



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 03 luglio 2024**



Prime Pagine

03/07/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 03/07/2024	8
03/07/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 03/07/2024	9
03/07/2024	Il Foglio Prima pagina del 03/07/2024	10
03/07/2024	Il Giornale Prima pagina del 03/07/2024	11
03/07/2024	Il Giorno Prima pagina del 03/07/2024	12
03/07/2024	Il Manifesto Prima pagina del 03/07/2024	13
03/07/2024	Il Mattino Prima pagina del 03/07/2024	14
03/07/2024	Il Messaggero Prima pagina del 03/07/2024	15
03/07/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 03/07/2024	16
03/07/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 03/07/2024	17
03/07/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 03/07/2024	18
03/07/2024	Il Tempo Prima pagina del 03/07/2024	19
03/07/2024	Italia Oggi Prima pagina del 03/07/2024	20
03/07/2024	La Nazione Prima pagina del 03/07/2024	21
03/07/2024	La Repubblica Prima pagina del 03/07/2024	22
03/07/2024	La Stampa Prima pagina del 03/07/2024	23
03/07/2024	MF Prima pagina del 03/07/2024	24

Trieste

02/07/2024	Shipping Italy Tripla commessa da Aida Cruises per Genova Industrie Navali in Francia	25
------------	---	----

Venezia

03/07/2024 **La Gazzetta Marittima** 26
Al Borgo il Palio Marinaro '24

Savona, Vado

02/07/2024 **Informare** 27
Continua la flessione del traffico dei container nel porto del Pireo

Genova, Voltri

02/07/2024 **(Sito) Ansa** 29
Diga Genova: Bucci a Pd, 'siamo 4 anni in anticipo, no ritardi'

02/07/2024 **(Sito) Ansa** 30
Toti, su Rinfuse una clausola per evitare revoca concessione

02/07/2024 **Messaggero Marittimo** 31
AdSp di Genova, primo Comitato di Gestione presieduto dal Commissario straordinario Seno

02/07/2024 **PrimoCanale.it** 32
Porto Genova, prima riunione del nuovo comitato di gestione

02/07/2024 **Shipping Italy** 33
Per Terminal Rinfuse Genova concessione difforme da quanto approvato dal Comitato di gestione

Ravenna

02/07/2024 **Ravenna Today** 36
Mancato rinnovo del contratto nazionale: due giorni di sciopero al porto

02/07/2024 **RavennaNotizie.it** 38
Crisi Co.Fa.Ri. Question time di Ancisi (LpRa): "Come ha operato il Sindaco de Pascale per sostenere la cooperativa e i suoi lavoratori?"

02/07/2024 **RavennaNotizie.it** 40
All'Autorità Portuale di Ravenna un convegno sulla sostenibilità ambientale nel settore marittimo e portuale

02/07/2024 **RavennaNotizie.it** 41
Due giornate di sciopero nel porto di Ravenna il 4 e 5 luglio per il rinnovo del contratto nazionale

02/07/2024 **ravennawebtv.it** 43
Ancisi (LpRa): Cofari VS lavoratori rappresentata inopportuna da esponenti istituzionali

02/07/2024 **ravennawebtv.it** 44
Porto di Ravenna: Sciopero delle lavoratrici e dei lavoratori per il rinnovo del contratto nazionale

Livorno

03/07/2024 **La Gazzetta Marittima** 45
Bilancio Fiamme Gialle di Livorno

03/07/2024	La Gazzetta Marittima	50
Arriva l'idrogeno egiziano		
03/07/2024	La Gazzetta Marittima	52
Raugei, l'ennesima conferma		
03/07/2024	La Gazzetta Marittima	53
Torembar verso la protesta sindacale		
03/07/2024	La Gazzetta Marittima	55
Che brutti biglietti da visita		

Piombino, Isola d' Elba

02/07/2024	Rai News	56
Il sindaco di Savona Marco Russo a Roma spiega il no alla nave rigassificatrice		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

02/07/2024	(Sito) Ansa	57
Geo Barents ad Ancona, tra i 34 naufraghi c'è una ragazzina		
02/07/2024	(Sito) Ansa	58
Geo Barents ad Ancona, tra i 34 naufraghi c'è una ragazzina		
02/07/2024	(Sito) Ansa	59
Ad Ancona sciopero dei lavoratori del porto il 4 e il 5 luglio		
02/07/2024	Ancona Today	60
La Geo Barents attracca al porto di Ancona: a bordo 34 migranti, 15 dei quali minori		
02/07/2024	Ancona Today	61
Porto, sciopero di 48 ore dei lavoratori		
02/07/2024	corriereadriatico.it	62
La Geo Barents è arrivata al porto di Ancona: a bordo 34 migranti, quasi la metà sono minori non accompagnati		
03/07/2024	corriereadriatico.it	63
La riscoperta dell'eros, l'energia più potente		
02/07/2024	Rai News	64
Geo Barents ad Ancona con 34 naufraghi recuperati nel Mediterraneo		
02/07/2024	Rai News	65
Sbarcati i migranti dalla Geo Barents. La responsabile dei soccorsi: "Un viaggio ingiusto"		
02/07/2024	vivereancona.it	66
La Geo Barents arriva al porto di Ancona con 34 naufraghi a bordo, di cui 15 minori		
02/07/2024	vivereancona.it	67
Sciopero di 48 ore dei lavoratori del porto. I sindacati: "Contratto scaduto nel 2023, subito al rinnovo"		
02/07/2024	vivereancona.it	68
La Geo Barents approda al porto di Ancona: l'accoglienza, i controlli e dove verranno ospitati i migranti		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

02/07/2024	CivOnline	69
Porto di Civitavecchia, dal Mit 2 milioni di euro		

02/07/2024 **La Provincia di Civitavecchia** 70
Porto di Civitavecchia, dal Mit 2 milioni di euro

Napoli

02/07/2024 **(Sito) Ansa** 71
Annunziata, per i porti campani boom di passeggeri

Bari

02/07/2024 **Agenparl** 72
Agenzia regionale 666.24 emiliano, piemontese, ciliento_conferenza stampa
porto Manfredonia 03 luglio

02/07/2024 **Il Nautilus** 73
Il neo commissario Vincenzo Leone subentra a Patroni Griffi

02/07/2024 **Informazioni Marittime** 74
Vincenzo Leone commissario del sistema portuale di Bari

02/07/2024 **Messaggero Marittimo** 75
Cambio al vertice dell'AdSp mar Adriatico meridionale

02/07/2024 **Shipping Italy** 76
Passaggio di consegne avvenuto al vertice dell'Adsp del Mar Adriatico
Meridionale

Brindisi

02/07/2024 **Brindisi Report** 77
Deposito Gnl, distanza dai binari: il Consorzio Asi si rivolgerà al Consiglio di Stato

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

02/07/2024 **(Sito) Ansa** 78
Sequestrate in porto Gioia Tauro parti di droni per uso bellico

02/07/2024 **Agenparl** 79
GDF REGGIO CALABRIA: TRAFFICO DI ARMI. SEQUESTRATI NEL PORTO DI
GIOIA TAURO DUE DRONI AD USO BELLICO OCCULTATI IN CONTAINER
DIRETTI IN LIBIA

02/07/2024 **Corriere Della Calabria** 80
Traffico di armi, sequestrati due droni ad uso bellico nel porto di Gioia Tauro -
FOTO

02/07/2024 **Corriere Della Calabria** 81
Droni bellici dalla Cina diretti in Libia sequestrati al porto di Gioia Tauro - FOTO

03/07/2024 **La Gazzetta Marittima** 82
Le Fiandre a Gioia Tauro

02/07/2024 **Rai News** 83
Gioia Tauro, sequestrate parti di droni

02/07/2024	Rai News	84
Due droni a uso bellico sequestrati nel porto di Gioia Tauro		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

03/07/2024	La Gazzetta Marittima	85
Terminal passeggeri, scaricabarile		

Catania

02/07/2024	La Voce dell Isola	87
Torna la crociera Disney a Catania: 3457 passeggeri sulla "Dream", alcuni a lezione di arancino		

02/07/2024	New Sicilia	88
Torna la crociera Disney a Catania: oltre tremila passeggeri sulla "Dream", alcuni a lezione di arancino		

02/07/2024	Stretto Web	89
Torna a Catania la nave da crociera Disney Dream		

Focus

02/07/2024	Affari Italiani	90
Assarmatori "Per la transizione il carburante su cui puntare è il GNL"		

02/07/2024	Agipress	92
Assarmatori "Per la transizione il carburante su cui puntare è il GNL"		

02/07/2024	Askanews	94
Crociera, Gruppo De Wave annuncia acquisizione società Inoxking		

02/07/2024	Corriere Marittimo	95
G7 Commercio, scambi globali e centralità del Mediterraneo		

02/07/2024	Corriere Marittimo	96
Al via stamani l'annual meeting di Assarmatori 2024		

02/07/2024	FerPress	97
Annual Meeting Assarmatori: Messina, GNL carburante su cui puntare. Governo ci segue		

02/07/2024	FerPress	99
Annual Meeting Assarmatori: Messina, "blocco mediterraneo" del cluster marittimo		

02/07/2024	Il Nautilus	100
Primo trasferimento di ammoniaca ship-to-ship		

02/07/2024	Informare	102
Chantier Naval de Marseille ammodernerà altre due navi da crociera di AIDA Cruises		

02/07/2024	Informare	103
Assarmatori non ha dubbi: il GNL è il combustibile utile alla decarbonizzazione dello shipping		

02/07/2024	Informare	105
FORUM dello Shipping e della Logistica		

02/07/2024	Informatore Navale DE WAVE GROUP CONCLUDE L'ACQUISIZIONE DI INOXKING	110
02/07/2024	Informatore Navale Porti: pronti 41 milioni di euro per le Autorità di Sistema Portuale	111
02/07/2024	Informazioni Marittime Trasferimento modale, 41 milioni ai porti italiani	112
02/07/2024	Informazioni Marittime Assarmatori, Messina: "Puntiamo sul gas naturale liquefatto"	113
02/07/2024	Informazioni Marittime Scrubber che inquinano. La Svezia vuole bandirli	115
02/07/2024	Italpress Assarmatori "Per la transizione il carburante su cui puntare è il GNL"	116
03/07/2024	La Gazzetta Marittima Fuel Maritime, workshop in Confitarma	118
03/07/2024	La Gazzetta Marittima Somec, contratti su sette navi	120
02/07/2024	Messaggero Marittimo Rixi incontra il ministro dei Trasporti maltese Bonnet	121
02/07/2024	Sea Reporter Messina all'Assarmatori Annual Meeting 2024 indica la rotta: "Il carburante su cui puntare è il GNL, il Governo ci segue"	122
02/07/2024	Sea Reporter Pronti 41 milioni di euro per le Autorità di Sistema Portuale	124
02/07/2024	Shipping Italy Assarmatori ha scelto i suoi carburanti del futuro: Gnl e biofuel	125
02/07/2024	Shipping Italy La partita dei nuovi fuel varrà un miliardo all'anno e Assarmatori vuole sia il Mit a giocarla	127

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50/C - Tel. 06 6885281

FONDATA NEL 1876

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

Searching for a new way.
montura.com

Il ritorno
Viaggio nella memoria del nuovo Giappone
di **Dacia Maraini**
a pagina 36

Era mio nonno: Bernacca
«Si scusava in tv se sbagliava il meteo»
di **Margherita De Bac**
a pagina 23

Come ripartire

LONDRA-UE UN LEGAME NECESSARIO

di **Daniilo Taino**

Grandi svolte, questa settimana, sulle due sponde della Manica. Quanto siano importanti per l'Unione europea le elezioni per l'Assemblea Nazionale francese è evidente in queste ore. Ma anche il voto di domani per la Camera dei Comuni britannica può essere di notevole rilievo per la Ue, se Londra e le capitali del continente sapranno cogliere l'opportunità che apre questo 2024 di appuntamenti elettorali a ripetizione. La prima settimana di luglio potrebbe essere l'inizio della fase post-Brexit otto anni dopo il referendum che staccò il Regno Unito dal continente: la costruzione di una relazione nuova a beneficio di entrambe le parti.

La Gran Bretagna ha molto da guadagnare se riprende il rapporto con il mercato e con l'entità politica dell'Europa. E grandi vantaggi possono arrivare alla Ue, soprattutto in un periodo di disordine internazionale, di guerre e di cambiamento dell'economia mondiale. È di questo secondo aspetto che negli anni scorsi si è parlato poco: i britannici hanno pagato un prezzo per la loro scelta e per l'incapacità dei loro governi conservatori di gestire in positivo la Brexit; anche gli europei hanno però subito conseguenze negative — seppure tenute nell'ombra — da quel referendum del 2016. Se le novità politiche che stanno maturando nel continente e a Londra porteranno a riconoscere questa doppia realtà, i vantaggi saranno consistenti per tutti.

continua a pagina 24



Francia La leader del Rn: le nomine dell'ultima ora un colpo di Stato. Il presidente: serve sangue freddo

Patto elettorale anti Le Pen

Le intese per il secondo turno tra Macron e la sinistra: si ritirano 218 candidati

di **Alessandra Coppola** e **Stefano Montefiori**

È ormai scontro aperto tra il presidente Macron e la leader di Rn, Marine Le Pen. Partono le intese al secondo turno tra Macron e sinistra. Le Pen: nomine dell'ultima ora? Sono colpi di Stato. «Ci vuole sangue freddo» replica il presidente.

da pagina 4 a pagina 7

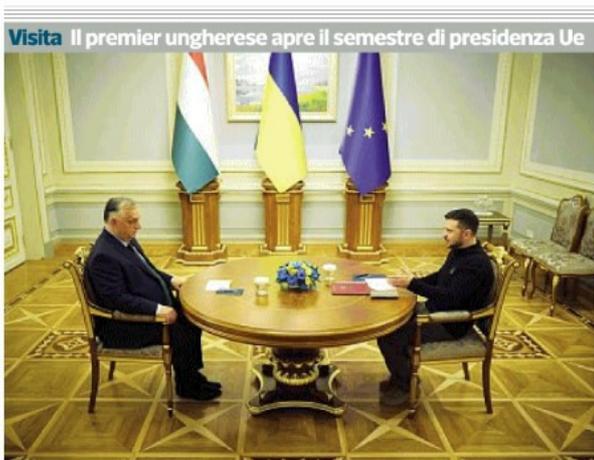
L'INTERVISTA / GENTILONI

«È il momento di una sveglia per noi europei»

di **Paolo Valentino**

Il commissario Ue Paolo Gentiloni invita il governo italiano a «contribuire al riscatto europeo». È una grande occasione». E avverte: «L'instabilità può avere gravi conseguenze economiche per tutti».

a pagina 11



Summit a sorpresa tra il premier ungherese Viktor Orbán e il presidente ucraino Volodymyr Zelensky, a Kiev

Orbán a Kiev invoca la tregua Zelensky: serve la pace giusta

Il premier ungherese Orbán ha inaugurato il semestre di presidenza Ue con una visita a Kiev, invocando una tregua. «Serve la pace giusta» ha replicato il presidente ucraino Zelensky.

di **Lorenzo Cremonesi** a pagina 15

Antisemitismo, lettera di Meloni al partito «Via da FdI chi vuole farci tornare indietro»

IN ARRIVO II MILIARDI
Pnrr, si della Ue alla quinta rata

di **Claudia Voltattorni**

Via libera alla quinta rata del Pnrr pari a undici miliardi. L'ok è arrivato grazie al raggiungimento di 53 tra obiettivi e traguardi richiesti. Cala l'occupazione, ma più donne al lavoro.

a pagina 27

di **Paola Di Caro**

«Non ho e non abbiamo tempo da perdere con chi vuole farci tornare indietro, o con chi ci trasforma in una macchietta». È il passaggio più chiaro e più forte della lunga lettera che Giorgia Meloni ha deciso di scrivere ai dirigenti del suo partito, dopo le polemiche scatenate dall'inchiesta di Farnpage sulle parole dei giovani militanti. «Via razzisti e antisemiti».

alle pagine 2 e 3 **Baldi, Piccolillo**

IL COMMENTO
Una scelta significativa dopo l'errore iniziale

di **Massimo Franco**

La lunga lettera di Giorgia Meloni ai giovani di FdI segna un ripensamento, ma anche un possibile passo avanti del quale darle atto. La premier è passata dalla reazione istintiva e affrettata di definire scorretta l'inchiesta di Farnpage sulla sua organizzazione Gioventù nazionale, a una severa presa di distanza.

continua a pagina 3

IL BRACCIANTE DI LATINA

Morte di Satnam, arrestato l'imprenditore: azione disumana

di **Fulvio Fiano**

Omicidio volontario con dolo eventuale. Con questa accusa finisce in carcere Antonello Lovato, il datore di lavoro di Satnam Singh, il bracciante indiano morto dissanguato. Il gip: azione disumana, poteva essere salvato.

a pagina 19
commento di **Elisabetta Soglio**

LO ZIO UCCISO, LA SENTENZA

Ergastolo e fuga, sparito con figlio e compagna

di **Giusi Fasano**

È ancora latitante Giacomo Bozzoli, 39 anni, condannato in via definitiva all'ergastolo in Cassazione per l'omicidio dello zio Mario, gettato nella fornace della sua fabbrica. Con lui sono in fuga anche la compagna e il figlio. Secondo i testimoni avrebbero lasciato la loro abitazione, sul lago di Garda, da una decina di giorni.

alle pagine 16 e 17 **Rodella**

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini Maturità con mamma e papà

L'ultima frontiera della famiglia italiana sono i genitori che scortano i maturandi all'orale, appostandosi alle loro spalle con un bouquet di fiori in grembo. L'indignometro dei social è stato invaso dal partito di maggioranza assoluta del Paese, i nostalgici, per i quali «ai miei tempi» la maturità era un rito di iniziazione all'età adulta, da vivere senza codazzo di parenti al seguito (in effetti, nemmeno sotto l'effetto di una tripla grappa a stomaco vuoto riuscirei a immaginare mio padre che mi accompagna alla «matura» agitando un mazzetto di gladioli). Qualche indignato politicamente orientato circoscrive la nuova moda ai famigerati benestanti dei centri storici, sostenendo che il genitore arrabbiato di periferia mai si presenterebbe all'esame del figlio, e comunque

mai si porterebbe dietro un mazzo di fiori, al limite una mazza da baseball. Ma alla schiera sterminata dei nostalgici, si contrappongono l'immane partito dei cuoricini: una romantica minoranza che non vede niente di male nell'affettuoso sostegno del clan familiare all'epica impresa.

