per ridurre quanto più possibile l'impatto sull'ambiente, in linea con l'obiettivo del Gruppo MSC di raggiungere il Net Zero entro il 2050. Daniela Picco, Executive Director MSC Foundation "La MSC Foundation è profondamente impegnata nella tutela del mare ed è per questo che oggi abbiamo patrocinato l'iniziativa 'Underwater Dome'. Eventi come questo offrono una preziosa occasione per stimolare riflessioni e proporre azioni concrete per la protezione dell'ambiente marino. Il mare è il nostro patrimonio comune e la sua salvaguardia dev'essere affrontata sinergicamente incentivando il confronto tra attori provenienti dai settori più disparati. Solo attraverso la collaborazione e l'impegno condiviso potremo garantire un futuro sostenibile per le prossime generazioni." Il CEO di GNV, Matteo Catani intervenuto in apertura di evento, ha sottolineato come GNV sia in assoluto tra i primi player del settore traghetti a sperimentare questa tipologia di combustibile green e ha colto l'occasione per sottolineare che "L'evento di oggi è stato un momento di promozione dell'ambiente marino ma anche di prezioso confronto trasversale su come sia importante operare in modo responsabile per garantirne la tutela. Il comparto di GNV, ovvero quello dei trasporti, sta vivendo un importante cambiamento in termini di value proposition, se prima eravamo concentrati principalmente su comodità ed efficienza del servizio ora siamo chiamati a prestare particolare attenzione anche alla sostenibilità ambientale." "Oggi abbiamo dato prova concreta del nostro impegno alimentando Rhapsody a biofuel 'green'. In particolare, abbiamo immesso nei circuiti di alimentazione della nave un quantitativo di carburante eccedente rispetto a quello necessario per l'evento, questo di fatto ci ha permesso di abbattere totalmente le emissioni



Giu 28, 2024 In occasione dell'evento tenutosi oggi a Genova a bordo di Rhapsody, la Compagnia si è impegnata ad alimentare la propria nave con il biofuel che consente la riduzione delle emissioni di CO2 dell'88,2% rispetto al carburante fossile tradizionale. Genova - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, ha rifornito oggi per la prima volta una delle sue navi con biofuel utilizzando un Biocarburante Hydrotreated Vegetable Oil (HVO 100%) per la durata dell'evento conclusivo di Underwater Dome tenutosi a bordo della motonave Rhapsody. Il biofuel utilizzato garantisce una riduzione delle emissioni di CO2 pari all'88,2% rispetto al combustibile fossile tradizionale, permettendo di fatto alla Compagnia di abbattere drasticamente l'impatto della propria nave sull'ambiente in occasione dell'appuntamento patrocinato da MSC Foundation e organizzato dalla USS Dario Gonzatti per celebrare il 60° anniversario della dichiarazione della "presa di possesso dei fondali marini in nome dell'umanità" da parte della Confederazione Mondiale delle Attività Subacquee (CMAS) e per condividere un vero momento di promozione dell'ambiente marino e di confronto per la sua sostenibilità e tutela. GNV con questo atto concreto vuole così testimoniare il suo impegno per ridurre quanto più possibile l'impatto sull'ambiente, in linea con l'obiettivo del Gruppo MSC di raggiungere il Net Zero entro il 2050. Daniela Picco, Executive Director MSC Foundation "La MSC Foundation è profondamente impegnata nella tutela del mare ed è per questo che oggi abbiamo patrocinato l'iniziativa 'Underwater Dome'. Eventi come questo offrono una preziosa occasione per stimolare riflessioni e proporre azioni concrete per la protezione dell'ambiente marino. Il mare è il nostro patrimonio comune e la sua salvaguardia dev'essere affrontata sinergicamente incentivando il confronto tra attori provenienti dai settori più disparati. Solo attraverso la collaborazione e l'impegno condiviso potremo garantire un futuro sostenibile per le prossime generazioni." Il CEO di GNV, Matteo Catani intervenuto in apertura di

Sea Reporter

Genova, Voltri

di CO2 durante il suo svolgimento e di poterlo dichiarare un evento di fatto Net Zero. Teniamo però a precisare che iniziative come questa e, più in generale, la transizione verde del nostro comparto implicano alti costi (il biofuel ha costi più che doppi rispetto al carburante tradizionale) e richiedono quindi investimenti importanti che dovranno necessariamente essere condivisi dall'intero ecosistema economico, sociale e istituzionale. Siamo chiamati tutti a fare sistema per la messa in comune delle best practice e, a lungo termine, per raggiungere gli ambiziosi obiettivi prefissati". "Auspichiamo che passi di questo tipo - ha aggiunto Matteo Catani - possano essere di stimolo per i regolatori nazionali e sovranazionali nella spinta alla produzione e alla distribuzione di carburanti alternativi a costi sostenibili". Ponendo al centro del proprio operato l'attenzione alla sostenibilità, anche in anticipo rispetto ad altri operatori del settore, la Compagnia ha investito risorse importanti - oltre 100 milioni di euro - per dotare la maggior parte delle navi della sua flotta di sistemi di lavaggio dei fumi, i cosiddetti "scrubber" che consentono l'abbattimento delle emissioni solforose cinque volte di più oltre il limite di legge, e nel rinnovo della propria flotta grazie all'ordine di quattro unità di nuova costruzione dal ridotto impatto ambientale. In termini di decarbonizzazione, l'impatto delle nuove navi rispetto alle attuali unità standard sarà inferiore rispettivamente del 30% per le prime due e del 50% per la terza e la quarta, che saranno alimentate a GNL. Inoltre, tutte avranno la possibilità di allacciarsi alla rete elettrica di terra durante le soste in **porto** evitando di usare i generatori a combustibile fossile. Per implementare le iniziative in termini di riduzione del proprio impatto ambientale, GNV ha creato al proprio interno un team interamente dedicato alla sostenibilità e ne sta strutturando un secondo interamente focalizzato sull'area dell'Energy Efficiency. La Compagnia ha inoltre recentemente siglato il 'Genoa Blue Agreement', un accordo volontario promosso con la Capitaneria di **porto** di **Genova** che si pone l'obiettivo di rendere la zona entro le 3 miglia dai porti di **Genova** e Savona assimilabile a un'area SECA (Sulfur Emission Control Area) che prevede che le navi della Compagnia entrino in **porto** utilizzando carburante a più basso tenore di zolfo.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Ambiguo intervento del Governo sui commissari anche di diga di Genova e terzo valico

Porti Nell'ultimo DL Infrastrutture una norma che potrebbe preludere alla revoca dei poteri straordinari di Bucci ma anche all'ampliamento della sua giurisdizione speciale su Terzo valico e nodo di **Genova** di Andrea Moizo Il Governo prepara un intervento di riordino dei numerosi commissariamenti ad hoc di opere infrastrutturali. Ma questo è l'unico aspetto ad oggi intellegibile dell'articolo 3 dell'ultimo Decreto Legge in materia ("disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico e per il processo penale) che detta appunto "Disposizioni urgenti in materia di commissari straordinari".

L'obiettivo è l'adozione, in capo al Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, di "un piano di Ma i criteri sulla base dei quali sarà redatto il piano lasciano aperti scenari anche antitetici. Oltre alla "riduzione" e all'accorpamento dei commissari nominati a seguito di eventi sismici, infatti, si stila una duplice previsione. Da una parte, infatti, il piano potrà individuare "eventuali lotti funzionali aggiuntivi da affidare alla competenza del commissario straordinario, tenuto conto dello stato di avanzamento dell'opera

e delle specifiche caratteristiche di complessità progettuale, difficoltà esecutiva o attuativa, complessità delle procedure tecnico-amministrative o impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale, dei predetti lotti". Dall'altra la Presidente del Consiglio Giorgia Meloni potrà revocare commissari nominati da essa o da suoi predecessori, "tenuto conto dei risultati e degli obiettivi raggiunti, nonché del carico amministrativo loro attribuito, e nomina di nuovi commissari, sulla base di esigenze di razionalizzazione dell'azione amministrativa dei commissari straordinari". Insomma, stante i ritardi accumulati da tutte le sunnominate opere, nei prossimi 90 giorni (questo il termine formale, dalla pubblicazione, non ancora avvenuta, del Decreto in Gazzetta Ufficiale, termine, peraltro, che per prassi può essere allungato ad libitum) il Governo interverrà sui commissariamenti, ma tenendosi le mani libere. In Liguria Bucci potrebbe quindi vedersi ampliare i poteri straordinari di cui dispone dal 2018 su partite di primaria importanza per la città di cui è sindaco, come il Terzo valico e il nodo ferroviario. Ma anche mantenere o vedersi revocare quelli esercitati finora. Inevitabile, stante la situazione in cui si trovano Regione e Autorità portuale per ragioni giudiziarie, notare come a orientare il 'piano commissari' potrebbero essere anche fattori altri rispetto allo stato di avanzamento dei lavori delle opere, con la predefinizione, da parte del Governo, di una facoltà di revoca ben circoscritta, che i decreti di nomina non consentirebbero in modo altrettanto piano. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Porti Nell'ultimo DL Infrastrutture una norma che potrebbe preludere alla revoca dei poteri straordinari di Bucci ma anche all'ampliamento della sua giurisdizione speciale su Terzo valico e nodo di Genova di Andrea Moizo Il Governo prepara un intervento di riordino dei numerosi commissariamenti ad hoc di opere infrastrutturali. Ma questo è l'unico aspetto ad oggi intellegibile dell'articolo 3 dell'ultimo Decreto Legge in materia ("disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico e per il processo penale) che detta appunto "Disposizioni urgenti in materia di commissari straordinari". L'obiettivo è l'adozione, in capo al Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, di "un piano di Ma i criteri sulla base dei quali sarà redatto il piano lasciano aperti scenari anche antitetici. Oltre alla "riduzione" e all'accorpamento dei commissari nominati a seguito di eventi sismici, infatti, si stila una duplice previsione. Da una parte, infatti, il piano potrà individuare "eventuali lotti funzionali aggiuntivi da affidare alla competenza del commissario straordinario, tenuto conto dello stato di avanzamento dell'opera e delle specifiche caratteristiche di complessità progettuale, difficoltà esecutiva o attuativa, complessità delle procedure tecnico-amministrative o impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale, dei predetti lotti". Dall'altra la Presidente del Consiglio Giorgia Meloni potrà revocare commissari nominati da essa o da suoi predecessori, "tenuto conto dei risultati e degli obiettivi raggiunti, nonché del carico amministrativo loro attribuito, e nomina di nuovi commissari, sulla base di esigenze di razionalizzazione dell'azione amministrativa dei commissari straordinari". Insomma, stante i ritardi accumulati da tutte le sunnominate opere, nei prossimi 90 giorni (questo il termine formale, dalla pubblicazione, non ancora avvenuta, del Decreto in Gazzetta Ufficiale, termine,

Shipping Italy

Genova, Voltri

I lavoratori vincono la vertenza con Steinweg - Gmt e Csm

Porti Revocati e sospesi i due licenziamenti per cui i dipendenti delle società terminalistiche sorelle del porto di Genova scioperavano da dieci giorni di Redazione SHIPPING ITALY Inserti speciali 28 Giugno 2024 Porti 18 Giugno 2024 Market report 18 Giugno 2024 Superata quota 70 milioni e i numeri prepandemici: 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 "Oggi, dopo dieci giorni di sciopero, i lavoratori di Gmt e Csm, insieme alle organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, hanno finalmente raggiunto l'obiettivo". Lo ha annunciato una nota di Uiltrasporti, con riferimento alla protesta che i lavoratori del terminalista e della società di logistica operanti nel porto di Genova e appartenenti al medesimo gruppo Steinweg, insieme alle rappresentanze sindacali, avevano messo in atto a valle di due licenziamenti, ritenuti dai portuali l'ultimo ed estremo episodio di una serie di atteggiamenti vessatori da parte dell'azienda. "Il licenziamento del lavoratore di Gmt è stato revocato, il provvedimento del lavoratore Csm sospeso, abbiamo ricevuto l'intenzione di aprire, nel breve termine, uno specifico tavolo di confronto con il coordinamento di Adsp, in materia di sicurezza del lavoro, sia in ambito Gmt sia in ambito Csm. Questo risultato è stato ottenuto grazie al lavoro senza sosta dei delegati e alla volontà e al sacrificio di tutti i lavoratori che hanno lottato e scioperato sino alla fine" ha concluso la nota, con un ringraziamento ai "tantissimi lavoratori portuali che continuamente hanno portato il proprio contributo e continuano a darlo attraverso il fondo di solidarietà". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



(Sito) Ansa**Ravenna****Dal 2026 più merci dalla Cina per il porto di Ravenna**

Dal 2026 il **porto** di **Ravenna** amplierà il traffico merci con la Cina. Saranno intensificati i collegamenti via nave e molti operatori cinesi sceglieranno lo scalo ravennate come approdo più conveniente grazie alle connessioni via ferrovia con il nord Europa. È questo, spiega la Regione Emilia-Romagna, il risultato di una missione internazionale guidata dall'assessore alle Infrastrutture Andrea Corsini alla fiera di Shanghai 'Transport Logistic China 2024', tenutasi dal 25 al 27 giugno: si tratta una delle più importanti manifestazioni del comparto logistico nel Paese. "Grazie agli importanti investimenti della Regione sul **Porto** di **Ravenna**, oltre 700 milioni di euro tra fondi Rfi, AdSP, Cipe, Bei e Pnrr, ora abbiamo le carte in regola per accreditare il **Porto** dell'Emilia-Romagna come hub strategico per lo sviluppo del traffico merci internazionale - spiega Corsini - Senza contare l'imminente realizzazione del nuovo terminal container che svilupperà nuove linee per il trasporto merci in grado di rafforzare ancora di più il posizionamento del **Porto**. E l'interesse di tanti operatori cinesi a Shanghai, l'aumento dei collegamenti dal 2026, dimostrano che siamo sulla strada giusta".



A it
(Sito) Ansa

Dal 2026 più merci dalla Cina per il porto di Ravenna

06/28/2024 11:55

Dal 2026 il porto di Ravenna amplierà il traffico merci con la Cina. Saranno intensificati i collegamenti via nave e molti operatori cinesi sceglieranno lo scalo ravennate come approdo più conveniente grazie alle connessioni via ferrovia con il nord Europa. È questo, spiega la Regione Emilia-Romagna, il risultato di una missione internazionale guidata dall'assessore alle Infrastrutture Andrea Corsini alla fiera di Shanghai 'Transport Logistic China 2024', tenutasi dal 25 al 27 giugno: si tratta una delle più importanti manifestazioni del comparto logistico nel Paese. "Grazie agli importanti investimenti della Regione sul Porto di Ravenna, oltre 700 milioni di euro tra fondi Rfi, AdSP, Cipe, Bei e Pnrr, ora abbiamo le carte in regola per accreditare il Porto dell'Emilia-Romagna come hub strategico per lo sviluppo del traffico merci internazionale - spiega Corsini - Senza contare l'imminente realizzazione del nuovo terminal container che svilupperà nuove linee per il trasporto merci in grado di rafforzare ancora di più il posizionamento del Porto. E l'interesse di tanti operatori cinesi a Shanghai, l'aumento dei collegamenti dal 2026, dimostrano che siamo sulla strada giusta".

Porto di Ravenna protagonista a Shanghai: dal 2026 più traffico merci con la Cina

Saranno intensificati i collegamenti via nave e molti operatori cinesi sceglieranno lo scalo ravennate come approdo più conveniente grazie alle connessioni via ferrovia con il nord Europa. L'Emilia-Romagna lascia Shanghai, ma è solo un arrivederci. Il Porto di Ravenna, protagonista alla fiera "Transport Logistic China 2024", dal 2026 amplierà il traffico merci con la Cina. Saranno intensificati i collegamenti via nave e molti operatori cinesi sceglieranno lo scalo ravennate come approdo più conveniente grazie alle connessioni via ferrovia con il nord Europa. È questo, in sintesi, il risultato della missione istituzionale della Regione guidata dall'assessore regionale a Infrastrutture, Commercio e Turismo, Andrea Corsini, che ha avuto come focus la partecipazione a una delle più importanti fiere del comparto logistico del Paese del Sol levante, che si è svolta a Shanghai dal 25 al 27 giugno. "Grazie agli importanti investimenti della Regione sul Porto di Ravenna, oltre 700 milioni di euro tra fondi Rfi, AdSP, Cipe, Bei e Pnrr - commenta Corsini -, ora abbiamo le carte in regola per accreditare il Porto dell'Emilia-Romagna come hub strategico per lo sviluppo del traffico merci internazionale. Senza contare l'imminente realizzazione del nuovo terminal container che svilupperà nuove linee per il trasporto merci in grado di rafforzare ancora di più il posizionamento del Porto. E l'interesse di tanti operatori cinesi a Shanghai, l'aumento dei collegamenti dal 2026, dimostrano che siamo sulla strada giusta. La nostra strategia sulla logistica via mare e ferro, più sostenibile e meno impattante per i territori, può consentirci uno sviluppo equilibrato. Adesso bisogna che il Governo acceleri con il via libera alla costituzione della Zona logistica semplificata per permettere all'Emilia-Romagna di continuare a essere locomotiva del Paese". Ad accompagnare Corsini a Shanghai, l'assessora del Comune di Ravenna a Sviluppo economico, commercio, industria, porto, Annagiulia Randi, rappresentanti di Fondazione ITL (Istituto trasporti logistica) che promuove il sistema delle piattaforme intermodali dell'Emilia-Romagna a livello nazionale e internazionale, e alcuni membri del Cluster intermodale regionale ERIC: **Autorità portuale** di Ravenna, SAPIR Spa (Terminal Operator del porto di Ravenna), TCR- Terminal container Ravenna e DP Dinazzano-Po Spa, scalo ferroviario e piattaforma logistica. Nell'ampio stand della Regione si sono svolti incontri B2B con una quindicina di importanti imprese della logistica e dei trasporti cinesi, oltre che con i rappresentanti della GdL "Logistica" (Gruppo Distribuzione & Logistica) della Camera di Commercio Italiana in Cina. Tra gli incontri dell'assessore Corsini, quelli con la Console generale d'Italia a Shanghai, Tiziana D'Angelo, la Console aggiunta, Alessandra Palumbo, responsabile per la parte commerciale; il direttore ICE di Shanghai, Augusto di Giacinto, la vicecommissaria per il commercio ICE, Cinzia Sarli, e con il vicedirettore Generale Shen Weihua della Commissione del Commercio di Shanghai.



Il Porto di Ravenna protagonista a Shanghai: dal 2026 più traffico merci con la Cina, grazie a 700 mln di investimenti

L'Emilia-Romagna lascia Shanghai, ma è solo un arrivederci. Il Porto di Ravenna, protagonista alla fiera "Transport Logistic China 2024", dal 2026 amplierà il traffico merci con la Cina. Saranno intensificati i collegamenti via nave e molti operatori cinesi sceglieranno lo scalo ravennate come approdo più conveniente grazie alle connessioni via ferrovia con il nord Europa. Foto 3 di 3. È questo, in sintesi, il risultato della missione istituzionale della Regione guidata dall'assessore regionale a Infrastrutture, Commercio e Turismo, Andrea Corsini, che ha avuto come focus la partecipazione a una delle più importanti fiere del comparto logistico del Paese del Sol Levante, che si è svolta a Shanghai dal 25 al 27 giugno. "Grazie agli importanti investimenti della Regione sul Porto di Ravenna, oltre 700 milioni di euro tra fondi Rfi, AdSP, Cipe, Bei e Pnrr - commenta Corsini -, ora abbiamo le carte in regola per accreditare il Porto dell'Emilia-Romagna come hub strategico per lo sviluppo del traffico merci internazionale. Senza contare l'imminente realizzazione del nuovo terminal container che svilupperà nuove linee per il trasporto merci in grado di rafforzare ancora di più il posizionamento del Porto. E l'interesse di tanti operatori cinesi a Shanghai, l'aumento dei collegamenti dal 2026, dimostrano che siamo sulla strada giusta". "La nostra strategia sulla logistica via mare e ferro, più sostenibile e meno impattante per i territori, può consentirci uno sviluppo equilibrato - chiude l'assessore -. Adesso bisogna che il Governo acceleri con il via libera alla costituzione della Zona logistica semplificata per permettere all'Emilia-Romagna di continuare a essere locomotiva del Paese". Ad accompagnare Corsini a Shanghai l'assessora del Comune di Ravenna a Sviluppo economico, commercio, industria, porto Annagiulia Randi, rappresentanti di Fondazione ITL (Istituto trasporti logistica) che promuove il sistema delle piattaforme intermodali dell'Emilia-Romagna a livello nazionale e internazionale, e alcuni membri del Cluster intermodale regionale ERIC: **Autorità portuale** di Ravenna, SAPIR Spa (Terminal Operator del porto di Ravenna), TCR- Terminal container Ravenna e DP Dinazzano-Po Spa, scalo ferroviario e piattaforma logistica. Nell'ampio stand della Regione si sono svolti incontri B2B con una quindicina di importanti imprese della logistica e dei trasporti cinesi, oltre che con i rappresentanti della GdL "Logistica" (Gruppo Distribuzione & Logistica) della Camera di Commercio Italiana in Cina. Tra gli incontri dell'assessore Corsini, quelli con la Console generale d'Italia a Shanghai, Tiziana D'Angelo, la Console aggiunta, Alessandra Palumbo, responsabile per la parte commerciale; il direttore ICE di Shanghai, Augusto di Giacinto, la vicecommissaria per il commercio ICE, Cinzia Sarli, e con il vicedirettore Generale Shen Weihua della Commissione del Commercio di Shanghai.



06/28/2024 11:33

Ascolta questo articolo ora... L'Emilia-Romagna lascia Shanghai, ma è solo un arrivederci. Il Porto di Ravenna, protagonista alla fiera "Transport Logistic China 2024", dal 2026 amplierà il traffico merci con la Cina. Saranno intensificati i collegamenti via nave e molti operatori cinesi sceglieranno lo scalo ravennate come approdo più conveniente grazie alle connessioni via ferrovia con il nord Europa. Foto 3 di 3. È questo, in sintesi, il risultato della missione istituzionale della Regione guidata dall'assessore regionale a Infrastrutture, Commercio e Turismo, Andrea Corsini, che ha avuto come focus la partecipazione a una delle più importanti fiere del comparto logistico del Paese del Sol Levante, che si è svolta a Shanghai dal 25 al 27 giugno. "Grazie agli importanti investimenti della Regione sul Porto di Ravenna, oltre 700 milioni di euro tra fondi Rfi, AdSP, Cipe, Bei e Pnrr - commenta Corsini -, ora abbiamo le carte in regola per accreditare il Porto dell'Emilia-Romagna come hub strategico per lo sviluppo del traffico merci internazionale. Senza contare l'imminente realizzazione del nuovo terminal container che svilupperà nuove linee per il trasporto merci in grado di rafforzare ancora di più il posizionamento del Porto. E l'interesse di tanti operatori cinesi a Shanghai, l'aumento dei collegamenti dal 2026, dimostrano che siamo sulla strada giusta". "La nostra strategia sulla logistica via mare e ferro, più sostenibile e meno impattante per i territori, può consentirci uno sviluppo equilibrato - chiude l'assessore -. Adesso bisogna che il Governo acceleri con il via libera alla costituzione della Zona logistica semplificata per permettere all'Emilia-Romagna di continuare a essere locomotiva del Paese". Ad

Ravenna in Comune: "Porto. la 'felice anomalia' presenta il conto"

"Il porto prende un'altra botta. O meglio, visto che il porto è un luogo di attività che camminano sulle gambe di persone in carne ed ossa, scompare dalla scena un altro operatore ravennate. È stato appena annunciato ufficialmente da Legacoop, infatti, la conclusione dell'impegno assunto come centrale cooperativa nell'ambito del quale: « nella piena consapevolezza della gravità della crisi attraversata da Cofari, ha accompagnato la cooperativa alla ricerca di partner che rilevassero l'attività storica di facchinaggio. Dopo varie interlocuzioni, nell'impossibilità di reperire realtà del territorio interessate, è stata individuata un'azienda lombarda, la Elle Emme Logistica, che fornisce tutte le garanzie di solidità e legalità. Nel complesso, di fronte a una crisi aziendale ormai irreversibile, è stato raggiunto un obiettivo importante, garantendo la salvaguardia dell'occupazione e la tutela dei diritti dei lavoratori ». Di quello che era Cofari, ceduto il ramo facchinaggio che impiegava un centinaio di lavoratori e cessata l'attività dei traslochi (con una decina di addetti), resta solo l'attività dei depositi per terzi in zona Bassette. Fondata nel 1974 aveva appena soffiato sulle 50 candeline. Il centro principale delle attività è stato quello **portuale** approfittando del fatto che il porto moderno è stato appositamente realizzato lasciando tutta la proprietà di piazzali e magazzini in mano ai privati terminalisti, diversamente dagli altri porti italiani "normali". Quella che a Ravenna è stata definita come "la felice anomalia" (felice per i padroni, naturalmente) ha consentito infatti di abbandonare alla magia della "mano invisibile del privato" tutte quelle attività di movimentazione, deposito e facchinaggio, svolte negli spazi coperti e scoperti dietro le banchine, che appunto nei porti "normali" sono soggette ad autorizzazione dell'Ente pubblico di regolazione (Autorità Portuale) previa valutazione della capacità tecnica ed organizzativa di svolgerle, nonché del rispetto del contratto nazionale dei porti. Dunque dagli anni '70 del secolo scorso Cofari, che pur figura fra i pochi soggetti autorizzati anche all'esercizio sulle banchine, si è trovata a lavorare negli ampi spazi privati dove nessuna autorizzazione è richiesta e nessuno, a parte il privato committente, esamina qualità e capacità dell'appaltatore. Il comunicato di Legacoop aggiunge: « La crisi di Cofari deve rappresentare un monito per tutto il sistema logistico del territorio emiliano-romagnolo e in particolare per quello **portuale**. Come è noto, il comparto del facchinaggio negli ultimi decenni si è destrutturato, con l'ingresso nell'area **portuale** di aziende che operano con tariffe non sostenibili da società cooperative come Cofari, che hanno sempre lavorato nella piena legalità, investendo in sicurezza e formazione e applicando i contratti firmati dalle parti sociali più rappresentative ». A consentire questa destrutturazione è stata proprio "la felice anomalia" di rendere possibile ai padroni di strizzare ai minimi termini le condizioni di lavoro,



di favorire subappalti all'infinito, di frammentare i lavoratori in categorie e sottocategorie diversamente rappresentate, tutelate e contrattualizzate. Ora "la felice anomalia" presenta il conto. Ravenna in Comune ha già avuto modo di rappresentare che stanno sparendo tutte le storiche famiglie padronali (pardon, "imprenditoriali") ravennati. L'elenco dei venditori è lungo: Bezzi, Cirilli, Poggiali, Ravaioli, Rosetti, Trombini, Vitiello solo per dire i primi che vengono in mente senza onere di completezza. Tocca alle cooperative adesso? Cofari dopo CMC. Ad acquistare non sono altri ravennati. I nuovi padroni vengono da fuori regione quando non dall'estero. In alcuni casi fondi internazionali. L'Amministrazione de Pascale (che alcune voci danno in anticipata conclusione) nomina uno dei tre membri del comitato di gestione dell'ente porto. E poi tramite Ravenna Holding detiene una grossa fetta di SAPIR, cioè del più grosso proprietario "terriero" dello scalo nonché il più grande operatore sia come singolo che come gruppo. Eppure il Sindaco non ha mai coltivato un pensiero proprio sul porto, recependo in tutto e per tutto i voleri dei privati. Ed anche di questo, ora, si paga il prezzo. Legacoop, come si fa sempre nei coccodrilli, dipinge il caro estinto come la miglior persona al mondo: « Nell'arco della sua attività Cofari ha garantito crescita sociale e buona occupazione nel pieno rispetto delle normative a generazioni di lavoratori, caratterizzandosi come un presidio di legalità ». Già questo avrebbe potuto rappresentare un obiettivo di politica portuale da perseguire esteso a tutto lo scalo per de Pascale & co. Oramai è troppo tardi. Come Ravenna in Comune non vediamo l'ora di stendere il necrologio dell'attuale maggioranza. Nella speranza di non dover leggere prima di altre perdite in quello che è probabilmente il più importante fattore di potenziale sviluppo dell'economia ravennate." Ravenna in Comune.