Chi ha ragione? Lo schema dei social non prevede sfumature: ogni questione va spaccata in due come una mela. Ma per i pochi che si riconoscono quasi sempre nel torsolo, sopravvive una terza opzione, quella liberale. La scelta, qualunque essa sia, non può che spettare ai protagonisti dell'esame, i figli. Senza il loro consenso, dunque, è meglio restare a casa. Collegati con gli altri genitori sulla chat «Maturansia».

...è l'ora dell'oro

L'ORO HA FATTO LA STORIA.
Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro

ORO - GIOIELLI - MONETE

OBRELLI

DAL 1929

SPEDIZIONI E RITIRI ASSICURATI IN TUTTA ITALIA

www.oro.obrelli.it

LAVIS (Trento) | TRENTO | MILANO
0461 242040 | 338 8250553 | info@obrelli.biz

AUTORIZZAZIONE BANCA D'ITALIA n. 5007737

VENDIAMO E ACQUISTIAMO LINGOTTI E MONETE ALLE MIGLIORI CONDIZIONI





Disastri climatici: **Musumeci al verde dice agli enti locali di assicurarsi, Santanchè vuole portare i turisti a Cogne (isolata) in elicottero. Il governo è sempre sul pezzo**



Mercoledì 3 luglio 2024 - Anno 16 - n° 182
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 in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

DOPO FANPAGE SU FDI
Meloni sospende i fascisti: "Razzisti e antisemiti fuori"

SALVINI A PAG. 7

ATTUAZIONI E SCADENZE
Government: decreti in ritardo, 1,5 mld persi in sanità&C.
MACKINSON A PAG. 8

RITORNANO LE PROVE
Consulta, sberla al Senato: ascolti su Siri utilizzabili
PROIETTI A PAG. 9

CONDANNATO L'ABC
I soldi di Maduro al M5S: un falso dei finti garantisti
MILOSA A PAG. 14

RACCONTI SU FERRARINI
Quel numerologo ti cambia il nome e "cura" il cancro
Selvaggia Lucarelli

DOPO AVER RACCONTATO SUL FATTO LA STORIA DI ALBERTO FERRARINI, L'EX INSEGNANTE DI SCUOLA GUIDA DI CORNUDA (TREVISO) CHE SI È AUTONOMINATO NUMEROLOGO, MENTAL COACH E MAESTRO DELLA CONOSCENZA (VISITATO IN SOGNO DA UNA FIGURA CHE FORSE ERA GESÙ O FORSE LEONARDO DA VINCI), MI SONO ARRIVATE MOLTE TESTIMONIANZE.
A PAG. 16



FRANCIA Schieramenti per il ballottaggio in 501 circoscrizioni
200 desistenze anti-Le Pen
Ma i macroniani già litigano
Gli accordi portano a esiti surreali, come favorire l'ex ministra che alzò l'età pensionabile e l'odiato ministro dell'Interno. Il politologo Guilluy: "Non è razzismo, ma rivolta anti-élite"
ANTONUCCI E DE MICCO A PAG. 2-3

La foto del malaugurio
Marco Travaglio
Frattoiani, Schlein, Bonelli, Magi, Acerbo e Conte hanno accolto l'invito di Pagliarulo a parlare di Costituzione alla festa bolognese dell'Anpi. Dunque la foto di gruppo non ritrae la prossima alleanza anti-destra. Ma così l'ha presentata la Schlein, invocando un Fronte Popolare antifascista alla francese da Rifondazione a quel che resta di Azione e Iv (assenti alla Bolognina per motivi di salute) per vincere le Politiche. E subito qualcuno l'ha accostata ad altri scatti del malaugurio: la foto di Vasto, alla festa Idv 2011, fra Bersani, Di Pietro e Vendola, a due anni dal primo boom 5Stelle; e quella di Narni fra Conte, Di Maio, Zingaretti e Speranza, nella campagna del 2019 in Umbria poi vinta dalle destre. Ma a Vasto e a Narni c'erano leader di partiti compatibili, che quando finalmente governarono diedero buona prova nel Conte-2. A Bologna ce n'erano sei accomunati solo dal non governare. Un po' come quelli del Prodi-2 che unì (si fa per dire) nell'ordine: Rifondazione, Comunisti italiani, Ds, Verdi, Margherita, Indipendenti dell'Ulivo, Idv, Rosa nel Pugno, Socialisti, Italia di Mezzo di Folini, Democratici Cristiani Uniti di tal Mongiello, Lega per l'Autonomia di tali Brivio e De Paoli, Democrazia Meridionale di Loiero, Italiani in Sudamerica di tal Pallaro, Consumatori (due), Udeur di Mastella. Infatti durò 23 mesi. Anche i Se della Bolognina, se dovessero governare insieme, non andrebbero d'accordo quasi su nulla: ciascuno ha (quando ce l'ha) la sua politica estera, economica, fiscale, giudiziaria, istituzionale.

MODELLO FRANCESE? LA FOTO ALL'ANPI E LE TROPPE DIVERGENZE
Allons enfants dell'ammucchiata

FRONTE POPOLARE SCHLEIN LO RECLAMA E CONTE FRENA. DIVISI SU NATO, ISRAELE, PM...
INTERVISTA AL SOCIOLOGO MARCO REVELLI
"Non una vera alleanza, ma un'intesa cordiale antifascista contro i 'neri'"
CANNAVÒ A PAG. 4-5 ROIANO A PAG. 5

KERMESSE DI DE LUCA
Caserta: l'operaio è morto, ma la festa della birra continua

BISON A PAG. 15

- LE NOSTRE FIRME**
- Spinelli Mini-Macron, giochi proibiti a pag. 17
 - Basile L'Europa che sforma fascismi a pag. 11
 - Cannavò Sinistre francesi e italiane a pag. 5
 - Esposito I cronisti salva-democrazia a pag. 11
 - Robecchi W l'anarchia differenziata a pag. 11
 - Delbecchi Golino, la bella Sapienza a pag. 20

TU BALLI, IO TI CACCIO
"Esternalizzano" pure la danza a ritmo precario
FERASIN A PAG. 18
La cattiveria
+++ ULTIMORA +++
Bufera alla Rai: scoperto manager assunto per merito
LA PALESTRA/FEDERICO SIMONCINI

Per fortuna nessuno ha chiesto al radicale Magi di parlare di Israele, Ucraina, America o Francia, se non sarebbe scoppiata la rissa con Conte, Acerbo e Frattoiani, mentre Schlein avrebbe chiesto di andare al bagno. Idem su qualunque altro tema a scelta. La folla invocava "Unità!" e s'entusiasma quando leader, a parte Conte già fuggito, cantavano *Bella ciao*. E va capita: ne ha viste troppe, nel lungo film del tafazzismo della "sinistra". Ma l'antifascismo non è un programma di governo: in Francia potrà forse dare un po' di filo da torcere alla Le Pen, ma non far governare macronisti e frontisti, che dissentono su tutto. Figurarsi in Italia, dove il peggio - berlusconismo, renzismo e salvinismo - è già passato e il melonismo è già in fase calante. Opporsi a questo governo è molto più facile che proporre un'alternativa. Guai se l'intera opposizione si ingabbiava nella camicia di forza della "sinistra", lasciando il "populismo" alle destre: serve anche quello dei 5Stelle e di una sinistra vera, che parlino oltre le Zl e convincano milioni d'"invisibili" a votare. Basta foto-ammucchiata: ogni partito vada a caccia degli elettori più simili al suo target. I leader, fino alle Politiche, meno si fanno vedere insieme è meglio è.





**BRACCIANTE MORTO A LATINA:
ARRESTATO IL SUO DATORE DI LAVORO**

Vladovich a pagina 15

**UCCIDE LO ZIO,
BOZZOLI CONDANNATO
ALL'ERGASTOLO:
MA ORA È SPARITO**

Borrelli e Tagliaferri
a pagina 14



**SÌ ALLE NOZZE TRA ITA E LUFTHANSA
FIRMATO IL VIA LIBERA DI BRUXELLES**

Astorri a pagina 22



**NEUROSCIENZE,
COSÌ POTREMO
«SPEGNERE»
ANSIE E PAURE**

Facci a pagina 16



il Giornale



Editoriale

ORA TOCCA ANCHE AGLI ALTRI

di Alessandro Sallusti

Mo' lo ha detto, che più chiaro di così è difficile. In una lunga lettera ai quadri dirigenti del suo partito Giorgia Meloni ha scritto che in Fratelli d'Italia non ci può essere spazio per giovani o meno giovani nostalgici del fascismo e appassionati di razzismo e antisemitismo. Chi non fosse d'accordo si può anche accomodare fuori che a lei interessa discutere soltanto di presente e di futuro. In verità la segretaria non aggiunge nulla a quanto già noto e cristallizzato nello statuto del partito da lei fondato che all'articolo due recita: «Fratelli d'Italia promuove la partecipazione dei cittadini secondo un indirizzo politico che non fa distinzione di sesso, etnia, religione, condizioni personali e sociali». Ma tant'è, visti i tempi - dicevano i Latini - repetita iuvant. C'è da scommettere che neppure questo passo servirà a stoppare i quotidiani attacchi che la premier e il partito ricevono da chi prova strumentalmente a inchiodare Fratelli d'Italia a un passato non loro per rendergli difficili il presente e il futuro. Ma detto questo ci piacerebbe che anche altri partiti ora prendessero con la stessa chiarezza e la stessa forza le distanze dai loro iscritti e simpatizzanti che non scherzano in quanto a compromissioni imbarazzanti sia con il passato che con il presente. Insomma, a quando una dichiarazione di Elly Schlein per mettere in chiaro che nel Pd non ci può essere spazio per chi nega il diritto di esistere di Israele? O di Giuseppe Conte per mettere alla porta chiunque simpatizzi con i terroristi di Hamas? O ancora di Fratoinanni per prendere distanze nette da chi va in giro a spaccare la testa a chiunque, facinoso di destra compresi? No, perché a me questi che fanno i democratici in casa d'altri ma in casa loro fanno entrare cani e porci qualche perplessità la suscitano. E dire che per scoprire chi sono non ci sarebbe neppure bisogno di infiltrare un giornalista nelle riunioni dei loro partiti. Basterebbe una veloce rassegna stampa mattutina, una ripassata veloce ai post di giornata, un'occhiata alle immagini, agli audio e ai video dei loro cortei e manifestazioni di piazza. A volte, e qui sta il tragico della vicenda, sarebbe sufficiente che si riascoltassero.

IN ITALIA, FATE SANE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA...)

LETTERA AI DIRIGENTI DEL PARTITO

Meloni: in Fratelli d'Italia non c'è spazio per i razzisti

La premier scrive ai suoi dopo il caso Fanpage: «No ai nostalgici dei totalitarismi, abbiamo già chiuso i conti con il passato»



Pier Francesco Borgia

«L'ho ripetuto decine di volte: non c'è spazio, in Fratelli d'Italia, per posizioni razziste o antisemite». Giorgia Meloni scrive ai dirigenti di Fratelli d'Italia dopo l'inchiesta di Fanpage.

con De Feo e Giubilei alle pagine 2-3

A PARIGI COME A ROMA

A sinistra è il carrozzone l'unica idea per vincere

di Augusto Minzolini

Ormai sembra ineluttabile la nascita del cosiddetto «campo largo» a sinistra. A parte i centristi, alla Festa dell'Anpi si sono ritrovati tutti a cantare «Bella ciao», dalla Schlein (...)

segue a pagina 13

LA MALATTIA NASCOSTA

La stampa americana cade davanti a Biden

di Nicola Porro

Il dibattito televisivo tra Biden e Trump ha definitivamente ucciso il mito del giornalismo americano. Quello dello scandalo Watergate, quello dell'indipendenza dei media, quello dei (...)

segue a pagina 13

D'ACCORDO ASSICURATORI E GOVERNO

«Case, polizze contro le calamità»

Musumeci: «Maltempo? Soldi finiti, lo Stato non può pagare tutto»

De Francesco e Sorbi

Polizze per le case contro le calamità naturali. L'appello viene dall'assemblea degli assicuratori italiani.

con Boezi alle pagine 10-11

la stanza di *Vittorio Feltri*
alle pagine 20-21
La folle trovata dell'ecocidio

GIÙ LA MASCHERA

NO SEX? UNISEX

di Luigi Mascheroni

Acambiare non sono i tempi; sono i sessi. E se voi credete che le cose siano semplici - gli uomini vanno nel bagno degli uomini, le donne in quello delle donne, fine - non avete capito nulla. Né dei nuovi tempi né dei nuovi sessi.

E così in Germania, nella Berlino delle libertà, del kinky, del latex e del leather, succede che al McDonald's della Stazione centrale un dipendente maschio, ma che si percepisce donna, non vuole usare lo spogliatoio degli uomini, ma quello delle donne. Però una dipendente donna, che è anche musulmana, e non vuole ma-



schi nello spogliatoio delle donne, si oppone. L'azienda dà ragione a lei, il trans denuncia l'azienda per discriminazione, ma il giudice dà torto a lui. Per ora (c'è sempre un appello per tutto).

E adesso? Ogni minoranza pretende maggiori diritti. Il problema è che c'è sempre qualcuno più minoranza di te. Un gay è più tutelato di un maschio. Un trans più di un gay. Un trans ebreo nero più di trans ebreo e basta. E un comune trans italiano non vale niente. A meno che non sia un trans antifascista.

A proposito: ma se la donna che si è opposta al trans non fosse stata musulmana, avrebbe vinto la causa?

Noi, comunque, da vecchi conservatori, stiamo cambiando idea su Oriana Fallaci e la cazzata dello scontro di civiltà. Depurato dagli estremismi, niente più dell'Islam si concilia con l'idea di Dio, Patria e Famiglia. Dal gender non ci salverà l'Occidente, purtroppo. Ma Allah.



IL GIORNO

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATEMENTE

MERCOLEDÌ 3 luglio 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Marcheno, delitto in fonderia. Dopo l'ergastolo il nipote è latitante
Bozzoli ha scelto la fuga
«Sparito da dieci giorni»



G. Moroni alle pagine 12 e 13

L'ira di Meloni: via i razzisti dal partito

Cori e chat contro gli ebrei, la premier sferza FdI: «Sono arrabbiata, fuori nostalgici e antisemiti. Già fatti i conti con il Ventennio»
La commissione Segre acquisisce i video di Fanpage. Il centrosinistra tenta la strada del Fronte popolare alla francese, ma restano divisioni

Servizi da p. 4 a p. 9

Diverse prospettive a destra

Non è detto che la premier tifi Marine

Raffaele Marmo a pagina 2

Domenica i ballottaggi

Francia, ritirate 200 candidature per fermare Bardella

Nitrosi a pagina 2

Il politologo Meny

«Fronte anti Rn? Non funzionerà, troppe incognite»

G. Rossi a pagina 3

BRACCIANTE MORTO, FERMATO IL DATORE DI LAVORO. IL GIP: POTEVA SALVARLO



Antonello Lovato, 38 anni, l'imprenditore arrestato ieri a Latina

Arrestato il 'caporale' disumano

È stato arrestato Antonello Lovato, titolare dell'azienda agricola presso cui lavorava Satnam Singh, il bracciante indiano deceduto il 19 giugno a se-

guito di un incidente sul lavoro. L'accusa è di omicidio volontario con dolo eventuale. Per il gip è stata una «condotta disumana» verso una persona che

«poteva essere salvata». Il bracciante morì dopo un incidente sul lavoro che gli causò l'amputazione di un braccio.

Femiani e De Franchis alle p. 10 e 11

DALLE CITTÀ

Milano, la storia



Valentina, l'amore oltre l'incubo «Così ho vinto il mio stalker»

A. Gianni a pagina 19

Milano, pagherà 75mila euro

Genovese patteggia sulla frode fiscale Ma non è finita

Servizio a pagina 19 e nelle Cronache



Cogné isolata. Parla Musumeci

«Il maltempo? Assicuratevi»

Ponchia a pagina 15



L'amaro risveglio di Lecco

La 'ndrangheta al circolo Arci

De Salvo a pagina 18



Firenze, riapre il 'Vasariano'

Che riscoperta quel Corridoio

Berti a pagina 27

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI
ARTE MODERNA e CONTEMPORANEA a FIRENZE
da SCHIFANO a BOETTI
da MIRÓ a BASQUIAT
da WARHOL a CHRISTO
PALAZZO BARTOLINI SALIMBENI
Piazza Santa Trinita 1 (Via Tornabuoni)
Tel. 055 60 20 30
da martedì a sabato / 10 - 13 - 14-19
chiuso domenica, lunedì e festivi
collezionerobertocasamonti.com
Ingresso gruppi su prenotazione / prenotazioni@collezionerobertocasamonti.com





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CICCHI - N° 182 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 456 - ART. 2, COM. 10/L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 3 Luglio 2024

Commenta le notizie su ilmattino.it

ARRETRATI PER LA PROVA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" € 1,80 L. 3

Europei / 1, il personaggio

Diogo, il portiere-eroe che para anche le lacrime e fa sognare il Portogallo



Marco Ciriello
Sostando Cristiano Ronaldo, si vede l'impresa di Diogo Costa. La sua partita comincia quando salva il Portogallo dall'eliminazione parando con il piede il tiro dell'attaccante della Slovenia Benjamin Šeško, lanciato a porta e sicuro del gol dopo un corridoio aperto dal difensore Pepe.

Continua a pag. 34

Europei / 2, il caso

Il napoletano Favot dell'Under 17: «I talenti ci sono vanno valorizzati»



Bruno Majorano a pag. 17

Le forze di Stato e Comuni in campo per il rispetto delle regole. Sequestrato il tesoro del boss

NAPOLI, LEZIONE DI LEGALITÀ

► CHIUSI I CHIOSCHI FUORILEGGE DEL LUNGOMARE. VIA I CUSTODI ABUSIVI DALLE SCUOLE

L'editoriale

LA TOLLERANZA CHE NON CI POSSIAMO PERMETTERE

Roberto Napolitano

La città non può essere di chi se la prende. La casa del custode di una scuola pubblica di Napoli come di Quarto appartiene al Comune, non a chi la occupa indebitamente e ritiene anche di poterla regalare a figli e nipoti. Come se ciò che non è suo diventasse proprietà privata esercitando le "virtù" della furberia e della sopraffazione. L'intervento delle forze dell'ordine, voluto dai sindaci e sollecitato dalla Corte dei Conti, ha ristabilito la legalità dove era stata calpesta e esprime, a nostro avviso, l'imperativo di un senso comune delle regole da rispettare nei confronti del quale non ci possono essere compiacenze di comodo o tolleranze che spostano pericolosamente al ribasso l'asticella della legalità.

Il lungomare di Napoli è patrimonio collettivo, la sua bellezza è un unicum che appartiene al mondo, ma i titolari di 19 chioschi abusivi hanno deciso da tempo immemorabile che il lungomare è di loro proprietà. È così, molto amaramente, ma è sempre stato così. Per questo è davvero importante che l'amministrazione comunale con la sua polizia municipale abbia finalmente fatto i controlli che nessuno aveva avuto il coraggio di fare.

Continua a pag. 35

Covella, Del Gaudio, Di Biase alle pagg. 2 e 3



Il procuratore Gratteri dopo il blitz anticlan

«Spezzare il patto tra pezzi di borghesia e criminalità»

Leandro Del Gaudio

«L e mafie esistono perché si rapportano con il potere, esistono quando ci sono interessenze con politica e imprenditoria», dice il procuratore di Napoli Nicola Gratteri nel corso della conferenza stampa che ha illustrato l'operazione interforze sul clan Contini. Dall'inchiesta - partita da intercettazioni tra il



boss della camorra Patrizio Bosti e suo figlio Ettore - è emerso che i vertici del clan riuscivano a impartire ordini dal carcere sebbene sottoposti al regime carcerario del 41 bis. E, attacca Gratteri, è la dimostrazione «che il 41 bis non funziona». L'operazione ha portato anche al sequestro di beni per nove milioni di euro che confluiscono nel fondo per la giustizia.

In Cronaca

Il presidente di Assarmatori

Messina: energia e Piano Mattei decisivo il ruolo del Mezzogiorno



Antonino Pane

«Il Piano Mattei è decisivo, noi noi pronti alla sfida», spiega il presidente di Assarmatori Stefano Messina che aggiunge: «Il Mezzogiorno è nel luogo geografico ideale per i trasporti e per generare ricchezza».

A pag. 4

L'Italia che cresce

Pnrr, arriva l'ok alla quinta rata Famiglie, sale il potere d'acquisto

Arriva l'ok della Commissione europea alla quinta rata del Pnrr dell'Italia: vale 11 miliardi. «È un'ottima notizia per l'Italia, è un'ottima notizia per i cittadini», afferma Giorgia Meloni. E risale il potere d'acquisto delle famiglie che, con la discesa dell'inflazione, ridà fiato ai bilanci domestici. Ma aumenta anche la pressione fiscale. E non sempre la maggiore capacità di spesa si traduce in maggiori acquisti: tanto che i consumi sono sì col segno positivo ma non viaggiano allo stesso ritmo. È il quadro della finanza pubblica e familiare tracciato dall'Istat sul primo trimestre dell'anno.

Bisozzi e Santonastaso a pag. 7

Meloni: via nostalgici e razzisti da Fdi

► Lettera al partito dopo i video: non c'è spazio per posizioni antisemite

Francesco Malfetano e servizi alle pagg. 8 e 9

Il voto inglese e la corsa alla Casa Bianca

DEMOCRAZIE SULL'OTTO VOLANTE

Mauro Calise

Sapevamo che quest'anno bi-

mentato da appuntamenti elettorali in tutto il mondo. Ma l'incertezza si sta trasformando in partito. Continua a pag. 35

Le storture semipresidenziali in Francia

PERCHÉ È MEGLIO IL PREMIERATO

Tommaso Frosini

Quello che sta succedendo in Francia è di estremo

interesse. Anche per l'Italia. Non tanto per la vittoria elettorale della destra (...).

Continua a pag. 35

Pompei, 50 top model per l'evento del 23 luglio

Rocco Barocco, sfilata negli Scavi

«Napoli la mia musa ispiratrice»

Maria Chiara Aulisio

«Ho girato il mondo intero ma l'aria di Napoli non l'ho mai respirata da nessuna parte. Amo viaggiare, scoprire luoghi, abitudini e tradizioni, poi però devo tornare perché mi manca l'aria». Rocco Barocco, lo stilista che ha vestito le muse più belle del mondo, lo dice con orgoglio, con orgoglio e fierezza: «Per tirar fuori la mia creatività devo essere qui». A Pompei, il 23 luglio, farà sfilare negli Scavi 50 top model: «Non avrei potuto chiedere un luogo migliore».

A pag. 13



Lo stilista: per esprimere tutta la mia creatività devo venire qui. Riflettori sul Teatro grande





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 140 - N° 182 ITALIA Sped. in A.P. 08/03/1985 con L.457/2001 art.1, CC09 RM

NAZIONALE



Mercoledì 3 Luglio 2024 • S. Tommaso apostolo

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

L'idea di Santanchè «Val d'Aosta isolata? Porteremo i turisti in elicottero»

Guasco a pag.13



Dopo il flop della Nazionale Gravina assediato In Figc la corsa per la successione

Sacca nello Sport



L'autrice di Cuore Nero Avallone: «Solo la letteratura salverà gli ultimi»

Velardi a pag. 22



L'editoriale I "FRONTI" ANTI-DESTRE NON VANNO LONTANO

Ferdinando Adornato

Qualcuno in Francia, e purtroppo anche in Italia, confonde la desistenza con la Resistenza. L'origine di tale equivoco si chiama Fronte popolare: nato a Parigi per bloccare l'avanzata di Le Pen e benedetto ora dall'accordo (di desistenza, appunto) con Macron. Già il nome avrebbe dovuto essere scelto con maggiore accortezza. La politica dei "Fronti Popolari" nacque, infatti, negli anni Trenta su impulso dell'Internazionale comunista e produsse soltanto, nel 1936 in Francia, l'effimero successo di Leon Blum. Dopo di che, per ritrovarlo, bisogna andare alle elezioni italiane del 1948, nelle quali il Fronte Democratico Popolare (Pdci e Psi) fu sonoramente sconfitto dalla Democrazia Cristiana. Il nome è dunque abbastanza infausto. Ma se negli anni Trenta, e nell'immediato dopoguerra, quella politica aveva comunque una sua (sia pur miope) ragion d'essere, nel 2024 appare certamente un fuor d'opera. L'«Union sacrée» contro le destre, infatti, basandosi esclusivamente sulla demonizzazione dell'avversario, contro il quale chiamare a una «nuova resistenza», non è certamente in grado di rappresentare una convincente proposta di governo per un grande Paese occidentale. Nessuno, del resto, può ragionevolmente pensare che il composito schieramento che da Mélenchon a Macron potrà mai dar vita a un credibile programma comune. Esso è dunque destinato a dividersi subito dopo il voto del 7 luglio.

Continua a pag. 25

Francia, in 218 si ritirano: il nodo maggioranza

► Desistenza contro Bardella. E Le Pen tratta per il dopo

Francesca Pierantozzi

L'analisi

Ma la risposta degli elettori resta un'incognita

Giovanni Diamanti

Elettori francesi spaccati sui patti di desistenza. A pag. 4

Fitto: arriva la quinta rata del Pnrr

Famiglie, sale il potere d'acquisto E torna a crescere il risparmio

ROMA Pnrr, ok alla quinta rata con 500 milioni in più (arriveranno 11,1 miliardi). Fitor: «Italia prima in Europa». Cresce in-



tanto il potere di acquisto delle famiglie. L'Istat: più 3,3% nel primo trimestre. Bisozzi e Di Branco alle pag. 8 e 14

I decreti di Salvini

Assist ai tassisti: stretta sugli Ncc, pause tra le corse

Giacomo Andreoli

Stretta su orari e prenotazioni per gli Ncc. A pag. 9

Meloni: via i nostalgici da Fdi

► Lettera al partito dopo il caso dei video: «Fuori chi vuole farci tornare indietro Abbiamo già fatto i conti con il Ventennio, non c'è spazio per antisemiti e razzisti»

Il presidente di turno Ue a Kiev: «Subito la tregua»



Orban-Zelensky, resta il gelo

La stretta di mano tra Viktor Orbán e Volodymyr Zelenskyy foto EPA VITA a pag. 11

ROMA Caso Fanpage, Meloni: «Fuori dal partito chi ci riporta indietro. Non c'è spazio per antisemiti e razzisti». Bulleri e Malfetano alle pag. 2 e 3

Latina, arrestato il titolare che lasciò morire Satnam

► Il gip: «Una condotta disumana, poteva salvarlo» Gli indiani: ora ci licenziano per paura dei controlli

LATINA Lucido nel suo obiettivo: liberarsi subito di Satnam, anche se poteva essere salvato con una semplice chiamata al 112. Un atteggiamento «disumano»: così il giudice che ha disposto l'arresto di Antonello Lovato, 38 anni, l'imprenditore agricolo che ha scaricato nel cortile di casa Satnam Singh con il suo arto amputato in una cassetta. Gli indiani: ora ci licenziano per paura dei controlli



Bassi, Cortelletti e Cusumano alle pag. 6 e 7

Uccise lo zio e lo gettò nella fonderia Bozzoli irreperibile, fuga all'estero Sono spariti anche moglie e figlio



BRESCIA «Bozzoli in fuga all'estero». Senza esito le ricerche del 39enne che nel 2015 uccise lo zio e lo gettò nel forno di una fonderia: casa abbandonata e telefoni spenti. Si va verso il decreto di latitanza. Zaniboni a pag. 12

Il personaggio



Il pianto di Ronaldo una lezione agli azzurri senz'anima

Piero Mei

Ha pianto. Eppure era il prototipo dell'«uomo che non deve chiedere mai». Al massimo chiedeva una punizione, un rigore. (...) Continua nello Sport

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

Il Segno di LUCA

Advertisement for Gemelli. Text: 'PER I GEMELLI UN GIORNO SUPER'. Includes a zodiac sign image and text about the significance of the day.

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercatini € 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 Nico Mastroloni • € 8,90 (solo Roma) • I segreti del barbiere • € 6,90 (solo Lazio e Friuli-Venezia Giulia)



il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 3 luglio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



**SCEGLI IL TUO
NUOVO OCCHIALE DA VISTA
LA MONTATURA È GRATIS**

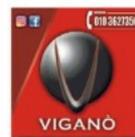
L'offerta è valida su tutte le montature esposte in negozio fino al 21 luglio
Via Emilia 181, Imola





MERCOLEDÌ 3 LUGLIO 2024

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVII - NUMERO 156, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C. S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

LE CARTE DELL'INTERROGATORIO DI TRINGALI. E DI QUELLO DEL MEMBRO DEL BOARD CAROZZI: «SIGNORINI SOLDATINO DI TOTI»

Inchiesta, i verbali della dirigente del porto «Pressioni da Bucci». I pm valutano l'accusa

Anche il sindaco di Genova Bucci chiedeva «ter anomalis» su un'operazione chiesta da Spinelli. Lo ha detto ai magistrati Cristina Lucia Tringali, dirigente dell'Autorità portuale. E ora i pm stanno valutando se convocarlo e in quale veste. Interrogato, Giorgio Carozzi, del Comitato portuale, ha definito Signorini «un soldatino di Toti». **MATTEO INDICE / PAGINE 10 E 11**



Una veduta aerea del porto di Genova

LA CONCESSIONE A SPINELLI

Tommaso Fregatti

Rinfuse, la clausola anti-ribaltone venne depotenziata

L'ARTICOLO / PAGINA 10

RITARDI E CONTENZIOSI

Mario De Fazio / PAGINA 8

Grandi opere il dialogo difficile Genova-Roma

Ci sono i ritardi sulla Diga di Genova, che il sindaco Bucci vorrebbe superare modificando le procedure del ministero dell'Ambiente. Ma ci sono anche i nodi dello Skymetro in Valbisagno e il rigassificatore contestato di Vado. Le grandi opere frenano, anche a causa dell'inchiesta.

A. COLUCCIA, G. FERRARIS, MARGIOCCO E G. YACCARO / PAGINE 8 E 9

SPORT



Disastro Europeo il ministro Abodi chiede una svolta

Guglielmo Buccheri / PAGINA 42

Il pallone di Euro 2024 diventa avvelenato. Il ministro dello Sport Abodi definisce la spedizione azzurra «una resa morale inaccettabile». «Deve emergere l'autocritica: è troppo facile parlare di responsabilità degli altri». Parole che sono evidentemente rivolte al presidente della Federcalcio Gravina e al ct Spalletti.