Relazioni internazionali: Porto di Ravenna protagonista a Shanghai, dal 2026 più traffico merci con la Cina

L'Emilia-Romagna lascia Shanghai, ma è solo un arrivederci. Il Porto di Ravenna, protagonista alla fiera "Transport Logistic China 2024", dal 2026 amplierà il traffico merci con la Cina. Saranno intensificati i collegamenti via nave e molti operatori cinesi sceglieranno lo scalo ravennate come approdo più conveniente grazie alle connessioni via ferrovia con il nord Europa. È questo, in sintesi, il risultato della missione istituzionale della Regione guidata dall'assessore regionale a Infrastrutture, Commercio e Turismo, Andrea Corsini, che ha avuto come focus la partecipazione a una delle più importanti fiere del comparto logistico del Paese del Sol levante, che si è svolta a Shanghai dal 25 al 27 giugno. "Grazie agli importanti investimenti della Regione sul Porto di Ravenna, oltre 700 milioni di euro tra fondi Rfi, AdSP, Cipe, Bei e Pnrr- commenta Corsini-, ora abbiamo le carte in regola per accreditare il Porto dell'Emilia-Romagna come hub strategico per lo sviluppo del traffico merci internazionale. Senza contare l'imminente realizzazione del nuovo terminal container che svilupperà nuove linee per il trasporto merci in grado di rafforzare ancora di più il posizionamento del Porto. E l'interesse di tanti operatori cinesi a Shanghai, l'aumento dei collegamenti dal 2026, dimostrano che siamo sulla strada giusta". "La nostra strategia sulla logistica via mare e ferro, più sostenibile e meno impattante per i territori, può consentirci uno sviluppo equilibrato- chiude l'assessore-. Adesso bisogna che il Governo acceleri con il via libera alla costituzione della Zona logistica semplificata per permettere all'Emilia-Romagna di continuare a essere locomotiva del Paese". Ad accompagnare Corsini a Shanghai, l'assessora del Comune di Ravenna a Sviluppo economico, commercio, industria, porto, Annagiulia Randi, rappresentanti di Fondazione ITL (Istituto trasporti logistica) che promuove il sistema delle piattaforme intermodali dell'Emilia-Romagna a livello nazionale e internazionale, e alcuni membri del Cluster intermodale regionale ERIC: **Autorità portuale** di Ravenna, SAPIR Spa (Terminal Operator del porto di Ravenna), TCR- Terminal container Ravenna e DP Dinazzano-Po Spa, scalo ferroviario e piattaforma logistica. Nell'ampio stand della Regione si sono svolti incontri B2B con una quindicina di importanti imprese della logistica e dei trasporti cinesi, oltre che con i rappresentanti della GdL "Logistica" (Gruppo Distribuzione & Logistica) della Camera di Commercio Italiana in Cina. Tra gli incontri dell'assessore Corsini, quelli con la Console generale d'Italia a Shanghai, Tiziana D'Angelo, la Console aggiunta, Alessandra Palumbo, responsabile per la parte commerciale; il direttore ICE di Shanghai, Augusto di Giacinto, la vicecommissaria per il commercio ICE, Cinzia Sarli, e con il vicedirettore Generale Shen Weihua della Commissione del Commercio di Shanghai.



L'Emilia-Romagna lascia Shanghai, ma è solo un arrivederci. Il Porto di Ravenna, protagonista alla fiera "Transport Logistic China 2024", dal 2026 amplierà il traffico merci con la Cina. Saranno intensificati i collegamenti via nave e molti operatori cinesi sceglieranno lo scalo ravennate come approdo più conveniente grazie alle connessioni via ferrovia con il nord Europa. È questo, in sintesi, il risultato della missione istituzionale della Regione guidata dall'assessore regionale a Infrastrutture, Commercio e Turismo, Andrea Corsini, che ha avuto come focus la partecipazione a una delle più importanti fiere del comparto logistico del Paese del Sol levante, che si è svolta a Shanghai dal 25 al 27 giugno. "Grazie agli importanti investimenti della Regione sul Porto di Ravenna, oltre 700 milioni di euro tra fondi Rfi, AdSP, Cipe, Bei e Pnrr- commenta Corsini-, ora abbiamo le carte in regola per accreditare il Porto dell'Emilia-Romagna come hub strategico per lo sviluppo del traffico merci internazionale. Senza contare l'imminente realizzazione del nuovo terminal container che svilupperà nuove linee per il trasporto merci in grado di rafforzare ancora di più il posizionamento del Porto. E l'interesse di tanti operatori cinesi a Shanghai, l'aumento dei collegamenti dal 2026, dimostrano che siamo sulla strada giusta". "La nostra strategia sulla logistica via mare e ferro, più sostenibile e meno impattante per i territori, può consentirci uno sviluppo equilibrato- chiude l'assessore-. Adesso bisogna che il Governo acceleri con il via libera alla costituzione della Zona logistica semplificata per permettere all'Emilia-Romagna di continuare a essere locomotiva del Paese". Ad accompagnare Corsini a Shanghai, l'assessora del Comune di Ravenna a Sviluppo economico, commercio, industria, porto, Annagiulia Randi, rappresentanti di Fondazione ITL (Istituto trasporti logistica) che promuove il sistema delle piattaforme intermodali dell'Emilia-Romagna a livello nazionale e internazionale, e alcuni membri del Cluster intermodale regionale ERIC: **Autorità portuale** di Ravenna, SAPIR Spa (Terminal Operator del porto di Ravenna), TCR- Terminal container Ravenna e DP Dinazzano-Po Spa, scalo ferroviario e piattaforma logistica. Nell'ampio stand della Regione si sono svolti incontri B2B con una quindicina di importanti imprese della logistica e dei trasporti cinesi, oltre che con i rappresentanti della GdL "Logistica" (Gruppo Distribuzione & Logistica) della Camera di Commercio Italiana in Cina. Tra gli incontri dell'assessore Corsini, quelli con la Console generale d'Italia a Shanghai, Tiziana D'Angelo, la Console aggiunta, Alessandra Palumbo, responsabile per la parte commerciale; il direttore ICE di Shanghai, Augusto di Giacinto, la vicecommissaria per il commercio ICE, Cinzia Sarli, e con il vicedirettore Generale Shen Weihua della Commissione del Commercio di Shanghai.

Corriere Marittimo

Livorno

Toremar, finalmente anche i sindacati in difesa di Compagnia e lavoratori

Livorno , - Toremar SpA, compagnia di navigazione del gruppo Moby , risponde alla lettera con cui, ieri, i lavoratori e i sindacati hanno annunciato lo stato di agitazione a seguito della decisione della società di vendere 4 navi. "Riscontriamo- scrive Toremar in una nota stampa - con non poca amarezza, le motivazioni che vengono riportate nella lettera di proclamazione dello stato di agitazione ricevuta dai marittimi di Toremar . Da oltre un anno affermiamo che due procedure , che prevedano una gara per tutte le linee esclusa la Piombino - Portoferraio, con quest'ultima in regime di OSP (Obblighi di servizio pubblico) avrebbe sortito degli esiti disastrosi sull'occupazione e sulla qualità e frequenza . Un regime di OSP sulla Piombino - Portoferraio non potrà più garantire e sostenere una turnistica di lavoro di 15 giorni a bordo e 15 a terra, com'è attualmente. Un contratto integrativo di secondo livello che Moby, acquisendo Toremar 13 anni fa, ha conservato e migliorato, un contratto unico per qualità basti considerare a tal proposito quelli delle altre compagnie regionali. Per quanto riguarda tutte le altre linee: **Livorno** - Isola di Capraia, **Livorno** - Isola di Gorgona, Piombino - Rio Marina - Pianosa, Piombino - Cavo - Portoferraio, Porto Santo Stefano - Isola del Giglio e Porto Santo Stefano - Isola di Giannutri, che saranno oggetto di bando di gara per l'affidamento del contratto di servizio, è palesemente chiaro che l'appetibilità delle tratte sopra citate va completamente a scomparire e non consente alcuna prospettiva economica d i un piano industriale e quindi di un futuro per queste linee e lo stesso ha fatto comunicandolo ufficialmente all'Assessore regionale ai Trasporti nell'ultimo incontro datato 18 giugno u.s. Da qui la messa in vendita delle navi anch'essa comunicata alla Regione e successivamente alle organizzazioni sindacali nell'ultimo incontro del 20 giugno u.s, quindi nessuna sorpresa". Conclude Toremar nella nota: " Siamo sempre stati vicini agli equipaggi e apprezziamo che finalmente dopo oltre un anno, nel corso del quale abbiamo manifestato la nostra preoccupazione, finalmente anche le organizzazioni sindacali si siano attivate in difesa della Compagnia e dei suoi lavoratori".



06/28/2024 18:46

Corriere Marittimo
Toremar, finalmente anche i sindacati in difesa di Compagnia e lavoratori

Livorno , - Toremar SpA, compagnia di navigazione del gruppo Moby , risponde alla lettera con cui, ieri, i lavoratori e i sindacati hanno annunciato lo stato di agitazione a seguito della decisione della società di vendere 4 navi. "Riscontriamo- scrive Toremar in una nota stampa - con non poca amarezza, le motivazioni che vengono riportate nella lettera di proclamazione dello stato di agitazione ricevuta dai marittimi di Toremar . Da oltre un anno affermiamo che due procedure , che prevedano una gara per tutte le linee esclusa la Piombino - Portoferraio, con quest'ultima in regime di OSP (Obblighi di servizio pubblico) avrebbe sortito degli esiti disastrosi sull'occupazione e sulla qualità e frequenza . Un regime di OSP sulla Piombino - Portoferraio non potrà più garantire e sostenere una turnistica di lavoro di 15 giorni a bordo e 15 a terra, com'è attualmente. Un contratto integrativo di secondo livello che Moby, acquisendo Toremar 13 anni fa, ha conservato e migliorato, un contratto unico per qualità basti considerare a tal proposito quelli delle altre compagnie regionali. Per quanto riguarda tutte le altre linee: Livorno - Isola di Capraia, Livorno - Isola di Gorgona, Piombino - Rio Marina - Pianosa, Piombino - Cavo - Portoferraio, Porto Santo Stefano - Isola del Giglio e Porto Santo Stefano - Isola di Giannutri, che saranno oggetto di bando di gara per l'affidamento del contratto di servizio, è palesemente chiaro che l'appetibilità delle tratte sopra citate va completamente a scomparire e non consente alcuna prospettiva economica d i un piano industriale e quindi di un futuro per queste linee e lo stesso ha fatto comunicandolo ufficialmente all'Assessore regionale ai Trasporti nell'ultimo incontro datato 18 giugno u.s. Da qui la messa in vendita delle navi anch'essa comunicata alla Regione e successivamente alle organizzazioni sindacali nell'ultimo incontro del 20 giugno u.s, quindi nessuna sorpresa". Conclude Toremar nella nota: " Siamo sempre stati vicini agli equipaggi e apprezziamo che

Informatore Navale

Livorno

LUSBEN - PRONTA LA NUOVA FOSSA DI ISPEZIONE PER BARCHE A VELA PRESSO IL CANTIERE DI LIVORNO

LA NUOVA FOSSA DI ISPEZIONE È LA PIÙ GRANDE DEL MEDITERRANEO La nuova fossa di ispezione per accogliere barche a vela con deriva basculante lunghe fino a 70 metri completa l'offerta per sailing yacht dei cantieri Lusben Viareggio, 27 giugno 2024 - Prosegue il percorso di innovazione e ampliamento di Lusben con un nuovo primato con cui si conferma hub di riferimento nel settore del refit e repair anche dei grandi yacht a vela. Infatti, con i suoi 12 metri di lunghezza, 8,5 metri di profondità e 3,5 metri di larghezza, la nuova fossa è la più grande oggi disponibile nel Mediterraneo. Grazie a questa nuova infrastruttura, Lusben potrà ampliare il target di riferimento dei suoi servizi e assumere nuove commissioni come gli interventi sulle barche a vela dotate di deriva basculante. Le ampie dimensioni della nuova fossa consentono di eseguire con facilità tutte le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria, comprese le operazioni di verniciatura, oltre agli interventi diretti sulla chiglia. La nuova struttura si presta alla massima versatilità di utilizzo: da un lato, consente lavorazioni sugli yacht a vela fino ai 70 metri, mentre dall'altro, grazie a due moduli in cemento che coprono la fossa, può essere sfruttata per lavori su barche a motore, ampliando lo spazio disponibile nel sito Lusben di Livorno per gli interventi di refit "classici". Alessio Centelli - Site Manager Livorno - ha commentato: "Oggi abbiamo una nuova fossa per barche a vela che permetterà di svolgere lavorazioni a 360 gradi su tutte le imbarcazioni fino ai 70 metri di lunghezza con deriva basculante. È un'opera straordinaria che conferma oggi Il Cantiere come centro specializzato anche per il mondo dei sailing yacht". Gianni Paladino - Direttore Commerciale: "Questo importante investimento sul sito di Livorno, a seguito di quanto già realizzato negli ultimi anni, conferma la volontà del Gruppo nel voler potenziare la divisione Lusben per consolidare nei prossimi anni la propria posizione di riferimento assoluto per il refit del Mediterraneo. Ora abbiamo gli spazi, la tecnologia e il personale per raggiungere questo importante obiettivo. Ne sono già un esempio le ultime commesse e quelle in via di definizione per la prossima stagione autunnale" Per la gestione della nuova fossa dedicata alle barche a vela, Lusben ha in programma l'inserimento di nuove figure professionali altamente qualificate, per allargare ulteriormente il team di esperti e potenziare così la capacità di offrire servizi di eccellenza nel settore del refit di yacht. Lusben Forte di oltre 60 anni di esperienza e della sua cultura radicata nella storia della nautica italiana, Lusben è uno dei principali centri di refit del Mediterraneo settentrionale. Attraverso la sua rete dedicata di strutture all'avanguardia a Viareggio, Livorno e Varazze, il cantiere realizza progetti di refit e assistenza su misura per i superyacht, motor e sailing yacht di tutto il mondo, garantendo un livello di qualità senza pari, unite all'esperienza artigianale caratteristica della tradizione



Informatore Navale
LUSBEN - PRONTA LA NUOVA FOSSA DI ISPEZIONE PER BARCHE A VELA PRESSO IL CANTIERE DI LIVORNO
06/28/2024 12:05
LA NUOVA FOSSA DI ISPEZIONE È LA PIÙ GRANDE DEL MEDITERRANEO La nuova fossa di ispezione per accogliere barche a vela con deriva basculante lunghe fino a 70 metri completa l'offerta per sailing yacht dei cantieri Lusben Viareggio, 27 giugno 2024 - Prosegue il percorso di innovazione e ampliamento di Lusben con un nuovo primato con cui si conferma hub di riferimento nel settore del refit e repair anche dei grandi yacht a vela. Infatti, con i suoi 12 metri di lunghezza, 8,5 metri di profondità e 3,5 metri di larghezza, la nuova fossa è la più grande oggi disponibile nel Mediterraneo. Grazie a questa nuova infrastruttura, Lusben potrà ampliare il target di riferimento dei suoi servizi e assumere nuove commissioni come gli interventi sulle barche a vela dotate di deriva basculante. Le ampie dimensioni della nuova fossa consentono di eseguire con facilità tutte le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria, comprese le operazioni di verniciatura, oltre agli interventi diretti sulla chiglia. La nuova struttura si presta alla massima versatilità di utilizzo: da un lato, consente lavorazioni sugli yacht a vela fino ai 70 metri, mentre dall'altro, grazie a due moduli in cemento che coprono la fossa, può essere sfruttata per lavori su barche a motore, ampliando lo spazio disponibile nel sito Lusben di Livorno per gli interventi di refit "classici". Alessio Centelli - Site Manager Livorno - ha commentato: "Oggi abbiamo una nuova fossa per barche a vela che permetterà di svolgere lavorazioni a 360 gradi su tutte le imbarcazioni fino ai 70 metri di lunghezza con deriva basculante. È un'opera straordinaria che conferma oggi Il Cantiere come centro specializzato anche per il mondo dei sailing yacht". Gianni Paladino - Direttore Commerciale: "Questo importante investimento sul sito di Livorno, a seguito di quanto già realizzato negli ultimi anni, conferma la volontà del Gruppo nel voler potenziare la divisione Lusben per consolidare nei prossimi anni la propria posizione di riferimento assoluto per il refit del Mediterraneo. Ora abbiamo

Informatore Navale

Livorno

italiana. Flessibile per natura, Lusben fornisce soluzioni ingegnose per realizzare la visione unica di ogni cliente. Un vero e proprio approccio artigianale con un'attitudine al design d'avanguardia, grazie alla combinazione di conoscenze, competenze e continui investimenti nella sua rete di cantieri e nell'offerta di servizi con qualità senza compromessi, organizzazione meticolosa e autentica passione.

Guerra o pace

LIVORNO Guerra o pace, non si scappa. E se le banchine labroniche sono note in tutta Italia per il record dei contenziosi tra operatori, anche tra operatori e autorità-record contro il quale hanno lavorato con alterne fortune il presidente Guerrieri e nel suo segretario Paroli le nuove bordate che si stanno scambiando a palle incatenate due dei maggiori gruppi sul porto, Grimaldi e il cluster delle associazioni imprenditoriali non depongono certo per un clima di pace. Subito una postilla: tra i firmatari del duro documento qui accanto contro Grimaldi non ci sono i portuali. Perché? Guerra dunque: a meno che, come recitavano i vecchi saggi, si vis pacem para bellum; ovvero, (traduzione mia personale adattata al caso) per arrivare alla pace bisogna passare dalla guerra. * Al momento, siamo allo scontro. Nel quale entrambi i combattenti tirano per la giacchetta l'AdSP, chiedendo peraltro entrambi le stesse cose: garanzie dei container in TDT, nuovo piano d'impresa che lo certifichi, sviluppo del lavoro sulle banchine. Grimaldi garantisce che per il suo gruppo **Livorno** è strategico e lavora per lo sviluppo, contenitori compresi: ma vista la carenza di aree portuali per le auto (e altro), per far lavorare la gente del TDT vi sbarca anche le auto, dei suoi traffici e anche dei concorrenti. In una recente intervista sul quotidiano Tirreno Emanuele Grimaldi tira anche una frecciata al presidente di Confindustria locale Piero Neri, fino a ieri suo potente alleato grazie anche all'utilizzo di Sintermar. Qui a fianco, Piero Neri restituisce lo schiaffo citando il presidente dell'ICS e rigettando quelle che sembrano sotterranee minacce. Brutta vicenda quando si scende ad personam. * Sullo scontro livornese i concorrenti esterni ci stanno andando a nozze. Su Interporto Quadrante Europa si attribuisce alla Cilp la vera condotta della polemica nella discussione accesa durante la riunione del partenariato: aizzando chi mette in giro le voci di una manovra per sostituire in Cilp il socio (al 50%) Neri con il socio Grimaldi. Che a sua volta accusa l'altro di difendere rendite di posizione labroniche e di creare un clima d'allarme infondato. Siamo agli schiaffi in faccia: metaforici, ma che bruciano come veri. * Vorrei concludere, se mi è consentito, con un consiglio dall'esterno. Perché dall'esterno? Perché Confindustria non ha mai mandato alla Gazzetta Marittima le sue note, la prima delle quali passatami da un amico e quella di oggi ricavata dalla stampa quotidiana. Forse per questo i miei commenti non sono né richiesti né interessano. Però da cronista dei fatti, devo chiedermi a chi conviene che la contesa si inasprisca ancora e non si cerchi da entrambe le parti di calmare le acque. Si tratta di lavoro, di investimenti fatti e da fare, di credibilità dello scalo, di centinaia di persone oggi con il fiato sospeso. Continuando a volare gli schiaffi e arrivando addirittura a rotture ufficiali in tempi di crisi mondiale dove tutti dovrebbero combatterla insieme entrambi i gruppi rischiano di fare e farsi del male; e di far male



La Gazzetta Marittima

Livorno

al porto. Per favore. Antonio Fulvi

Terminal Darsena Toscana, i "caveat" del cluster portuale

LIVORNO Abbiamo consegnato, nella sede che il Legislatore ha assegnato alla Comunità portuale, due richieste, che l'Autorità di Sistema Portuale ha condiviso: la conferma nel nuovo Piano Operativo Triennale, che individua gli obiettivi della Pubblica Amministrazione, dell'incremento del traffico contenitori (diminuito dagli 800.000 del 2016 ai 650.000 del 2023); l'adesione a quell'obiettivo del nuovo concessionario che dovrà dettagliare nel proprio piano d'impresa come prescrive la Legge se e come intende perseguire quell'obiettivo e gli eventuali altri che il Piano Regolatore definisce secondari, e se questi saranno in aggiunta a quelli che ha attestato da anni nel **porto** di **Livorno**. * È questo l'incipit del testo della seconda nota ufficiale consegnata all'AdSP (e alla stampa quotidiana livornese) dal cluster portuale capitanato da Confindustria della costa, con le firme anche di Asamar, Spedimar, CNA-Fita, Confetra e Lega Coop Area Vasta Toscana. Una nota che così segue, testualmente. * Il tenore e lo scopo della nostra lettera il cui contenuto era molto chiaro e facilmente comprensibile ai più è proprio la difesa del lavoro e dell'appetibilità commerciale del **porto** di **Livorno** che non può prescindere dal traffico contenitori per il quale giova ricordare che organi pubblici, come in primis la Regione Toscana e la stessa AdSP, hanno investito e continuano a farlo ancor oggi ingenti risorse pubbliche proprio per migliorare la qualità infrastrutturale del **porto** stesso ed essere più appetibile per il mercato dei contenitori; basti ricordare la Darsena Europa e l'allargamento del canale di accesso proprio alla Darsena Toscana, tutte opere fatte per consentire alle navi contenitori di maggior tonnellaggio di poter scalare il nostro **porto**. Non si comprende quindi, in un documento così conciso e sobrio, dove siano le menzogne: salvo che siano rappresentate dalle preoccupazioni dei nostri Associati che invece aumentano anche in seguito all'annuncio di ulteriori attività secondarie previste in Darsena Toscana per i primi giorni di luglio mentre ristagnano quelle per contenitori. Preoccupazioni che potranno essere superate solo da una pronta definizione degli Atti richiesti dalla Comunità portuale. Anche perché non ci risulta che diversamente quei traffici sarebbero migrati verso altri scali perché, sempre a quanto ci risulta, l'operatore interessato aveva già negoziato tutti i termini essenziali per la prosecuzione del rapporto con Cilp. Francamente non ci aspettavamo che il Presidente dell'International Chamber of Shipping (ICS) usasse toni non usuali verso Colleghi imprenditori. Le Associazioni firmatarie del documento indirizzato all'Autorità di Sistema Portuale, rappresentando imprenditori, hanno apprezzato un investimento finanziario da 100 milioni per rilevare le quote di una società notoriamente in ottima salute. Sottolineano però che in questi anni sono state impegnate da altri imprenditori cifre analoghe o superiori in investimenti fisici industriali e logistici che hanno dotato il **porto** per restare



La Gazzetta Marittima

Livorno

solo in questo perimetro di una pluralità di attività e di terminal, almeno due per ogni tipologia di traffico, auto, passeggeri, e segmento dei contenitori compresi. Appare pertanto fuorviante evocare una situazione di monopolio e di rendita di posizione, così come esistono già nel porto di Livorno anche 2 terminal passeggeri e 2 terminal contenitori, ed è proprio a difesa di questa situazione concorrenziale a cui si è ispirata la lettera inviata dalle nostre associazioni, a difesa del traffico, del lavoro e di tutti gli operatori del porto di Livorno. Rimarcare il diritto di proprietà e la libertà di impresa è legittimo e per noi scontato, ma solo nella misura in cui esso si svolga ricordando che trattasi di bene pubblico dato in concessione e che soggiace pertanto a delle regole inderogabili quali, in primis, il Piano Regolatore, il Piano Operativo Triennale ed il Documento di pianificazione strategica di sistema portuale, ed il piano di impresa sul quale l'Autorità concedente, l'AdSP, ha fondato le sue valutazioni per dare il proprio assenso all'acquisto di TDT da parte del Gruppo Grimaldi. L'assetto attuale del porto consente la libera concorrenza tra imprenditori in un mercato regolato come quello portuale che tutela la libera scelta imprenditoriale in un quadro di regole determinate dagli indirizzi dell'Autorità, dal Piano Regolatore, dal Piano Operativo Triennale e dagli impegni assunti formalmente dai concessionari per investimenti, traffici, occupazione. Quindi se è vera, come auspichiamo, l'intenzione di voler continuare a credere nel settore dei contenitori, ci aspettiamo che anche la parte privata oggi proprietaria della Società che ha in concessione il terminal più grande del porto di Livorno, vocato per sua natura e per norme alla movimentazione dei contenitori, svolga il suo ruolo esprimendo nel prossimo piano di impresa che si accinge a presentare alla AdSP l'entità e il tipo di investimenti privati che vorrà fare per mantenere, se non migliorare, l'appetibilità commerciale del terminal TDT.

Lusben/Benetti apre ai grandi velieri

LIVORNO Una vasca nel cemento, sul grande piazzale del cantiere Benetti. Una grande vasca, profonda poco più di 8 metri, larga quasi una dozzina, lunga quanto può essere impegnato dall'opera viva e della deriva di uno yacht a vela fino a 70 metri. È la struttura presentata due giorni fa alla stampa internazionale dai vertici operativi di Lusben, la divisione refitting e manutenzione del gruppo Benetti. Gianni Paladino, direttore commerciale e Alessio Centelli, site manager dello shipyard labronico, ne hanno illustrato caratteristiche e significati, seguite da una visita in loco. Significati che vanno per oltre quelli di una grande buca sul piazzale: perché aprono Lusben a un mercato di nicchia, ma in continua espansione, quello della manutenzione e del refitting dei grandi yacht a vela. Per i quali esistono al momento poche strutture specifiche con le potenzialità tecniche e professionali di Lusben. Di più: è una delle più grandi strutture specializzate nell'intero Mediterraneo, su un tratto di Tirreno strategico. Tanto che ci sono già due grandi yachts prenotati per importanti lavori sia in carena che di refitting e i prossimi mesi annunciano ulteriori impegni. Paladino ritiene che l'investimento del gruppo nel realizzare la nuova struttura rappresenti non solo l'apertura per un nuovo mercato ad oggi l'alternativa era il bacino galleggiante, ma con molte limitazioni ed altrettanti costi ma anche e specialmente la volontà del gruppo di potenziare il centro livornese di manutenzione e refitting a livello globale, proponendo la qualità garantita dal primo marchio al mondo per le grandi barche e integrando quanto viene fatto a Viareggio per gli scafi fino a 45 metri. * Due siti, quelli di **Livorno** e Viareggio, che possono vantare ricorda ancora Paladino una manodopera di altissima specializzazione. A livello di vero e proprio artigianato d'arte. Peschiamo su un bacino artigianale come l'intera Toscana ribadisce con lunghe tradizioni apprezzate in tutto il mondo. Il problema comune a tutti i settori di lavoro altamente qualificato, quello della carenza di nuove leve, è certo avvertito anche da Lusben: ma per fortuna in Toscana la tradizione è lenta a morire, e il richiamo di una buona retribuzione è ancora predominante sui problemi del pendolarismo quotidiano. Con la grande vasca per le vele e con la prossima, attesa realizzazione del marina nel Mediceo, il comparto Benetti/Lusben punta a diventare un'eccellenza internazionale non solo per le costruzioni ma anche per tutta la catena di servizio per gli armatori. Adeguandosi a un mercato mondiale che punta sempre di più sui mega-yacht, un tempo monopolio di pochi cantieri del Nord Atlantico. (A.F.)



UECC sul trasferimento in Tdt: "Obbligati da troppi ritardi e congestioni"

LIVORNO Dopo aver cortesemente accettato di rispondere in esclusiva alle domande della nostra redazione, all'indomani delle polemiche sorte tra la comunità portuale livornese a causa dei recenti sbarchi di car carrier al Terminal darsena Toscana, il Ceo UECC, Glenn Edvardsen, torna nuovamente e per l'ultima volta sulla questione attraverso il Messaggero Marittimo. Un intervento finalizzato a fornire ulteriori precisazioni sulla vicenda, specialmente in risposta all'ulteriore nota polemica diramata nelle scorse ore dal consiglio di amministrazione di Cilp, la Compagnia impresa lavoratori portuali, alla quale sino ad oggi la compagnia norvegese si rivolgeva per il servizio di movimentazione delle auto dalle sue car carrier. Il portavoce del Consiglio di Amministrazione di Cilp ha dichiarato che UECC ha affermato che la vostra azienda ha improvvisamente annunciato di aver ricevuto proposte eccezionali e garanzie contrattuali da Tdt, il che ha portato a fermate di prova' mirate al trasferimento del traffico. Quali sono le ragioni che hanno portato UECC a considerare questa alternativa? UECC non ha preso una decisione improvvisa di trasferire il traffico. UECC è stata

fortemente impattata, con ritardi e congestioni, nel porto di Livorno per un lungo periodo di tempo. UECC è stata obbligata a cercare alternative sia al di fuori dello scalo labronico, sia all'interno, al fine di adempiere ai nostri impegni commerciali verso i produttori di automobili. Se la disponibilità di Tdt non si fosse concretizzata, quale sarebbe stata la decisione di UECC? Ancora una volta, per adempiere ai nostri impegni verso i clienti, UECC avrebbe dovuto cercare porti alternativi al di fuori di Livorno, spostando di conseguenza parte o tutto il traffico altrove. Comprendiamo che la relazione tra la gestione di UECC e quella di Cilp è stata piuttosto tesa da tempo, anche a causa della pressione dei clienti di UECC che richiedevano una soluzione alla cronica scarsa qualità del servizio. Cosa ci può dire a riguardo? UECC ha avuto una relazione a lungo termine e professionale con la gestione di Cilp, e sebbene ciò sia difficile anche per UECC, tutte le parti devono capire che UECC ha bisogno di avere un prodotto soddisfacente per adempiere ai nostri impegni verso i clienti. È vero che UECC ha avuto difficoltà a rinnovare l'accordo con Cilp? Su questo preferiamo non commentare le nostre discussioni dettagliate con Cilp. UECC ha mai quantificato i danni subiti a causa della scarsa performance del suo fornitore a Livorno? Qual era il tempo medio di attesa delle vostre navi all'ancora? UECC ha una buona visione d'insieme dell'impatto finanziario dei giorni di attesa e dei costi sostenuti a causa della congestione nel porto di Livorno e possiamo confermare che questo importo è sostanziale. Sappiamo che le navi di UECC hanno fatto scalo nel porto di Genova. Il carico era destinato a Livorno? Perché è stata prevista questa sosta? Sì, UECC ha fatto alcune soste sporadiche nel porto di Genova come conseguenza diretta della congestione del porto di Livorno, ancora una volta



Messaggero Marittimo

Livorno

per servire i nostri clienti con un prodotto soddisfacente. tdt La soluzione offerta da Tdt era di natura speculativa? Se il significato di speculativa' è che UECC, con questo spostamento, mirava a migliorare i termini finanziari, la risposta è no. Ancora una volta, UECC voleva assicurarsi un prodotto soddisfacente che soddisfacesse i nostri obblighi verso i clienti. Supponiamo che l'eco della controversia sorta a Livorno sia arrivata fino a Oslo. È sorpreso dall'attenzione data alla vostra decisione? È successo anche in altre occasioni? Operiamo in più di 20 porti in Europa e l'industria dello shipping in generale ha affrontato congestione e ritardi nei porti nel periodo successivo al Covid. Tuttavia, da più di un anno ormai, UECC ha sperimentato un significativo miglioramento in tutti i principali porti in cui operiamo. UECC ha preso molte decisioni operative riguardanti le operazioni portuali per mantenere il nostro prodotto e gli impegni verso i clienti, e sì, data l'esperienza che abbiamo avuto in molti porti in tutta Europa, siamo sorpresi dal livello di attenzione e pubblicità che questa situazione ha creato.