DOPO IL REPORTAGE DI FANPAGE SUI MILITANTI DI GIOVENTÙ NAZIONALE. LA COMMISSIONE SEGRE ACQUISISCE I FILMATI CON LE FRASI RAZZISTE

Meloni: «Via i nostalgici»

La premier ai dirigenti di Fratelli d'Italia: non c'è spazio tra noi per chi vuole trasformarci in macchiette

Indietro non si torna, in Fratelli d'Italia non c'è posto per chi eredita un copione macchietistico, utile solo agli avversari politici. E chi non ci sta è fuori. Giorgia Meloni è perentoria. In una lunga lettera che manda ai dirigenti del partito, la premier e fondatrice di FdI affronta il bubbone scoppiato in casa dopo l'inchiesta di Fanpage tra i militanti del movimento giovanile, protagonisti di insulti antisemiti, razzisti ed esaltazione del nazismo. Ma il messaggio della premier è rivolto soprattutto a chi doveva vigilare o intervenire in tempo, tra i vertici e i volti storici del partito, e non l'ha fatto. Intanto la commissione guidata dalla senatrice a vita Liliana Segre (nata per combattere razzismo, antisemitismo e istigazione all'odio) chiede di acquisire i filmati dell'inchiesta. **GRIGNETTI E OLIVO / PAGINE 2 E 3**

ROLLI



SÌ DI CALENDA, NO DI CONTE

Niccolò Carratelli / PAGINA 7

Il centrosinistra unitario procede a due velocità

LA VISITA A SORPRESA INAUGURA IL SEMESTRE EUROPEO GUIDATA DALL'UNGHERIA



Orbán vola a Kiev da Zelensky e punta sulla tregua con Mosca

L'incontro tra i due leader a Kiev (foto Reuters)

SFORZA / PAGINA 4

Liguria Estate STORIE E LUOGHI

Morgan assolto per il caso Bugo canta la protesta

Luca Dondoni / PAGINA 38

Morgan non ha diffamato Bugo ed è stato assolto perché il fatto non sussiste. Si chiude così, con la decisione del giudice monocratico di Imperia, la querelle tra i due artisti. «Sono felice, le mie erano solo critiche», dice Morgan, alla presentazione del suo singolo di protesta «Rutti».

La quercia secolare di Garlenda salvata dalla guerra

Luca Rebagliati / PAGINA 40

È un gigante di 300 anni, che domina il prato davanti all'oratorio di San Rocco a Garlenda. Questa quercia della specie roverella, monumento verde della Liguria, dopo la guerra rischiò di morire avvelenata dal piombo, perché i soldati la usavano come bersaglio. Fu salvata dai contadini.

INTERVISTA CON IL LEADER DEL PPE: AL CONSIGLIO UE HO VISTO UN BRUTTO CLIMA

Weber in aiuto di Giorgia «Più rispetto per l'Italia»

IL PATTO ANTI-LE PEN

Francesca Schianchi / PAGINA 4

Francia, prende corpo il Fronte repubblicano

Il presidente dei popolari europei Weber difende Meloni: «L'Italia deve essere rispettata, si è sempre comportata in modo costruttivo. All'ultimo vertice sulle nomine c'era un brutto clima». **BRESOLIN / PAGINA 5**

BUONGIORNO

La sinistra italiana, nella persona della sua più autorevole esponente, Elly Schlein, ha tratto motivo di conforto e di ispirazione dal Fronte popolare, la coalizione del centrosinistra francese in cui, con dolore e travaglio, sono entrati tutti, dalla sinistra estrema antiamericana e antisemita a quella riformista filo Nato e globalista, pur di aver ragione della destra di Marine Le Pen. Schlein si iscrive alla lunga tradizione della sinistra italiana che, non brillantissima nell'escogitare strategie proprie, mutua quelle altrui, almeno a parole. Nei decenni abbiamo visto entusiasmi e propositi di emulazione per i successi elettorali di Joe Biden («un modello per la sinistra italiana»), di Barack Obama («una lezione per la sinistra italiana»), di Bill Clinton («un ponte per la sinistra italiana»), di Lula («un

Salto di qualità

fatto di straordinaria portata per la sinistra italiana»), di José Zapatero («un punto di svolta per la sinistra italiana»), di François Hollande («l'apertura di una fase nuova per la sinistra italiana»), di Tony Blair («un esempio per la sinistra italiana»), di Alexis Tsipras («un indirizzo per riaprire il cantiere della sinistra italiana»), persino di Hugo Chavez («la grande occasione per la sinistra italiana»). Parole testuali di Massimo D'Alema, Walter Veltroni, Piero Fassino, Pierluigi Bersani, Fausto Bertinotti, Fabio Mussi eccetera. Però stavolta si nota un interessante salto di qualità: mentre, da Biden a Chavez, si traeva conforto e ispirazione da leader che avevano vinto le elezioni, ora li si trae da un'alleanza che è arrivata seconda. Finalmente un'ambizione a portata di mano.

AURUM 1982

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Cassazione
Si ai condizionatori su muri comuni senza via libera dell'assemblea



Annarita D'Ambrosio
— a pag. 33

Domani con Il Sole
Nuovo fisco, guida al concordato preventivo per le partite Iva



— a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

SCARPA

MOJITO WRAP
OUTDOOR TRAVELLER.
SHOP ONLINE - SCARPA.COM

FTSE MIB 33481,40 -0,70% | SPREAD BUND 10Y 144,70 -5,30 | SOLE24ESG MORN. 1319,91 -0,51% | SOLE40 MORN. 1229,53 -0,85% | Indici & Numeri → p. 35 a 39

Siccità, l'Italia dell'acqua divisa in due Al Nord le alluvioni, al Sud il deserto

La fotografia dell'Ispra

Rispetto alla media del 1951 la risorsa idrica è calata del 18%

Nel 2022 disponibilità di acqua al minimo storico, l'anno scorso ha ripreso

Precipitazioni in forte calo nelle Marche, nel Lazio e nell'Umbria da settembre a maggio di quest'anno: il 30% sotto la media del periodo 1991-2020. Con i laghi tutti in condizioni ormai critiche. Situazione invece opposta al Nord con il Piemonte flagellato dal maltempo, al pari della Valle D'Aosta. È un'Italia spaccata in due quella che emerge dall'ultima fotografia scattata dall'Istituto per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra) sulla risorsa idrica. In particolare, il 2023 ha fatto registrare una riduzione a livello nazionale di circa il 18%, rispetto alla media annua del periodo 1951-2023. Ma è nel 2022 però che si è toccato il minimo storico di risorsa idrica annuale a livello nazionale dal 1951. E anche se la risorsa idrica è stata in leggera ripresa nel 2023, prosegue il trend negativo.

Celestina Dominelli — a pag. 2

IDROELETTRICO
Produzione sopra l'80% ma servono certezze per investire

+34,7%

ENERGIA IDROELETTRICA
A maggio la richiesta di energia elettrica è stata soddisfatta per il 62,8% da rinnovabili. La produzione da idroelettrico ha fatto segnare un aumento del 34,7% rispetto allo stesso mese dell'anno prima.

— Servizio a pagina 2

MAXIPIANO DA 2 MILIARDI
Sicilia a secco ma molta acqua utilizzabile finisce in mare

Nino Amadore — a pag. 2

TRE MESI DI PIOGGIA
Bacini pieni: il lago di Garda tocca il massimo storico

Micaela Cappellini — a pag. 3

CODICE DELLA STRADA

Autovelox e nuove regole: cosa sapere prima di partire per le vacanze

Silvio Scotti — a pag. 34

Istruzioni per l'uso. Le nuove regole prevedono vincoli diversi a seconda del tipo di strada (urbana o extraurbana) e di apparecchiatura (fissa o mobile)



Alfredo Mantovano.
Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio

L'INTERVISTA
Mantovano: «Un cyber index per la sicurezza delle Pmi»

Ivan Cimmarusti — a pag. 7

Via libera alla quinta rata del Pnrr da 11 miliardi Target appalti congelato

Fondi europei

La Commissione europea dà valutazione preliminare positiva al pagamento della quinta rata da 11 miliardi del Pnrr dell'Italia. Meloni: «La decisione smentisce chi puntava al fallimento del Governo».

Manuela Perrone — a pag. 10

IL MINISTRO
Fitto: «Lo stallo nei fondi Ue? La nostra riforma serve a superarlo»

— a pag. 10

Imprese, stop di 10 mesi ai controlli per chi supera l'esame degli ispettori

La riforma

Al consiglio dei ministri di oggi arriva alla tappa finale la riforma dei controlli sulle imprese. Tra le novità, dieci mesi di libertà assicurata da nuove ispezioni per chi supera un esame con successo.

Picchio e Trovati — a pag. 6

RISCOSSIONE
Cartelle non pagate, recupero anche con la cartolarizzazione

Mobili e Parente — a pag. 29



Maria Bianca Farina. Presidente Ania

L'ASSEMBLEA ANNUALE
Farina (Ania) «Le assicurazioni sono una risorsa per lo Stato»

Bussi e Serafini — a pag. 23

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

SCEGLI SUSTENIUM PLUS

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON HANNO NESSUN EFFETTO COME SOSTITUTI DI UNA DIETA PIANA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

PANORAMA

VISITA A KIEV
Orban: subito tregua in Ucraina Zelensky: serve una pace giusta

Il premier ungherese e presidente di turno dell'Ue, Viktor Orban, in visita a Kiev, ha detto a Volodymyr Zelensky (nella foto) di reclamare «un cessate il fuoco immediato» per accelerare i negoziati di pace. Zelensky ha risposto che l'Ucraina, provata dalla guerra, ha bisogno di «una pace giusta» e di un sostegno militare dall'Europa. — a pag. 12



L'ALLARME DELL'ONU
«Un milione di civili disperati cercano rifugio»
L'ordine di sgombero di massa dei palestinesi a Khan Yunis da parte dell'esercito israeliano non farà altro che «aumentare le sofferenze dei civili e i bisogni umanitari» a Gaza. Lo afferma l'Onu. — a pagina 12

TRASPORTO MARITTIMO
RIFORMA PORTI CON UN OCCHIO ALL'AMBIENTE
di **Oliviero Baccelli** — a pag. 25

OCCUPAZIONE
Grecia, via alla legge per i sei giorni lavorativi
In Grecia via alla legge per la settimana lavorativa di 6 giorni in alcuni settori. La retribuzione giornaliera per il 6° giorno sarà aumentata del 40% rispetto alla paga giornaliera base. — a pagina 14

OSSERVATORIO CRIF
Nel primo trimestre calano i finanziamenti alle imprese
L'Osservatorio Crif sulle imprese registra nel primo trimestre 2024 un calo del 7,5% nel numero di finanziamenti erogati alle aziende italiane rispetto allo stesso periodo del 2023. — a pagina 18

Lavoro 24
Assolavoro Datalab Somministrazione, sale la paga oraria
Poggiotti e Tucci — a pag. 21

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a 1.00€. Per info: ilssole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600





IDEA DI BIANCOFIORE
Anche gli animali nello stato di famiglia
 Inserire gli animali nello stato di famiglia come membri a tutti gli effetti. È la proposta di Michela Brambilla e Michaela Biancofiore per prevenire gli abbandoni.
 Di Capua a pagina 7



NAZIONALE NEL CAOS
Tutti contro Gravina Abodi all'attacco «Resa incondizionata»
 Pieretti a pagina 26



DERBY A WIMBLEDON
Berrettini e Sinner nemici per un giorno
 Schilo a pagina 29

FORMIA RENT
 Autoleggio
 VIA VITRUVIO 432 - 03040 FORMIA (LT)

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

FORMIA RENT
 Autoleggio
 VIA VITRUVIO 432 - 03040 FORMIA (LT)

San Tommaso, Apostolo

Mercoledì 3 luglio 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 182 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

ESCLUSIVO
Parla Ali Agca
«So chi ha rapito Emanuela Orlandi Il Vaticano dica dov'è»
 DI RITA CAVALLARO
 «Emanuela Orlandi non fu mai rapita dal Kgb, dalla Stasi o dal governo bulgaro. La pista bulgara è un complotto della Cia, del Pentagono e dell'Entità del Vaticano. Il giudice Ilario Martella ha detto che il rapimento fu un (...)»
 Segue a pagina 9

L'APPELLO DI MARRAZZO
Il Partito Gay sfida il Pd «Sul matrimonio finora nessun sostegno»
 Piras a pagina 7

Il Tempo di Oshø
Stop ai finanziamenti Usa Ultima Generazione si ferma
 "Ma te hai capito perché ce levano i fondi?"
 "Dica che siccome sti giorni ha rinfrescato 'n servimo più a 'n cazzo"
 Frasca a pagina 5

IL VOTO IN FRANCIA
Re SÒLA
 L'ultima mossa disperata di Macron mentre i sondaggi lanciano Le Pen. Così l'Eliseo nomina i vertici di polizia e gendarmeria prima del voto. E contratta i ballottaggi. Mentre Marine grida al golpe.
 Brunello, De Leo e Giordano alle pagine 2 e 3

IL DECLINO
E la grandeur diventa «petiteur»
 DI LUIGI TIVELLI
 «NapoLePen» è il bel titolo sul risultato delle elezioni francesi sul Tempo del 1 luglio. Un titolo intelligente, originale. Sembra, infatti, che in Francia sia in corso un processo un po' tumultuoso di smantellamento di quello che era stato il seguito del modello napoleonico. Non solo perché c'è il rischio (...)
 Segue a pagina 2

LA LETTERA
Meloni a Fdi «Non c'è spazio per i nostalgici»
 Meloni richiama all'ordine i dirigenti di Fdi dopo l'inchiesta di Fanpage su Gioventù Nazionale. «Non c'è spazio per i nostalgici».
 Romagnoli a pagina 6

IL BRACCIANTE MORTO A LATINA
Singh, arrestato il titolare «Condotta disumana»
 Frasca a pagina 8

*IN ITALIA BASTA SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI CENERZAI) SPERARE IN ALTRI POCCHI DI... (03/07/2024) 14:41:41

SCAVI NEL CENTRO STORICO
Ecco dove fu cremato l'imperatore Augusto
 Sorpresa a Roma. Durante la sistemazione di piazza Augusto Imperatore rinvenuto un muro che potrebbe essere il luogo dove Augusto venne cremato.
 Mariani a pagina 16

NOLEGGIA FACILE GODITI L'ESTATE
 AUTO, SCOOTER E MINI VAN
 una soluzione per ogni esigenza

FORMIA RENT
 Autoleggio
 VIA VITRUVIO 432 - 03040 FORMIA (LT)

Oroscopo
Le stelle di Branko
 a pagina 11

L'ESTATE DELLE STAR
Da Moravia alla Magnani Vacanze d'artista
 Simongini a pagina 23

SCOLTO DA FEDERICA PELLEGRINI
SUSTENIUM PLUS
 I PIU' MOVILI E PIU' SOSTENIBILI
 DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON HANNO INTERI
 COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA,
 EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SALVE.





PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 27

MODELLO 730

Meno di una dichiarazione precompilata su cinque viene presentata direttamente dai cittadini

Mandolesi a pag. 25

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

10 **Impresa - Il testo del decreto coesione convertito in legge dalle Camere**

Controlli amministrativi - Lo schema di decreto legislativo sulla semplificazione

Guida senza patente - La sentenza della Corte costituzionale sulle misure di prevenzione

Autonomia differenziata: le 5 regioni di csx pronte a raccogliere le firme per il referendum
Carlo Valentini a pag. 6

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



La riscossione ci va giù duro

Al via i pignoramenti del fisco anche sui crediti verso privati. Per esempio i compensi dei professionisti. E si sta pensando di riaprire la finestra della rottamazione quater

Riscossione, partono i pignoramenti tra privati. L'Agenzia delle entrate ha dato il via ad una procedura finora rimasta solo sulla carta, volta allo screening dei conti correnti dei creditori del contribuente per richiedere il pagamento di eventuali fatture pendenti, ad esempio sui compensi dei professionisti. Mentre i tecnici del Meo delle Entrate sono al lavoro per riaprire la finestra della rottamazione quater.

Stellato e Bartelli a pag. 23

Castellani (Luiss): a Macron conviene vincere la Le Pen, la sinistra lo logorerebbe di più



«La destra in Francia è cresciuta negli anni, si è fatta largo tra le fasce più deboli fino a conquistare la piccola borghesia. Il voto a Rassemblement national non deve stupire. E ad domenica i patiti di destensione tra centro e sinistra non saranno graditi agli elettori. Rn potrebbe avere anche la maggioranza assoluta dei seggi all'Assemblea nazionale. Non sarebbe lo scenario peggiore per Macron», dice Lorenzo Castellani, storico e politologo della Luiss-Guido Carli «che potrebbe lavorare a quel punto per logorare Bardella. Nel caso invece di una vittoria di centro e sinistra avremmo un'Assemblea governata da maggioranza litigiosa e ballerina».

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCOIO

La vittoria del Rassemblement National (Rn), il partito di Jordan Bardella e di Marine Le Pen, al primo turno delle elezioni politiche in Francia, è stata accolta positivamente dalla Borsa francese. Nessuno, a dire il vero, si aspettava questa reazione positiva, visto l'inevitabile effetto destabilizzante di un successo elettorale che mette a rischio tutti gli equilibri economici e politici consolidati nella repubblica transalpina. Ma, ragionando a mente fredda, i mercati finanziari hanno festeggiato il mancato successo al primo turno di una coalizione che è al filo Marcora ma che è anche espressione di una forza antisistema di estrema sinistra (France insoumise) che si propone di realizzare imponenti pubblicizzazioni, un esperimento realistico della spesa pubblica, conseguentemente, anche di tasse. Ecco perché in vittoria della destra è stata rivista dai mercati, come un elemento di interlocutorio sollievo in vista di conoscere l'imminente esito del ballottaggio.

MAGAZINE

Andrea Biavardi nuovo direttore del settimanale Oggi (Res)

Capiani a pag. 15

Traveler
BEST RESORTS AWARDS 2023

VALLE DELL'ERICA
Resort Thalasso & SPA

S. TERESA GALLURA

UN SOGNO NEL BLU.

UN TUFFO NEL VERDE.

VALLE DELL'ERICA. UN SOGNO NEL BLU.

VALLE DELL'ERICA. UN TUFFO NEL VERDE.

HOTELS & RESORTS
DELPHINA
UN AMICO IN ARGENTINA

NELLE MIGLIORI
AGENZE DI VIAGGIO.

In Gallura ci teniamo alla natura. E la conserviamo intatta, perché per noi, 5 stelle vuol dire anche senza tanta lusinga per te. L'ospitalità più vera. Scopri il Nord Sardegna in uno dei Top 25 Resort in Europa per Condé Nast Traveler. Il Resort Valle dell'Erica fa parte di Delphinia hotels & resorts. Premiati entrambi al World Travel Awards come Resort più Green in Europa e Gruppo Alberghiero indipendente più Green al Mondo.

La Locanda a Santa Teresa Gallura, uno delle spiagge del Resort.

World of Green
Resort Practices

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



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 3 luglio 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Imprese e istituzioni a confronto

QN Distretti a Prato
Le sfide di domani
del distretto tessile

Bessi a pagina 24



Nubifragio su Siena

La pioggia
ferma il Palio
Si corre oggi

Pacchiani a pagina 12



L'ira di Meloni: via i razzisti dal partito

Cori e chat contro gli ebrei, la premier sferza FdI: «Sono arrabbiata, fuori nostalgici e antisemiti. Già fatti i conti con il ventennio» Servizi
La commissione Segre acquisisce i video di Fanpage. Il centrosinistra tenta la strada del Fronte popolare alla francese, ma restano divisioni da p. 4 a p. 9

Diverse prospettive a destra

Non è detto
che la premier
tifi Marine

Raffaele Marmo a pagina 2

Domenica i ballottaggi

Francia, ritirate
200 candidature
per fermare
Bardella

Nitrosi a pagina 2

Il politologo Meny

«Fronte anti Rn?
Non funzionerà,
troppe incognite»

G. Rossi a pagina 3

BRACCIANTE MORTO, FERMATO IL DATORE DI LAVORO. IL GIP: POTEVA SALVARLO



Antonello
Lovato,
38 anni,
l'imprenditore
arrestato
ieri a Latina

Arrestato il 'caporale' disumano

È stato arrestato Antonello Lovato, titolare dell'azienda agricola presso cui lavorava Satnam Singh, il bracciante indiano deceduto il 19 giugno a se-

guito di un incidente sul lavoro. L'accusa è di omicidio volontario con dolo eventuale. Per il gip è stata una «condotta disumana» verso una persona che

«poteva essere salvata». Il bracciante morì dopo un incidente sul lavoro che gli causò l'amputazione di un braccio.

Femiani e De Franchis alle p. 10 e 11

DALLE CITTÀ

Empoli

Ditte 'apri e chiudi'
Scacco matto
al sistema illegale
Maxi sequestri

Brogioni nel Qn e in Cronaca

Empoli

Piano per il Terrafino
Promossa la delega
«Ecco le priorità»

Servizio in Cronaca

Capraia e Limite

Il grande evento
di solidarietà
Ospiti i super vip

Cecchetti in Cronaca



Cogne isolata. Parla Musumeci

«Il maltempo?
Assicuratevi»

Ponchia a pagina 13



Il delitto della fonderia

Nipote in fuga,
è ricercato

G. Moroni a pagina 17



Firenze, riapre il 'Vasariano'

Che riscoperta
quel Corridoio

Berti a pagina 27

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI

ARTE MODERNA e
CONTEMPORANEA
a FIRENZE

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

PALAZZO
BARTOLINI
SALIMBENI

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

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

Ingresso gruppi su prenotazione / prenotazioni@collezionerobertocasamonti.com

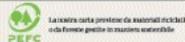




la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Mercoledì 3 luglio 2024

Anno 49 N° 137 - In Italia € 1,70

PARIGI AL BIVIO

Stallo francese

Un'ondata di patti di desistenza per fermare la destra ai ballottaggi di domenica: 218 candidati rinunciano a correre Le Pen lontana dalla maggioranza assoluta. Si materializza l'incubo dell'ingovernabilità. Macron pensa a un esecutivo tecnico Ue, Salvini con Orbán e i patrioti cechi e austriaci. Meloni: atto ostile

Il commento

La democrazia non è morta

di Bernard Guetta

Le brutte notizie sono talmente tante che non sappiamo vedere quelle buone. Le cattive, le conosciamo. Domenica prossima l'estrema destra francese potrebbe arrivare al potere. Anche se non succedesse, la seconda potenza europea rischia di restare ingovernabile a lungo. La Germania non è in forma migliore e tutta l'Unione ne risulta indebolita nel momento stesso in cui ai suoi confini orientali si combatte una guerra, mentre il caos assoluto incombe sul Medio Oriente e mentre gli Stati Uniti si allontanano dall'Europa e dal Mediterraneo per concentrarsi sull'Asia e sulla sfida con la Cina. La democrazia più potente del mondo in parallelo dovrebbe scegliere a novembre tra un presidente imprevedibile e un presidente uscente che non riesce più ad articolare. Europa e Stati Uniti, tutte le democrazie occidentali barcollano oggi al punto da sembrare in procinto di cadere dritte dritte in bocca a Putin e Xi. Siamo arrivati davvero a questo punto?

• a pagina 25

Il "fronte repubblicano", improvvisamente resuscitato, frena l'avanzata dell'estrema destra. Per effetto dei patti di desistenza Marine Le Pen vede sfumare la maggioranza assoluta di seggi e in Francia si prospetta l'incubo dell'ingovernabilità. Emmanuel Macron ha imposto la linea per evitare che domenica il Rassemblement National venga matematicamente favorito. E intanto in Italia Giorgia Meloni se la deve vedere con Salvini, ormai molto vicino a Orbán.

di Castellani Perelli, Ciriaco, Ginori, Mastrobuoni, Perilli e Pucciarelli

• da pagina 2 a pagina 8

L'intervista

Zingaretti: "L'Italia ha un Fronte popolare che ora può vincere"



di Giovanna Vitale • a pagina 9
Intervento di Bonaga • a pagina 25

Caporalato a Latina



▲ Latina Antonello Lovato, il datore di lavoro di Satnam Singh

Arrestato Lovato: "Ha ucciso Singh con la sua disumanità"

di Pistilli • a pagina 14. L'amaca di Serra • a pagina 24

Mappamondi

Usa, Pelosi su Biden: giusto interrogarsi sulla sua salute



• a pagina 12

Walzer: "Uno sfregio la sentenza su Trump Apre alla dittatura"

dal nostro corrispondente Paolo Mastroianni

NEW YORK - «La Corte Suprema, con la super maggioranza conservatrice, sta scardinando i principi fondamentali della democrazia americana». Il filosofo Michael Walzer è sconcolato.

• a pagina 12

Regno Unito al voto Il Labour prenota la vittoria a valanga

dal nostro corrispondente Antonello Guerrera



• a pagina 7

SCHELETTI DA FEDERICA PELLEGRINI SCHELETTI DA SUSTENIUM PLUS DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA. GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI BUIO STILE DI VITA SANO.

Ambiente



Il tappo inamovibile è legge, addio vecchie bottiglie

di Giacomo Taligiani • a pagina 18

Diritti



Il Disability è Pride Cortei e iniziative per la pari dignità

di Eugenia Nicolosi • a pagina 17

La fiction Rai



Serena Rossi "Il segreto di Mina: capire chi soffre"

di Silvia Fumarola • a pagina 30

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

Concessionario di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Agnoli, 8 - Tel. 02/574941, e-mail: publicit@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 Terra di Domani €10,60

AZ



SUPERGA

L'ira di Emanuele Filiberto "Ora lasciate papà in pace"

MARIA CORBI



«Mi dovete spiegare perché quando si parla della nostra famiglia debba sempre essere tutta una polemica, tutto un mistero». Emanuele Filiberto è arrabbiato, anzi, arrabbiatissimo. - PAGINA 16

IL RICORDO

Nicolai e l'ingiusta fama da principe degli autogol

MAURIZIO DE GIOVANNI



Certe attitudini ti rendono immortale. Certo, vanno seguite e alimentate, anche se negative: ma una volta trovate, vanno tenute in adeguata considerazione. Comunardo Nicolai aveva l'attitudine alla stranezza. - PAGINA 21



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 3 LUGLIO 2024



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € II ANNO 158 II N. 162 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it



ORBANIN VISITA A KIEV SFIDA ZELENSKY: TREGUA SUBITO. FRANCIA, 218 PATTI DI DESISTENZA MA IL RISULTATO È IN BILICO

“Ue, l'Italia merita più rispetto”

Intervista al leader del Ppe Weber: al consiglio sulle nomine brutto clima, il vostro governo costruttivo

L'ANALISI

Le democrazie ferite dal muro contro muro

STEFANO STEFANINI

Bisogna riconoscerlo. Siamo in guerra. Le democrazie sono in guerra. In guerra dentro, non fuori. E più lo sono, più le autocrazie si sentono al sicuro. L'adagio secondo il quale le democrazie non cominciano le guerre resta fondamentalmente valido, ma non si estende alle guerre dentro le democrazie. - PAGINA 29

MARCO BRESOLIN

«L'Italia deve essere rispettata», dice Manfred Weber rilanciando l'appello del presidente Sergio Mattarella. Lo fa dopo l'ultimo Consiglio europeo, in cui non c'è stata un'atmosfera positiva nei confronti di Giorgia Meloni, leader di un governo che sui tavoli europei è sempre stato costruttivo. CICCARELLI, SCHIANCHI, SFORZA - PAGINE 2-5

Alleanza alla francese Renzi apre, M5S no

Barbera, Carratelli

LA POLITICA

Cirio-Zaia-Fontana asse sull'Autonomia

PAOLO VARETTO

La strategia è affinata da almeno tre decenni di discussioni sull'Autonomia in Italia: il Parlamento approva una riforma e le Regioni del nord fanno massa critica su Roma per ottenerne l'immediata applicazione. Capofila il governatore del Veneto Luca Zaia, che ha inviato una lettera a Meloni e Calderoli. - PAGINA 13

IL WELFARE

Mamme e social card il bonus non sfonda

CHIARA SARACENO

Ci vuole sempre un po' di tempo prima che una nuova misura vada a regime. Le amministrazioni devono organizzarsi, la comunicazione deve raggiungere tutti i possibili destinatari e questi devono capire se appartengono agli aventi diritto al nuovo benefico servizio e come fare per ottenerlo. - PAGINA 21

IL CASO FASCISMO

Commissione Segre fare su giovani FdI Meloni: "I razzisti fuori dal partito"

GRIGNETTIE OLIVIO



Una riunione a Palazzo Chigi con i vertici di FdI e poi la lettera, la più dura e diretta inviata ai suoi dirigenti. Sono servite le parole di Liliana Segre per scuotere Giorgia Meloni. - PAGINE 6-7

DOMANI IL VOTO

L'Inghilterra sfinita cancella i conservatori

BIL EMMOTT

Sembra quasi che la sceneggiatura per le elezioni generali che si svolgeranno domani nel Regno Unito sia stata scritta da Gabriel Garcia Marquez e si intitoli "Cronaca di una morte annunciata". Una clamorosa sconfitta per il partito conservatore al governo sembra già verosimile quando, il 22 maggio, il Primo ministro Rishi Sunak ha colto tutti di sorpresa annunciando elezioni anticipate in estate, invece che nel prossimo ottobre come previsto. A cambiare è soltanto il fatto che, dopo una disastrosa campagna di sei settimane, la sconfitta si profila addirittura più colossale. Di per sé, a sorprendere non è il fatto che in Gran Bretagna un partito al governo da ormai 14 anni si avvii alla sconfitta. La democrazia si basa sulla responsabilità tramite l'alternanza al governo dei partiti, e un decennio e mezzo senza un cambiamento di questo tipo è un tempo davvero lungo. A sorprendere è il fatto che i conservatori - che sembrano invincibili quando Boris Johnson li ha portati alla vittoria nel 2019 - siano sull'orlo di un crollo. - PAGINA 11

IRAGAZZI IN FILA PER SPALARE IL FANGO A CERVINIA

Il Bene
MARTINA PRAZ

«Zia guarda questa, è quasi tutta bianca». Giulia sorride mentre agita una felpa quasi pulita. È un'eccezione in mezzo al mare di fango. - PAGINA 17

ALBERTO GANDOLFI/L'ESPRESSO

SATMAN SINGH, ARRESTATO LOVATO: "INUMANO"

Il Male
TRENTE FAMA

Spietato. Ha guardato il bracciante Satnam Singh agonizzare. L'ha osservato contorcersi e soffrire. Così l'ha condannato a morte. - PAGINA 15

LA LETTERA

Basta macchiette siamo un'altra cosa

GIORGIA MELONI

Carissimi dirigenti di Fratelli d'Italia, come moltissimi di voi sono arrabbiata e tristata per la rappresentazione di noi che è stata data dai comportamenti di alcuni giovani del nostro movimento ripresi in privato. L'ho detto e ripetuto decine di volte. - PAGINA 6

IL COMMENTO

Ma Giorgia cancelli gli ultimi "però"

MARCELLO SORGI

Ci ha messo otto giorni. Se lo è fatto dire da Pini, il leader al quale, con un anticipo di trent'anni su di lei, era toccato fare il "lavoro sporco", o se si preferisce i conti con la Storia. Ma alla fine Meloni si è convinta di essere tenuta a un chiarimento senza le distinzioni precedenti. - PAGINA 21

BUONGIORNO

Salto di qualità

MATTIA FELTRI

La sinistra italiana, nella persona nella sua più autorevole esponente, Elly Schlein, ha tratto motivo di conforto e di ispirazione dal Fronte popolare, la coalizione del centro-sinistra francese in cui, con dolore e travaglio, sono entrati tutti, dalla sinistra estrema anti-americana e antisemita a quella riformista filo Nato e globalista, pur di aver ragione della destra Marine Le Pen. Schlein si iscrive alla lunga tradizione della sinistra italiana che, non brillantissima nell'escogitare strategie proprie, mutua quelle altrui, almeno a parole. Nei decenni abbiamo visto entusiasmi e propositi di emulazione per i successi elettorali di Joe Biden («un modello per la sinistra italiana»), di Barack Obama («una lezione per la sinistra italiana»), di Bill Clinton («un ponte per la sinistra italiana»), di Lula («un

fatto di straordinaria portata per la sinistra italiana»), di José Zapatero («un punto di svolta per la sinistra italiana»), di François Hollande («l'apertura di una fase nuova per la sinistra italiana»), di Tony Blair («un esempio per la sinistra italiana»), di Alexis Tsipras («un indirizzo per riaprire il cantiere della sinistra italiana»), persino di Hugo Chavez («la grande occasione per la sinistra italiana»). Parole testuali di Massimo D'Alema, Walter Veltroni, Piero Fassino, Pierluigi Bersani, Fausto Bertinotti, Fabio Mussi eccetera. Però stavolta si nota un interessante salto di qualità: mentre, da Biden a Chavez, si traeva conforto e ispirazione da leader che avevano vinto le elezioni, ora li si trae da un'alleanza che è arrivata seconda. Finalmente un'ambizione a portata di mano.

ACQUISTIAMO ANTIQUARIATO orientale ed europeo

www.barbieriantiquariato.it
Tel. 348 3582502



VALUTAZIONI GRATUITE IN TUTTA ITALIA
IMPORTANTI COLLEZIONI O SINGOLO OGGETTO





Del Vecchio jr e Barents trattano in esclusiva per Banca Profilo

Deugeni a pagina 12
Metà dei giovani sottoscrittori di fondi sceglie la formula piani d'accumulo

Di Rocco a pagina 11



Le case del lusso spendono sempre di più per le vie dello shopping

Per comprare gli immobili spesi circa 10 miliardi di euro in cinque anni
Camurati in MF Fashion

Anno XXXVI n. 130
Mercoledì 3 Luglio 2024
€2,00 *Classedtori*



Con MF Magazine for Fashion: 11,9 € (€ 9,90 + € 2,00) - Con MF Magazine for Living: 9,4 € (€ 7,00 + € 2,40) - Con Quotidiano Academico: 9,30 € (€ 2,00 + € 7,30)
Spettatore P.A.P. art. 1 c.1 L. 48/94, DCR Milano - LA 1.140 - CIR 4.000 Francia € 3,00
FTSE MIB -0,70% 33.481 DOW JONES +0,26% 39.271** NASDAQ +0,75% 18.013** DAX -0,69% 18.164 SPREAD 147 (-3) €/S 1,0729
** Dati aggiornati alle ore 21,00

IL VICEPREMIER INTERVIENE SULL'IMPOSIZIONE BCE DI LASCIARE LA RUSSIA

Tajani sta con Unicredit

Il ministro: non sempre Francoforte ha ragione, su Mosca servono norme più chiare
Intanto Unipol cresce ancora nel capitale di Bper, ormai a ridosso della soglia d'opa

POWELL (FED): PER IL TAGLIO DEI TASSI SERVONO PIÙ DATI SULLA DISCESA DEI PREZZI

Quattieri e Niofole alle pagine 2 e 3



SOSTITUIRÀ MACCANICO

La produttrice Cacciamani spunta a sorpresa per la guida di Cinecittà

Iorlano a pagina 4

LE ASSICURAZIONI

Ania: sanità, serve un patto tra pubblico e privati

Messia a pagina 7

SYNTHETIC RISK TRANSFER

Intesa Sanpaolo vara iniziative per assicurare 4,5 mld di crediti

Quattieri a pagina 9



L'impresa che cresce in banca.