Intesa strategica tra il porto di Livorno e quello di Damietta sull'idrogeno

Obiettivo creare una " Hydrogen Valley per la costa toscana", a servizio della navigazione, della logistica e degli impianti industriali dell'Alto Tirreno **Livorno** - Adesso l'Egitto è più vicino con l' accordo siglato dal presidente dell'Adsp Mar Tirreno Settentrionale Luciano Guerrieri con i vertici del **porto** di Damietta . Un'intesa ad ampio raggio sottoscritta a Bruxelles "per consolidare il ruolo dei porti di **Livorno** e Piombino quali canali privilegiati dei traffici energetici nella regione euro-mediterranea". Un'alleanza annunciata da Guerrieri nelle scorse settimane che è stata messa nero su bianco proprio nei giorni in cui il Consiglio europeo si è riunito per votare e ufficializzare la scelta dei tre nomi per il presidente della Commissione Ue, il presidente del Consiglio Ue e l'Alto rappresentante Ue. Una decisione voluta proprio per sottolineare l'importanza di un patto che ha avuto anche la benedizione del Mit e della Regione Toscana e può portare a nuove sinergie a livello macro-territoriale. "L'Adsp si sta muovendo nel solco tracciato dall'attuale governo e dal suo Piano Mattei - ha dichiarato Guerrieri, a margine della firma - in un contesto di marcata regionalizzazione dei traffici commerciali, il **porto** di Damietta può diventare un partner strategico per costruire nuove filiere industriali sul fronte energetico" L'intesa, che ha valenza annuale , prevede una più stretta collaborazione delle due Port Authority in temi considerati centrali dall'Ue, come la trasformazione digitale, lo sviluppo del trasporto multimodale lo sviluppo sostenibile nei porti e la possibilità di "fare proposte congiunte per ottenere sovvenzioni dai programmi di finanziamento europei" . Ma soprattutto è stato individuato anche un focus sull'idrogeno. "I porti non sono soltanto meri punti di smistamento delle merci, ma fulcri strategici nell'ecosistema energetico del futuro, in grado di collegare produzione, distribuzione e consumo in un quadro sempre più sostenibile e tecnologicamente avanzato" è il concetto di fondo del ragionamento sviluppato dal presidente Guerrieri in apertura dell'iniziativa . Che ha ricordato come uno degli obiettivi strategici dell'Adsp sia proprio quello di creare le basi per la nascita di una "Hydrogen Valley per la costa toscana" , a servizio della navigazione, della logistica e degli impianti industriali dell'Alto Tirreno. Da questo punto di vista l'accordo con il **porto** di Damietta (presente per la firma il vice presidente della port Authority egiziana, l'ammiraglio Tarek Adly) risponde " all'obiettivo di acquisire un ruolo strategico nel costituendo sistema di import dell'idrogeno da paesi terzi , con la conseguente creazione di infrastrutture per lo stoccaggio, la distribuzione e l'utilizzo". L'Egitto è diventato una delle più importanti nazioni esportatrici di idrogeno. L'obiettivo dell'Adsp è quella di trasformare **Livorno** e Piombino in gateway europei per il trasporto dell'idrogeno allo stato liquido dal Nord Africa : il sistema portuale toscano era stato qualificato in passato dalla società



06/28/2024 19:59

Obiettivo creare una " Hydrogen Valley per la costa toscana", a servizio della navigazione, della logistica e degli impianti industriali dell'Alto Tirreno Livorno - Adesso l'Egitto è più vicino con l' accordo siglato dal presidente dell'Adsp Mar Tirreno Settentrionale Luciano Guerrieri con i vertici del porto di Damietta . Un'intesa ad ampio raggio sottoscritta a Bruxelles "per consolidare il ruolo dei porti di Livorno e Piombino quali canali privilegiati dei traffici energetici nella regione euro-mediterranea". Un'alleanza annunciata da Guerrieri nelle scorse settimane che è stata messa nero su bianco proprio nei giorni in cui il Consiglio europeo si è riunito per votare e ufficializzare la scelta dei tre nomi per il presidente della Commissione Ue, il presidente del Consiglio Ue e l'Alto rappresentante Ue. Una decisione voluta proprio per sottolineare l'importanza di un patto che ha avuto anche la benedizione del Mit e della Regione Toscana e può portare a nuove sinergie a livello macro-territoriale. "L'Adsp si sta muovendo nel solco tracciato dall'attuale governo e dal suo Piano Mattei - ha dichiarato Guerrieri, a margine della firma - in un contesto di marcata regionalizzazione dei traffici commerciali, il porto di Damietta può diventare un partner strategico per costruire nuove filiere industriali sul fronte energetico" L'intesa, che ha valenza annuale , prevede una più stretta collaborazione delle due Port Authority in temi considerati centrali dall'Ue, come la trasformazione digitale, lo sviluppo del trasporto multimodale lo sviluppo sostenibile nei porti e la possibilità di "fare proposte congiunte per ottenere sovvenzioni dai programmi di finanziamento europei" . Ma soprattutto è stato individuato anche un focus sull'idrogeno. "I porti non sono soltanto meri punti di smistamento delle merci, ma fulcri strategici nell'ecosistema energetico del futuro, in grado di collegare produzione, distribuzione e consumo in un quadro sempre più sostenibile e tecnologicamente avanzato" è il concetto di fondo del ragionamento

Ship Mag

Livorno

di consulenza internazionale Deloitte come "case study" rilevante per lo sviluppo dell'idrogeno a livello costiero. Adesso l'Adsp preparerà uno studio di fattibilità su una supply chain mediterranea per l'idrogeno verde, i cui primi risultati verranno resi noti a novembre durante l'European Hydrogen week. "Livorno e Piombino hanno tutte le carte in regola per proporsi come prima hydrogen valley marittimo-portuale italiana, puntando sullo sviluppo di una filiera completa dell'idrogeno che dovrà partire dalle applicazioni in qualche modo già pronte allo switch energetico per poi raggiungere target di più lungo periodo" ha concluso il presidente della Regione Eugenio Giani. (nella foto in copertina da sinistra il vice presidente della port Authority egiziana, l'ammiraglio Tarek Adly e il presidente dell'Adsp Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri).

La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

L'isola d'Elba raccontata

PORTOFERRAIO - L'**Elba** e le Isole dell'Arcipelago fanno parte di quel patrimonio di piccole isole che costellano il Mediterraneo. Oggi ambite destinazioni turistiche ma, fin dal passato più remoto, terre emerse strategiche per le rotte che univano le sponde di quel mare che è stato culla delle civiltà più antiche. Hanno molto da raccontare, oltre alla bellezza dei loro paesaggi ed alla ricchezza dei loro approdi. Le Isole di Toscana sono molto di più delle loro spiagge e del loro mare dalle incredibili sfumature di blu. Sono un'esperienza unica, scrigni di cultura, di saperi, di tradizioni, di mestieri, di persone che le hanno abitate e che le abitano. Sono luoghi con identità ben radicate, con storie millenarie da raccontare, con borghi e frazioni da scoprire vicolo per vicolo, sentiero per sentiero, con un patrimonio geologico e naturalistico unico e irripetibile. Di questo si occupa - ci hanno fatto notare - la rivista Enjoy **Elba** and the Tuscan Archipelago. Nata 7 anni fa per accompagnare il lettore in questo viaggio di scoperta e di emozione. Simile ad una guida, ma anche raccolta di racconti e testimonianze, il suo target non è solo quello turistico. Enjoy mantiene l'equilibrio fra articoli di carattere culturale e scientifico e proposte di accoglienza o di produzioni locali, sempre all'insegna dell'eccellenza e del buon gusto. Quello che la distingue dalle riviste di settore è la costante attenzione alla comunità dell'Arcipelago. L'aspetto sociale, l'attenzione per le persone e le buone pratiche, la collaborazione con Enti del Terzo Settore, il sostegno a progetti di sviluppo sostenibile, la narrazione del territorio e delle filiera agroalimentare ed enogastronomica, sono il file rouge degli oltre 90 articoli suddivisi in 5 argomenti principali: Cultura ed arti, Ambiente, Accoglienza, Food&Wine, Lifestyle, Arcipelago. Quest'anno in particolare tema principale è quello delle "radici" e della "memoria". Non per guardare al passato con nostalgia ma per farne tesoro e fonte di emozioni per tutti gli ospiti e viaggiatori che decidono di sceglierle come destinazione. Un turismo lento, che si alimenta di sentimenti e meraviglia, che arricchisce chi sa guardare la bellezza che si trasforma in ogni stagione e si annida nei luoghi più inconsueti, nelle persone che si incontrano. Dalla seconda settimana di luglio sarà possibile trovare la rivista, oltre che presso tutti i partner e i punti Conad dell'Isola d'**Elba**, presso le edicole e librerie oppure può essere richiesto all'Editore all'indirizzo enjoy@simtur.eu.



PORTOFERRAIO - L'Elba e le Isole dell'Arcipelago fanno parte di quel patrimonio di piccole isole che costellano il Mediterraneo. Oggi ambite destinazioni turistiche ma, fin dal passato più remoto, terre emerse strategiche per le rotte che univano le sponde di quel mare che è stato culla delle civiltà più antiche. Hanno molto da raccontare, oltre alla bellezza dei loro paesaggi ed alla ricchezza dei loro approdi. Le Isole di Toscana sono molto di più delle loro spiagge e del loro mare dalle incredibili sfumature di blu. Sono un'esperienza unica, scrigni di cultura, di saperi, di tradizioni, di mestieri, di persone che le hanno abitate e che le abitano. Sono luoghi con identità ben radicate, con storie millenarie da raccontare, con borghi e frazioni da scoprire vicolo per vicolo, sentiero per sentiero, con un patrimonio geologico e naturalistico unico e irripetibile. Di questo si occupa - ci hanno fatto notare - la rivista Enjoy Elba and the Tuscan Archipelago. Nata 7 anni fa per accompagnare il lettore in questo viaggio di scoperta e di emozione. Simile ad una guida, ma anche raccolta di racconti e testimonianze, il suo target non è solo quello turistico. Enjoy mantiene l'equilibrio fra articoli di carattere culturale e scientifico e proposte di accoglienza o di produzioni locali, sempre all'insegna dell'eccellenza e del buon gusto. Quello che la distingue dalle riviste di settore è la costante attenzione alla comunità dell'Arcipelago. L'aspetto sociale, l'attenzione per le persone e le buone pratiche, la collaborazione con Enti del Terzo Settore, il sostegno a progetti di sviluppo sostenibile, la narrazione del territorio e delle filiera agroalimentare ed enogastronomica, sono il file rouge degli oltre 90 articoli suddivisi in 5 argomenti principali: Cultura ed arti, Ambiente, Accoglienza, Food&Wine, Lifestyle, Arcipelago. Quest'anno in particolare tema principale è quello delle "radici" e della "memoria". Non per guardare al passato con nostalgia ma per farne tesoro e fonte di emozioni per tutti gli ospiti e viaggiatori che decidono di sceglierle come destinazione. Un turismo lento, che si alimenta di sentimenti e meraviglia, che arricchisce chi sa

Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

La nave rigassificatrice di Piombino issa la bandiera italiana e cambia nome in Italis Lng

Navi Previsto nei primi mesi del 2025 l'ingresso in servizio della BW Singapore di **Ravenna** che porterà la capacità complessiva di rigassificazione italiana a 28 miliardi di mc di Redazione SHIPPING ITALY Italis Lng e non più Golar Tundra. È questo il nuovo nome, approvato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della nave rigassificatrice di Snam operativa dal luglio 2023 nel porto toscano di Piombino, che con l'iscrizione nel registro navale italiano batte anche la bandiera tricolore al posto della precedente (Isole Marshall). A seguito dell'invio di formale richiesta alla Capitaneria di Porto di Livorno, la Società Fsrù Italia di Snam ha completato con successo l'iter di iscrizione della nave rigassificatrice nel registro navale italiano con l'obiettivo di adeguare la nave ai requisiti tecnici del regolamento nazionale. Ad annunciare questo cambiamento è stata Snam, il cui amministratore delegato Stefano Venier ha affermato: "L'inserimento della nave rigassificatrice di Piombino nel registro navale italiano è un altro passaggio importante per la nostra Fsrù, di cui siamo particolarmente lieti. La Italis LNG, in poco meno di un anno di operatività, ha ricevuto 29 carichi di gas naturale liquefatto, provenienti da cinque Paesi diversi, per un totale di 2,6 miliardi di metri cubi di gas immessi nella rete nazionale, a ulteriore garanzia della sicurezza e della diversificazione delle fonti di energia per il nostro Paese". Snam nella sua nota sottolinea che, "con 23 miliardi di metri cubi complessivi di capacità di rigassificazione, il Gnl fornisce oggi un contributo fondamentale per la sicurezza del sistema gas italiano. Il Gnl è arrivato a coprire un quarto degli approvvigionamenti nazionali del gas, e nei primi due mesi del 2024, ha superato il principale punto di ingresso via gasdotto, ovvero Mazara del Vallo, da dove proviene il gas in arrivo dall'Algeria. Le Fsrù, consentendo di ricevere il Gnl da diversi Paesi fornitori, rappresentano quindi un asset fondamentale per garantire flessibilità all'intero sistema energetico del Paese". Nell'ambito delle iniziative intraprese a partire dal 2022 per diversificare ulteriormente gli approvvigionamenti di gas del Paese in seguito alla crisi russo-ucraina, oltre alla Italis Lng, Snam ha anche acquisito il rigassificatore galleggiante BW Singapore, che entrerà in esercizio di fronte alle coste di **Ravenna** nei primi mesi del 2025. La capacità complessiva di rigassificazione del Paese salirà così a 28 miliardi di metri cubi, equamente distribuiti tra versante tirrenico e versante adriatico, per un volume complessivo che corrisponde a quello importato via gasdotto dalla Russia nel 2021.



Shipping Italy
 La nave rigassificatrice di Piombino issa la bandiera italiana e cambia nome in Italis Lng
 06/28/2024 10:04 Nicola Capuzzo

Navi Previsto nei primi mesi del 2025 l'ingresso in servizio della BW Singapore di Ravenna che porterà la capacità complessiva di rigassificazione italiana a 28 miliardi di mc di Redazione SHIPPING ITALY Italis Lng e non più Golar Tundra. È questo il nuovo nome, approvato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della nave rigassificatrice di Snam operativa dal luglio 2023 nel porto toscano di Piombino, che con l'iscrizione nel registro navale italiano batte anche la bandiera tricolore al posto della precedente (Isole Marshall). A seguito dell'invio di formale richiesta alla Capitaneria di Porto di Livorno, la Società Fsrù Italia di Snam ha completato con successo l'iter di iscrizione della nave rigassificatrice nel registro navale italiano con l'obiettivo di adeguare la nave ai requisiti tecnici del regolamento nazionale. Ad annunciare questo cambiamento è stata Snam, il cui amministratore delegato Stefano Venier ha affermato: "L'inserimento della nave rigassificatrice di Piombino nel registro navale italiano è un altro passaggio importante per la nostra Fsrù, di cui siamo particolarmente lieti. La Italis LNG, in poco meno di un anno di operatività, ha ricevuto 29 carichi di gas naturale liquefatto, provenienti da cinque Paesi diversi, per un totale di 2,6 miliardi di metri cubi di gas immessi nella rete nazionale, a ulteriore garanzia della sicurezza e della diversificazione delle fonti di energia per il nostro Paese". Snam nella sua nota sottolinea che, "con 23 miliardi di metri cubi complessivi di capacità di rigassificazione, il Gnl fornisce oggi un contributo fondamentale per la sicurezza del sistema gas italiano. Il Gnl è arrivato a coprire un quarto degli approvvigionamenti nazionali del gas, e nei primi due mesi del 2024, ha superato il principale punto di ingresso via gasdotto, ovvero Mazara del Vallo, da dove proviene il gas in arrivo dall'Algeria. Le Fsrù, consentendo di ricevere il Gnl da diversi Paesi fornitori, rappresentano quindi un asset fondamentale per garantire

(Sito) Ansa**Ancona e porti dell'Adriatico centrale****Morandi, in arrivo due nuove navi Superfast al porto di Ancona**

Due nuove navi della flotta Superfast Ferries potranno attraccare e ripartire nel porto di Ancona. Lo annuncia il Gruppo Morandi che ha fatto sapere come Attica Group, la più importante compagnia di navigazione greca, abbia firmato un accordo con Stena Ro Ro per la costruzione e il noleggio a lungo termine con diritto di acquisto di due navi e prospettiva di espansione per altre due. Il Gruppo Morandi, Agente generale per l'Italia del Gruppo Attica, che vedrà pertanto crescere la flotta a disposizione irrobustendo quel parco navi Superfast che dal 1994 viene gestito dal Gruppo grazie all'intuizione e alla lungimiranza di Renato Morandi. C'è grande soddisfazione per Andrea Morandi, presidente di Morandi Group: "siamo orgogliosi di questa nuova sfida che investe noi e lo stesso scalo dorico. Superfast, - afferma - dopo 30 anni, rivoluziona ancora il settore traghetti, con questo nuovo progetto dedicato all'Adriatico, che definiscono il nuovo standard per servizio, impatto ambientale e comfort. In questo modo affrontiamo le nuove frontiere dell'innovazione che riguardano il nostro campo e ci mettiamo a disposizione del progetto affinché con queste due nuove navi il porto di Ancona possa crescere ulteriormente dal punto di vista turistico".

"Si tratta - prosegue Morandi - di un segnale forte da parte di Attica nel voler investire proprio sulla dorsale adriatica, in particolare su Ancona e Bari, ridando centralità al nostro mare nell'ambito del più generale bacino del Mediterraneo". Dunque il Gruppo Morandi è pronto. Nel dettaglio, precisa una nota, "si parla di due navi E-Flexer, costruite da Stena RoRo presso il cantiere cinese CMI Jinling Weihai e la consegna è prevista per aprile e agosto 2027. Con una lunghezza massima di 240 metri, le 2 nuove navi di Attica sono le più grandi mai ordinate da una compagnia di navigazione greca. La capacità di trasporto di 1.500 passeggeri e 3.320 metri lineari di garage (circa 200 camion) per nave per il servizio di auto, camion e rimorchi, miglioreranno significativamente la capacità di trasporto complessiva del Gruppo sulle linee adriatiche che saranno attive. Del resto gli investimenti in nuove tecnologie e innovazione rappresentano una strada a senso unico per il trasporto marittimo nel suo complesso, in quanto contribuiscono in modo decisivo alla riduzione dell'impronta ambientale, con conseguente riduzione dei relativi costi di adattamento (ad esempio acquisto di diritti di emissione (ETS)) e il miglioramento della competitività". L'operazione, spiega ancora Morandi, "è coerente con l'impegno di Attica per la transizione green e il potenziamento della propria flotta. Le nuove navi saranno certificate, pronte per il metanolo e pronte per le batterie, con motori progettati per funzionare con tre diversi tipi di carburante. Sono inoltre dotati di tecnologia all'avanguardia per prestazioni ambientali ottimali e riduzione delle emissioni".



06/28/2024 20:51

Due nuove navi della flotta Superfast Ferries potranno attraccare e ripartire nel porto di Ancona. Lo annuncia il Gruppo Morandi che ha fatto sapere come Attica Group, la più importante compagnia di navigazione greca, abbia firmato un accordo con Stena Ro Ro per la costruzione e il noleggio a lungo termine con diritto di acquisto di due navi e prospettiva di espansione per altre due. Il Gruppo Morandi, Agente generale per l'Italia del Gruppo Attica, che vedrà pertanto crescere la flotta a disposizione irrobustendo quel parco navi Superfast che dal 1994 viene gestito dal Gruppo grazie all'intuizione e alla lungimiranza di Renato Morandi. C'è grande soddisfazione per Andrea Morandi, presidente di Morandi Group: "siamo orgogliosi di questa nuova sfida che investe noi e lo stesso scalo dorico. Superfast, - afferma - dopo 30 anni, rivoluziona ancora il settore traghetti, con questo nuovo progetto dedicato all'Adriatico, che definiscono il nuovo standard per servizio, impatto ambientale e comfort. In questo modo affrontiamo le nuove frontiere dell'innovazione che riguardano il nostro campo e ci mettiamo a disposizione del progetto affinché con queste due nuove navi il porto di Ancona possa crescere ulteriormente dal punto di vista turistico". "Si tratta - prosegue Morandi - di un segnale forte da parte di Attica nel voler investire proprio sulla dorsale adriatica, in particolare su Ancona e Bari, ridando centralità al nostro mare nell'ambito del più generale bacino del Mediterraneo". Dunque il Gruppo Morandi è pronto. Nel dettaglio, precisa una nota, "si parla di due navi E-Flexer, costruite da Stena RoRo presso il cantiere cinese CMI Jinling Weihai e la consegna è prevista per aprile e agosto 2027. Con una lunghezza massima di 240 metri, le 2 nuove navi di Attica sono le più grandi mai ordinate da una compagnia di navigazione greca. La

(Sito) Ansa

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di inquinanti gassosi, nonché di una serie di altri accorgimenti tecnici, che si traducono in una riduzione significativa delle emissioni di inquinanti gassosi del 60% per progetto di trasporto, rispetto alle navi esistenti". Un "progetto a medio termine, questo, che condurrà il porto dorico a raccogliere le nuove sfide dallo sviluppo tecnologico e della transizione green. Un approccio da parte del Gruppo Attica verso la sostenibilità ambientale che si sposa perfettamente con le linee di sviluppo green proprie della stessa Morandi Group".

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona, l'annuncio del Gruppo Morandi: «In arrivo due nuove SuperFast»

ANCONA - Due nuove navi della flotta Superfast Ferries potranno attraccare e ripartire nel porto di **Ancona**. Lo annuncia il Gruppo Morandi che ha reso noto come Attica Group, la più importante compagnia di navigazione greca, abbia firmato un accordo con Stena Ro Ro per la costruzione e il noleggio a lungo termine con diritto di acquisto di due navi e prospettiva di espansione per altre 2. Una notizia diffusa dal Gruppo Morandi, Agente generale per l'Italia del Gruppo Attica, che vedrà pertanto crescere la flotta a disposizione irrobustendo quel parco navi Superfast che dal 1994 viene gestito dal Gruppo grazie all'intuizione e alla lungimiranza di Renato Morandi. Ora c'è grande soddisfazione per Andrea Morandi, Presidente di Morandi Group: «Siamo orgogliosi di questa nuova sfida che investe noi e lo stesso scalo dorico. Superfast, dopo 30 anni, rivoluziona ancora il settore traghetti - con questo nuovo progetto dedicato all'Adriatico - che definiscono il nuovo standard per servizio, impatto ambientale e comfort. In questo modo affrontiamo le nuove frontiere dell'innovazione che riguardano il nostro campo e ci mettiamo a disposizione del progetto affinché con queste due nuove navi il porto di **Ancona** possa crescere ulteriormente dal punto di vista turistico. Si tratta - prosegue ancora Morandi - di un segnale forte da parte di Attica nel voler investire proprio sulla dorsale adriatica, in particolare su **Ancona** e Bari, ridando centralità al nostro mare nell'ambito del più generale bacino del Mediterraneo». Nel dettaglio si parla di due navi E-Flexer, costruite da Stena RoRo presso il cantiere cinese CMI Jinling Weihai e la consegna è prevista per aprile e agosto 2027. Con una lunghezza massima di 240 metri, le 2 nuove navi di Attica sono le più grandi mai ordinate da una compagnia di navigazione greca. La capacità di trasporto di 1.500 passeggeri e 3.320 metri lineari di garage (circa 200 camion) per nave per il servizio di auto, camion e rimorchi, miglioreranno significativamente la capacità di trasporto complessiva del Gruppo sulle linee adriatiche che saranno attive. Del resto gli investimenti in nuove tecnologie e innovazione rappresentano una strada a senso unico per il trasporto marittimo nel suo complesso, in quanto contribuiscono in modo decisivo alla riduzione dell'impronta ambientale, con conseguente riduzione dei relativi costi di adattamento (ad esempio acquisto di diritti di emissione (ETS)) e il miglioramento della competitività. L'operazione, spiega ancora Morandi, «è coerente con l'impegno di Attica per la transizione green e il potenziamento della propria flotta. Le nuove navi saranno certificate, pronte per il metanolo e pronte per le batterie, con motori progettati per funzionare con 3 diversi tipi di carburante. Sono inoltre dotati di tecnologia all'avanguardia per prestazioni ambientali ottimali e riduzione delle emissioni di inquinanti gassosi, nonché di una serie di altri accorgimenti tecnici, che si traducono in una riduzione significativa



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

delle emissioni di inquinanti gassosi del 60% per progetto di trasporto, rispetto alle navi esistenti». Un progetto a medio termine, questo, che condurrà il **porto** dorico a raccogliere le nuove sfide dallo sviluppo tecnologico e della transizione green. Un approccio da parte del Gruppo Attica verso la sostenibilità ambientale che si sposa perfettamente con le linee di sviluppo green proprie della stessa Morandi Group.

Geo Barents in viaggio verso Ancona: i 34 migranti resteranno nelle Marche

La nave di Medici Senza Frontiere attesa per martedì. Ieri vertice in Prefettura sull'accoglienza di Federica Serfilippi Sabato 29 Giugno 2024, 03:50 2 Minuti di Lettura ANCONA Quattro giorni di navigazione per 1500 chilometri. È attesa per martedì mattina nel **porto** di Ancona (ma l'arrivo potrebbe essere anticipato a lunedì) la Geo Barents, la nave di Medici Senza Frontiere che giovedì, in due distinte operazioni nel Mediterraneo, ha tratto in salvo 34 disperati, stipati su barchini in vetroresina, alla deriva al largo delle coste della Libia. Il summit ieri in Prefettura si è tenuto un summit a cui hanno partecipato gli enti preposti e gli uffici coinvolti, seguendo un protocollo consolidato. Il capoluogo dorico, infatti, si prepara al decimo sbarco da quando sono state varate le nuove normative sull'accoglienza dei migranti salvati in mare. Verrà superata la barriera psicologica dei mille naufraghi sbarcati nel **porto** dorico, anche se per la maggior parte sono stati destinate a strutture fuori regione. Non sarà così stavolta. Secondo le indicazioni arrivate da Roma, i 34 migranti partiti dalla Libia e recuperati dalla Geo Barents dovrebbero essere ospitati nelle Marche. I minori non accompagnati, che dovrebbero essere 6 (ma il numero è suscettibile di variazione) saranno presi in carico nelle strutture d'emergenza anconetane. Al momento, fanno sapere dalla Prefettura, non si conoscono le nazionalità delle persone soccorse ma non sono state segnalate criticità dal punto di vista sanitario. La Geo Barents, come da prassi, approderà alla banchina 19, poi le procedure di identificazione verranno effettuate in un hub che dovrebbe essere il centro sportivo Paolinelli alla Baraccola. «Seguendo il consueto protocollo, il Comune metterà a disposizione una propria struttura e gli assistenti sociali per i casi che necessitano di un'attenzione particolare, mentre la protezione civile si occuperà degli aspetti logistici - spiega l'assessore Giovanni Zinni -. Nessuna preoccupazione sul piano organizzativo, piuttosto auspichiamo che vi sia un cambio di rotta nell'Unione Europea per prevenire questo fenomeno di sradicamento dalla propria terra che non dà garanzie di inclusione, di un posto di lavoro o di un percorso di vita migliore». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



06/29/2024 03:54

La nave di Medici Senza Frontiere attesa per martedì. Ieri vertice in Prefettura sull'accoglienza di Federica Serfilippi Sabato 29 Giugno 2024, 03:50 2 Minuti di Lettura ANCONA Quattro giorni di navigazione per 1500 chilometri. È attesa per martedì mattina nel porto di Ancona (ma l'arrivo potrebbe essere anticipato a lunedì) la Geo Barents, la nave di Medici Senza Frontiere che giovedì, in due distinte operazioni nel Mediterraneo, ha tratto in salvo 34 disperati, stipati su barchini in vetroresina, alla deriva al largo delle coste della Libia. Il summit ieri in Prefettura si è tenuto un summit a cui hanno partecipato gli enti preposti e gli uffici coinvolti, seguendo un protocollo consolidato. Il capoluogo dorico, infatti, si prepara al decimo sbarco da quando sono state varate le nuove normative sull'accoglienza dei migranti salvati in mare. Verrà superata la barriera psicologica dei mille naufraghi sbarcati nel porto dorico, anche se per la maggior parte sono stati destinate a strutture fuori regione. Non sarà così stavolta. Secondo le indicazioni arrivate da Roma, i 34 migranti partiti dalla Libia e recuperati dalla Geo Barents dovrebbero essere ospitati nelle Marche. I minori non accompagnati, che dovrebbero essere 6 (ma il numero è suscettibile di variazione) saranno presi in carico nelle strutture d'emergenza anconetane. Al momento, fanno sapere dalla Prefettura, non si conoscono le nazionalità delle persone soccorse ma non sono state segnalate criticità dal punto di vista sanitario. La Geo Barents, come da prassi, approderà alla banchina 19, poi le procedure di identificazione verranno effettuate in un hub che dovrebbe essere il centro sportivo Paolinelli alla Baraccola. «Seguendo il consueto protocollo, il Comune metterà a disposizione una propria struttura e gli assistenti sociali per i casi che necessitano di un'attenzione particolare, mentre la protezione civile si occuperà degli aspetti logistici - spiega l'assessore Giovanni Zinni -. Nessuna preoccupazione sul piano organizzativo, piuttosto auspichiamo che vi sia un

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

CON ADRIJOROUTES NASCONO LE ROTTE CULTURALI DEI PORTI

Presentato il progetto europeo sostenuto dal programma Italia-Croazia che unisce otto porti delle due sponde del mare Adriatico per valorizzare il turismo sostenibile e il profilo culturale nel rapporto porto-città - I porti dell'Adriatico possono dare un contributo sostanziale allo sviluppo del turismo sostenibile e alla valorizzazione del profilo culturale nella relazione con le città di cui sono parte integrante. Nasce con questo orientamento il progetto Adrijoroutes-Promuovere soluzioni sostenibili per il turismo culturale marittimo, che è stato presentato nell'iniziativa "La valorizzazione del rapporto porto-città e delle vocazioni al turismo sostenibile", organizzata dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Un confronto, che si è svolto all'Nh hotel di Ancona, fra i partner Ue e in cui sono state presentate esperienze innovative portuali in questo campo. I partner di Adrijoroutes, di cui l'Adsp del mare Adriatico centrale è capofila, sono Adsp mare Adriatico settentrionale Adsp mare Adriatico centro-settentrionale, Adsp mare Adriatico orientale; Kip-Cluster croato logistica, Autorità portuali di Dubrovnik e Zara, Agenzia di sviluppo di Spalato e Dalmazia. Grazie al contributo del programma europeo Italia-Croazia 2021-2027, con Adrijoroutes si vuole potenziare la sostenibilità, l'inclusione sociale e la digitalizzazione del settore turistico dell'area adriatica in continuazione con quanto già realizzato con la piattaforma Adrijo- Adriatic ports cultural network <https://www.adrijo.eu>, creata con il progetto Remember. Un'unica piattaforma digitale che ospita gli otto musei virtuali dei porti di Ancona, Venezia, Trieste, Ravenna, Fiume, Zara, Dubrovnik, Spalato, con contenuti anche relativi ai rispettivi territori. Nella piattaforma virtuale Adrijo, termine che unisce il nome italiano e quello croato di Adriatico, ha preso forma l'unicità della dimensione adriatica come unico ecosistema geografico, che condivide storie e tradizioni. Un'iniziativa, già selezionata a livello europeo tra le buone pratiche per rafforzare il rapporto porto-città, che sarà ulteriormente arricchita con gli altri scali del sistema portuale del mare Adriatico centrale di Marche e Abruzzo e con i contenuti innovativi elaborati dagli altri partner di progetto. Con il progetto Adrijoroutes, si vuole proseguire il percorso di valorizzazione del patrimonio culturale dei porti, dei relativi territori e delle comunità locali con la creazione di rotte culturali dei porti organizzando anche itinerari culturali immersivi con il coinvolgimento dei "destination manager" delle principali agenzie marittime, compagnie di crociera e rappresentanti dello yachting. "Adrijoroutes è un filo che unisce otto porti del mare Adriatico che insieme raccontano la loro dimensione culturale marittima valorizzando il rapporto e il legame imprescindibile che li unisce alle città di appartenenza - ha affermato il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Il porto è un gateway con cui contribuire alla crescita



Presentato il progetto europeo sostenuto dal programma Italia-Croazia che unisce otto porti delle due sponde del mare Adriatico per valorizzare il turismo sostenibile e il profilo culturale nel rapporto porto-città - I porti dell'Adriatico possono dare un contributo sostanziale allo sviluppo del turismo sostenibile e alla valorizzazione del profilo culturale nella relazione con le città di cui sono parte integrante. Nasce con questo orientamento il progetto Adrijoroutes-Promuovere soluzioni sostenibili per il turismo culturale marittimo, che è stato presentato nell'iniziativa "La valorizzazione del rapporto porto-città e delle vocazioni al turismo sostenibile", organizzata dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Un confronto, che si è svolto all'Nh hotel di Ancona, fra i partner Ue e in cui sono state presentate esperienze innovative portuali in questo campo. I partner di Adrijoroutes, di cui l'Adsp del mare Adriatico centrale è capofila, sono Adsp mare Adriatico settentrionale Adsp mare Adriatico centro-settentrionale, Adsp mare Adriatico orientale; Kip-Cluster croato logistica, Autorità portuali di Dubrovnik e Zara, Agenzia di sviluppo di Spalato e Dalmazia. Grazie al contributo del programma europeo Italia-Croazia 2021-2027, con Adrijoroutes si vuole potenziare la sostenibilità, l'inclusione sociale e la digitalizzazione del settore turistico dell'area adriatica in continuazione con quanto già realizzato con la piattaforma Adrijo- Adriatic ports cultural network <https://www.adrijo.eu>, creata con il progetto Remember. Un'unica piattaforma digitale che ospita gli otto musei virtuali dei porti di Ancona, Venezia, Trieste, Ravenna, Fiume, Zara, Dubrovnik, Spalato, con contenuti anche relativi ai rispettivi territori. Nella piattaforma virtuale Adrijo, termine che unisce il nome italiano e quello croato di Adriatico, ha preso forma l'unicità della dimensione adriatica come unico ecosistema geografico, che condivide storie e tradizioni. Un'iniziativa, già selezionata a livello europeo tra le buone pratiche per rafforzare il rapporto porto-città, che sarà ulteriormente arricchita con gli altri scali del sistema

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di un turismo sostenibile, una porta per entrare in una comunità dal mare, per scoprirne la bellezza, la storia, le tradizioni ed esaltarne il profilo culturale. Il porto è un'opportunità di conoscenza e di crescita, per chi arriva dal mare e per chi sul mare ci vive e lavora". "Mi complimento per quest'iniziativa transfrontaliera che valorizza il legame millenario che esiste tra Italia e la Croazia - ha detto il Sottosegretario al Ministero dell'Economia e delle Finanze, Lucia Albano -. Il Governo di cui faccio parte ha deciso di valorizzare la dimensione marittima della nostra Nazione istituendo un Ministero che si occupasse specificatamente di questo tema, una Struttura di missione ad hoc e il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), di cui sono parte. La blue economy, con il turismo del mare, avrà un ruolo sempre più importante all'interno dell'agenda di Governo". "Cooperazione transfrontaliera, in un Adriatico che unisce le persone che si spostano tra le due sponde può dare maggiore sviluppo alle città tutt'uno coi porti, come lo è Ancona, se si mettono al centro i beni culturali quale elemento di scambio che collega e coniuga il desiderio del conoscere - ha detto il Direttore marittimo delle Marche e Comandante della Capitaneria di porto di Ancona, Ammiraglio Ispettore Vincenzo Vitale -. Una città porto sostenibile apre alle persone orizzonti di progresso interculturale e di inclusione sociale anche di chi è in transito. Il nostro porto ne ha tutti i caratteri per farlo, ciò si può raggiungere solo aprendosi dentro e verso l'altra riva del nostro mare". "Fulcro per lo sviluppo e il turismo si gioca sulla relazione tra la città di Ancona e il suo porto, che insieme all'intero comprensorio del Conero può e deve diventare ancora più attrattivo - ha sottolineato il Presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli -. Il capoluogo marchigiano è circondato per tre quarti dall'Adriatico e per secoli il suo sviluppo urbanistico ha dovuto fare i conti con le esigenze di crescita del porto, arrivando a una convivenza non priva di criticità. Su questo rapporto, abbiamo basato la visione di un progetto di recupero del potenziale turistico e commerciale della città e del suo porto, punto di riferimento del medio Adriatico e cuore pulsante di una filiera che penetra l'intero tessuto imprenditoriale marchigiano. L'obiettivo della costruzione di una penisola, di un'infrastruttura che consentirà alle navi passeggeri e merci di attraccare più a largo possibile e di liberare l'insediamento portuale attuale prossimo al centro della città per destinarlo ad altri usi. Nasceranno così nuove aree che potranno diventare a vocazione turistica o commerciale, con servizi a disposizione dei cittadini di Ancona, dei turisti e di tutti i marchigiani". "Il porto di Ancona è davanti ad una svolta epocale grazie alla progettazione delle nuove banchine e al collegamento con la grande viabilità - ha affermato il Componente del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale per conto del Comune di Ancona, Giacomo Bugaro, intervenuto a nome del Sindaco Daniele Silvetti -. Due grandi cambiamenti che consentiranno di aumentare molto la competitività dello scalo che potrà contare sulla crescita dell'eccellenza della nautica e degli yacht grazie alle nuove aree messe a disposizione dall'Autorità portuale. Questi interventi, oltre a creare ottime prospettive di crescita per l'infrastruttura portuale, consentiranno anche di liberare spazi di cui potrà fruire la città". Dialogo, integrazione e inclusività, infine, sono le parole

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

chiave condivise nei progetti di sviluppo del turismo sostenibile in ambito portuale, presentati nel meeting, moderato dal giornalista Michele Romano. Interventi innovativi a livello internazionale illustrati da Figen Ayan, Direttore del Galataport di Istanbul e presidente di Medcruise, Luca Lupi, Segretario generale Autorità di sistema portuale della Sicilia, Huibert van Rossum, Manager programma Transizione energetica del porto di Rotterdam, e Djoni Stambuk, Assistente del Direttore generale Direzione del porto di Zara.

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

CON ADRIJOROUTES NASCONO LE ROTTE CULTURALI DEI PORTI

Presentato il progetto europeo sostenuto dal programma Italia-Croazia che unisce otto porti delle due sponde del mare Adriatico per valorizzare il turismo sostenibile e il profilo culturale nel rapporto porto-città. I porti dell'Adriatico possono dare un contributo sostanziale allo sviluppo del turismo sostenibile e alla valorizzazione del profilo culturale nella relazione con le città di cui sono parte integrante Ancona, 28 giugno 2024 - Nasce con questo orientamento il progetto Adrijoroutes-Promuovere soluzioni sostenibili per il turismo culturale marittimo, che è stato presentato nell'iniziativa "La valorizzazione del rapporto porto-città e delle vocazioni al turismo sostenibile", organizzata dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Un confronto, che si è svolto all'Nh hotel di Ancona, fra i partner Ue e in cui sono state presentate esperienze innovative portuali in questo campo. I partner di Adrijoroutes, di cui l'Adsp del mare Adriatico centrale è capofila, sono Adsp mare Adriatico settentrionale, Adsp mare Adriatico centro-settentrionale, Adsp mare Adriatico orientale; Kip-Cluster croato logistica, Autorità portuali di Dubrovnik e Zara, Agenzia di sviluppo di Spalato e Dalmazia. Grazie al contributo del programma europeo Italia-Croazia 2021-2027, con Adrijoroutes si vuole potenziare la sostenibilità, l'inclusione sociale e la digitalizzazione del settore turistico dell'area adriatica in continuazione con quanto già realizzato con la piattaforma Adrijo-Adriatic ports cultural network <https://www.adrijo.eu>, creata con il progetto Remember. Un'unica piattaforma digitale che ospita gli otto musei virtuali dei porti di Ancona, Venezia, **Trieste**, Ravenna, Fiume, Zara, Dubrovnik, Spalato, con contenuti anche relativi ai rispettivi territori. Nella piattaforma virtuale Adrijo, termine che unisce il nome italiano e quello croato di Adriatico, ha preso forma l'unicità della dimensione adriatica come unico ecosistema geografico, che condivide storie e tradizioni. Un'iniziativa, già selezionata a livello europeo tra le buone pratiche per rafforzare il rapporto porto-città, che sarà ulteriormente arricchita con gli altri scali del sistema portuale del mare Adriatico centrale di Marche e Abruzzo e con i contenuti innovativi elaborati dagli altri partner di progetto. Con il progetto Adrijoroutes, si vuole proseguire il percorso di valorizzazione del patrimonio culturale dei porti, dei relativi territori e delle comunità locali con la creazione di rotte culturali dei porti organizzando anche itinerari culturali immersivi con il coinvolgimento dei "destination manager" delle principali agenzie marittime, compagnie di crociera e rappresentanti dello yachting. "Adrijoroutes è un filo che unisce otto porti del mare Adriatico che insieme raccontano la loro dimensione culturale marittima valorizzando il rapporto e il legame imprescindibile che li unisce alle città di appartenenza - ha affermato il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Il porto è un gateway con cui



Presentato il progetto europeo sostenuto dal programma Italia-Croazia che unisce otto porti delle due sponde del mare Adriatico per valorizzare il turismo sostenibile e il profilo culturale nel rapporto porto-città. I porti dell'Adriatico possono dare un contributo sostanziale allo sviluppo del turismo sostenibile e alla valorizzazione del profilo culturale nella relazione con le città di cui sono parte integrante Ancona, 28 giugno 2024 - Nasce con questo orientamento il progetto Adrijoroutes-Promuovere soluzioni sostenibili per il turismo culturale marittimo, che è stato presentato nell'iniziativa "La valorizzazione del rapporto porto-città e delle vocazioni al turismo sostenibile", organizzata dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Un confronto, che si è svolto all'Nh hotel di Ancona, fra i partner Ue e in cui sono state presentate esperienze innovative portuali in questo campo. I partner di Adrijoroutes, di cui l'Adsp del mare Adriatico centrale è capofila, sono Adsp mare Adriatico settentrionale, Adsp mare Adriatico centro-settentrionale, Adsp mare Adriatico orientale; Kip-Cluster croato logistica, Autorità portuali di Dubrovnik e Zara, Agenzia di sviluppo di Spalato e Dalmazia. Grazie al contributo del programma europeo Italia-Croazia 2021-2027, con Adrijoroutes si vuole potenziare la sostenibilità, l'inclusione sociale e la digitalizzazione del settore turistico dell'area adriatica in continuazione con quanto già realizzato con la piattaforma Adrijo-Adriatic ports cultural network <https://www.adrijo.eu>, creata con il progetto Remember. Un'unica piattaforma digitale che ospita gli otto musei virtuali dei porti di Ancona, Venezia, Trieste, Ravenna, Fiume, Zara, Dubrovnik, Spalato, con contenuti anche relativi ai rispettivi territori. Nella piattaforma virtuale Adrijo, termine che unisce il nome italiano e quello croato di Adriatico, ha preso forma l'unicità della dimensione adriatica come unico ecosistema geografico, che condivide storie e tradizioni. Un'iniziativa, già selezionata a livello europeo tra le buone pratiche per rafforzare il rapporto porto-città, che sarà ulteriormente

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

contribuire alla crescita di un turismo sostenibile, una porta per entrare in una comunità dal mare, per scoprirne la bellezza, la storia, le tradizioni ed esaltarne il profilo culturale. Il porto è un'opportunità di conoscenza e di crescita, per chi arriva dal mare e per chi sul mare ci vive e lavora". "Mi complimento per quest'iniziativa transfrontaliera che valorizza il legame millenario che esiste tra Italia e la Croazia - ha detto il Sottosegretario al Ministero dell'Economia e delle Finanze, Lucia Albano -. Il Governo di cui faccio parte ha deciso di valorizzare la dimensione marittima della nostra Nazione istituendo un Ministero che si occupasse specificatamente di questo tema, una Struttura di missione ad hoc e il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), di cui sono parte. La blue economy, con il turismo del mare, avrà un ruolo sempre più importante all'interno dell'agenda di Governo". "Cooperazione transfrontaliera, in un Adriatico che unisce le persone che si spostano tra le due sponde può dare maggiore sviluppo alle città tutt'uno coi porti, come lo è Ancona, se si mettono al centro i beni culturali quale elemento di scambio che collega e coniuga il desiderio del conoscere - ha detto il Direttore marittimo delle Marche e Comandante della Capitaneria di porto di Ancona, Ammiraglio Ispettore Vincenzo Vitale -. Una città porto sostenibile apre alle persone orizzonti di progresso interculturale e di inclusione sociale anche di chi è in transito. Il nostro porto ne ha tutti i caratteri per farlo, ciò si può raggiungere solo aprendosi dentro e verso l'altra riva del nostro mare". "Fulcro per lo sviluppo e il turismo si gioca sulla relazione tra la città di Ancona e il suo porto, che insieme all'intero comprensorio del Conero può e deve diventare ancora più attrattivo - ha sottolineato il Presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli -. Il capoluogo marchigiano è circondato per tre quarti dall'Adriatico e per secoli il suo sviluppo urbanistico ha dovuto fare i conti con le esigenze di crescita del porto, arrivando a una convivenza non priva di criticità. Su questo rapporto, abbiamo basato la visione di un progetto di recupero del potenziale turistico e commerciale della città e del suo porto, punto di riferimento del medio Adriatico e cuore pulsante di una filiera che penetra l'intero tessuto imprenditoriale marchigiano. L'obiettivo della costruzione di una penisola, di un'infrastruttura che consentirà alle navi passeggeri e merci di attraccare più a largo possibile e di liberare l'insediamento portuale attuale prossimo al centro della città per destinarlo ad altri usi. Nasceranno così nuove aree che potranno diventare a vocazione turistica o commerciale, con servizi a disposizione dei cittadini di Ancona, dei turisti e di tutti i marchigiani". "Il porto di Ancona è davanti ad una svolta epocale grazie alla progettazione delle nuove banchine e al collegamento con la grande viabilità - ha affermato il Componente del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale per conto del Comune di Ancona, Giacomo Bugaro, intervenuto a nome del Sindaco Daniele Silvetti -. Due grandi cambiamenti che consentiranno di aumentare molto la competitività dello scalo che potrà contare sulla crescita dell'eccellenza della nautica e degli yacht grazie alle nuove aree messe a disposizione dall'Autorità portuale. Questi interventi, oltre a creare ottime prospettive di crescita per l'infrastruttura portuale, consentiranno anche di liberare spazi di cui potrà fruire la città". Dialogo, integrazione e inclusività, infine, sono le parole chiave

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

condivise nei progetti di sviluppo del turismo sostenibile in ambito portuale, presentati nel meeting, moderato dal giornalista Michele Romano. Interventi innovativi a livello internazionale illustrati da Figen Ayan, Direttore del Galataport di Istanbul e presidente di Medcruise, Luca Lupi, Segretario generale Autorità di sistema portuale della Sicilia, Huibert van Rossum, Manager programma Transizione energetica del porto di Rotterdam, e Djoni Stambuk, Assistente del Direttore generale Direzione del porto di Zara.

Il porto di Ancona si prepara allo sbarco della Geo Barents con 34 naufraghi a bordo

Ancona è il **porto** di sbarco assegnato dalle autorità italiane per la Geo Barents che ha soccorso due imbarcazioni in difficoltà. Si tratta di due barchini in vetroresina con a bordo 13 e 21 persone, tra cui alcuni minori. La nave di ricerca e soccorso di Medici Senza Frontiere, con i 34 naufraghi, dovrebbe giungere allo scalo dorico tra lunedì e martedì della prossima settimana. È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatasapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale <https://vivere.me/waVivereAncona> oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale @vivereAncona o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter Questo è un articolo pubblicato il 28-06-2024 alle 11:41 sul giornale del 29 giugno 2024 0 letture Commenti.



Porto di Ancona, Gruppo Morandi: in arrivo due nuove Superfast

Due nuove navi della flotta Superfast Ferries potranno attraccare e ripartire nel **porto** di Ancona. Lo annuncia il Gruppo Morandi che ha reso noto come Attica Group, la più importante compagnia di navigazione greca, abbia firmato un accordo con Stena Ro Ro per la costruzione e il noleggio a lungo termine con diritto di acquisto di due navi e prospettiva di espansione per altre 2. Una notizia diffusa dal Gruppo Morandi, Agente generale per l'Italia del Gruppo Attica, che vedrà pertanto crescere la flotta a disposizione irrobustendo quel parco navi Superfast che dal 1994 viene gestito dal Gruppo grazie all'intuizione e alla lungimiranza di Renato Morandi. Ora c'è grande soddisfazione per Andrea Morandi, Presidente di Morandi Group: "Siamo orgogliosi di questa nuova sfida che investe noi e lo stesso scalo dorico. Superfast, dopo 30 anni, rivoluziona ancora il settore traghetti - con questo nuovo progetto dedicato all'Adriatico - che definiscono il nuovo standard per servizio, impatto ambientale e comfort. In questo modo affrontiamo le nuove frontiere dell'innovazione che riguardano il nostro campo e ci mettiamo a disposizione del progetto affinché con queste due nuove navi il **porto** di Ancona possa crescere ulteriormente dal punto di vista turistico. Si tratta - prosegue ancora Morandi - di un segnale forte da parte di Attica nel voler investire proprio sulla dorsale adriatica, in particolare su Ancona e Bari, ridando centralità al nostro mare nell'ambito del più generale bacino del Mediterraneo". Il Gruppo Morandi è pronto. Nel dettaglio si parla di due navi E-Flexer. costruite da Stena RoRo presso il cantiere cinese CMI Jinling Weihai e la consegna è prevista per aprile e agosto 2027. Con una lunghezza massima di 240 metri, le 2 nuove navi di Attica sono le più grandi mai ordinate da una compagnia di navigazione greca. La capacità di trasporto di 1.500 passeggeri e 3.320 metri lineari di garage (circa 200 camion) per nave per il servizio di auto, camion e rimorchi, miglioreranno significativamente la capacità di trasporto complessiva del Gruppo sulle linee adriatiche che saranno attive. Del resto gli investimenti in nuove tecnologie e innovazione rappresentano una strada a senso unico per il trasporto marittimo nel suo complesso, in quanto contribuiscono in modo decisivo alla riduzione dell'impronta ambientale, con conseguente riduzione dei relativi costi di adattamento (ad esempio acquisto di diritti di emissione (ETS)) e il miglioramento della competitività. L'operazione, spiega ancora Morandi, "è coerente con l'impegno di Attica per la transizione green e il potenziamento della propria flotta. Le nuove navi saranno certificate, pronte per il metanolo e pronte per le batterie, con motori progettati per funzionare con 3 diversi tipi di carburante. Sono inoltre dotati di tecnologia all'avanguardia per prestazioni ambientali ottimali e riduzione delle emissioni di inquinanti gassosi, nonché di una serie di altri accorgimenti tecnici, che si traducono in una riduzione significativa delle emissioni di inquinanti



Due nuove navi della flotta Superfast Ferries potranno attraccare e ripartire nel porto di Ancona. Lo annuncia il Gruppo Morandi che ha reso noto come Attica Group, la più importante compagnia di navigazione greca, abbia firmato un accordo con Stena Ro Ro per la costruzione e il noleggio a lungo termine con diritto di acquisto di due navi e prospettiva di espansione per altre 2. Una notizia diffusa dal Gruppo Morandi, Agente generale per l'Italia del Gruppo Attica, che vedrà pertanto crescere la flotta a disposizione irrobustendo quel parco navi Superfast che dal 1994 viene gestito dal Gruppo grazie all'intuizione e alla lungimiranza di Renato Morandi. Ora c'è grande soddisfazione per Andrea Morandi, Presidente di Morandi Group: "Siamo orgogliosi di questa nuova sfida che investe noi e lo stesso scalo dorico. Superfast, dopo 30 anni, rivoluziona ancora il settore traghetti - con questo nuovo progetto dedicato all'Adriatico - che definiscono il nuovo standard per servizio, impatto ambientale e comfort. In questo modo affrontiamo le nuove frontiere dell'innovazione che riguardano il nostro campo e ci mettiamo a disposizione del progetto affinché con queste due nuove navi il porto di Ancona possa crescere ulteriormente dal punto di vista turistico. Si tratta - prosegue ancora Morandi - di un segnale forte da parte di Attica nel voler investire proprio sulla dorsale adriatica, in particolare su Ancona e Bari, ridando centralità al nostro mare nell'ambito del più generale bacino del Mediterraneo". Il Gruppo Morandi è pronto. Nel dettaglio si parla di due navi E-Flexer. costruite da Stena RoRo presso il cantiere cinese CMI Jinling Weihai e la consegna è prevista per aprile e agosto 2027. Con una lunghezza massima di 240 metri, le 2 nuove navi di Attica sono le più grandi mai ordinate da una compagnia di navigazione greca. La capacità di trasporto di 1.500 passeggeri e 3.320 metri lineari di garage (circa 200 camion) per nave per il servizio di auto, camion e rimorchi, miglioreranno significativamente la capacità di trasporto complessiva del Gruppo sulle linee adriatiche che saranno attive. Del resto

gassosi del 60% per progetto di trasporto, rispetto alle navi esistenti". Un progetto a medio termine, questo, che condurrà il **porto** dorico a raccogliere le nuove sfide dallo sviluppo tecnologico e della transizione green. Un approccio da parte del Gruppo Attica verso la sostenibilità ambientale che si sposa perfettamente con le linee di sviluppo green proprie della stessa Morandi Group. È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatsapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale <https://vivere.me/waVivereAncona> oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale [@vivereAncona](https://t.me/vivereancona) o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter Questo è un comunicato stampa pubblicato il 28-06-2024 alle 15:49 sul giornale del 29 giugno 2024 48 letture.