Banca Ifis

Siamo il credito per la tua azienda.

bancaifis.it

Shipping Italy

Trieste

Tripla commessa da Aida Cruises per Genova Industrie Navali in Francia

Cantieri Varata da Fincantieri a Sestri Ponente l'Allura di Oceania Cruises di Redazione SHIPPING ITALY Chantiers Naval de Marseille, controllata marsigliese del gruppo genovese Genova Industrie Navali, si è aggiudicato i primi tre contratti dell'ambizioso progetto di ammodernamento delle navi della classe Sphinx della compagnia di crociere tedesca Aida Cruises, di proprietà di Costa Crociere. I lavori sulla prima nave, L'Aidadiva del 2007, inizieranno all'inizio del 2025, seguiti dall'aggiornamento dell'Aidaluna nell'autunno del 2025 e dell'Aidabella nella primavera del 2026. Per Aida Cruises, con sede a Rostock, si tratta del più grande programma di ammodernamento della flotta, Aida Evolution, che inizialmente coinvolgerà le sue navi di classe Sphinx. L'Aidadiva, una nave da 71.300 tonnellate di stazza, con una capacità di 2.174 passeggeri, sarà in bacino di carenaggio a Marsiglia dal 3 febbraio al 22 marzo 202. Il pacchetto dei lavori comprende l'ampia modernizzazione delle aree passeggeri e degli spazi pubblici, mentre le attrezzature tecniche e i sistemi saranno aggiornati, soprattutto in linea con il risparmio di carburante e le misure ambientali. Tutte le cabine passeggeri saranno completamente rinnovate, mentre il numero di suite passeggeri sarà aumentato. Inoltre, per la prima volta in questa classe di navi, saranno create aree e servizi esclusivi. Le altre navi della classe Sphinx comprendono Aidablu, Aidasol, Aidamar e Aidastella e non è stato ancora chiarito se saranno sottoposte ad operazioni analoghe. Intanto Oceania Cruises ha festeggiato il varo tecnico della sua nuova nave, la Allura, presso lo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente. La nave da 1.200 ospiti è stata fatta galleggiare dal bacino di carenaggio e trasferita all'ormeggio per iniziare l'allestimento degli interni, ha annunciato la compagnia. "I nostri cuori e le nostre menti sono con l'intero team di Fincantieri in lutto per la scomparsa del Generale Graziano" ha dichiarato Frank A. Del Rio, presidente di Oceania Cruises. "Il varo tecnico è un momento importante per tutti i dipendenti di Oceania Cruises e Fincantieri, in quanto ci avviciniamo all'ingresso di Allura nella nostra famiglia. Ora che abbiamo completato lo scafo, siamo entusiasti di iniziare a lavorare sui suoi interni. Su Allura, la nostra ottava nave, abbiamo in serbo molti miglioramenti interessanti, che elevano ulteriormente la nostra offerta e consolidano Oceania Cruises come unico marchio di crociere ultra-premium" ha detto il numero uno della compagnia del gruppo Ncl. La Allura entrerà in servizio da **Trieste** nel luglio 2025, con una serie di crociere in Adriatico. Dopo la stagione estiva nel Mediterraneo, la Allura salperà verso il Canada e il New England per una serie di viaggi in Nord America prima della stagione invernale nei Caraibi, con homeport a Miami.



Cantieri Varata da Fincantieri a Sestri Ponente l'Allura di Oceania Cruises di Redazione SHIPPING ITALY Chantiers Naval de Marseille, controllata marsigliese del gruppo genovese Genova Industrie Navali, si è aggiudicato i primi tre contratti dell'ambizioso progetto di ammodernamento delle navi della classe Sphinx della compagnia di crociere tedesca Aida Cruises, di proprietà di Costa Crociere. I lavori sulla prima nave, L'Aidadiva del 2007, inizieranno all'inizio del 2025, seguiti dall'aggiornamento dell'Aidaluna nell'autunno del 2025 e dell'Aidabella nella primavera del 2026. Per Aida Cruises, con sede a Rostock, si tratta del più grande programma di ammodernamento della flotta, Aida Evolution, che inizialmente coinvolgerà le sue navi di classe Sphinx. L'Aidadiva, una nave da 71.300 tonnellate di stazza, con una capacità di 2.174 passeggeri, sarà in bacino di carenaggio a Marsiglia dal 3 febbraio al 22 marzo 202. Il pacchetto dei lavori comprende l'ampia modernizzazione delle aree passeggeri e degli spazi pubblici, mentre le attrezzature tecniche e i sistemi saranno aggiornati, soprattutto in linea con il risparmio di carburante e le misure ambientali. Tutte le cabine passeggeri saranno completamente rinnovate, mentre il numero di suite passeggeri sarà aumentato. Inoltre, per la prima volta in questa classe di navi, saranno create aree e servizi esclusivi. Le altre navi della classe Sphinx comprendono Aidablu, Aidasol, Aidamar e Aidastella e non è stato ancora chiarito se saranno sottoposte ad operazioni analoghe. Intanto Oceania Cruises ha festeggiato il varo tecnico della sua nuova nave, la Allura, presso lo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente. La nave da 1.200 ospiti è stata fatta galleggiare dal bacino di carenaggio e trasferita all'ormeggio per iniziare l'allestimento degli interni, ha annunciato la compagnia. "I nostri cuori e le nostre menti sono con l'intero team di Fincantieri in lutto per la scomparsa del Generale Graziano" ha dichiarato Frank A. Del Rio, presidente di

La Gazzetta Marittima

Venezia

Al Borgo il Palio Marinaro '24

(Nella foto di Novi): L'equipaggio vincitore. LIVORNO - Si chiama Costante Neri, un nome che già alla Livorno sul mare dice molto. E questo gozzo intitolato al personaggio della schiatta portuale, condotto da un assatanato equipaggio del Borgo Cappuccini, ha vinto l'edizione '24 del Palio Marinaro frustrando la speranza del **Venezia** di ripetere il trionfo della Coppa Risicatori. Il testa a testa tra Borgo e **Venezia** si è risolto dopo l'ultima boa per poco più d'una incollatura. Un palio da cardiopalmo, seguito da figlia di spettatori, sia in mare che sulla terrazza Mascagni. Anche nelle gozzette delle ragazze, stesso ordine d'arrivo. Il **Venezia** si rifà nella graduatoria juniores, nel solito duello con il Borgo. Che torna alla vittoria nei gozzi a 10 femminili, seguito dall' Ardenza. Alla fine gloria e festa per tutti, malgrado la delusione dell'italia-svizzera di calcio.



Informare

Savona, Vado

Continua la flessione del traffico dei container nel porto del Pireo

Complessivamente in aumento i volumi movimentati dagli approdi del network di COSCO Shipping Ports. Lo scorso maggio è proseguita la crescita del traffico dei container movimentati nei terminal portuali che fanno capo al gruppo cinese COSCO Shipping Ports, incremento che - come nei mesi precedenti - è stato trainato dal rialzo dei volumi containerizzati realizzati nei porti in Cina, mentre si è ulteriormente accentuata la riduzione della crescita registrata nei porti esteri a cui ha contribuito la diminuzione del traffico in quelli situati nel Mediterraneo, forse per effetto della ridistribuzione dei flussi containerizzati tra l'Asia e l'Europa a causa del forte calo dei transiti delle navi nel canale di Suez determinato dagli attacchi al traffico marittimo commerciale condotti dai ribelli yemeniti Houthi nella regione del Mar Rosso e del Golfo di Aden. Nello specifico, a maggio 2024 i terminal del network del gruppo hanno movimentato complessivamente 9,64 milioni di teu, con una progressione del +5,4% sullo stesso mese dello scorso anno, di cui 6,76 milioni di teu movimentati in Cina (+6,9%) e 2,87 milioni di teu nei terminal esteri (+1,9%). Nel Mediterraneo, dove i terminal partecipati dall'azienda cinese movimentano meno del 40% del totale registrato dai terminal esteri del gruppo, ad accusare una rilevante flessione dei volumi è la Piraeus Container Terminal del **porto** del Pireo che a maggio ha movimentato 319mila teu, con una decisa riduzione del -24,1% che diversi osservatori attribuiscono agli effetti della crisi nel Mar Rosso ma che probabilmente ha radici più antiche essendo il trend negativo in atto ormai da oltre quattro anni. Rilevante, anche se rispetto ad un volume assai più limitato, la diminuzione del traffico al terminal **Vado Gateway** del **porto** di **Vado** Ligure dove sono stati movimentati 17mila teu (-32,7%), mentre nello stesso scalo italiano la partecipata Reefer Terminal ha movimentato oltre 5mila teu (+10,0%). In sensibile crescita (+19,7%), invece, i volumi movimentati dai terminal della partecipata spagnola COSCO SHIPPING Ports (Spain) Terminals, pari a 342mila teu, che potrebbe aver beneficiato della riorganizzazione dei traffici marittimi containerizzati. Ma in aumento risulta, così come nei mesi precedenti, anche il traffico movimentato dalla partecipata egiziana Suez Canal Container Terminal (SCCT), il cui terminal è posto nei pressi dello sbocco sul Mediterraneo del canale di Suez e che non sembra essere colpito dagli effetti della forte contrazione dei transiti navali nel canale egiziano: lo scorso maggio SCCT ha movimentato 345mila teu, con un rialzo del +4,0%. Nei primi cinque mesi del 2024 il traffico globalmente movimentato dai terminal di COSCO Shipping Ports è stato pari a 44,40 milioni di teu, con una crescita del +8,0% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 30,73 milioni di teu movimentati dai terminal in Cina (+9,9%) e 13,67 milioni di teu dai terminal esteri (+4,0%). Nel solo **porto** greco del Pireo il traffico è stato pari a 1,59 milioni di teu



Complessivamente in aumento i volumi movimentati dagli approdi del network di COSCO Shipping Ports. Lo scorso maggio è proseguita la crescita del traffico dei container movimentati nei terminal portuali che fanno capo al gruppo cinese COSCO Shipping Ports, incremento che - come nei mesi precedenti - è stato trainato dal rialzo dei volumi containerizzati realizzati nei porti in Cina, mentre si è ulteriormente accentuata la riduzione della crescita registrata nei porti esteri a cui ha contribuito la diminuzione del traffico in quelli situati nel Mediterraneo, forse per effetto della ridistribuzione dei flussi containerizzati tra l'Asia e l'Europa a causa del forte calo dei transiti delle navi nel canale di Suez determinato dagli attacchi al traffico marittimo commerciale condotti dai ribelli yemeniti Houthi nella regione del Mar Rosso e del Golfo di Aden. Nello specifico, a maggio 2024 i terminal del network del gruppo hanno movimentato complessivamente 9,64 milioni di teu, con una progressione del +5,4% sullo stesso mese dello scorso anno, di cui 6,76 milioni di teu movimentati in Cina (+6,9%) e 2,87 milioni di teu nei terminal esteri (+1,9%). Nel Mediterraneo, dove i terminal partecipati dall'azienda cinese movimentano meno del 40% del totale registrato dai terminal esteri del gruppo, ad accusare una rilevante flessione dei volumi è la Piraeus Container Terminal del porto del Pireo che a maggio ha movimentato 319mila teu, con una decisa riduzione del -24,1% che diversi osservatori attribuiscono agli effetti della crisi nel Mar Rosso ma che probabilmente ha radici più antiche essendo il trend negativo in atto ormai da oltre quattro anni. Rilevante, anche se rispetto ad un volume assai più limitato, la diminuzione del traffico al terminal Vado Gateway del porto di Vado Ligure dove sono stati movimentati 17mila teu (-32,7%), mentre nello stesso scalo italiano la partecipata Reefer Terminal ha movimentato oltre 5mila teu (+10,0%). In sensibile crescita (+19,7%), invece, i volumi movimentati dai terminal della partecipata spagnola COSCO SHIPPING Ports (Spain) Terminals, pari a 342mila teu, che

Informare

Savona, Vado

(-13,5%).

(Sito) Ansa

Genova, Voltri

Diga Genova: Bucci a Pd, 'siamo 4 anni in anticipo, no ritardi'

"Due deputati liguri hanno fatto un'interrogazione in Parlamento sostenendo che il sindaco di Genova e commissario per la nuova diga del porto ha detto cose false sull'opera, hanno affermato che siamo in ritardo quando invece siamo quattro anni in anticipo rispetto alla fine dei lavori, ritengo queste affermazioni offensive non solo per l'amministrazione ma per la città di Genova, io sono per il dibattito ma solo se è costruito su informazioni vere". Lo dichiara il sindaco di Genova Marco Bucci, commissario per la nuova diga foranea del porto di Genova, nel corso del suo intervento in conclusione del voto in consiglio comunale sulla delibera che consentirà al Comune di riacquisire il Palasport. Il riferimento di Bucci è stato relativo a un'interrogazione depositata il 27 giugno dai deputati dem Valentina Ghio e Andrea Orlando in commissione Trasporti alla Camera e in cui hanno chiesto chiarimenti sui ritardi della grande opera al ministro dei Trasporti Matteo Salvini.



(Sito) Ansa

Genova, Voltri

Toti, su Rinfuse una clausola per evitare revoca concessione

C'è una clausola nell'atto di concessione del Terminal Rinfuse nel porto di Genova ad Aldo Spinelli che è rimasta sempre sconosciuta ai membri del comitato di gestione dell'Autorità portuale che approvarono (con l'eccezione di Rino Canavese) la proroga trentennale. Si tratta di una clausola di revisione contenuta nel contratto firmato dall'allora presidente del porto Paolo Emilio Signorini che prevede la "revisione della concessione in caso di alterazione nella composizione merceologica dei traffici ovvero in caso di interventi strutturali nel compendio". Della clausola i pm che indagano sulla presunta corruzione in Liguria hanno chiesto conto ai membri del comitato di gestione del porto. E tutti hanno risposto che non ne sapevano nulla essendo un atto che non passa attraverso il comitato. In particolare, l'avvocato Andrea La Mattina ha detto che si tratta di "una clausola che non ho mai visto, neppure in altre concessioni". E ha aggiunto che si tratta di una "clausola ambigua" da cui sembra evincersi "una limitazione dell'operatività della revoca" della concessione in caso di cambio della destinazione d'uso dell'area. "Qualora ci fosse stata sottoposta - ha aggiunto - mi sarei opposto o quantomeno avrei chiesto più tempo per esaminarla perché sembra sottrarre il concessionario alla revoca. E quella clausola a mio avviso doveva essere sottoposta al comitato di gestione perché fa riferimento a significativi mutamenti degli assetti portuali". Secondo gli investigatori quella clausola fu fatta aggiungere nel contratto da Aldo Spinelli che attraverso il presidente del porto Paolo Signorini voleva ottenere una concessione 'tombale', in modo poi da poter trasformare il Terminal Rinfuse in container con la realizzazione della nuova diga dello scalo.



AdSp di Genova, primo Comitato di Gestione presieduto dal Commissario straordinario Seno

GENOVA Si è svolta, in un clima di positiva e proficua collaborazione, la prima riunione del Comitato di Gestione presieduta dall'Ammiraglio Massimo Seno, nominato a capo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale il 13 giugno scorso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti coadiuvato dal commissario straordinario aggiunto prof. Alberto Maria Benedetti: questa la nota dell'AdSp del capoluogo ligure. seno Il board ha riconosciuto alla Compagnia CULMV Paride Batini e alla Compagnia CULP Pippo Rebagliati contributi per il reimpiego in altre mansioni del personale inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali, ai sensi del comma 15 bis dell'art. 17, legge 84/94. Con queste delibere, è così riconfermata l'importanza sostanziale della formazione continua per restare al passo con le evoluzioni tecnologiche nel campo delle operazioni portuali e potenziare le competenze professionali indispensabili per garantire livelli di efficienza e sicurezza sempre maggiori sulle banchine di Genova e Savona-Vado. Il Comitato ha, altresì, approvato una serie di provvedimenti di gestione demaniale che vanno nella direzione di garantire la corretta fruizione degli ambiti portuali e demaniali in genere, in un momento peraltro caratterizzato da investimenti importanti la cui convivenza con le attività portuali richiede una opportuna regia da parte della AdSP per salvaguardare i livelli di traffico e occupazionali del sistema portuale.