Adrijoroutes: 8 porti, tra cui quello di Ancona, per promuovere il turismo culturale marittimo

I porti dell'Adriatico possono dare un contributo sostanziale allo sviluppo del turismo sostenibile e alla valorizzazione del profilo culturale nella relazione con le città di cui sono parte integrante. Nasce con questo orientamento il progetto Adrijoroutes-Promuovere soluzioni sostenibili per il turismo culturale marittimo, che è stato presentato nell'iniziativa "La valorizzazione del rapporto porto-città e delle vocazioni al turismo sostenibile", organizzata dall'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale. Un confronto, che si è svolto all'Nh hotel di Ancona, fra i partner Ue e in cui sono state presentate esperienze innovative portuali in questo campo. I partner di Adrijoroutes, di cui l'Adsp del mare Adriatico centrale è capofila, sono Adsp mare Adriatico settentrionale, Adsp mare Adriatico centro-settentrionale, Adsp mare Adriatico orientale; Kip-Cluster croato logistica, **Autorità** portuali di Dubrovnik e Zara, Agenzia di sviluppo di Spalato e Dalmazia. Grazie al contributo del programma europeo Italia-Croazia 2021-2027, con Adrijoroutes si vuole potenziare la sostenibilità, l'inclusione sociale e la digitalizzazione del settore turistico dell'area adriatica in continuazione con quanto già realizzato con la piattaforma Adrijo-Adriatic ports cultural network <https://www.adrijo.eu>, creata con il progetto Remember. Un'unica piattaforma digitale che ospita gli otto musei virtuali dei porti di Ancona, Venezia, Trieste, Ravenna, Fiume, Zara, Dubrovnik, Spalato, con contenuti anche relativi ai rispettivi territori. Nella piattaforma virtuale Adrijo, termine che unisce il nome italiano e quello croato di Adriatico, ha preso forma l'unicità della dimensione adriatica come unico ecosistema geografico, che condivide storie e tradizioni. Un'iniziativa, già selezionata a livello europeo tra le buone pratiche per rafforzare il rapporto porto-città, che sarà ulteriormente arricchita con gli altri scali del **sistema portuale** del mare Adriatico centrale di Marche e Abruzzo e con i contenuti innovativi elaborati dagli altri partner di progetto. Con il progetto Adrijoroutes, si vuole proseguire il percorso di valorizzazione del patrimonio culturale dei porti, dei relativi territori e delle comunità locali con la creazione di rotte culturali dei porti organizzando anche itinerari culturali immersivi con il coinvolgimento dei "destination manager" delle principali agenzie marittime, compagnie di crociera e rappresentanti dello yachting. "Adrijoroutes è un filo che unisce otto porti del mare Adriatico che insieme raccontano la loro dimensione culturale marittima valorizzando il rapporto e il legame imprescindibile che li unisce alle città di appartenenza - ha affermato il Presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Il porto è un gateway con cui contribuire alla crescita di un turismo sostenibile, una porta per entrare in una comunità dal mare, per scoprirne la bellezza, la storia, le tradizioni ed esaltarne il profilo culturale. Il porto



I porti dell'Adriatico possono dare un contributo sostanziale allo sviluppo del turismo sostenibile e alla valorizzazione del profilo culturale nella relazione con le città di cui sono parte integrante. Nasce con questo orientamento il progetto Adrijoroutes-Promuovere soluzioni sostenibili per il turismo culturale marittimo, che è stato presentato nell'iniziativa "La valorizzazione del rapporto porto-città e delle vocazioni al turismo sostenibile", organizzata dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Un confronto, che si è svolto all'Nh hotel di Ancona, fra i partner Ue e in cui sono state presentate esperienze innovative portuali in questo campo. I partner di Adrijoroutes, di cui l'Adsp del mare Adriatico centrale è capofila, sono Adsp mare Adriatico settentrionale, Adsp mare Adriatico centro-settentrionale, Adsp mare Adriatico orientale; Kip-Cluster croato logistica, Autorità portuali di Dubrovnik e Zara, Agenzia di sviluppo di Spalato e Dalmazia. Grazie al contributo del programma europeo Italia-Croazia 2021-2027, con Adrijoroutes si vuole potenziare la sostenibilità, l'inclusione sociale e la digitalizzazione del settore turistico dell'area adriatica in continuazione con quanto già realizzato con la piattaforma Adrijo-Adriatic ports cultural network <https://www.adrijo.eu>, creata con il progetto Remember. Un'unica piattaforma digitale che ospita gli otto musei virtuali dei porti di Ancona, Venezia, Trieste, Ravenna, Fiume, Zara, Dubrovnik, Spalato, con contenuti anche relativi ai rispettivi territori. Nella piattaforma virtuale Adrijo, termine che unisce il nome italiano e quello croato di Adriatico, ha preso forma l'unicità della dimensione adriatica come unico ecosistema geografico, che condivide storie e tradizioni. Un'iniziativa, già selezionata a livello europeo tra le buone pratiche per rafforzare il rapporto porto-città, che sarà ulteriormente arricchita con gli altri scali del sistema portuale del mare Adriatico centrale di Marche e Abruzzo e con i contenuti innovativi elaborati dagli altri partner di

è un'opportunità di conoscenza e di crescita, per chi arriva dal mare e per chi sul mare ci vive e lavora". "Mi complimento per quest'iniziativa transfrontaliera che valorizza il legame millenario che esiste tra Italia e la Croazia - ha detto il Sottosegretario al Ministero dell'Economia e delle Finanze, Lucia Albano -. Il Governo di cui faccio parte ha deciso di valorizzare la dimensione marittima della nostra Nazione istituendo un Ministero che si occupasse specificatamente di questo tema, una Struttura di missione ad hoc e il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), di cui sono parte. La blue economy, con il turismo del mare, avrà un ruolo sempre più importante all'interno dell'agenda di Governo". "Cooperazione transfrontaliera, in un Adriatico che unisce le persone che si spostano tra le due sponde può dare maggiore sviluppo alle città tutt'uno coi porti, come lo è Ancona, se si mettono al centro i beni culturali quale elemento di scambio che collega e coniuga il desiderio del conoscere - ha detto il Direttore marittimo delle Marche e Comandante della Capitaneria di porto di Ancona, Ammiraglio Ispettore Vincenzo Vitale -. Una città porto sostenibile apre alle persone orizzonti di progresso interculturale e di inclusione sociale anche di chi è in transito. Il nostro porto ne ha tutti i caratteri per farlo, ciò si può raggiungere solo aprendosi dentro e verso l'altra riva del nostro mare". "Fulcro per lo sviluppo e il turismo si gioca sulla relazione tra la città di Ancona e il suo porto, che insieme all'intero comprensorio del Conero può e deve diventare ancora più attrattivo - ha sottolineato il Presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli -. Il capoluogo marchigiano è circondato per tre quarti dall'Adriatico e per secoli il suo sviluppo urbanistico ha dovuto fare i conti con le esigenze di crescita del porto, arrivando a una convivenza non priva di criticità. Su questo rapporto, abbiamo basato la visione di un progetto di recupero del potenziale turistico e commerciale della città e del suo porto, punto di riferimento del medio Adriatico e cuore pulsante di una filiera che penetra l'intero tessuto imprenditoriale marchigiano. L'obiettivo della costruzione di una penisola, di un'infrastruttura che consentirà alle navi passeggeri e merci di attraccare più a largo possibile e di liberare l'insediamento **portuale** attuale prossimo al centro della città per destinarlo ad altri usi. Nasceranno così nuove aree che potranno diventare a vocazione turistica o commerciale, con servizi a disposizione dei cittadini di Ancona, dei turisti e di tutti i marchigiani". "Il porto di Ancona è davanti ad una svolta epocale grazie alla progettazione delle nuove banchine e al collegamento con la grande viabilità - ha affermato il Componente del Comitato di gestione dell'**Autorità di sistema portuale** per conto del Comune di Ancona, Giacomo Bugaro, intervenuto a nome del Sindaco Daniele Silveti -. Due grandi cambiamenti che consentiranno di aumentare molto la competitività dello scalo che potrà contare sulla crescita dell'eccellenza della nautica e degli yacht grazie alle nuove aree messe a disposizione dall'**Autorità portuale**. Questi interventi, oltre a creare ottime prospettive di crescita per l'infrastruttura **portuale**, consentiranno anche di liberare spazi di cui potrà fruire la città". Dialogo, integrazione e inclusività, infine, sono le parole chiave condivise nei progetti di sviluppo del turismo sostenibile in ambito **portuale**, presentati nel meeting, moderato dal giornalista Michele Romano. Interventi innovativi

a livello internazionale illustrati da Figen Ayan, Direttore del Galataport di Istanbul e presidente di Medcruise, Luca Lupi, Segretario generale **Autorità** di **sistema portuale** della Sicilia, Huibert van Rossum, Manager programma Transizione energetica del porto di Rotterdam, e Djoni Stambuk, Assistente del Direttore generale Direzione del porto di Zara. È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatasapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale <https://vivere.me/waVivereAncona> oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale [@vivereAncona](https://t.me/vivereAncona) o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter Questo è un comunicato stampa pubblicato il 28-06-2024 alle 17:21 sul giornale del 29 giugno 2024 0 letture Commenti.

Marina Yachting, avanti l'iter per la concessione demaniale

Si va verso la convocazione di una nuova conferenza dei servizi Daria Gaggi CIVITAVECCHIA - Era agosto dello scorso anno quando la sentenza del Consiglio di Stato azzerò di fatto tutta la procedura - praticamente chiusa dopo anni di riunioni, verifiche, documenti e sedute di conferenza dei servizi - per la realizzazione del Marina Yachting all'ombra del Forte Michelangelo, riportando la città direttamente al 2016. Una decisione che rimescolò tutte le carte in tavola e che ha obbligato tutti gli enti coinvolti ad iniziare da capo le procedure. Così a novembre scorso la **Porto** Storico, società che fa capo a Giulio Schenone, patron di Medov e che aveva presentato il ricorso ai giudici amministrativi, ha presentato l'istanza di concessione demaniale in merito al procedimento relativo alla progettazione e costruzione del Marina Yachting. La documentazione è passata è al vaglio degli uffici di Molo Vespucci che hanno quindi verificato la presenza di tutti i requisiti necessari. La stessa Authority ha quindi pubblicato, il 22 maggio scorso sul proprio sito internet istituzionale, i documenti che possono essere utili alla valutazione di eventuali istanze in concorrenza per il rilascio della concessione demaniale, dopo aver già pubblicato l'avviso. Trascorsi i tempi tecnici, la palla passerà al Comune i Civitavecchia che potrà quindi riconvocare una nuova Conferenza dei servizi per esaminare le proposte che arriveranno. Oltre a quella della **Porto** Storico, probabile che venga ripresentata quella di Roma Marina Yachting - joint venture tra Port Mobility S.p.A. ed i Porti di Monaco, rappresentati dalla Société Monégasque Internationale Portuaire - precedente aggiudicataria della concessione prima dell'intervento del Consiglio di Stato, tentando così di recuperare il tempo perso e dotare la città di un'opera giudicata da tutti strategica. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Marina Yachting, avanti l'iter per la concessione demaniale

CIVITAVECCHIA - Era agosto dello scorso anno quando la sentenza del Consiglio di Stato azzerò di fatto tutta la procedura - praticamente chiusa dopo anni di riunioni, verifiche, documenti e sedute di conferenza dei servizi - per la realizzazione del Marina Yachting all'ombra del Forte Michelangelo, riportando la città direttamente al 2016. Una decisione che rimescolò tutte le carte in tavola e che ha obbligato tutti gli enti coinvolti ad iniziare da capo le procedure.

Così a novembre scorso la **Porto** Storico, società che fa capo a Giulio Schenone, patron di Medov e che aveva presentato il ricorso ai giudici amministrativi, ha presentato l'istanza di concessione demaniale in merito al procedimento relativo alla progettazione e costruzione del Marina Yachting. La documentazione è passata è al vaglio degli uffici di Molo Vespucci che hanno quindi verificato la presenza di tutti i requisiti necessari. La stessa Authority ha quindi pubblicato, il 22 maggio scorso sul proprio sito internet istituzionale, i documenti che possono essere utili alla valutazione di eventuali istanze in concorrenza per il rilascio della concessione demaniale, dopo aver già pubblicato l'avviso. Trascorsi i tempi tecnici, la palla passerà al Comune i

Civitavecchia che potrà quindi riconvocare una nuova Conferenza dei servizi per esaminare le proposte che arriveranno. Oltre a quella della **Porto** Storico, probabile che venga ripresentata quella di Roma Marina Yachting - joint venture tra Port Mobility S.p.A. ed i Porti di Monaco, rappresentati dalla Société Monégasque Internationale Portuaire - precedente aggiudicataria della concessione prima dell'intervento del Consiglio di Stato, tentando così di recuperare il tempo perso e dotare la città di un'opera giudicata da tutti strategica. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



La Gazzetta Marittima

Napoli

Consegnati gli Award "Mare Nostrum"

Nella foto: Lo schieramento dei premiati con i vertici della Grimaldi. **NAPOLI** - Presso il Grand Hotel Vesuvio di **Napoli** ha avuto luogo la tradizionale la cerimonia di premiazione dei vincitori della XVI Edizione del Premio Giornalistico Internazionale Mare Nostrum Awards, bandito dalla rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum e patrocinato dall'Ordine Nazionale dei Giornalisti. La cerimonia ha visto la partecipazione di rappresentanti del mondo istituzionale, accademico, dell'informazione e dello shipping. La giuria internazionale del premio, presieduta dal giornalista Bruno Vespa e composta da importanti personalità del mondo della cultura e del giornalismo, ha decretato i seguenti vincitori: - Diego Casali per l'articolo "Autostrade del mare alla prova digitalizzazione" pubblicato su QN - Quotidiano Nazionale - Speciale Mobilità. - Meriem Khdimallah per l'articolo "Femmes marins: Prévenir et combattre la violence et le harcèlement dans le secteur maritime", pubblicato su La Presse de Tunisie. - Federico Fubini per l'articolo "Nell'imbuto di Suez, Houthi-Occidente 1 a 0. I Costi per il Mediterraneo", pubblicato su L'Economia - Corriere della Sera. - La redazione MBC - Servicios Audiovisuales del programma televisivo spagnolo "Curiosity" per l'episodio "La Naturaleza se abre paso", trasmesso sulla rete nazionale RTVE. - Fausto Biloslavo per il reportage multimediale nel Mar Rosso per la libertà di navigazione dal Mare Nostrum pubblicato su Il Giornale e Panorama. Il premio speciale "Cavaliere del Lavoro Guido Grimaldi", istituito dalla famiglia Grimaldi in memoria del fondatore del Gruppo Grimaldi, è stato assegnato al giornalista Roberto D'Antonio. Mare Nostrum Awards è un Premio giornalistico internazionale dedicato alla promozione dei viaggi via mare nel Mediterraneo ed in particolare alla conoscenza delle Autostrade del Mare, con l'obiettivo di evidenziare i benefici di questa modalità di viaggio dal punto di vista economico, turistico, ambientale e sociale. Negli anni ha ampliato le sue finalità culturali e le aree tematiche di interesse, con l'obiettivo di rispecchiare fedelmente il processo di trasformazione ed evoluzione di cui il settore dello shipping è protagonista a livello globale, nonché il profondo rispetto per l'ambiente che da sempre ispira l'azione del Gruppo Grimaldi. Al Concorso sono ammessi servizi giornalistici, documentari, servizi televisivi e radiofonici, reportage fotografici ed inchieste economico-turistiche realizzati in lingua italiana, inglese, spagnola, catalana, francese o greca e presentati da autori residenti in Europa, Tunisia e Marocco. Ai vincitori è corrisposto un riconoscimento in denaro del valore complessivo di 50.000 euro. La XVII Edizione del Premio Mare Nostrum Awards sarà lanciata a settembre 2024. Il relativo bando sarà visionabile nelle sedi degli Ordini regionali dei giornalisti e sui siti www.grimaldi.napoli.it e www.grimaldi-lines.com.



Nella foto: Lo schieramento dei premiati con i vertici della Grimaldi. **NAPOLI** - Presso il Grand Hotel Vesuvio di Napoli ha avuto luogo la tradizionale la cerimonia di premiazione dei vincitori della XVI Edizione del Premio Giornalistico Internazionale Mare Nostrum Awards, bandito dalla rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum e patrocinato dall'Ordine Nazionale dei Giornalisti. La cerimonia ha visto la partecipazione di rappresentanti del mondo istituzionale, accademico, dell'informazione e dello shipping. La giuria internazionale del premio, presieduta dal giornalista Bruno Vespa e composta da importanti personalità del mondo della cultura e del giornalismo, ha decretato i seguenti vincitori: - Diego Casali per l'articolo "Autostrade del mare alla prova digitalizzazione" pubblicato su QN - Quotidiano Nazionale - Speciale Mobilità. - Meriem Khdimallah per l'articolo "Femmes marins: Prévenir et combattre la violence et le harcèlement dans le secteur maritime", pubblicato su La Presse de Tunisie. - Federico Fubini per l'articolo "Nell'imbuto di Suez, Houthi-Occidente 1 a 0. I Costi per il Mediterraneo", pubblicato su L'Economia - Corriere della Sera. - La redazione MBC - Servicios Audiovisuales del programma televisivo spagnolo "Curiosity" per l'episodio "La Naturaleza se abre paso", trasmesso sulla rete nazionale RTVE. - Fausto Biloslavo per il reportage multimediale nel Mar Rosso per la libertà di navigazione dal Mare Nostrum pubblicato su Il Giornale e Panorama. Il premio speciale "Cavaliere del Lavoro Guido Grimaldi", istituito dalla famiglia Grimaldi in memoria del fondatore del Gruppo Grimaldi, è stato assegnato al giornalista Roberto D'Antonio. Mare Nostrum Awards è un Premio giornalistico internazionale dedicato alla promozione dei viaggi via mare nel Mediterraneo ed in particolare alla conoscenza delle Autostrade del Mare, con l'obiettivo di evidenziare i benefici di questa modalità di viaggio dal punto di vista economico, turistico, ambientale e sociale. Negli anni ha ampliato le sue finalità culturali e le aree tematiche di interesse, con l'obiettivo di

Dissalazione e depurazione delle acque

NAPOLI - Nell'ambito delle attività di assistenza tecnica di WestMed National Hub for Italy, si è svolto di recente a **Napoli**, presso il Darwin Dohrn Museum della Stazione Zoologica Anton Dohrn, il primo Workshop Nazionale sul tema della Dissalazione e del Riuso delle Acque Depurate. Organizzato dal Cluster BIG - Blue Italian Growth in collaborazione con Federazione del Mare l'evento ha puntato a riunire i maggiori esperti nazionali ed internazionali sul tema, provenienti dal mondo della ricerca scientifica e tecnologica e dall'industria, che hanno illustrato innovazioni tecnologiche, circolarità e sostenibilità ambientale, sociale ed economica, campi di applicazione ed ulteriore potenziale di sviluppo - sia per il nostro Paese, sia in relazione ai principali progetti in essere nel bacino del Mediterraneo - della dissalazione delle acque.

I lavori - con un particolare focus sulle tecnologie finalizzate a garantire l'approvvigionamento idrico e la salvaguardia della risorsa marina - sono stati coordinati da Leonardo Manzari, del National Hub di WestMed, Giovanni Caprino, presidente del Cluster Tecnologico Nazionale della Blue Economy - BIG e Laurence Martin, segretario generale della Federazione del Mare. Tra i

moderatori delle sessioni Cristian Chiavetta di ENEA e Mario Dogliani presidente di SDG4MED. Specialmente il tema della dissalazione dell'acqua di mare sta assumendo un'importanza cruciale in tempi di crisi idriche crescenti, di clima sempre più caldo, di minor rendimento delle acque naturali sia di sorgente sia di montagna. I dissalatori del resto sono ormai a un livello tecnologico più che sostenibile, sendo superato quasi tutti gli handicap dei primi impianti, costosi specie per il costo energetico. Interi paesi come quelli della penisola araba, ma anche in Mediterraneo e sugli oceani, dipendono per quote importanti della propria dotazione idrica dai dissalatori marini. Altro capitolo è quello del riuso delle acque depurate: uso destinato in particolare all'agricoltura ma anche certi settori industriali. Siamo, con l'incontro di **Napoli**, a un confronto di studio: ma con profonde radici nel reale. Sul quale stanno proiettandosi importanti aziende a livello mondiale.



NAPOLI - Nell'ambito delle attività di assistenza tecnica di WestMed National Hub for Italy, si è svolto di recente a Napoli, presso il Darwin Dohrn Museum della Stazione Zoologica Anton Dohrn, il primo Workshop Nazionale sul tema della Dissalazione e del Riuso delle Acque Depurate. Organizzato dal Cluster BIG - Blue Italian Growth in collaborazione con Federazione del Mare l'evento ha puntato a riunire i maggiori esperti nazionali ed internazionali sul tema, provenienti dal mondo della ricerca scientifica e tecnologica e dall'industria, che hanno illustrato innovazioni tecnologiche, circolarità e sostenibilità ambientale, sociale ed economica, campi di applicazione ed ulteriore potenziale di sviluppo - sia per il nostro Paese, sia in relazione ai principali progetti in essere nel bacino del Mediterraneo - della dissalazione delle acque. I lavori - con un particolare focus sulle tecnologie finalizzate a garantire l'approvvigionamento idrico e la salvaguardia della risorsa marina - sono stati coordinati da Leonardo Manzari, del National Hub di WestMed, Giovanni Caprino, presidente del Cluster Tecnologico Nazionale della Blue Economy - BIG e Laurence Martin, segretario generale della Federazione del Mare. Tra i moderatori delle sessioni Cristian Chiavetta di ENEA e Mario Dogliani presidente di SDG4MED. Specialmente il tema della dissalazione dell'acqua di mare sta assumendo un'importanza cruciale in tempi di crisi idriche crescenti, di clima sempre più caldo, di minor rendimento delle acque naturali sia di sorgente sia di montagna. I dissalatori del resto sono ormai a un livello tecnologico più che sostenibile, sendo superato quasi tutti gli handicap dei primi impianti, costosi specie per il costo energetico. Interi paesi come quelli della penisola araba, ma anche in Mediterraneo e sugli oceani, dipendono per quote importanti della propria dotazione idrica dai dissalatori marini. Altro capitolo è quello del riuso delle acque depurate: uso destinato in particolare all'agricoltura ma anche certi settori industriali. Siamo, con l'incontro di Napoli, a un confronto di studio: ma con

Shipping Italy

Salerno

Salerno Container Terminal si gode i suoi progressi nell'indice di connettività internazionale

Porti Gallozzi: "Siamo il primo porto nel Mezzogiorno (e terzo in Italia) per la movimentazione delle merci in base all'indice Unctad" di Redazione SHIPPING ITALY L'incremento a 22, nel corso dei primi mesi del 2024, delle partenze settimanali di navi full container verso destinazioni disparate è valso a Salerno un buon risultato nel Liner Shipping Connectivity Index redatto da Unctad. La Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo elabora trimestralmente l'indice di connettività (Liner Shipping Connectivity Index) che misura il grado di integrazione nella rete internazionale dei servizi di trasporto marittimo containerizzato offerto da ogni singolo porto alla propria area di riferimento territoriale, consentendo alle imprese di attivare una connessione competitiva con il maggior numero possibile di mercati nel mondo. L'indice prende in considerazione, per ciascun porto, il numero degli scali di navi programmati a settimana, il numero dei servizi di linea regolare, il numero delle compagnie di navigazione presente, il numero di altri Paesi collegati tramite il trasporto marittimo. Su queste basi Salerno ha incrementato il suo punteggio del 5,8%, risultando il primo porto gateway del Centro-Sud

Italia e il terzo italiano alle spalle di **Genova** e La Spezia. "Il porto di Salerno - ha commentato Agostino Gallozzi, Presidente di Salerno Container Terminal SpA, società che movimentata l'intero traffico containers del porto di Salerno - diventa un vero fattore di competitività per le aziende campane e del Centro-Sud Italia, aziende che sono particolarmente vocate alla internazionalizzazione ed all'export del Made in Italy, perché è uno scalo capace di attrarre una moltitudine di differenti compagnie di navigazione, tutte in libera concorrenza tra di loro, che possono assicurare alla clientela collegamenti competitivi con ogni mercato del mondo. Si tratta di un elemento fondamentale per la crescita delle esportazioni in un contesto di globalizzazione che tiene conto soprattutto della capacità di connessione di uno scalo con i riferimenti prescelti dalle aziende interessate a consegnare la merce che si impegnano a movimentare. In questo programma di incremento delle connettività al servizio del nostro export si inserisce anche il recente avvio della linea settimanale della Cotunav (compagnia di Stato della Tunisia) per Tunisi e della linea settimanale della Hapag Lloyd per il centro e la costa pacifica americana meridionale. Proprio questo nuovo servizio ha consentito l'imbarco a Salerno da parte di Sct di un convoglio completo che incrementerà la dotazione dei treni in servizio sulla linea ferroviaria della metropolitana di Lima. Il treno, che è stato prodotto negli stabilimenti della Hitachi - e usufruirà, appunto, di una rotta Hapag Lloyd - seguirà l'itinerario Salerno-Callao (Perù) con arrivo in Sud America nei prossimi giorni di luglio".



Shipping Italy
Salerno Container Terminal si gode i suoi progressi nell'indice di connettività internazionale
06/28/2024 16:31 Nicola Capuzzo
Porti Gallozzi: "Siamo il primo porto nel Mezzogiorno (e terzo in Italia) per la movimentazione delle merci in base all'indice Unctad" di Redazione SHIPPING ITALY L'incremento a 22, nel corso dei primi mesi del 2024, delle partenze settimanali di navi full container verso destinazioni disparate è valso a Salerno un buon risultato nel Liner Shipping Connectivity Index redatto da Unctad. La Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo elabora trimestralmente l'indice di connettività (Liner Shipping Connectivity Index) che misura il grado di integrazione nella rete internazionale dei servizi di trasporto marittimo containerizzato offerto da ogni singolo porto alla propria area di riferimento territoriale, consentendo alle imprese di attivare una connessione competitiva con il maggior numero possibile di mercati nel mondo. L'indice prende in considerazione, per ciascun porto, il numero degli scali di navi programmati a settimana, il numero dei servizi di linea regolare, il numero delle compagnie di navigazione presente, il numero di altri Paesi collegati tramite il trasporto marittimo. Su queste basi Salerno ha incrementato il suo punteggio del 5,8%, risultando il primo porto gateway del Centro-Sud Italia e il terzo italiano alle spalle di Genova e La Spezia. Il porto di Salerno - ha commentato Agostino Gallozzi, Presidente di Salerno Container Terminal SpA, società che movimentata l'intero traffico containers del porto di Salerno - diventa un vero fattore di competitività per le aziende campane e del Centro-Sud Italia, aziende che sono particolarmente vocate alla internazionalizzazione ed all'export del Made in Italy, perché è uno scalo capace di attrarre una moltitudine di differenti compagnie di navigazione, tutte in libera concorrenza tra di loro, che possono assicurare alla clientela collegamenti competitivi con ogni mercato del mondo. Si tratta di un elemento fondamentale per la crescita delle esportazioni in un contesto di globalizzazione che tiene conto

Agenparl

Bari

Agenzia regionale 658.24 emiliano, piemontese, ciliento_nastri trasportatori del Porto di Manfredonia 03 luglio

(AGENPARL) - ven 28 giugno 2024 *La Giunta approva un protocollo d'intesa per l'intervento di demolizione Nastri Trasportatori del Porto di Manfredonia*

Conferenza stampa mercoledì 3 luglio, alle ore 11:30, presso la Banchina A1 del Porto industriale

La Giunta regionale ha approvato un protocollo di intesa con l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** e con il

Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale della provincia di Foggia, per

procedere ai lavori di smantellamento dei Nastri trasportatori del pontile del

Bacino Alti Fondali del porto industriale di Manfredonia, un manufatto che si

protende nel **mare** per 2 chilometri e mezzo, su cui per oltre 30 anni sono stati

attesi interventi. L'attenzione sui Nastri trasportatori del porto di Manfredonia è

stata assunta come strategica dalla Regione Puglia che, con il presidente

Michele Emiliano e l'assessore al Bilancio e alle Infrastrutture, Raffaele

Piemontese, ha lavorato di concerto con il presidente dell'**Autorità Portuale**,

Ugo Patroni Griffi, e con il presidente del Consorzio per l'Area di Sviluppo

Industriale della provincia di Foggia, Agostino De Paolis. Un'attività complessa

in cui, da ultimo, si è integrato il lavoro dell'assessora regionale ai Trasporti,

Debora Ciliento. I dettagli dell'intervento di demolizione e del prosieguo di un progetto di portata storica saranno

illustrati il prossimo mercoledì 3 luglio, alle ore 11:30, presso la Banchina A1 del Porto industriale, dal presidente

Emiliano, dall'assessore Piemontese, dall'assessora Ciliento, dal sindaco di Manfredonia Domenico La Marca, dal

presidente dell'**Autorità Portuale** Patroni Griffi e dal presidente del Consorzio ASI di Foggia De Paolis.