Porto Genova, prima riunione del nuovo comitato di gestione

di r.p. GENOVA - Prima riunione del Comitato di Gestione dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale presieduta dall'Ammiraglio Massimo Seno, nominato a capo dell'**Autorità** il 13 giugno scorso dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti coadiuvato dal commissario straordinario aggiunto Alberto Maria Benedetti. Il board ha riconosciuto alla Compagnia CULMV "Paride Batini" e alla Compagnia CULP "Pippo Rebagliati" contributi per il reimpiego in altre mansioni del personale inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali, ai sensi del comma 15 bis dell'art. 17, legge 84/94. Con queste delibere, è così riconfermata l'importanza sostanziale della formazione continua per restare al passo con le evoluzioni tecnologiche nel campo delle operazioni portuali e potenziare le competenze professionali indispensabili per garantire livelli di efficienza e sicurezza sempre maggiori sulle banchine di Genova e Savona-Vado. Il Comitato ha anche approvato una serie di provvedimenti di gestione demaniale che hanno, nelle intenzioni, l'obiettivo di garantire la corretta fruizione degli ambiti portuali e demaniali in genere, in un momento peraltro caratterizzato da investimenti importanti la cui convivenza con le attività portuali richiede una opportuna regia da parte della AdSP per salvaguardare i livelli di traffico e occupazionali del **sistema portuale**.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Per Terminal Rinfuse Genova concessione difforme da quanto approvato dal Comitato di gestione

Porti L'interrogatorio a La Mattina svela come nell'atto, supervisionato da Piacenza, sia stata inserita una clausola chiesta da Spinelli e contrastante con l'indicazione dell'organo deliberante. Non tornano i conti anche rispetto al piano d'impresa di Andrea Moizo 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 La concessione del Terminal Rinfuse Genova è difforme da quanto prevedeva la delibera del Comitato di Gestione che nel dicembre 2021 diede mandato all'allora presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova, Paolo Emilio Signorini, di prorogare appunto per 30 anni la concessione del terminalista controllato da Spinelli (55%) e partecipato da Msc (45%). È quanto emerge dal verbale dell'interrogatorio del membro di Comitato, l'avvocato Andrea La Mattina, condotto dalla Procura di Genova lo scorso 31 maggio nell'ambito dell'inchiesta che ha portato agli arresti di Signorini e ai domiciliari di Aldo Spinelli e del presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. Sul finire dell'interrogatorio gli inquirenti si soffermano sulla clausola che La Mattina pretese fosse inserita per superare le proprie perplessità sulla proroga. Tale clausola prevedeva che eventuali cambi di destinazione d'uso dovuti a interventi infrastrutturali "potranno comportare la revoca (totale e/o parziale) della concessione con conseguente riconoscimento, da parte del futuro eventuale nuovo assegnatario del compendio, dell'indennizzo". La Mattina chiese e ottenne la clausola in modo tale da rafforzare la possibilità per l'Adsp di revocare e rimettere a gara la concessione una volta che il compendio, completati i lavori della nuova diga foranea e i tombamenti delle calate, fosse stato dedicato ai container. È a questo punto che i magistrati rivelano a La Mattina, chiedendogli se ne sia al corrente, che nell'atto di concessione, successivamente alla delibera, "è stata inserita una possibilità di revisione della concessione in caso di alterazione nella composizione merceologica dei traffici ovvero in caso di interventi infrastrutturali sul compendio". E gli domandano se tale clausola "limiti l'operatività della clausola sui mutamenti di destinazione". La Mattina si dichiara all'oscuro, avendo visto sì la delibera, ma non l'atto, che "viene preparato dagli uffici dell'Adsp e poi viene firmato dal presidente". E afferma che si tratta "senz'altro di una clausola ambigua", dalla cui lettura "sembra evincersi una limitazione dell'operatività della revoca". Tanto che, aggiunge La Mattina, "qualora ci fosse stata sottoposta in Comitato mi sarei opposto o comunque avrei chiesto maggiore tempo. () Una clausola di tale portata doveva essere sottoposta al Comitato". Incassandone una risposta negativa, gli inquirenti chiedono anche a La Mattina se sia a conoscenza



Porti L'interrogatorio a La Mattina svela come nell'atto, supervisionato da Piacenza, sia stata inserita una clausola chiesta da Spinelli e contrastante con l'indicazione dell'organo deliberante. Non tornano i conti anche rispetto al piano d'impresa di Andrea Moizo 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 La concessione del Terminal Rinfuse Genova è difforme da quanto prevedeva la delibera del Comitato di Gestione che nel dicembre 2021 diede mandato all'allora presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova, Paolo Emilio Signorini, di prorogare appunto per 30 anni la concessione del terminalista controllato da Spinelli (55%) e partecipato da Msc (45%). È quanto emerge dal verbale dell'interrogatorio del membro di Comitato, l'avvocato Andrea La Mattina, condotto dalla Procura di Genova lo scorso 31 maggio nell'ambito dell'inchiesta che ha portato agli arresti di Signorini e ai domiciliari di Aldo Spinelli e del presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. Sul finire dell'interrogatorio gli inquirenti si soffermano sulla clausola che La Mattina pretese fosse inserita per superare le proprie perplessità sulla proroga. Tale clausola prevedeva che eventuali cambi di destinazione d'uso dovuti a interventi infrastrutturali "potranno comportare la revoca (totale e/o parziale) della concessione con conseguente riconoscimento, da parte del futuro eventuale nuovo assegnatario del compendio, dell'indennizzo". La Mattina chiese e ottenne la clausola in modo tale da rafforzare la possibilità per l'Adsp di revocare e rimettere a gara la concessione una volta che il compendio, completati i lavori della nuova diga foranea e i tombamenti delle calate, fosse stato dedicato ai container. È a questo

Shipping Italy

Genova, Voltri

di un intervento di Spinelli per inserire il meccanismo, che di fatto disinnescava la clausola sulla revoca. L'Adsp in sostanza non potrà revocare la concessione se Trge presenterà un piano d'impresa adeguato al traffico container. Il passaggio finisce qui, ma la domanda dimostra come gli inquirenti abbiano attenzionato una circostanza ricostruita nell'ordinanza e già in quell'occasione, in effetti, ritenuta, "se confermata, di particolare rilevanza". Si tratta di una telefonata con l'avvocato **Paolo** Gatto (Studio Carbone D'Angelo) in cui Roberto Spinelli (figlio di Aldo e sottoposto anch'egli a misure interdittive) nell'aprile 2022, "approfittando - scrive il Gip - del carteggio in essere con l'Adsp riguardante il perfezionamento dell'atto definitivo del rinnovo della concessione del Terminal Rinfuse, si attivava con l'intento di modificare arbitrariamente la clausola voluta dal Comitato di Gestione in sede di delibera di approvazione". Spinelli, ricostruiscono i magistrati, spiega infatti a Gatto come modificare la clausola nel senso sopra descritto e gli dice di contattare la dirigente dell'Adsp preposta alle concessioni, Antonella Traverso, suggerendogli, al fine di riuscire a inserire la clausola, di dirle di aver riscontrato "un refuso", così da rimandarle l'atto modificato a proprio piacimento. L'escamotage, come visto, riesce (Traverso è indagata per omessa denuncia ma al momento non è chiaro se in relazione a questo episodio). **Paolo Piacenza** (che è indagato per abuso d'ufficio, anche se non è stato esplicitato se in relazione a questo episodio) era allora il segretario generale dell'ente, cui spetta l'attuazione delle direttive del Comitato. Un ruolo che **Piacenza**, divenuto commissario straordinario e messo in aspettativa nel settembre 2023 (quando Signorini passò ad Iren), ora è tornato a ricoprire, evidentemente col placet del Ministro delle infrastrutture che al vertice dell'Adsp ha ora chiamato quale commissario Massimo Seno. Al di là dell'iniziativa di Spinelli e dell'avvocato dello Studio Carbone - D'Angelo (studio che peraltro figura nel 2022 come fornitore di consulenze anche all'Adsp: cioè lavorava sia per il concedente che per il concessionario), il segretario generale **Paolo Piacenza**, anche in qualità (allora come oggi) di direttore della governance demaniale, è quindi colui che ha la responsabilità della redazione dell'atto difforme da quanto chiesto dal Comitato. Non è tutto. Nell'interrogatorio i magistrati chiedono a La Mattina se i controlli sul rispetto del piano di impresa di Trge presentato per la proroga siano doverosi e se sappia se siano stati effettuati. Il membro del Comitato risponde affermativamente alla prima domanda ma non gli è dato sapere della seconda. A tentare una verifica aveva provato poco prima dell'inchiesta SHIPPING ITALY. Per quanto possibile, stante che la responsabile della trasparenza e vertice della direzione bilancio, Lucia Tringali, ha ritenuto di fornire al nostro giornale il piano oscurando 27 delle 31 pagine di cui si compone (proprio Tringali è stata sentita come testimone dai magistrati su un'altra pratica, l'inserimento del tombamento di Concenter nel piano straordinario delle opere, sulla cui liceità aveva espresso riserve senza però mai formalizzarle, secondo quanto emerso finora dall'inchiesta). Quanto basta, tuttavia, incrociando i dati visibili con quelli riportati nella delibera del 2021, per accorgersi di come Terminal Rinfuse Genova non risulta aver finora rispettato il piano di impresa, senza che l'ente abbia avviato a quanto consta alcun provvedimento a suo carico.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Ad esempio negli anni successivi alla proroga il terminalista avrebbe dovuto spendere 7 milioni di euro in investimenti, ma dai bilanci 2022 e 2023 risulta complessivamente una spesa di circa 1,7 milioni. Gli occupati diretti avrebbero dovuto essere 43 alla fine del 2022 e 53 un anno dopo. A fine 2022 erano solo 40, diminuiti per giunta a fine 2023 a 38. Grazie a questi fattori, nel biennio il terminal ha sì perso il 13% dei volumi, ma ha visto crescere fatturato (da 8,1 a 8,5 milioni di euro) e utile (da 31mila a 650mila euro), senza aver fino ad oggi provveduto alla ricapitalizzazione promessa nel piano d'impresa entro il 2024 (da 110mila euro a 5,1 milioni). Al di là degli omissis della documentazione fornita, anche la verifica del rispetto dei piani d'impresa era ed è competenza della Direzione Governance dell'Adsp, guidata da **Piacenza** fino al settembre 2023 e poi da lui stesso affidata ad interim a Traverso, come Tringali attualmente confermati nei rispettivi ruoli dal Ministero dei trasporti e dal commissario straordinario Seno.

Mancato rinnovo del contratto nazionale: due giorni di sciopero al porto

I lavoratori del porto di Ravenna scioperano per le intere giornate e turni di lavoro dal 4 al 5 luglio per il mancato rinnovo del loro contratto nazionale scaduto dal 31 dicembre scorso. I lavoratori del porto di Ravenna scioperano per le intere giornate e turni di lavoro dal 4 al 5 luglio per il mancato rinnovo del loro contratto nazionale scaduto dal 31 dicembre scorso. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti Uil di Ravenna, viste le proclamazioni di sciopero delle organizzazioni sindacali nazionali, comunicano le modalità di effettuazione della mobilitazione per il porto di Ravenna: due giornate di sciopero con astensione completa dal lavoro il 4 e 5 luglio. Si precisa che i turni con inizio prima delle ore 24 del 3 luglio andranno terminati secondo il normale orario. Lo sciopero terminerà con la ripresa dei turni di lavoro con inizio successivo alle 00 del 6 luglio. "Malgrado lo stato di agitazione aperto l'11 marzo e lo sciopero del 3, 4 e 5 aprile scorsi - pur avendo successivamente registrato dei passi in avanti - il negoziato, per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei porti scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative delle lavoratrici e dei lavoratori - scrivono i sindacati in una nota -

C'è l'assoluto bisogno di giungere al più presto al rinnovo del Ccnl dei porti, con un accordo che preveda un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso dalle lavoratrici e dai lavoratori, oltre che gli ulteriori miglioramenti delle condizioni di lavoro, elevando gli standard di sicurezza e implementando il sistema di welfare già esistente. I lavoratori e le lavoratrici dei porti italiani scioperano per difendere l'unitarietà del loro contratto nazionale messa in pericolo dalle ipotesi di riforma della legge 84/94 e dalle associazioni datoriali dei grandi gruppi armatoriali che, divenuti anche terminalisti, vedono con insofferenza la normativa e il contratto unico che difende il lavoro portuale". "La vertenza per il rinnovo del contratto nazionale e questa importante mobilitazione devono inoltre essere l'occasione nel territorio per discutere come le importanti risorse investite nel porto non rimangano a vantaggio di pochi, ma siano occasione di redistribuzione di risorse nel territorio partendo da un lavoro, in tutte le sue articolazioni, garantito, di qualità, retribuito equamente e svolto nel pieno rispetto di tutte le norme sulla salute e sicurezza sul lavoro" concludono. Lo sciopero, nel territorio ravennate, avrà la seguente articolazione: astensione completa dal lavoro per tutte le 24 ore per i giorni 4 e 5 luglio per i dipendenti delle imprese ex artt. 16, 17, 18 L. 84/1994, delle Autorità di sistema Portuale, delle ex società di interesse generale che applicano il Ccnl dei lavoratori dei porti e dei lavoratori somministrati nelle aziende coinvolte. Si precisa che lo sciopero, non riguarderà le prestazioni che possano in qualche modo coinvolgere i diritti delle persone costituzionalmente tutelate, quelli alla vita, alla salute,



I lavoratori del porto di Ravenna scioperano per le intere giornate e turni di lavoro dal 4 al 5 luglio per il mancato rinnovo del loro contratto nazionale scaduto dal 31 dicembre scorso. I lavoratori del porto di Ravenna scioperano per le intere giornate e turni di lavoro dal 4 al 5 luglio per il mancato rinnovo del loro contratto nazionale scaduto dal 31 dicembre scorso. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti Uil di Ravenna, viste le proclamazioni di sciopero delle organizzazioni sindacali nazionali, comunicano le modalità di effettuazione della mobilitazione per il porto di Ravenna: due giornate di sciopero con astensione completa dal lavoro il 4 e 5 luglio. Si precisa che i turni con inizio prima delle ore 24 del 3 luglio andranno terminati secondo il normale orario. Lo sciopero terminerà con la ripresa dei turni di lavoro con inizio successivo alle 00 del 6 luglio. "Malgrado lo stato di agitazione aperto l'11 marzo e lo sciopero del 3, 4 e 5 aprile scorsi - pur avendo successivamente registrato dei passi in avanti - il negoziato, per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei porti scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative delle lavoratrici e dei lavoratori - scrivono i sindacati in una nota - C'è l'assoluto bisogno di giungere al più presto al rinnovo del Ccnl dei porti, con un accordo che preveda un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso dalle lavoratrici e dai lavoratori, oltre che gli ulteriori miglioramenti delle condizioni di lavoro, elevando gli standard di sicurezza e implementando il sistema di welfare già esistente. I lavoratori e le lavoratrici dei porti italiani scioperano per difendere l'unitarietà del loro contratto nazionale messa in pericolo dalle ipotesi di riforma della legge 84/94 e dalle associazioni datoriali dei grandi gruppi armatoriali che,

Ravenna Today

Ravenna

alla libertà, alla sicurezza, alla libertà di circolazione.

Crisi Co.Fa.Ri. Question time di Ancisi (LpRa): "Come ha operato il Sindaco de Pascale per sostenere la cooperativa e i suoi lavoratori?"

Ascolta: "Giovane del Rione De' Brozzi di Lugo in evidenza ai giochi della bandiera alla Reggia di Venaria" Ascolta questo articolo ora... Voice by Questo pomeriggio, la "Crisi Co.Fa.Ri." sarà l'oggetto di due Question Time, uno presentato dal Capogruppo di Forza Italia, Alberto Ancarani, e uno del Capogruppo di Lista per Ravenna, Alvaro Ancisi. In particolare, Ancisi ritiene inopportuno che "la difesa dei lavoratori della cooperativa sia stata assunta, in sede giudiziaria civilistica, da due legali che rivestono importanti ruoli istituzionali, rispettivamente nella logistica portuale, l'avv. Ricardo Sabadini, presidente della suddetta SAPIR, e l'avv. Guido Fabbri, presidente della Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica in rappresentanza della Regione". Secondo Ancisi "la crisi di Cofari, storica leader del proprio settore nella logistica portuale di Ravenna, non sarebbe dovuta sfuggire alla Giunta comunale presieduta dal sindaco de Pascale, rappresentata ai massimi livelli sia nell'ADSP, Autorità di Sistema Portuale, all'interno del Comitato di Gestione, sia nella SAPIR, Porto Intermodale Ravenna Società per Azioni, di proprietà pubblica maggioritaria, all'interno del Consiglio di Amministrazione.