Rinnovate le cariche del Corpo Consolare di Puglia, Basilicata e Molise

BARI (ITALPRESS) - Con decisione palese, assunta all'unanimità, sono state rinnovate tutte le cariche sociali dell'assemblea del Corpo Consolare di Puglia, Basilicata e Molise, quali Decano, Vice Decano, Segretario Generale, Tesoriere, Consiglio di Decanato, Collegio dei Probiviri, dei Revisori e Delegati per le Province e Regioni. Risultano eletti per il prossimo quinquennio, con decisione palese assunta all'unanimità dai presenti: Decano Ioana Gheorghias - Console generale della repubblica di Romania. Vice Decano Massimo Salomone - Console (H) del regno dei Paesi Bassi. Segretario Generale Pierluigi Rossi - Console (H) della repubblica di Portogallo. Tesoriere Giuseppe Iazeolla - Console (H) della repubblica di Estonia. Consiglio di Decanato: **Ugo Patroni Griffi** di Faivano, Console (H) della confederazione Elvetica, Claudia Patricia Barrientos Console (H) della repubblica di Guatemala, Vittorio Dell'Atti Console (H) della repubblica di Finlandia, Patrizia Gadaleta Console (H) della repubblica di Bulgaria, Vincenzo Chionna Console (H) della repubblica federale di Germania, Giorgia Viola Lacasella Console (H) Capo Verde e Mali, Francesco Maldarizzi Console (H) della repubblica del Messico, Michele Bollettieri Console (H) della repubblica di San Marino e della federazione Russa, Giuseppe Costantino Console (H) della repubblica di Costa Rica, Luigi De Santis Console dello stato di Israele. Collegio Dei Probiviri: Fabio Di Cagno, Console (H) del Principato di Monaco - Presidente Carlo Capone, Console (H) del regno di Norvegia - componente Felice Panaro, Console (H) del regno del Belgio - componente Collegio dei Revisori: Marina Lalli, Console (H) del regno di Svezia - Presidente Alessandro Adriani, Console (H) della repubblica di Bielorussia - componente Antonio Dell'Aquila, Console (H) della repubblica del Cile - componente Delegati per le Province e Regioni: Franco Ciuffo, Console (H) El Salvador a Campobasso - Delegato CC per le regioni Basilicata e Molise Giuseppe Acierno, Console (H) della repubblica di Polonia - Delegato CC per la città di Brindisi Riccardo di Matteo, Console (H) della repubblica Ceca - Delegato CC per la città di Foggia e per la provincia Bat Marzio Musolino, Console (H) della repubblica d'Austria - Delegato CC per la città di Lecce Giuseppe Saracino, Console (H) della repubblica di Lituania - Delegato CC per la città di Taranto Al Decano, Ioana Gheorghias, console generale della Romania, al vice Decano Massimo Salomone, Console (H) del regno dei Paesi Bassi, al segretario generale Pierluigi Rossi, Console (H) del Portogallo, al tesoriere Giuseppe Iazeolla, Console (H) dell'Estonia, ai Consiglieri di Decanato, ai Delegati per le regioni e per le province, al collegio dei probiviri, al collegio dei revisori ed a tutti i Consoli vanno gli Auguri più sinceri di buon lavoro. - Foto: ufficio stampa Corpo Consolare di Puglia, Basilicata e Molise - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere



06/28/2024 13:24

BARI (ITALPRESS) - Con decisione palese, assunta all'unanimità, sono state rinnovate tutte le cariche sociali dell'assemblea del Corpo Consolare di Puglia, Basilicata e Molise, quali Decano, Vice Decano, Segretario Generale, Tesoriere, Consiglio di Decanato, Collegio dei Probiviri, dei Revisori e Delegati per le Province e Regioni. Risultano eletti per il prossimo quinquennio, con decisione palese assunta all'unanimità dai presenti: Decano Ioana Gheorghias - Console generale della repubblica di Romania. Vice Decano Massimo Salomone - Console (H) del regno dei Paesi Bassi. Segretario Generale Pierluigi Rossi - Console (H) della repubblica di Portogallo. Tesoriere Giuseppe Iazeolla - Console (H) della repubblica di Estonia. Consiglio di Decanato: Ugo Patroni Griffi di Faivano, Console (H) della confederazione Elvetica, Claudia Patricia Barrientos Console (H) della repubblica di Guatemala, Vittorio Dell'Atti Console (H) della repubblica di Finlandia, Patrizia Gadaleta Console (H) della repubblica di Bulgaria, Vincenzo Chionna Console (H) della repubblica federale di Germania, Giorgia Viola Lacasella Console (H) Capo Verde e Mali, Francesco Maldarizzi Console (H) della repubblica del Messico, Michele Bollettieri Console (H) della repubblica di San Marino e della federazione Russa, Giuseppe Costantino Console (H) della repubblica di Costa Rica, Luigi De Santis Console dello stato di Israele. Collegio Dei Probiviri: Fabio Di Cagno, Console (H) del Principato di Monaco - Presidente Carlo Capone, Console (H) del regno di Norvegia - componente Felice Panaro, Console (H) del regno del Belgio - componente Collegio dei Revisori: Marina Lalli, Console (H) del regno di Svezia - Presidente Alessandro Adriani, Console (H) della repubblica di Bielorussia -

Italpress

Bari

la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

(Sito) Ansa**Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia****Porti,a Gioia Tauro visita console Fiandre in centro Italia**

Il Console per l'economia e per il commercio del governo delle Fiandre nel Centro-Sud Italia, Sophie Massagè, ha fatto visita all'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, accolta dal presidente **Andrea Agostinelli**. Lo riferisce un comunicato dell'Autorità. "Nel corso dell'incontro, il presidente Agostinelli - è detto nel comunicato - ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali dello scalo, che è il primo porto italiano di transhipment e tra i più importanti del circuito internazionale del Mediterraneo. Il presidente Agostinelli si è, quindi, soffermato sulla crescita del porto che, nell'anno trascorso, ha raggiunto il record dei traffici con 3.548.827 teus registrati da MedCenter container terminal e 363.942 autovetture movimentate dal terminalista Automar. Allo stesso tempo, il presidente Agostinelli ha descritto il percorso intrapreso dall'Ente per offrire una sempre maggiore infrastrutturazione allo scalo portuale attraverso, anche, il gate way ferroviario e il completamento della banchina di ponente, propedeutica al bacino di carenaggio". "A conclusione dell'incontro, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio - riporta ancora il comunicato - ha evidenziato le ottime performance dello scalo anche nell'anno in corso che, nonostante le conseguenze negative della direttiva europea Ets e, soprattutto, della crisi del Mar Rosso, registra un continuo trend di crescita".



Baker Hughes, il muro contro muro rischia di mandare in fumo posti di lavoro e milioni di investimenti

Il Comune di CoRo ricorre al presidente della Repubblica per chiedere l'annullamento dell'Autorizzazione Unica Zes **CORIGLIANO ROSSANO** Il rischio è quello che salti il banco. Le ultime novità legate alla vertenza Nuovo Pignone Baker Hughes a **Corigliano Rossano** riguardano la posizione del primo cittadino della terza città della Calabria. Appena riconfermato sindaco, Stasi è tornato a bomba ad occuparsi del nodo ancora irrisolto riprendendo una "guerra fredda" con l'Autorità portuale guidata da Andrea Agostinelli. «Oggi il **porto di Corigliano** non è toccato da linee commerciali, non è toccato da traffici. Noi con questa iniziativa, sia pure industriale, diamo vita al traffico mercantile», aveva sentenziato mesi fa Agostinelli trovando però il niet del primo cittadino. Nonostante l'apprezzamento nei confronti del progetto della multinazionale italo-americana che opera nel campo della metalmeccanica d'avanguardia e che in Calabria ha un importante stabilimento produttivo a Vibo Valentia, il sindaco e il comitato a difesa del **porto** spingono per la realizzazione nel retroporto, dove insiste l'area industriale di **Corigliano**. Completamente agli antipodi la posizione dell'Autorità di Sistema portuale dei Bacini del Tirreno meridionale e dello Jonio, che ha dato il proprio assenso alla realizzazione all'interno della darsena di **Corigliano-Rossano. Pignone**», ma secondo Stasi la stessa non avrebbe «informato le Amministrazioni e gli Enti partecipanti alla conferenza di servizi della domanda di Autorizzazione Unica ZES» presentata dalla multinazionale. Chiesti chiarimenti, il Comune non avrebbe ricevuto risposta.



Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Il Console per l'Economia e per il Commercio del Governo delle Fiandre nel Centro-Sud Italia in visita all'AdSP MTMI

Il Console per l'Economia e per il Commercio del Governo delle Fiandre nel Centro-Sud Italia, Sophie Massagè, ha fatto visita all' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, accolta dal presidente **Andrea Agostinelli**. Nel corso dell'incontro, il presidente **Agostinelli** ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali dello scalo, che è il primo porto italiano di transhipment e tra i più importanti del circuito internazionale del Mediterraneo. Il presidente **Agostinelli** si è, quindi, soffermato sulla crescita del porto che, nell'anno trascorso, ha raggiunto il record dei traffici con 3.548.827 teus registrati da MedCenter Container Terminal e 363.942 autovetture movimentate dal terminalista Automar. Allo stesso tempo, il presidente **Agostinelli** ha descritto il percorso intrapreso dall'Ente per offrire una sempre maggiore infrastrutturazione allo scalo portuale attraverso, anche, il gate way ferroviario e il completamento della banchina di ponente, propedeutica al bacino di carenaggio. A conclusione dell'incontro, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha evidenziato le ottime performances dello scalo anche nell'anno in corso che, nonostante le conseguenze negative della direttiva europea Ets e, soprattutto, della crisi del Mar Rosso, registra un continuo trend di crescita.



Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio - Visita del Console per l'Economia e per il Commercio del Governo delle Fiandre

Il Console per l'Economia e per il Commercio del Governo delle Fiandre nel Centro-Sud Italia, Sophie Massagè, ha fatto visita all'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, accolta dal presidente **Andrea Agostinelli**. Nel corso dell'incontro, il presidente **Agostinelli** ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali dello scalo, che è il primo porto italiano di transhipment e tra i più importanti del circuito internazionale del Mediterraneo Gioia Tauro, 28 giugno 2024 - Il presidente **Agostinelli** si è, quindi, soffermato sulla crescita del porto che, nell'anno trascorso, ha raggiunto il record dei traffici con 3.548.827 teus registrati da MedCenter Container Terminal e 363.942 autovetture movimentate dal terminalista Automar. Allo stesso tempo, il presidente **Agostinelli** ha descritto il percorso intrapreso dall'Ente per offrire una sempre maggiore infrastrutturazione allo scalo portuale attraverso, anche, il gate way ferroviario e il completamento della banchina di ponente, propedeutica al bacino di carenaggio. A conclusione dell'incontro, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha evidenziato le ottime performances dello scalo anche nell'anno in corso che, nonostante le conseguenze negative della direttiva europea Ets e, soprattutto, della crisi del Mar Rosso, registra un continuo trend di crescita.

Informatore Navale

AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio - Visita del Console per l'Economia e per il Commercio del Governo delle Fiandre



06/28/2024 20:17

Il Console per l'Economia e per il Commercio del Governo delle Fiandre nel Centro-Sud Italia, Sophie Massagè, ha fatto visita all'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, accolta dal presidente Andrea Agostinelli. Nel corso dell'incontro, il presidente Agostinelli ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali dello scalo, che è il primo porto italiano di transhipment e tra i più importanti del circuito internazionale del Mediterraneo Gioia Tauro, 28 giugno 2024 - Il presidente Agostinelli si è, quindi, soffermato sulla crescita del porto che, nell'anno trascorso, ha raggiunto il record dei traffici con 3.548.827 teus registrati da MedCenter Container Terminal e 363.942 autovetture movimentate dal terminalista Automar. Allo stesso tempo, il presidente Agostinelli ha descritto il percorso intrapreso dall'Ente per offrire una sempre maggiore infrastrutturazione allo scalo portuale attraverso, anche, il gate way ferroviario e il completamento della banchina di ponente, propedeutica al bacino di carenaggio. A conclusione dell'incontro, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha evidenziato le ottime performances dello scalo anche nell'anno in corso che, nonostante le conseguenze negative della direttiva europea Ets e, soprattutto, della crisi del Mar Rosso, registra un continuo trend di crescita.

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Un nome, uno sbaglio, una colpa

LIVORNO - Non è solo l'Intelligenza Artificiale che spaventa per i possibili errori. Anche l'intelligenza umana ogni tanto va in vacanza. Complice il computer, nell'articolo del numero della Gazzetta del 22, sotto la foto del generale Graziano con le condoglianze della sua tragica morte è apparsa la didascalia con lo stesso nome di un'altra foto subito alla sua sinistra, **Andrea Agostinelli**. Spero che l'ammiraglio presidente di Gioia Tauro, sano e vitale come sempre, faccia i debiti scongiuri e mi perdoni. Ha sbagliato il computer ma la mia colpa è ancora maggiore: omesso controllo. Chiedo umilmente scusa. (A.F.).



Il Console delle Fiandre in visita a Gioia Tauro

GIOIA TAURO Il Console per l'Economia e per il Commercio del Governo delle Fiandre nel Centro-Sud Italia, Sophie Massagè, ha fatto visita all'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, accolta dal presidente Andrea Agostinelli. Nel corso dell'incontro, il presidente Agostinelli ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali dello scalo, che è il primo porto italiano di transhipment e tra i più importanti del circuito internazionale del Mediterraneo. Il presidente Agostinelli si è, quindi, soffermato sulla crescita del porto che, nell'anno trascorso, ha raggiunto il record dei traffici con 3.548.827 teus registrati da MedCenter Container Terminal e 363.942 autovetture movimentate dal terminalista Automar. Allo stesso tempo, il presidente Agostinelli ha descritto il percorso intrapreso dall'Ente per offrire una sempre maggiore infrastrutturazione allo scalo portuale attraverso, anche, il gateway ferroviario e il completamento della banchina di ponente, propedeutica al bacino di carenaggio. A conclusione dell'incontro, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha evidenziato le ottime performances dello scalo anche nell'anno in corso che, nonostante le conseguenze negative della direttiva europea Ets e, soprattutto, della crisi del Mar Rosso, registra un continuo trend di crescita.



Il Console Massagè, in visita al porto di Gioia Tauro

Giu 28, 2024 - Il Console per l'Economia e per il Commercio del Governo delle Fiandre nel Centro-Sud Italia, Sophie Massagè, ha fatto visita all'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, accolta dal presidente Andrea Agostinelli. Nel corso dell'incontro, il presidente Agostinelli ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali dello scalo, che è il primo **porto** italiano di transshipment e tra i più importanti del circuito internazionale del Mediterraneo. Il presidente Agostinelli si è, quindi, soffermato sulla crescita del **porto** che, nell'anno trascorso, ha raggiunto il record dei traffici con 3.548.827 teus registrati da MedCenter Container Terminal e 363.942 autovetture movimentate dal terminalista Automar. Allo stesso tempo, il presidente Agostinelli ha descritto il percorso intrapreso dall'Ente per offrire una sempre maggiore infrastrutturazione allo scalo portuale attraverso, anche, il gate way ferroviario e il completamento della banchina di ponente, propedeutica al bacino di carenaggio. A conclusione dell'incontro, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha evidenziato le ottime performances dello scalo anche nell'anno in corso che, nonostante le conseguenze negative della direttiva europea Ets e, soprattutto, della crisi del Mar Rosso, registra un continuo trend di crescita.



AdSP Mare di Sardegna: presentato agli operatori il nuovo Sardinia Port Community System

(FERPRESS) Cagliari, 28 GIU Il traffico marittimo degli otto porti di competenza dell'AdSP approda sulla nuova piattaforma telematica SPCS. È l'abbreviazione di Sardinia Port Community System, innovativo sistema presentato questa mattina a Cagliari, alla presenza dei vertici di RAM Spa Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa (società in house del Ministero stesso), dell'Associazione italiana dei porti Assoporti e dei responsabili tecnici della DBA Group Spa, software-house che ha realizzato e adattato la piattaforma alle esigenze tecniche dell'Ente. Il portale, acquisito a costo zero attraverso la formula del riuso dei software in dotazione ad altre amministrazioni (in questo caso all'AdSP del Mar Tirreno settentrionale) ed esteso a tutti gli scali di competenza, introdurrà un graduale, ma decisivo, cambiamento nelle modalità di condivisione dei dati tra gli attori del Sistema portuale sardo (Enti pubblici, terminalisti, caricatori, agenti marittimi, spedizionieri, autotrasportatori, ecc.). Con questa prima versione dell'SPCS, si punterà alla riduzione sostanziale delle tempistiche di redazione e inoltro delle pratiche amministrative di arrivo e partenza delle navi e, aspetto non secondario, ad un'armonizzazione della produzione e condivisione dei dati statistici sui traffici portuali. Un progetto, questo, fortemente sostenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, proprio per il 2024, nell'ambito dei numerosi obiettivi attribuiti ai Presidenti delle Autorità di sistema portuale, ha accelerato sui tempi di avanzamento del complesso iter della digitalizzazione della catena logistica e del dialogo tra sistemi informatici in uso al cluster portuale e marittimo nazionale. La versione del Sistema presentata oggi dall'AdSP, che entrerà a regime a partire dal 1° luglio prossimo con l'avvio dello scambio dati con altri sistemi in uso alle Capitanerie, alle Dogane e, soprattutto, con l'inserimento delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza da parte delle compagnie di navigazione o degli agenti marittimi, sarà sottoposta a successive e consistenti implementazioni. L'intera fase evolutiva dell'SPCS, infatti, è stata finanziata con 1 milione di euro di fondi PNRR e sarà scandita da un cronoprogramma definito dal MIT per lo sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale, che dovrà essere completato entro il 2026. Oggi, in linea con i tempi e le indicazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, consegniamo alla comunità portuale del Sistema Sardegna un potente strumento di lavoro semplice nell'utilizzo, ma con enormi potenzialità in termini di riduzione delle tempistiche di elaborazione e trasmissione delle pratiche nave ai sensi delle normative vigenti spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna L'SPCS, che abbiamo gratuitamente acquisito in riuso dall'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, che ringrazio sentitamente per la proficua collaborazione, ci consentirà, in linea con le altre Autorità di Sistema portuale italiane, di armonizzare e concentrare su un unico portale tutte



FerPress

Cagliari

le informazioni relative al traffico marittimo e di renderle utilizzabili per le attività amministrative e di analisi, per lo scambio di dati con altri Enti che operano in porto e, soprattutto, per alimentare il grande contenitore della Piattaforma nazionale della logistica.

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Terminal passeggeri Villa San Giovanni, Caronte & Tourist denuncia l'impasse burocratica

La compagnia ha chiesto ufficialmente al ministero delle Infrastrutture un intervento risolutivo Caronte & Tourist ha indirizzato una lunga e articolata nota al ministero delle Infrastrutture e al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche di Sicilia e Calabria (e per conoscenza all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto; alle Prefetture di Reggio Calabria e di Messina; alla Regione Sicilia e alla Regione Calabria) con cui accende per l'ennesima volta i riflettori sull'ormai annosa questione della certificazione antisismica del nuovo terminal sito nel **porto di Villa San Giovanni**, chiedendo che venga finalmente individuato "l'Organo competente a provvedere" e denunciando "il paradossale corto circuito amministrativo" a causa del quale i passeggeri purtroppo continuano, in assenza di un terminal adeguato, ad attendere la partenza della nave esposti agli eventi atmosferici. Il 23 ottobre 2023 - si legge nella nota di C&T - la compagnia aveva chiesto all'AdSP dello Stretto l'autorizzazione a realizzare un progetto di adeguamento del terminal per consentire, tramite recinzioni e tornelli, l'accesso degli aventi titolo nel piazzale d'imbarco, nonché per l'installazione di due tensostrutture in acciaio, attrezzate con arredi e punti di connettività, destinate a sala d'attesa passeggeri. Al fine di avviare i lavori, il 26 gennaio del 2024 C&T ha depositato il progetto con i relativi allegati e ha chiesto al Provveditorato Interregionale per le Opere Marittime per la Calabria e all'AdSP dello Stretto, l'esame ai fini sismici delle tensostrutture. Il 15 febbraio 2024 tuttavia il Provveditorato ha formalmente declinato la propria competenza ritenendo che per l'intervento sia "titolata all'autorizzazione l'AdSP dello Stretto". Nel silenzio di quest'ultima, il diniego è stato impugnato innanzi al TAR Calabria che in sede cautelare ha ordinato all'Organo statale periferico l'esame del progetto. A seguito di appello cautelare del Provveditorato, il Consiglio di Stato - ritenuto che le due tensostrutture in acciaio "non appaiono presentare un carattere stricto sensu infrastrutturale" - ha ritenuto che l'adozione del nulla osta ai fini sismici rientri nella competenza dell'AdSP e non già in quella del Provveditorato alle opere pubbliche. In data 26 maggio 2024 Caronte & Tourist, richiamando la pronuncia del Consiglio di Stato, considerata la rilevanza sociale dell'opera e il notevole lasso di tempo trascorso, ha dunque sollecitato all'AdSP dello Stretto il rilascio del nulla osta sismico sul progetto, così da consentire l'avvio dei lavori. Ma questa, con atto del 17 giugno 2024, ha formalmente declinato la propria competenza a provvedere ritenendo che "la Legge n. 84 del 28 febbraio 1994 assegna alle Autorità di Sistema Portuale compiti e funzioni, tra le quali non emerge quella richiesta con la nota che si riscontra" e che "questa Autorità di Sistema Portuale ha già rilasciato l'unico atto abilitativo di competenza ex art. 24 del regolamento del Codice della Navigazione". Caronte & Tourist, nel ricordare che già nel 2020 ha dovuto



La compagnia ha chiesto ufficialmente al ministero delle Infrastrutture un intervento risolutivo Caronte & Tourist ha indirizzato una lunga e articolata nota al ministero delle Infrastrutture e al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche di Sicilia e Calabria (e per conoscenza all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto; alle Prefetture di Reggio Calabria e di Messina; alla Regione Sicilia e alla Regione Calabria) con cui accende per l'ennesima volta i riflettori sull'ormai annosa questione della certificazione antisismica del nuovo terminal sito nel porto di Villa San Giovanni, chiedendo che venga finalmente individuato "l'Organo competente a provvedere" e denunciando "il paradossale corto circuito amministrativo" a causa del quale i passeggeri purtroppo continuano, in assenza di un terminal adeguato, ad attendere la partenza della nave esposti agli eventi atmosferici. Il 23 ottobre 2023 - si legge nella nota di C&T - la compagnia aveva chiesto all'AdSP dello Stretto l'autorizzazione a realizzare un progetto di adeguamento del terminal per consentire, tramite recinzioni e tornelli, l'accesso degli aventi titolo nel piazzale d'imbarco, nonché per l'installazione di due tensostrutture in acciaio, attrezzate con arredi e punti di connettività, destinate a sala d'attesa passeggeri. Al fine di avviare i lavori, il 26 gennaio del 2024 C&T ha depositato il progetto con i relativi allegati e ha chiesto al Provveditorato Interregionale per le Opere Marittime per la Calabria e all'AdSP dello Stretto, l'esame ai fini sismici delle tensostrutture. Il 15 febbraio 2024 tuttavia il Provveditorato ha formalmente declinato la propria competenza ritenendo che per l'intervento sia "titolata all'autorizzazione l'AdSP dello Stretto". Nel silenzio di quest'ultima, il diniego è stato impugnato innanzi al TAR Calabria che in sede cautelare ha ordinato all'Organo statale periferico l'esame del progetto. A seguito di appello cautelare del Provveditorato, il Consiglio di Stato - ritenuto che le due tensostrutture

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

affrontare un'analogia controversia concernente la competenza a provvedere al rilascio di autorizzazione sismica per lavori di adeguamento degli scivoli di ormeggio all'interno del porto di Villa San Giovanni (in quel caso risolta, sempre in sede giurisdizionale, con la declaratoria in capo al Provveditorato della competenza per le opere infrastrutturali) denuncia adesso, a fronte del contrapposto scarico di competenze tra AdSP dello Stretto e Provveditorato, la fase di stallo in cui si ritrova la procedura che, se non tempestivamente risolta, comporterà ulteriori evitabili disagi ai passeggeri in attesa di imbarco a Villa San Giovanni, costretti ad attendere senza alcun riparo dagli eventi atmosferici. Tutto ciò valutato, "con riferimento alla legge 241/1990, in ossequio al divieto di aggravamento dell'istruttoria ed in ottemperanza al principio di buon andamento della Pubblica Amministrazione" Caronte & Tourist chiede adesso al ministero un intervento che si spera chiarificatore e risolutivo. Condividi Tag caronte&tourist Articoli correlati.

Villa San Giovanni, Caronte & Tourist: "Superare lo stallo per il terminal"

MESSINA - "Chiediamo formalmente che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti individui, con la massima urgenza, di chi è la competenza sul progetto, disponendone l'esame da parte dell'Organo individuato". È parte della nota inviata da Caronte & Tourist proprio al Ministero delle Infrastrutture e al provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Sicilia e Calabria (e per conoscenza all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, alle Prefetture di Reggio Calabria e di Messina, alla Regione Sicilia e alla Regione Calabria) con cui Caronte & Tourist accende per i riflettori sull'ormai annosa questione della certificazione antisismica del nuovo terminal sito nel porto di **Villa San Giovanni**. La compagnia Caronte & Tourist chiede che venga finalmente individuato "l'organo competente a provvedere" e denunciando "il paradossale corto circuito amministrativo" a causa del quale i passeggeri purtroppo continuano, in assenza di un terminal adeguato, ad attendere la partenza della nave esposti agli eventi atmosferici. "Il 23 ottobre 2023 - continua la nota - la compagnia aveva chiesto all'AdSP dello Stretto l'autorizzazione a realizzare un progetto di adeguamento del terminal per consentire , tramite recinzioni e tornelli, l'accesso degli aventi titolo nel piazzale d'imbarco , nonché per l'installazione di due tensostrutture in acciaio, attrezzate con arredi e punti di connettività, destinate a sala d'attesa passeggeri". "Al fine di avviare i lavori, il 26 gennaio del 2024 C&T ha depositato il progetto con i relativi allegati e ha chiesto al Provveditorato Interregionale per le Opere Marittime per la Calabria e all'AdSP dello Stretto , l'esame ai fini sismici delle tensostrutture. Ma a quel punto c'è stato un rimpallo di competenze tra i due organismi andato avanti fino ad oggi". Caronte & Touris denuncia la fase di stallo in cui si ritrova la procedura che , "se non tempestivamente risolta, comporterà ulteriori evitabili disagi ai passeggeri in attesa di imbarco a **Villa San Giovanni**, costretti ad attendere senza alcun riparo dagli eventi atmosferici» e chiede adesso al Ministero un intervento che si spera chiarificatore e risolutivo".



06/28/2024 10:35

MESSINA - "Chiediamo formalmente che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti individui, con la massima urgenza, di chi è la competenza sul progetto, disponendone l'esame da parte dell'Organo individuato". È parte della nota inviata da Caronte & Tourist proprio al Ministero delle Infrastrutture e al provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Sicilia e Calabria (e per conoscenza all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, alle Prefetture di Reggio Calabria e di Messina, alla Regione Sicilia e alla Regione Calabria) con cui Caronte & Tourist accende per i riflettori sull'ormai annosa questione della certificazione antisismica del nuovo terminal sito nel porto di Villa San Giovanni. La compagnia Caronte & Tourist chiede che venga finalmente individuato "l'organo competente a provvedere" e denunciando "il paradossale corto circuito amministrativo" a causa del quale i passeggeri purtroppo continuano, in assenza di un terminal adeguato, ad attendere la partenza della nave esposti agli eventi atmosferici. "Il 23 ottobre 2023 - continua la nota - la compagnia aveva chiesto all'AdSP dello Stretto l'autorizzazione a realizzare un progetto di adeguamento del terminal per consentire , tramite recinzioni e tornelli, l'accesso degli aventi titolo nel piazzale d'imbarco , nonché per l'installazione di due tensostrutture in acciaio, attrezzate con arredi e punti di connettività, destinate a sala d'attesa passeggeri". "Al fine di avviare i lavori, il 26 gennaio del 2024 C&T ha depositato il progetto con i relativi allegati e ha chiesto al Provveditorato Interregionale per le Opere Marittime per la Calabria e all'AdSP dello Stretto , l'esame ai fini sismici delle tensostrutture. Ma a quel punto c'è stato un rimpallo di competenze tra i due organismi andato avanti fino ad oggi". Caronte & Touris denuncia la fase di stallo in cui si ritrova la procedura che , "se non tempestivamente risolta, comporterà ulteriori evitabili disagi ai passeggeri in attesa di imbarco a Villa San Giovanni, costretti ad attendere senza alcun riparo

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Villa San Giovanni. Terminal passeggeri, Caronte sollecita il Ministero

Redazione | venerdì 28 Giugno 2024 - 10:00 "Chiediamo formalmente che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti individui con la massima urgenza di chi è la competenza sul progetto, disponendone l'esame da parte dell'Organo individuato" Questa la sostanza di una lunga e articolata nota indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche di Sicilia e Calabria (e per conoscenza all'**Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto; alle Prefetture di Reggio Calabria e di Messina; alla Regione Sicilia e alla Regione Calabria) con cui Caronte & Tourist accende per l'ennesima volta i riflettori sull'ormai annosa questione della certificazione antisismica del nuovo terminal sito nel porto di Villa San Giovanni, chiedendo che venga finalmente individuato " l'Organo competente a provvedere " e denunciando " il paradossale corto circuito amministrativo " a causa del quale i passeggeri purtroppo continuano, in assenza di un terminal adeguato, ad attendere la partenza della nave esposti agli eventi atmosferici Il 23 ottobre 2023 - si legge nella nota di C&T - la compagnia aveva chiesto all'AdSP dello Stretto l'autorizzazione a realizzare un progetto di adeguamento del terminal per consentire, tramite recinzioni e tornelli, l'accesso degli aventi titolo nel piazzale d'imbarco, nonché per l'installazione di due tensostrutture in acciaio, attrezzate con arredi e punti di connettività, destinate a sala d'attesa passeggeri. Al fine di avviare i lavori, il 26 gennaio del 2024 C&T ha depositato il progetto con i relativi allegati e ha chiesto al Provveditorato Interregionale per le Opere Marittime per la Calabria e all'AdSP dello Stretto, l'esame ai fini sismici delle tensostrutture Il 15 febbraio 2024 tuttavia il Provveditorato ha formalmente declinato la propria competenza ritenendo che per l'intervento sia "titolata all'autorizzazione l'AdSP dello Stretto ". Nel silenzio di quest'ultima, il diniego è stato impugnato innanzi al TAR Calabria che in sede cautelare ha ordinato all'Organo statale periferico l'esame del progetto. A seguito di appello cautelare del Provveditorato, il Consiglio di Stato - ritenuto che le due tensostrutture in acciaio " non appaiono presentare un carattere stricto sensu infrastrutturale " - ha ritenuto che l'adozione del nulla osta ai fini sismici rientri nella competenza dell'AdSP e non già in quella del Provveditorato alle opere pubbliche. Il 26 maggio 2024 Caronte & Tourist, richiamando la pronuncia del Consiglio di Stato, considerata la rilevanza sociale dell'opera e il notevole lasso di tempo trascorso, ha dunque sollecitato all'AdSP dello Stretto il rilascio del nulla osta sismico sul progetto, così da consentire l'avvio dei lavori. Ma questa, con atto del 17 giugno 2024, ha formalmente declinato la propria competenza a provvedere ritenendo che "la Legge n. 84 del 28 febbraio 1994 assegna alle **Autorità** di **Sistema Portuale** compiti e funzioni, tra le quali non emerge quella richiesta con la nota che si riscontra"



Redazione | venerdì 28 Giugno 2024 - 10:00 "Chiediamo formalmente che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti individui con la massima urgenza di chi è la competenza sul progetto, disponendone l'esame da parte dell'Organo individuato" Questa la sostanza di una lunga e articolata nota indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche di Sicilia e Calabria (e per conoscenza all'**Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto; alle Prefetture di Reggio Calabria e di Messina; alla Regione Sicilia e alla Regione Calabria) con cui Caronte & Tourist accende per l'ennesima volta i riflettori sull'ormai annosa questione della certificazione antisismica del nuovo terminal sito nel porto di Villa San Giovanni, chiedendo che venga finalmente individuato " l'Organo competente a provvedere " e denunciando " il paradossale corto circuito amministrativo " a causa del quale i passeggeri purtroppo continuano, in assenza di un terminal adeguato, ad attendere la partenza della nave esposti agli eventi atmosferici Il 23 ottobre 2023 - si legge nella nota di C&T - la compagnia aveva chiesto all'AdSP dello Stretto l'autorizzazione a realizzare un progetto di adeguamento del terminal per consentire, tramite recinzioni e tornelli, l'accesso degli aventi titolo nel piazzale d'imbarco, nonché per l'installazione di due tensostrutture in acciaio, attrezzate con arredi e punti di connettività, destinate a sala d'attesa passeggeri. Al fine di avviare i lavori, il 26 gennaio del 2024 C&T ha depositato il progetto con i relativi allegati e ha chiesto al Provveditorato Interregionale per le Opere Marittime per la Calabria e all'AdSP dello Stretto, l'esame ai fini sismici delle tensostrutture Il 15 febbraio 2024 tuttavia il Provveditorato ha

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

e che "questa **Autorità** di **Sistema Portuale** ha già rilasciato l'unico atto abilitativo di competenza ex art. 24 del regolamento del Codice della Navigazione" Caronte & Tourist, nel ricordare che già nel 2020 ha dovuto affrontare un'analogha controversia concernente la competenza a provvedere al rilascio di autorizzazione sismica per lavori di adeguamento degli scivoli di ormeggio all'interno del porto di Villa San Giovanni (in quel caso risolta, sempre in sede giurisdizionale, con la declaratoria in capo al Provveditorato della competenza per le opere infrastrutturali) denuncia adesso, a fronte del contrapposto scarico di competenze tra AdSP dello Stretto e Provveditorato, la fase di stallo in cui si ritrova la procedura che, se non tempestivamente risolta, comporterà ulteriori evitabili disagi ai passeggeri in attesa di imbarco a Villa San Giovanni, costretti ad attendere senza alcun riparo dagli eventi atmosferici. Tutto ciò valutato, "con riferimento alla legge 241/1990, in ossequio al divieto di aggravamento dell'istruttoria ed in ottemperanza al principio di buon andamento della Pubblica Amministrazione" Caronte & Tourist chiede adesso al Ministero un intervento che si spera chiarificatore e risolutivo.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Milazzo. Portuali, il sindaco interviene sulla questione lavorativa

Il sindaco di Milazzo interviene sulla possibilità che i portuali in carica perdano il lavoro, chiedendo la convocazione di un tavolo di confronto MILAZZO - La questione lavorativa al centro di un intervento del sindaco di Milazzo, Pippo Midili, che accende i riflettori sui posti di lavoro dei nove portuali in carica. Per il primo cittadino, la possibilità di un licenziamento sarebbe da scongiurare e per questo motivo ha chiesto la convocazione urgente di un tavolo di confronto. «Non se ne faccia una questione numerica -ha dichiarato Midili- perché i nove cittadini milazzesi che rischiano di perdere il posto di lavoro per me sono ugualmente importanti rispetto ai 200 di Cagliari o agli altrettanti di varie strutture portuali in cui si è intervenuti in maniera decisa». Midili ha quindi chiesto che venga affrontata la questione del futuro dell'area portuale, invitando ad intervenire anche la deputazione regionale e nazionale. Il sindaco ha quindi concluso, invitando il Presidente della Regione a nominare un milazzese all'interno della cabina di regia dell'Autorità di Sistema Portuale, in rappresentanza della Regione.



Nautica, Cangiano: "Governo vicino a settore"

L'onorevole alla Convention Satec 2024: "Nautica tra gli strumenti importanti per l'occupazione: quattro posti barca generano un collocato nel mondo del lavoro" 28 giugno 2024 | 16.32 LETTURA: 3 minuti "Voglio innanzitutto ringraziare il presidente Cecchi per il lavoro che sta facendo e voglio anche ricordare la vicinanza, non solo istituzionale, di questo governo alla vostra struttura. Per la prima volta partecipo non solo come componente della commissione Trasporti ma anche come componente della commissione Cultura, visto lo straordinario abbinamento fatto tra la bellezza del mare e della

nautica alla cultura e, in questo caso, ad una città come Firenze, che da questo punto di vista trasmette sicuramente una serie di elementi importanti. L'abbinamento tra nautica, bellezza e città possiamo farlo in tante città italiane, perché siamo fortunati a vivere in questo straordinario Paese". Lo ha detto Gerolamo Cangiano, membro della Commissione Trasporti e Commissione Cultura della Camera dei Deputati, in occasione della Convention Satec 2024, organizzata da Confindustria Nautica, intitolata 'Nautica, rinascimento italiano: dalla città delle arti, la Convention delle imprese della filiera della nautica da

diporto lancia un piano per la Blue Economy' e in svolgimento a Palazzo Pucci a Firenze. "Qualche giorno fa ho depositato alla Camera una proposta di legge per rilanciare il settore della portualità italiana. Come abbiamo sempre detto - prosegue Cangiano - abbiamo il privilegio di essere i primi produttori al mondo di imbarcazioni. Attorno a questo, esiste un importante indotto e una filiera che passa anche attraverso la portualità turistica. Una opportunità che, dobbiamo ricordare, è tra gli strumenti importanti rispetto all'occupazione: quattro posti barca generano un collocato nel mondo del lavoro". "Il turista da diporto - aggiunge - spende il doppio del turista alberghiero. C'è quindi tanto da raccontare riguardo questo mondo ed quindi è giusto che anche la politica possa occuparsi di questo settore straordinario e importante per il nostro Paese, anche in virtù rispetto alla concorrenza internazionale. In altri Paesi che, come l'Italia, affacciano sul Mediterraneo, gli investimenti nel settore sono maggiori, dobbiamo quindi cercare anche di colmare questo gap". Anche grazie all'ascolto e alla sinergia instaurata con Confindustria Nautica "è nata l'idea di creare una proposta di legge contenente una serie di articoli, il primo riguarda la possibilità di far capire che la portualità turistica può essere esclusa dalla Bolkestein, ricordando i motivi - poiché sono servizi - e le sentenze italiane e comunitarie che ribadiscono questo principio. Il ministero del Mare sta lavorando in questa direzione. È opportuno ricordarlo e provare, anche con questo strumento normativo, a mettere un po' di chiarezza rispetto a questo tema". La proposta di legge cerca anche di agevolare il settore in altri contesti, spiega Cangiano: "per esempio provando a recuperare alcune aree nei porti commerciali per destinarle ai porti turistici. In



L'onorevole alla Convention Satec 2024: "Nautica tra gli strumenti importanti per l'occupazione: quattro posti barca generano un collocato nel mondo del lavoro" 28 giugno 2024 | 16.32 LETTURA: 3 minuti "Voglio innanzitutto ringraziare il presidente Cecchi per il lavoro che sta facendo e voglio anche ricordare la vicinanza, non solo istituzionale, di questo governo alla vostra struttura. Per la prima volta partecipo non solo come componente della commissione Trasporti ma anche come componente della commissione Cultura, visto lo straordinario abbinamento fatto tra la bellezza del mare e della nautica alla cultura e, in questo caso, ad una città come Firenze, che da questo punto di vista trasmette sicuramente una serie di elementi importanti. L'abbinamento tra nautica, bellezza e città possiamo farlo in tante città italiane, perché siamo fortunati a vivere in questo straordinario Paese". Lo ha detto Gerolamo Cangiano, membro della Commissione Trasporti e Commissione Cultura della Camera dei Deputati, in occasione della Convention Satec 2024, organizzata da Confindustria Nautica, intitolata 'Nautica, rinascimento italiano: dalla città delle arti, la Convention delle imprese della filiera della nautica da diporto lancia un piano per la Blue Economy' e in svolgimento a Palazzo Pucci a Firenze. Qualche giorno fa ho depositato alla Camera una proposta di legge per rilanciare il settore della portualità italiana. Come abbiamo sempre detto - prosegue Cangiano - abbiamo il privilegio di essere i primi produttori al mondo di imbarcazioni. Attorno a questo, esiste un importante indotto e una filiera che passa anche attraverso la portualità turistica. Una opportunità che, dobbiamo ricordare, è tra gli strumenti importanti rispetto all'occupazione: quattro posti barca generano un collocato nel mondo del lavoro". Il turista da diporto -

(Sito) Adnkronos

Focus

un altro articolo si parla del serio problema dell'insabbiamento, che può comportare pericolo anche per la navigazione. Un altro intervento riguarda gli scivoli per le piccole imbarcazioni. Una serie di articoli che vogliono dare un contributo fattivo e significativo al comparto dei porti turistici italiani. Questa è la dimostrazione che da questa maggioranza e questo governo c'è la piena disponibilità a supportare un settore specifico come il vostro. La presenza oggi del governo è la dimostrazione che da parte nostra c'è la volontà di continuare a collaborare e credere in questo settore".

Confitarma, 'chiediamo ad Ue supporto per la transizione green'

Alla futura Commissione europea "chiediamo attenzione al personale, alla semplificazione, al supporto che la transizione ecologica richiede per quanto riguarda le flotte e i vettori, e alle infrastrutture, per un continuo lavoro e sviluppo a livello infrastrutturale". Lo ha affermato Mario Zanetti, presidente di Confitarma, parlando a margine della Convention Satec 2024 promossa a Firenze da Confindustria Nautica. "C'è molta attenzione e collaborazione con l'associazione della nautica - ha spiegato -, anche in un'ottica confindustriale: la nautica è una delle nostre eccellenze, solo l'export vale oltre 4 miliardi, l'Italia ha oltre il 50% di quote di mercato nei superyacht quindi è un punto cardine dell'economia del mare italiana". Peraltro, osserva Zanetti, "da un punto di vista di servizio, nel mondo delle crociere da anni abbiamo comunque standard qualitativi che richiamano quelli di un mondo come quello dello yachting, sicuramente contraddistinto da numeri diversi, ma c'è un comune denominatore di qualità e di servizio che ci accomuna. E pensiamo anche alle eccellenze italiane nella costruzione di navi da crociera e yacht".



Alla futura Commissione europea "chiediamo attenzione al personale, alla semplificazione, al supporto che la transizione ecologica richiede per quanto riguarda le flotte e i vettori, e alle infrastrutture, per un continuo lavoro e sviluppo a livello infrastrutturale". Lo ha affermato Mario Zanetti, presidente di Confitarma, parlando a margine della Convention Satec 2024 promossa a Firenze da Confindustria Nautica. "C'è molta attenzione e collaborazione con l'associazione della nautica - ha spiegato -, anche in un'ottica confindustriale: la nautica è una delle nostre eccellenze, solo l'export vale oltre 4 miliardi, l'Italia ha oltre il 50% di quote di mercato nei superyacht quindi è un punto cardine dell'economia del mare italiana". Peraltro, osserva Zanetti, "da un punto di vista di servizio, nel mondo delle crociere da anni abbiamo comunque standard qualitativi che richiamano quelli di un mondo come quello dello yachting, sicuramente contraddistinto da numeri diversi, ma c'è un comune denominatore di qualità e di servizio che ci accomuna. E pensiamo anche alle eccellenze italiane nella costruzione di navi da crociera e yacht".

Nautica, Cangiano: "Governo vicino a settore"

Firenze, 28 giu. - (Adnkronos) - "Voglio innanzitutto ringraziare il presidente Cecchi per il lavoro che sta facendo e voglio anche ricordare la vicinanza, non solo istituzionale, di questo governo alla vostra struttura. Per la prima volta partecipo non solo come componente della commissione Trasporti ma anche come componente della commissione Cultura, visto lo straordinario abbinamento fatto tra la bellezza del mare e della nautica alla cultura e, in questo caso, ad una città come Firenze, che da questo punto di vista trasmette sicuramente una serie di elementi importanti. L'abbinamento tra nautica, bellezza e città possiamo farlo in tante città italiane, perché siamo fortunati a vivere in questo straordinario Paese". Lo ha detto Gerolamo Cangiano, membro della Commissione Trasporti e Commissione Cultura della Camera dei Deputati, in occasione della Convention Satec 2024, organizzata da Confindustria Nautica, intitolata 'Nautica, rinascimento italiano: dalla città delle arti, la Convention delle imprese della filiera della nautica da diporto lancia un piano per la Blue Economy' e in svolgimento a Palazzo Pucci a Firenze.

"Qualche giorno fa ho depositato alla Camera una proposta di legge per rilanciare il settore della portualità italiana. Come abbiamo sempre detto - prosegue Cangiano - abbiamo il privilegio di essere i primi produttori al mondo di imbarcazioni. Attorno a questo, esiste un importante indotto e una filiera che passa anche attraverso la portualità turistica. Una opportunità che, dobbiamo ricordare, è tra gli strumenti importanti rispetto all'occupazione: quattro posti barca generano un collocato nel mondo del lavoro". "Il turista da diporto - aggiunge - spende il doppio del turista alberghiero. C'è quindi tanto da raccontare riguardo questo mondo ed quindi è giusto che anche la politica possa occuparsi di questo settore straordinario e importante per il nostro Paese, anche in virtù rispetto alla concorrenza internazionale. In altri Paesi che, come l'Italia, affacciano sul Mediterraneo, gli investimenti nel settore sono maggiori, dobbiamo quindi cercare anche di colmare questo gap". Anche grazie all'ascolto e alla sinergia instaurata con Confindustria Nautica "è nata l'idea di creare una proposta di legge contenente una serie di articoli, il primo riguarda la possibilità di far capire che la portualità turistica può essere esclusa dalla Bolkestein, ricordando i motivi - poiché sono servizi - e le sentenze italiane e comunitarie che ribadiscono questo principio. Il ministero del Mare sta lavorando in questa direzione. È opportuno ricordarlo e provare, anche con questo strumento normativo, a mettere un po' di chiarezza rispetto a questo tema". La proposta di legge cerca anche di agevolare il settore in altri contesti, spiega Cangiano: "per esempio provando a recuperare alcune aree nei porti commerciali per destinarle ai porti turistici. In un altro articolo si parla del serio problema dell'insabbiamento, che può comportare pericolo anche per la navigazione. Un altro intervento riguarda gli scivoli per



Firenze, 28 giu. - (Adnkronos) - "Voglio innanzitutto ringraziare il presidente Cecchi per il lavoro che sta facendo e voglio anche ricordare la vicinanza, non solo istituzionale, di questo governo alla vostra struttura. Per la prima volta partecipo non solo come componente della commissione Trasporti ma anche come componente della commissione Cultura, visto lo straordinario abbinamento fatto tra la bellezza del mare e della nautica alla cultura e, in questo caso, ad una città come Firenze, che da questo punto di vista trasmette sicuramente una serie di elementi importanti. L'abbinamento tra nautica, bellezza e città possiamo farlo in tante città italiane, perché siamo fortunati a vivere in questo straordinario Paese". Lo ha detto Gerolamo Cangiano, membro della Commissione Trasporti e Commissione Cultura della Camera dei Deputati, in occasione della Convention Satec 2024, organizzata da Confindustria Nautica, intitolata 'Nautica, rinascimento italiano: dalla città delle arti, la Convention delle imprese della filiera della nautica da diporto lancia un piano per la Blue Economy' e in svolgimento a Palazzo Pucci a Firenze. "Qualche giorno fa ho depositato alla Camera una proposta di legge per rilanciare il settore della portualità italiana. Come abbiamo sempre detto - prosegue Cangiano - abbiamo il privilegio di essere i primi produttori al mondo di imbarcazioni. Attorno a questo, esiste un importante indotto e una filiera che passa anche attraverso la portualità turistica. Una opportunità che, dobbiamo ricordare, è tra gli strumenti importanti rispetto all'occupazione: quattro posti barca generano un collocato nel mondo del lavoro". "Il turista da diporto - aggiunge - spende il doppio del turista alberghiero. C'è quindi tanto da raccontare riguardo questo mondo ed quindi è giusto che anche la politica possa occuparsi di questo settore

Affari Italiani

Focus

le piccole imbarcazioni. Una serie di articoli che vogliono dare un contributo fattivo e significativo al comparto dei porti turistici italiani. Questa è la dimostrazione che da questa maggioranza e questo governo c'è la piena disponibilità a supportare un settore specifico come il vostro. La presenza oggi del governo è la dimostrazione che da parte nostra c'è la volontà di continuare a collaborare e credere in questo settore".

Ten New Cruise Lines Set to Start Service Soon

From new luxury brands to regional cruise lines and coastal operators, over ten new cruise companies are set to start service in the next three years. Cruise

Cruise Industry News

From new luxury brands to regional cruise lines and coastal operators, over ten new cruise companies are set to start service in the next three years.

Cruise Industry News looks into some of the key brands set to join the cruise market over the next few years.

Villa Vie Residences Niche: Residential Cruising First ship: Villa Vie Odyssey (former Braemar) Capacity: 977 guests Type: Secondhand First Voyage: Summer 2024

Villa Vie Residences is planning to launch a new cruise line concept that will allow guests to live onboard during continuous world cruises. Using the former Braemar, the company aims to start service soon from Belfast, Northern Ireland.

Neonyx Cruises Niche: Contemporary First ship: Goddess of the Night (former Costa Magica) Capacity: 2,720 guests Type: Secondhand First Voyage: July 2024

Sailing to the Greek Isles, Neonyx Cruises plans to offer an adults-only product that focuses on parties and short cruises. The three- and four-night itineraries will take place onboard the former Costa Magica starting in mid-July.

Positive Polar Niche: Expedition First ship: Polar Angel (former Ocean Atlantic) Capacity: 198 guests Type: Secondhand First Voyage: Q4 2024

(estimated) Positive Polar is launching an expedition cruise line focused on sustainability with a product that combines cruising and science. Acquiring a ship from SunStone, the company will allow guests to contribute and be a part of onboard research in itineraries across the Arctic and Antarctica.

Aroya Cruises Niche: Premium First ship: Aroya (former World Dream) Capacity: 3,400 guests Type: Secondhand First Voyage: December 2024

Using the former World Dream, Aroya Cruises aims to become the first Saudi cruise line ever. With a product tailored to the local market, the Cruise Saudi-backed brand will start sailing from the port of Jeddah in December 2024.

Mitsui Ocean Cruises Niche: Luxury First ship: Mitsui Ocean Fuji (former Seabourn Odyssey) Capacity: 450 guests Type: Secondhand First Voyage: December 2024

Mitsui O.S.K. Lines is introducing a new luxury cruise line to the Japanese market called Mitsui Ocean Cruises. The company acquired the Seabourn Odyssey in 2023 and plans to launch service from Tokyo later this year.

Alma Cruceros Niche: Luxury First ship: Ocean Victory Capacity: 186 guests Type: Secondhand (chartered) First Voyage: Summer 2025

Alma Cruceros chartered the Ocean Victory for the summer seasons starting in 2025. While additional details about the brand are still to be revealed, the startup brand aims to target the Spanish luxury market, offering itineraries across the Mediterranean.

Victory Cruise Lines Niche: Coastal First ships: Ocean Voyager and Ocean Navigator Capacity: 202 guests each Type: Secondhand First Voyage: July 2025

After purchasing two coastal ships at an auction earlier this year, John Waggoner plans to reintroduce the Victory Cruise Lines brand. Operating the Ocean Voyager and the Ocean Navigator, the company is expected to operate



itineraries in the Great Lakes, as well as Canada & New England. Four Seasons Yachts Niche: Luxury First ship: Unnamed Capacity: 180 guests Type: Newbuild First Voyage: Q4 2025 With two upscale yachts under construction at the Fincantieri shipyard in Italy, Four Seasons is entering the luxury market in late 2025. The company plans to introduce a new concept based on world-class design, curated experiences and exceptional service . Orient Express Niche: Luxury First ship: Orient Express Corinthian Capacity: 108 guests Type: Newbuild First Voyage: 2026 Building unique new sailing yachts , Orient Express will join the luxury market in 2026. The new 108-guest vessels will offer unparalleled service and refined design spaces, reminiscent of the golden age of mythical cruises, the company said. Ryobi Niche: Luxury First ship: Unnamed Capacity: 150 guests Type: Newbuild First Voyage: 2027 After ordering a 150-guest newbuild , Ryobi plans to introduce Japan's first yacht-style cruise product. With a product designed to offer 'the best personal service,' the company aims to launch service sometime in 2027.

Il Nautilus

Focus

"Pronti per il 55%?": a Roma il workshop sulle sfide e le opportunità del FuelEU Maritime

Organizzato dal Gruppo Giovani di Confitarma, in collaborazione con RINA e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera a conclusione del Master Executive in Shipping Management di Confitarma e ForMare Roma -Si è svolto questa mattina a Roma il workshop "Pronti per il 55%? Sfide e opportunità del FuelEU Maritime" organizzato dal Gruppo Giovani di Confitarma, in collaborazione con RINA e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Al centro del confronto le principali criticità del Regolamento FuelEU Maritime, che entrerà in vigore il 1° gennaio 2025 e sarà applicato alle navi che operano da/verso l'Unione Europea, ponendo numerose sfide agli armatori sia da un punto di vista amministrativo che economico. Ad aprire i lavori sono stati l'Amm. Isp. Sergio Liardo, Vice Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e Salvatore d'Amico, Presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma. "L'odierna iniziativa, che siamo lieti di ospitare presso il Comando generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera - ha dichiarato l'Ammiraglio Liardo nel suo indirizzo di saluto iniziale - affronta un tema strategico e decisivo nelle politiche marittime internazionali, con l'ambizioso obiettivo di azzerare entro il 2050 le emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo. Lo sforzo richiesto al mondo dell'armamento - così come alle infrastrutture portuali - sarà certamente notevole, ma il motore del cambiamento è ormai inesorabile, e il dato sull'order book delle navi è chiarissimo in tal senso. Sappiamo bene che per affrontare al meglio ed in modo sinergico la transizione ci sarà bisogno dell'impegno di tutti, e come Capitanerie di Porto - Guardia Costiera possiamo senz'altro dire che noi ci siamo, anche nel costante obiettivo della semplificazione e digitalizzazione che consenta ai player nazionali di competere al meglio nello scenario internazionale" "La prossima entrata in vigore del FuelEU è un tema delicato" - ha Salvatore d'Amico. - "Spesso, purtroppo, le norme non tengono sufficientemente conto della voce dell'industria e, soprattutto, delle tecnologie effettivamente disponibili. Oggi abbiamo un'occasione unica di confronto con il Comando Generale, che sarà al contempo l'autorità deputata al rispetto delle regole ma anche il nostro portavoce in ambito UE. Un'occasione importante anche per gli studenti del Master in Shipping Management presenti oggi. Il Master, fortemente voluto dal Gruppo Giovani Armatori, si concluderà domani e credo che l'incontro odierno rappresenti il perfetto coronamento di questo percorso formativo". Di grande rilievo è stato il dibattito che ha visto la partecipazione dell'Amm. Isp. Capo (CP) aus. rich. Luigi Giardino, Capo Reparto VI - Sicurezza della Navigazione e Marittima del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e di Andrea Cogliolo, Senior Director MARINE Excellence Centers di RINA S.p.A., insieme ai rappresentanti rappresentanze dell'armamento: Andrea D'Ambrà,



Organizzato dal Gruppo Giovani di Confitarma, in collaborazione con RINA e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera a conclusione del Master Executive in Shipping Management di Confitarma e ForMare Roma -Si è svolto questa mattina a Roma il workshop "Pronti per il 55%? Sfide e opportunità del FuelEU Maritime" organizzato dal Gruppo Giovani di Confitarma, in collaborazione con RINA e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Al centro del confronto le principali criticità del Regolamento FuelEU Maritime, che entrerà in vigore il 1° gennaio 2025 e sarà applicato alle navi che operano da/verso l'Unione Europea, ponendo numerose sfide agli armatori sia da un punto di vista amministrativo che economico. Ad aprire i lavori sono stati l'Amm. Isp. Sergio Liardo, Vice Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e Salvatore d'Amico, Presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma. "L'odierna iniziativa, che siamo lieti di ospitare presso il Comando generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera - ha dichiarato l'Ammiraglio Liardo nel suo indirizzo di saluto iniziale - affronta un tema strategico e decisivo nelle politiche marittime internazionali, con l'ambizioso obiettivo di azzerare entro il 2050 le emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo. Lo sforzo richiesto al mondo dell'armamento - così come alle infrastrutture portuali - sarà certamente notevole, ma il motore del cambiamento è ormai inesorabile, e il dato sull'order book delle navi è chiarissimo in tal senso. Sappiamo bene che per affrontare al meglio ed in modo sinergico la transizione ci sarà bisogno dell'impegno di tutti, e come Capitanerie di Porto - Guardia Costiera possiamo senz'altro dire che noi ci siamo, anche nel costante obiettivo della semplificazione e digitalizzazione che consenta ai player nazionali di competere al meglio nello scenario internazionale". La prossima entrata in vigore del FuelEU è un

Il Nautilus

Focus

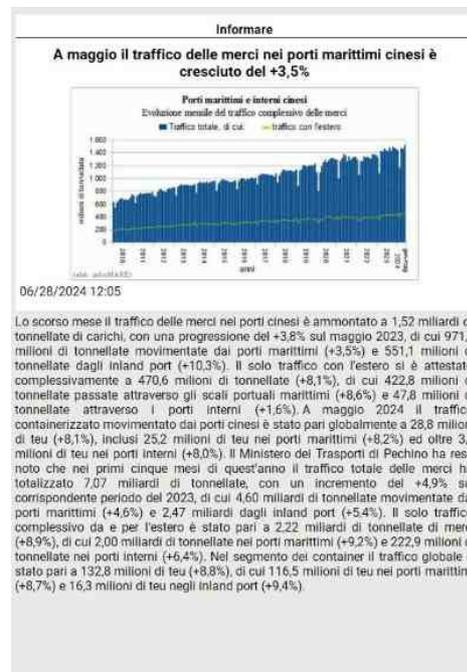
Manager Energy Saving, R&D and Ship Design Grimaldi Group, Cesare D'Apì, Group Technical Director d'Amico Società di Navigazione S.p.A., Luigi Genghi, Direttore Generale Caronte & Tourist e Luca Paglia, Junior Energy Manager Carnival Maritime. Gli interventi hanno evidenziato quattro principali aree critiche su cui richiamare l'attenzione delle istituzioni nazionali ed europee: -Disponibilità e certificazione dei combustibili alternativi: il regolamento FuelEU Maritime impone limiti all'intensità di emissioni GHG per unità di energia utilizzata a bordo nave che possono essere rispettati attraverso l'adozione di carburanti alternativi (biofuels) che rispettino i criteri di sostenibilità definiti dalla Renewable Energy Directive (RED). Attualmente tali combustibili non sono ancora disponibili su scala sufficiente a garantire la compliance della flotta mondiale. Gli armatori riscontrano difficoltà nell'ottenere la relativa certificazione, con il rischio di accordi per combustibili costosi non conformi alle normative FuelEU Maritime ed ETS. -Incertezze infrastrutturali: La disponibilità delle infrastrutture terrestri, come l'OPS, è ancora incerta. È urgente migliorare le infrastrutture a terra, visto che il regolamento Fuel EU impone a partire dal 2030 per le navi container, navi cruise e ro-ro passenger l'utilizzo di tale tecnologia durante le soste in porto. Importante anche l'uniformità nella definizione di standard per l'utilizzo dell'OPS nei diversi porti/ terminal onde evitare problemi di compatibilità tra gli stessi. -Investimenti: La decarbonizzazione richiede ingenti risorse per l'aggiornamento della flotta in un contesto di incertezza sulle tecnologie disponibili e con urgenti necessità di miglioramento delle infrastrutture a terra. Un percorso che necessita del supporto da parte delle istituzioni. -Incertezza normativa: Gli atti di implementazione del Regolamento (UE) 2023/1805 sono in fase di finalizzazione. Il nuovo piano di monitoraggio deve essere sottoposto entro il 31 agosto, ma la piattaforma THETIS non è ancora disponibile. Inoltre, la definizione dell'entità responsabile, differente da quella della Direttiva ETS, potrebbe comportare la presenza di due diverse autorità di gestione. Il workshop è stato organizzato a conclusione del Master Executive in Shipping Management di Confitarma e ForMare e si è rivolto in primis ai 22 partecipanti che domani, nell'ultima giornata di questa prima edizione, concluderanno il loro percorso con la consegna dei diplomi.

Informare

Focus

A maggio il traffico delle merci nei porti marittimi cinesi è cresciuto del +3,5%

Lo scorso mese il traffico delle merci nei porti cinesi è ammontato a 1,52 miliardi di tonnellate di carichi, con una progressione del +3,8% sul maggio 2023, di cui 971,5 milioni di tonnellate movimentate dai porti marittimi (+3,5%) e 551,1 milioni di tonnellate dagli inland port (+10,3%). Il solo traffico con l'estero si è attestato complessivamente a 470,6 milioni di tonnellate (+8,1%), di cui 422,8 milioni di tonnellate passate attraverso gli scali portuali marittimi (+8,6%) e 47,8 milioni di tonnellate attraverso i porti interni (+1,6%). A maggio 2024 il traffico containerizzato movimentato dai porti cinesi è stato pari globalmente a 28,8 milioni di teu (+8,1%), inclusi 25,2 milioni di teu nei porti marittimi (+8,2%) ed oltre 3,6 milioni di teu nei porti interni (+8,0%). Il Ministero dei Trasporti di Pechino ha reso noto che nei primi cinque mesi di quest'anno il traffico totale delle merci ha totalizzato 7,07 miliardi di tonnellate, con un incremento del +4,9% sul corrispondente periodo del 2023, di cui 4,60 miliardi di tonnellate movimentate dai porti marittimi (+4,6%) e 2,47 miliardi dagli inland port (+5,4%). Il solo traffico complessivo da e per l'estero è stato pari a 2,22 miliardi di tonnellate di merci (+8,9%), di cui 2,00 miliardi di tonnellate nei porti marittimi (+9,2%) e 222,9 milioni di tonnellate nei porti interni (+6,4%). Nel segmento dei container il traffico globale è stato pari a 132,8 milioni di teu (+8,8%), di cui 116,5 milioni di teu nei porti marittimi (+8,7%) e 16,3 milioni di teu negli inland port (+9,4%).



Informare

Focus

Il porto di Los Angeles potenzierà la propria capacità nel segmento delle crociere

Invito a presentare proposte per un nuovo terminal e per la ristrutturazione del World Cruise Center Il porto di Los Angeles sarà dotato di un nuovo terminal crociere. La City of Los Angeles Harbor Department ha sollecitato la presentazione di proposte per la realizzazione e la gestione di un nuovo terminal nel porto esterno e il rifacimento dell'attuale terminal crociere del World Cruise Center situato nel porto interno, approdi che saranno entrambi gestiti nell'ambito di un contratto di concessione la cui durata potrà arrivare a 66 anni. Complessivamente i due terminal disporranno di quattro accosti in grado di accogliere navi della capacità di oltre 4.000 passeggeri. Le proposte dovranno essere inviate entro il prossimo 12 novembre. Evidenziando che ogni nave da crociera che fa scalo nel porto californiano genera oltre un milione di dollari di attività economiche locali, il direttore generale della Port of Los Angeles, Gene Seroka, ha ricordato che negli ultimi anni a Los Angeles è stato registrato un aumento della domanda di crociere, con un record di 1,3 milioni di crocieristi in porto nel 2023. Specificando che nei prossimi cinque anni è attesa un'ulteriore crescita di questa tipologia di traffico, Seroka ha spiegato che, «con le previsioni di ulteriore crescita, questi progetti ci consentiranno di espandere notevolmente la nostra capacità nel segmento delle crociere». Nel 2013 il terminal crociere World Cruise Center era stato assegnato in gestione all'americana Ports America (del 14 maggio 2013). Il contratto aveva una durata di cinque anni con opzione per ulteriori cinque anni seguita da un'analoga opzione, arrivando ad una durata potenziale dell'accordo sino a maggio 2028. Ricordando che l'accordo è stato successivamente modificato nel febbraio 2015, luglio 2017, novembre 2018 e dicembre 2020, l'authority portuale ha reso noto che Ports America continuerà a gestire il terminal sino a che tale responsabilità verrà trasferita al proponente selezionato.



Informazioni Marittime

Focus

"Pronti per il 55%?": a Roma il workshop su criticità e prospettive del FuelEU Maritime

Evento organizzato dal Gruppo Giovani di Confitarma, in collaborazione con RINA e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Si è svolto a Roma il workshop "Pronti per il 55%? Sfide e opportunità del FuelEU Maritime" organizzato dal Gruppo Giovani di Confitarma, in collaborazione con RINA e Comando Generale del corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Al centro del confronto le principali criticità del Regolamento FuelEU Maritime, che entrerà in vigore il 1° gennaio 2025 e sarà applicato alle navi che operano da/verso l'Unione Europea, ponendo numerose sfide agli armatori sia da un punto di vista amministrativo che economico. Ad aprire i lavori sono stati l'Amm. Isp. Sergio Liardo, vice comandante generale del corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera e Salvatore d'Amico, presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma. "L'odierna iniziativa, che siamo lieti di ospitare presso il Comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera - ha dichiarato Liardo nel suo indirizzo di saluto iniziale - affronta un tema strategico e decisivo nelle politiche marittime internazionali, con l'ambizioso obiettivo di azzerare entro il 2050 le emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo. Lo sforzo richiesto al mondo dell'armamento - così come alle infrastrutture portuali - sarà certamente notevole, ma il motore del cambiamento è ormai inesorabile, e il dato sull'order book delle navi è chiarissimo in tal senso. Sappiamo bene che per affrontare al meglio ed in modo sinergico la transizione ci sarà bisogno dell'impegno di tutti, e come Capitanerie di porto - Guardia Costiera possiamo senz'altro dire che noi ci siamo, anche nel costante obiettivo della semplificazione e digitalizzazione che consenta ai player nazionali di competere al meglio nello scenario internazionale". "La prossima entrata in vigore del FuelEU è un tema delicato - ha detto d'Amico -. Spesso, purtroppo, le norme non tengono sufficientemente conto della voce dell'industria e, soprattutto, delle tecnologie effettivamente disponibili. Oggi abbiamo un'occasione unica di confronto con il Comando Generale, che sarà al contempo l'autorità deputata al rispetto delle regole ma anche il nostro portavoce in ambito UE. Un'occasione importante anche per gli studenti del Master in Shipping Management presenti oggi. Il Master, fortemente voluto dal Gruppo Giovani Armatori, si concluderà domani e credo che l'incontro odierno rappresenti il perfetto coronamento di questo percorso formativo". Interessante il dibattito che ha visto la partecipazione dell'amm. isp. Capo (CP) aus. rich. Luigi Giardino, Capo Reparto VI - Sicurezza della Navigazione e Marittima del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e di Andrea Cogliolo, senior director MARINE Excellence Centers di RINA S.p.A., insieme ai rappresentanti rappresentanze dell'armamento: Andrea D'Ambra, manager Energy Saving, R&D and Ship Design Grimaldi Group, Cesare D'Api, Group Technical Director d'Amico Società di Navigazione S.p.A., Luigi Genghi, direttore



Evento organizzato dal Gruppo Giovani di Confitarma, in collaborazione con RINA e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Si è svolto a Roma il workshop "Pronti per il 55%? Sfide e opportunità del FuelEU Maritime" organizzato dal Gruppo Giovani di Confitarma, in collaborazione con RINA e Comando Generale del corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Al centro del confronto le principali criticità del Regolamento FuelEU Maritime, che entrerà in vigore il 1° gennaio 2025 e sarà applicato alle navi che operano da/verso l'Unione Europea, ponendo numerose sfide agli armatori sia da un punto di vista amministrativo che economico. Ad aprire i lavori sono stati l'Amm. Isp. Sergio Liardo, vice comandante generale del corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera e Salvatore d'Amico, presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma. "L'odierna iniziativa, che siamo lieti di ospitare presso il Comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera - ha dichiarato Liardo nel suo indirizzo di saluto iniziale - affronta un tema strategico e decisivo nelle politiche marittime internazionali, con l'ambizioso obiettivo di azzerare entro il 2050 le emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo. Lo sforzo richiesto al mondo dell'armamento - così come alle infrastrutture portuali - sarà certamente notevole, ma il motore del cambiamento è ormai inesorabile, e il dato sull'order book delle navi è chiarissimo in tal senso. Sappiamo bene che per affrontare al meglio ed in modo sinergico la transizione ci sarà bisogno dell'impegno di tutti, e come Capitanerie di porto - Guardia Costiera possiamo senz'altro dire che noi ci siamo, anche nel costante obiettivo della semplificazione e digitalizzazione che consenta ai player nazionali di competere al meglio nello scenario internazionale". "La prossima entrata in vigore del FuelEU è un tema delicato - ha detto d'Amico -. Spesso, purtroppo, le norme non tengono sufficientemente conto della voce

Informazioni Marittime

Focus

generale Caronte & Tourist e Luca Paglia, junior Energy manager Carnival Maritime. Gli interventi hanno evidenziato quattro principali aree critiche su cui richiamare l'attenzione delle istituzioni nazionali ed europee: Disponibilità e certificazione dei combustibili alternativi: il regolamento FuelEU Maritime impone limiti all'intensità di emissioni GHG per unità di energia utilizzata a bordo nave che possono essere rispettati attraverso l'adozione di carburanti alternativi (biofuels) che rispettino i criteri di sostenibilità definiti dalla Renewable Energy Directive (RED). Attualmente tali combustibili non sono ancora disponibili su scala sufficiente a garantire la compliance della flotta mondiale. Gli armatori riscontrano difficoltà nell'ottenere la relativa certificazione, con il rischio di accordi per combustibili costosi non conformi alle normative FuelEU Maritime ed ETS. Incertezze infrastrutturali: La disponibilità delle infrastrutture terrestri, come l'OPS, è ancora incerta. È urgente migliorare le infrastrutture a terra, visto che il regolamento Fuel EU impone a partire dal 2030 per le navi container, navi cruise e ro-ro passenger l'utilizzo di tale tecnologia durante le soste in porto. Importante anche l'uniformità nella definizione di standard per l'utilizzo dell'OPS nei diversi porti/terminal onde evitare problemi di compatibilità tra gli stessi. Investimenti: La decarbonizzazione richiede ingenti risorse per l'aggiornamento della flotta in un contesto di incertezza sulle tecnologie disponibili e con urgenti necessità di miglioramento delle infrastrutture a terra. Un percorso che necessita del supporto da parte delle istituzioni. Incertezza normativa: Gli atti di implementazione del Regolamento (UE) 2023/1805 sono in fase di finalizzazione. Il nuovo piano di monitoraggio deve essere sottomesso entro il 31 agosto, ma la piattaforma THETIS non è ancora disponibile. Inoltre, la definizione dell'entità responsabile, differente da quella della Direttiva ETS, potrebbe comportare la presenza di due diverse autorità di gestione. Il workshop è stato organizzato a conclusione del Master Executive in Shipping Management di Confitarma e ForMare e si è rivolto in primis ai 22 partecipanti che domani, nell'ultima giornata di questa prima edizione, concluderanno il loro percorso con la consegna dei diplomi. Condividi Tag confitarma guardia costiera rina [Articoli correlati](#).

Informazioni Marittime

Focus

Si rinforza la struttura di Assarmatori

Tre nuove risorse per le attività dell'associazione a Roma e Bruxelles. Nel corso dell'ultimo mese, gli uffici romani di Assarmatori hanno visto l'ingresso di Simone Parizzi nel ruolo di responsabile dell'area Tecnologia Navale, Sicurezza Marittima e Ambiente, e di Mattia Canevari come responsabile dell'area Transizione Energetica e Regolazione Marittima. Parizzi è ingegnere navale, ha maturato esperienze presso società di classificazione, armamento e cantieristica, occupandosi di tutte le tematiche inerenti agli aspetti tecnici e di sicurezza della nave nonché relativi alla protezione dell'ambiente marino e dell'utilizzo delle nuove tecnologie e dei nuovi carburanti legati al processo di decarbonizzazione del comparto marittimo. Canevari è ingegnere gestionale con una storia professionale di oltre vent'anni nel comparto marittimo dei ferry-cruise; si occupa di politica dei trasporti, cabotaggio e Autostrade del Mare e transizione energetica con particolare riferimento ai carburanti alternativi. Inoltre, dallo scorso febbraio l'ufficio Affari Europei di Bruxelles è guidato da Cesare Crocini, con alle spalle un decennio di attività nelle Istituzioni nazionali e comunitarie, passando dal Consiglio Regionale della Liguria alla Camera e al Senato, prima di approdare al Parlamento europeo. "Questi tre rinforzi - commenta il presidente di Assarmatori Stefano Messina - dimostrano la nostra volontà di consolidare una squadra ancora più forte e completa, con professionalità idonee e variegata per coprire tutti i settori di nostro interesse. Tutti e tre i nuovi arrivati sono già entrati nei meccanismi dell'Associazione con grande rapidità e sono certo che anche con il loro prezioso aiuto proseguirà la crescita che abbiamo intrapreso sin dalla nostra fondazione". Tutta Assarmatori ringrazia infine l'ingegner Enrico Allieri, prossimo alla pensione, per il contributo di passione e competenza fornito all'associazione in questi anni. Condividi Tag assarmatori Articoli correlati.



Navi tante hostess e marittimi sempre meno

ROMA - Il messaggio ormai ha toni d'urgenza, visto che siamo entrati nell'estate delle crociere. Sono migliaia le posizioni lavorative a bordo delle navi, mercantili e passeggeri, a cui mancano le figure di riferimento. Numerosi centri di ricerca e aziende specializzate stimano una riduzione compresa tra il 5 e il 9% degli ufficiali di bordo nel corso degli ultimi due anni a livello globale, con un possibile impatto di lungo periodo per tutto il settore marittimo. Il piano del mare evidenzia che in Italia, nel prossimo quinquennio, ci sarà una richiesta di oltre 10.000 lavoratori marittimi, anche e specialmente nel settore delle crociere, dove hostess e camerieri, ma anche barman e marinai sono molto ben pagati. La Blue Economy - sottolineano gli armatori - è uno dei pochi settori in cui l'offerta supera di gran lunga la domanda; e per aiutare il recupero professionale altamente specializzato il gruppo Giovani Armatori di Confitarma, guidato da Salvatore d'Amico, ha messo in campo l'iniziativa "ItalianSeafarers". ItalianSeafarers rappresenta uno strumento in più - scrive il gruppo - per gli studenti non solo degli istituti nautici di tutta Italia, ma per tutti i minori in età scolare e dell'adolescenza, che desiderino conoscere più da vicino le numerose opportunità offerte dalle compagnie e dalle fondazioni ITS, che promuovono formazione altamente specializzata con corsi gratuiti, finanziati a livello nazionale e regionale. ItalianSeafarers, attiva da alcuni mesi sulle piattaforme LinkedIn, Instagram e TikTok, è da oggi operativa anche sul sito www.italianseafarers.it. E non è un caso: "La scelta di inaugurare ufficialmente il sito proprio oggi (martedì scorso, n.d.r.) rappresenta la nostra volontà di sottolineare la forte importanza che ha la figura del marittimo", afferma Salvatore d'Amico, presidente del Gruppo Giovani Armatori e del Gruppo Tecnico Education e capitale umano di Confitarma. Ogni 25 giugno viene, infatti, celebrata, a livello mondiale, la Giornata del Marittimo. "I marittimi sono fondamentali per l'efficienza delle unità, delle rotte e della struttura economica stessa. Far conoscere questo settore diventa quindi determinante, perché le figure di bordo sono spesso molto meglio formate, retribuite e tutelate di tante altre analoghe a terra. E dobbiamo spingere affinché l'informazione precisa su questo settore sia argomento comune, tra le scelte professionali o di studio delle nuove generazioni".



06/29/2024 00:06

ROMA - Il messaggio ormai ha toni d'urgenza, visto che siamo entrati nell'estate delle crociere. Sono migliaia le posizioni lavorative a bordo delle navi, mercantili e passeggeri, a cui mancano le figure di riferimento. Numerosi centri di ricerca e aziende specializzate stimano una riduzione compresa tra il 5 e il 9% degli ufficiali di bordo nel corso degli ultimi due anni a livello globale, con un possibile impatto di lungo periodo per tutto il settore marittimo. Il piano del mare evidenzia che in Italia, nel prossimo quinquennio, ci sarà una richiesta di oltre 10.000 lavoratori marittimi, anche e specialmente nel settore delle crociere, dove hostess e camerieri, ma anche barman e marinai sono molto ben pagati. La Blue Economy - sottolineano gli armatori - è uno dei pochi settori in cui l'offerta supera di gran lunga la domanda; e per aiutare il recupero professionale altamente specializzato il gruppo Giovani Armatori di Confitarma, guidato da Salvatore d'Amico, ha messo in campo l'iniziativa "ItalianSeafarers". ItalianSeafarers rappresenta uno strumento in più - scrive il gruppo - per gli studenti non solo degli istituti nautici di tutta Italia, ma per tutti i minori in età scolare e dell'adolescenza, che desiderino conoscere più da vicino le numerose opportunità offerte dalle compagnie e dalle fondazioni ITS, che promuovono formazione altamente specializzata con corsi gratuiti, finanziati a livello nazionale e regionale. ItalianSeafarers, attiva da alcuni mesi sulle piattaforme LinkedIn, Instagram e TikTok, è da oggi operativa anche sul sito www.italianseafarers.it. E non è un caso: "La scelta di inaugurare ufficialmente il sito proprio oggi (martedì scorso, n.d.r.) rappresenta la nostra volontà di sottolineare la forte importanza che ha la figura del marittimo", afferma Salvatore d'Amico, presidente del Gruppo Giovani Armatori e del Gruppo Tecnico Education e capitale umano di Confitarma. Ogni 25 giugno viene, infatti, celebrata, a livello mondiale, la Giornata del Marittimo. "I marittimi sono fondamentali per l'efficienza delle unità, delle rotte e della struttura economica stessa. Far conoscere questo

Allarme Assagenti sui blocchi Suez e Panama

GENOVA - I rischi che incombono sul traffico mondiale via mare, hanno una potenzialità devastante per l'assetto geopolitico del pianeta e per la capacità di innescare reazioni a catena nel campo dell'approvvigionamento di cereali, soia, riso e prodotti agroalimentari per popolazioni che non possono farne a meno, nonché nella fornitura di energia. Questa la principale indicazione scaturita da un'assemblea di Assagenti Genova che ha evidenziato una drammatica sottovalutazione delle soglie di pericolo legate alla possibile chiusura di due o più choke point, ovvero le strozzature strategiche attraverso le quali transita più dell'80% del traffico marittimo di merci, materie prime e prodotti finiti: Suez e Panama. "Con Suez di fatto aperto solo al traffico delle navi che raggiungono Gedda e i porti della costa occidentale della penisola saudita - ha sottolineato Paolo Pessina, presidente dell'Associazione genovese degli agenti e dei raccomandatari marittimi - anche solo un'altra crisi in stretti strategici come quello di Hormuz attraverso il quale transita il 20% del petrolio del mondo, oppure dello stretto di Malacca, vitale per i traffici da e per la Cina e per il subcontinente asiatico, l'economia mondiale rischierebbe di collassare con un salto nel vuoto per interi Paesi se non per interi continenti". I dati relativi alla strategicità dei choke point e alle conseguenze che un loro blocco provocherebbe, e non solo ai traffici marittimi, sono state evidenziate in uno studio che il Centro Giuseppe Bono ha elaborato per Assagenti e che è stato presentato dall'ammiraglio Sergio Biraghi. Uno scenario catastrofe quello delineato? No. Uno scenario frutto della crisi di quei vasi non comunicanti fra mondo marittimo ed economia globale.



GENOVA - I rischi che incombono sul traffico mondiale via mare, hanno una potenzialità devastante per l'assetto geopolitico del pianeta e per la capacità di innescare reazioni a catena nel campo dell'approvvigionamento di cereali, soia, riso e prodotti agroalimentari per popolazioni che non possono farne a meno, nonché nella fornitura di energia. Questa la principale indicazione scaturita da un'assemblea di Assagenti Genova che ha evidenziato una drammatica sottovalutazione delle soglie di pericolo legate alla possibile chiusura di due o più choke point, ovvero le strozzature strategiche attraverso le quali transita più dell'80% del traffico marittimo di merci, materie prime e prodotti finiti: Suez e Panama. "Con Suez di fatto aperto solo al traffico delle navi che raggiungono Gedda e i porti della costa occidentale della penisola saudita - ha sottolineato Paolo Pessina, presidente dell'Associazione genovese degli agenti e dei raccomandatari marittimi - anche solo un'altra crisi in stretti strategici come quello di Hormuz attraverso il quale transita il 20% del petrolio del mondo, oppure dello stretto di Malacca, vitale per i traffici da e per la Cina e per il subcontinente asiatico, l'economia mondiale rischierebbe di collassare con un salto nel vuoto per interi Paesi se non per interi continenti". I dati relativi alla strategicità dei choke point e alle conseguenze che un loro blocco provocherebbe, e non solo ai traffici marittimi, sono state evidenziate in uno studio che il Centro Giuseppe Bono ha elaborato per Assagenti e che è stato presentato dall'ammiraglio Sergio Biraghi. Uno scenario catastrofe quello delineato? No. Uno scenario frutto della crisi di quei vasi non comunicanti fra mondo marittimo ed economia globale.

The Medi Telegraph

Focus

Lavoro, per i porti l'estate è calda. In arrivo una raffica di scioperi

In Italia incontro sul contratto nazionale dopo che il tavolo era saltato. Mobilitazione anche nell'East Coast Usa Genova - Estate caldissima sul fronte portuale, in Italia e a Genova. Sul fronte del Contratto nazionale le parti si incontreranno oggi dopo che il tavolo era saltato due settimane fa, con tanto di scissione delle associazioni dei datori di lavoro, cosa che a memoria dei veterani di questo tipo di trattative non era mai successa. L'incontro potrebbe se non chiudere la trattativa - le parti fin qui non sono riuscite a trovare un equilibrio sul fronte economico - almeno scongiurare lo sciopero della prossima settimana, proclamato in tutti i porti italiani da lunedì a domenica con declinazioni territoriali dalla Uiltrasporti, ma sicuramente con due giorni di stop martedì e mercoledì per tutta la prestazione lavorativa. Seguirà giovedì e venerdì lo sciopero dei lavoratori della Filt Cgil e della Fit Cisl: almeno 4 giorni su 7 di disagi. Sempre nei primi giorni del prossimo mese dovrebbe essere sottoscritto il nuovo Contratto nazionale dei lavoratori marittimi 2024-2026, con un aumento medio di 202 euro, ma a livello di singole aziende va segnalato lo stato di agitazione proclamato dall'assemblea dei lavoratori della Toremar, compagnia del gruppo Onorato in questi giorni alle prese con il sequestro di un traghetto ad Ajaccio per un contenzioso con un cantiere navale. La Toremar, privatizzata 12 anni fa e storicamente impegnata nei collegamenti fra la Toscana e il suo arcipelago, impiega 260 persone tra marittimi, personale di terra e amministrativi: in questi giorni è emersa l'intenzione della compagnia vendere quattro traghetti della flotta e non partecipare alla nuova gara per i collegamenti di continuità territoriale regionali. Alle vertenze nazionali si aggiungono quelle locali: oggi a Genova ci sarà un nuovo incontro dei lavoratori del gruppo Steinweg (Genoa Metal Terminal e Csm) e il commissario del porto di Genova, Massimo Seno, sulla scorta di una durissima vertenza in corso ormai da quasi 10 giorni, che vede i 50 lavoratori delle due aziende portuali in sciopero per denunciare problemi di sicurezza e un «clima intimidatorio» per usare le parole dei sindacati, dopo che nel giro di breve tempo l'azienda ha proceduto a licenziare due persone (una per superamento del comportamento, cioè del numero di giorni di malattia consentiti nel corso di un anno, l'altra per abuso della legge 104, che come noto consente dei giorni di permanenza a casa per assistere famigliari non autosufficienti: prese di posizione in entrambi i casi contestate dai rappresentanti dei lavoratori). Oggi nuovo incontro con il commissario in Autorità portuale. Il fronte Geam, la società del ciclo dei rifiuti portuali, rimane invece sospeso: tecnicamente la gara per l'assegnazione del servizio sarebbe scaduta ieri, ma l'Authority attende delucidazioni dal ministero del Lavoro (il rischio allo stato attuale è lo smembramento della società) e probabilmente l'azienda potrebbe beneficiare di una proroga tecnica dell'appalto tale da poter superare almeno il periodo estivo.

The Medi Telegraph	
Lavoro, per i porti l'estate è calda. In arrivo una raffica di scioperi	
06/28/2024 09:37	Alberto Quarati
<p>In Italia incontro sul contratto nazionale dopo che il tavolo era saltato. Mobilitazione anche nell'East Coast Usa Genova - Estate caldissima sul fronte portuale, in Italia e a Genova. Sul fronte del Contratto nazionale le parti si incontreranno oggi dopo che il tavolo era saltato due settimane fa, con tanto di scissione delle associazioni dei datori di lavoro, cosa che a memoria dei veterani di questo tipo di trattative non era mai successa. L'incontro potrebbe se non chiudere la trattativa - le parti fin qui non sono riuscite a trovare un equilibrio sul fronte economico - almeno scongiurare lo sciopero della prossima settimana, proclamato in tutti i porti italiani da lunedì a domenica con declinazioni territoriali dalla Uiltrasporti, ma sicuramente con due giorni di stop martedì e mercoledì per tutta la prestazione lavorativa. Seguirà giovedì e venerdì lo sciopero dei lavoratori della Filt Cgil e della Fit Cisl: almeno 4 giorni su 7 di disagi. Sempre nei primi giorni del prossimo mese dovrebbe essere sottoscritto il nuovo Contratto nazionale dei lavoratori marittimi 2024-2026, con un aumento medio di 202 euro, ma a livello di singole aziende va segnalato lo stato di agitazione proclamato dall'assemblea dei lavoratori della Toremar, compagnia del gruppo Onorato in questi giorni alle prese con il sequestro di un traghetto ad Ajaccio per un contenzioso con un cantiere navale. La Toremar, privatizzata 12 anni fa e storicamente impegnata nei collegamenti fra la Toscana e il suo arcipelago, impiega 260 persone tra marittimi, personale di terra e amministrativi: in questi giorni è emersa l'intenzione della compagnia vendere quattro traghetti della flotta e non partecipare alla nuova gara per i collegamenti di continuità territoriale regionali. Alle vertenze nazionali si aggiungono quelle locali: oggi a Genova ci sarà un nuovo incontro dei lavoratori del gruppo Steinweg (Genoa Metal Terminal e Csm) e il commissario del porto di Genova, Massimo Seno, sulla scorta di una durissima vertenza in corso ormai da quasi 10 giorni, che vede i 50 lavoratori delle due aziende portuali in sciopero per denunciare problemi di sicurezza e un «clima intimidatorio» per usare le parole dei sindacati, dopo che nel giro di breve tempo l'azienda ha proceduto a licenziare due persone (una per superamento del comportamento, cioè del numero di giorni di malattia consentiti nel corso di un anno, l'altra per abuso della legge 104, che come noto consente dei giorni di permanenza a casa per assistere famigliari non autosufficienti: prese di posizione in entrambi i casi contestate dai rappresentanti dei lavoratori). Oggi nuovo incontro con il commissario in Autorità portuale. Il fronte Geam, la società del ciclo dei rifiuti portuali, rimane invece sospeso: tecnicamente la gara per l'assegnazione del servizio sarebbe scaduta ieri, ma l'Authority attende delucidazioni dal ministero del Lavoro (il rischio allo stato attuale è lo smembramento della società) e probabilmente l'azienda potrebbe beneficiare di una proroga tecnica dell'appalto tale da poter superare almeno il periodo estivo. Rischia invece di essere caldo l'autunno negli Stati Uniti (e quindi di riflesso anche</p>	

The Medi Telegraph

Focus

periodo estivo. Rischia invece di essere caldo l'autunno negli Stati Uniti (e quindi di riflesso anche quello del porto di Genova, strettamente connesso la East Coast), dove sono saltate le trattative fra la parte datoriale e l'Ilva, il sindacato della costa atlantica: indiscrezioni parlano di una richiesta di aumento del salario del 30%. Il contratto vigente è stato siglato nel 2018, nel frattempo è cambiato il mondo. La trattativa si è interrotta e ora il sindacato ventila l'ipotesi dell'astensione dal lavoro dei portuali dal primo giorno dopo la scadenza del contratto, cioè il prossimo 1 ottobre. L'ultimo sciopero di questo genere fu nel 1977, ma durò per 44 giorni senza interruzioni.