Chiedo dunque al sindaco, se e come abbia operato, pur non essendosene saputo niente, per sostenere insieme la resistenza di Cofari di fronte ad una così lunga e drammatica crisi aziendale e i diritti fondamentali, addirittura costituzionali, dei suoi lavoratori. Cofari e suoi lavoratori di fatto si contrappongono, come debitore insolvente l'una e creditori sfiduciati gli altri." "Nel maggio scorso, la cooperativa Cofari ha notificato ai soci receduti che vantano crediti per restituzione delle quote sociali o del prestito sociale di aver presentato domanda di composizione negoziata della crisi d'impresa, ai sensi di legge, chiedendo l'applicazione di misure protettive e cautelari del proprio patrimonio" spiega il capogruppo. "Questo 27 giugno, Legacoop ha comunicato che, al termine di una lunga crisi, Cofari ha ceduto il ramo facchinaggio, con circa un centinaio di dipendenti in organico, alla società lombarda Elle Emme, a cui era stato affittato circa un anno prima, e cessato l'attività dei traslochi con una decina di addetti - prosegue, riportando quanto dichiarato da un dipendente: " Da ormai 15 anni, con la scusa di questo stato di crisi continuamente prorogato di anno in anno, ogni socio doveva lasciare in azienda sei ore al mese di lavoro, un certo numero di ferie e permessi che non maturava, tredicesima e quattordicesima venivano erogate solo al 30%, la malattia veniva pagata solo per la parte riguardante l'Inps, e quindi i primi tre giorni di malattia, che invece sono a carico dell'azienda, non erano pagati. Questo per centinaia di soci lavoratori, che naturalmente hanno iniziato a calare. Ai nuovi soci in ingresso chiedevano una quota associativa piena, nonostante ce ne fossero di 'anziani' che dovevano ancora riavere le loro quote. A un certo punto ci è stato spiegato che la cooperativa aveva ricevuto



Ascolta: "Giovane del Rione De' Brozzi di Lugo in evidenza ai giochi della bandiera alla Reggia di Venaria" Ascolta questo articolo ora... Voice by Questo pomeriggio, la "Crisi Co.Fa.Ri." sarà l'oggetto di due Question Time, uno presentato dal Capogruppo di Forza Italia, Alberto Ancarani, e uno del Capogruppo di Lista per Ravenna, Alvaro Ancisi. In particolare, Ancisi ritiene inopportuno che "la difesa dei lavoratori della cooperativa sia stata assunta, in sede giudiziaria civilistica, da due legali che rivestono importanti ruoli istituzionali, rispettivamente nella logistica portuale, l'avv. Ricardo Sabadini, presidente della suddetta SAPIR, e l'avv. Guido Fabbri, presidente della Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica in rappresentanza della Regione". Secondo Ancisi "la crisi di Cofari, storica leader del proprio settore nella logistica portuale di Ravenna, non sarebbe dovuta sfuggire alla Giunta comunale presieduta dal sindaco de Pascale, rappresentata ai massimi livelli sia nell'ADSP, Autorità di Sistema Portuale, all'interno del Comitato di Gestione, sia nella SAPIR, Porto Intermodale Ravenna Società per Azioni, di proprietà pubblica maggioritaria, all'interno del Consiglio di Amministrazione. Chiedo dunque al sindaco, se e come abbia operato, pur non essendosene saputo niente, per sostenere insieme la resistenza di Cofari di fronte ad una così lunga e drammatica crisi aziendale e i diritti fondamentali, addirittura costituzionali, dei suoi lavoratori. Cofari e suoi lavoratori di fatto si contrappongono, come debitore insolvente l'una e creditori sfiduciati gli altri." "Nel maggio scorso, la cooperativa Cofari ha notificato ai soci receduti che vantano crediti per restituzione delle quote sociali o del prestito sociale di aver presentato domanda di composizione negoziata della crisi d'impresa, ai sensi di legge, chiedendo l'applicazione di misure protettive e cautelari del proprio patrimonio" spiega il capogruppo. "Questo 27 giugno, Legacoop ha comunicato che, al termine di una lunga crisi, Cofari ha ceduto il ramo facchinaggio, con circa un centinaio di dipendenti in organico, alla società lombarda Elle Emme, a cui era stato affittato circa un anno prima, e cessato l'attività dei traslochi con una decina di addetti - prosegue, riportando quanto dichiarato da un dipendente: " Da ormai 15 anni, con la scusa di questo stato di crisi continuamente prorogato di anno in anno, ogni socio doveva lasciare in azienda sei ore al mese di lavoro, un certo numero di ferie e permessi che non maturava, tredicesima e quattordicesima venivano erogate solo al 30%, la malattia veniva pagata solo per la parte riguardante l'Inps, e quindi i primi tre giorni di malattia, che invece sono a carico dell'azienda, non erano pagati. Questo per centinaia di soci lavoratori, che naturalmente hanno iniziato a calare. Ai nuovi soci in ingresso chiedevano una quota associativa piena, nonostante ce ne fossero di 'anziani' che dovevano ancora riavere le loro quote. A un certo punto ci è stato spiegato che la cooperativa aveva ricevuto

una multa milionaria dall'Inps. A causa di questa multa le quote sono state congelate e poi ridotte. Che fine hanno fatto i soldi che ci hanno trattenuto per tutti questi anni con la scusa del recupero fondi per crisi?" Leggi anche politica Question Time di Ancarani (FI) su crisi CoFaRi. "L'Amministrazione non sapeva nulla?".

All'Autorità Portuale di Ravenna un convegno sulla sostenibilità ambientale nel settore marittimo e portuale

Ascolta: "Ravenna. Ruba farmaci dal deposito: 35enne magazziniere arrestato" Ascolta questo articolo ora... Voice by "Scienza, progresso tecnologico e sostenibilità ambientale nel settore marittimo e portuale" è il titolo di un convegno di studio in programma mercoledì 3 luglio, a Ravenna, con inizio alle 16.30, nella Sala convegni dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale, in via Antico Squero, 31. Organizzato dalla "Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su altri illeciti ambientali e agroalimentari", presieduta dal deputato Jacopo Morrone, il convegno si articola in due parti. La prima prevede una panoramica sullo stato di inquinamento del Mar Mediterraneo e sulla rigenerazione dei porti italiani nell'ottica della transizione ecologica, mentre la seconda riguarda specifiche aree nell'ambito della tutela ambientale relative ai sistemi di monitoraggio istituzionale delle navi mercantili e delle connesse attività operative nei porti, delineando le peculiarità gestionali delle imprese marittime e portuali, connesse alla transizione ecologica e alla sostenibilità ambientale. "Questo evento - spiega il presidente Morrone - precede la riunione 'G7 Scienza e tecnologia' in programma per i giorni 9, 10 e 11 luglio a Bologna e a Forlì a cura del ministero dell'Università e della ricerca. Gli argomenti trattati sono di grande attualità: scienza, progresso tecnologico e organizzazione aziendale moderna rappresentano, in sinergia, un'indispensabile opportunità per la tutela ambientale marina e la relativa sostenibilità". I relatori saranno, nella prima parte, l'Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carbone, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia costiera; Greta Tellarini, docente ordinario di Diritto della navigazione e direttrice del Master in diritto marittimo, portuale e della logistica-Università di Bologna; Desiree Fondaroli, docente ordinario di diritto penale e direttrice del Master in diritto penale dell'impresa e dell'economia. Nella seconda parte: Roberto Cimino, Eni S.p.A - vice presidente Cluster tecnologico nazionale Crescita blu (Blue Italian Growth-BIG); Barbara Zanuttigh, docente - Università di Bologna, Dipartimento di Ingegneria civile, chimica, ambientale e dei materiali.



Ascolta: "Ravenna. Ruba farmaci dal deposito: 35enne magazziniere arrestato" Ascolta questo articolo ora... Voice by "Scienza, progresso tecnologico e sostenibilità ambientale nel settore marittimo e portuale" è il titolo di un convegno di studio in programma mercoledì 3 luglio, a Ravenna, con inizio alle 16.30, nella Sala convegni dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale, in via Antico Squero, 31. Organizzato dalla "Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su altri illeciti ambientali e agroalimentari", presieduta dal deputato Jacopo Morrone, il convegno si articola in due parti. La prima prevede una panoramica sullo stato di inquinamento del Mar Mediterraneo e sulla rigenerazione dei porti italiani nell'ottica della transizione ecologica, mentre la seconda riguarda specifiche aree nell'ambito della tutela ambientale relative ai sistemi di monitoraggio istituzionale delle navi mercantili e delle connesse attività operative nei porti, delineando le peculiarità gestionali delle imprese marittime e portuali, connesse alla transizione ecologica e alla sostenibilità ambientale. "Questo evento - spiega il presidente Morrone - precede la riunione 'G7 Scienza e tecnologia' in programma per i giorni 9, 10 e 11 luglio a Bologna e a Forlì a cura del ministero dell'Università e della ricerca. Gli argomenti trattati sono di grande attualità: scienza, progresso tecnologico e organizzazione aziendale moderna rappresentano, in sinergia, un'indispensabile opportunità per la tutela ambientale marina e la relativa sostenibilità". I relatori saranno, nella prima parte, l'Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carbone, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia costiera; Greta Tellarini,

Due giornate di sciopero nel porto di Ravenna il 4 e 5 luglio per il rinnovo del contratto nazionale

Ascolta: "Ravenna. Ruba farmaci dal deposito: 35enne magazziniere arrestato" Ascolta questo articolo ora... Voice by I lavoratori e le lavoratrici del porto di Ravenna scioperano per le intere giornate e turni di lavoro dal 4 al 5 luglio per il mancato rinnovo del loro contratto nazionale scaduto dal 31 dicembre scorso. Raccomandato da Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti Uil di Ravenna, viste le proclamazioni di sciopero delle organizzazioni sindacali nazionali, comunicano le modalità di effettuazione della mobilitazione per il porto di Ravenna: 2 giornate di sciopero con astensione completa dal lavoro il 4 e 5 luglio, con la precisazione che i turni con inizio prima delle 24 del 3 luglio andranno terminati secondo il normale orario. Lo sciopero terminerà con la ripresa dei turni di lavoro con inizio successivo alla mezzanotte del 6 luglio. "Malgrado lo stato di agitazione aperto l'11 marzo e lo sciopero del 3, 4 e 5 aprile scorsi - pur avendo successivamente registrato dei passi in avanti - il negoziato, per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei porti scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative delle lavoratrici e dei lavoratori. C'è l'assoluto bisogno di giungere al più presto

al rinnovo del Ccnl dei porti, con un accordo che preveda un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso dalle lavoratrici e dai lavoratori, oltre che gli ulteriori miglioramenti delle condizioni di lavoro, elevando gli standard di sicurezza e implementando il **sistema** di welfare già esistente. I lavoratori e le lavoratrici dei porti italiani scioperano per difendere l'unitarietà del loro contratto nazionale messa in pericolo dalle ipotesi di riforma della legge 84/94 e dalle associazioni datoriali dei grandi gruppi armatoriali che, divenuti anche terminalisti, vedono con insofferenza la normativa e il contratto unico che difende il lavoro **portuale**. "La vertenza per il rinnovo del contratto nazionale e questa importante mobilitazione devono inoltre essere l'occasione nel territorio per discutere come le importanti risorse investite nel porto non rimangano a vantaggio di pochi, ma siano occasione di redistribuzione di risorse nel territorio partendo da un lavoro, in tutte le sue articolazioni, garantito, di qualità, retribuito equamente e svolto nel pieno rispetto di tutte le norme sulla salute e sicurezza sul lavoro" commentano. Lo sciopero, nel territorio ravennate, avrà la seguente articolazione: astensione completa dal lavoro per tutte le 24 ore per i giorni 4 e 5 luglio per i dipendenti delle imprese ex artt. 16, 17, 18 L. 84/1994, delle **Autorità di sistema Portuale**, delle ex società di interesse generale che applicano il Ccnl dei lavoratori dei porti e dei lavoratori somministrati nelle aziende coinvolte. Si precisa che lo sciopero, non riguarderà le prestazioni che possano in qualche modo coinvolgere i diritti delle persone costituzionalmente tutelate, quelli alla vita, alla salute, alla libertà, alla sicurezza, alla libertà di circolazione". Filt Cgil, Fit Cisl



Ascolta: "Ravenna. Ruba farmaci dal deposito: 35enne magazziniere arrestato" Ascolta questo articolo ora... Voice by I lavoratori e le lavoratrici del porto di Ravenna scioperano per le intere giornate e turni di lavoro dal 4 al 5 luglio per il mancato rinnovo del loro contratto nazionale scaduto dal 31 dicembre scorso. Raccomandato da Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti Uil di Ravenna, viste le proclamazioni di sciopero delle organizzazioni sindacali nazionali, comunicano le modalità di effettuazione della mobilitazione per il porto di Ravenna: 2 giornate di sciopero con astensione completa dal lavoro il 4 e 5 luglio, con la precisazione che i turni con inizio prima delle 24 del 3 luglio andranno terminati secondo il normale orario. Lo sciopero terminerà con la ripresa dei turni di lavoro con inizio successivo alla mezzanotte del 6 luglio. "Malgrado lo stato di agitazione aperto l'11 marzo e lo sciopero del 3, 4 e 5 aprile scorsi - pur avendo successivamente registrato dei passi in avanti - il negoziato, per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei porti scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative delle lavoratrici e dei lavoratori. C'è l'assoluto bisogno di giungere al più presto al rinnovo del Ccnl dei porti, con un accordo che preveda un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso dalle lavoratrici e dai lavoratori, oltre che gli ulteriori miglioramenti delle condizioni di lavoro, elevando gli standard di sicurezza e implementando il sistema di welfare già esistente. I lavoratori e le lavoratrici dei porti italiani scioperano per difendere l'unitarietà del loro contratto nazionale messa in pericolo dalle ipotesi di riforma della legge 84/94 e dalle associazioni datoriali dei grandi gruppi armatoriali che, divenuti anche terminalisti, vedono con insofferenza la normativa e il contratto unico che difende il lavoro portuale. "La vertenza per il rinnovo del contratto nazionale e questa importante mobilitazione devono inoltre essere l'occasione nel territorio per discutere come le importanti risorse investite nel porto non rimangano a vantaggio di pochi, ma siano occasione di redistribuzione di risorse nel territorio partendo da un lavoro, in tutte le sue articolazioni, garantito, di qualità, retribuito equamente e svolto nel pieno rispetto di tutte le norme sulla salute e sicurezza sul lavoro" commentano. Lo sciopero, nel territorio ravennate, avrà la seguente articolazione: astensione completa dal lavoro per tutte le 24 ore per i giorni 4 e 5 luglio per i dipendenti delle imprese ex artt. 16, 17, 18 L. 84/1994, delle Autorità di sistema Portuale, delle ex società di interesse generale che applicano il Ccnl dei lavoratori dei porti e dei lavoratori somministrati nelle aziende coinvolte. Si precisa che lo sciopero, non riguarderà le prestazioni che possano in qualche modo coinvolgere i diritti delle persone costituzionalmente tutelate, quelli alla vita, alla salute, alla libertà, alla sicurezza, alla libertà di circolazione". Filt Cgil, Fit Cisl

e Ultrasporti Uil di Ravenna.

Ancisi (LpRa): Cofari VS lavoratori rappresentata inopportunamente da esponenti istituzionali

"Nel maggio scorso, la cooperativa Cofari ha notificato ai soci receduti che vantano crediti per restituzione delle quote sociali o del prestito sociale di aver presentato domanda di composizione negoziata della crisi d'impresa, ai sensi di legge, chiedendo l'applicazione di misure protettive e cautelari del proprio patrimonio. Questo 27 giugno, Legacoop ha comunicato che, al termine di una lunga crisi, Cofari ha ceduto il ramo facchinaggio, con circa un centinaio di dipendenti in organico, alla società lombarda Elle Emme, a cui era stato affittato circa un anno prima, e cessato l'attività dei traslochi con una decina di addetti. Da parte di un dipendente è stato pubblicizzato, tra l'altro, che: "Da ormai 15 anni, con la scusa di questo stato di crisi continuamente prorogato di anno in anno, ogni socio doveva lasciare in azienda sei ore al mese di lavoro, un certo numero di ferie e permessi che non maturava, tredicesima e quattordicesima venivano erogate solo al 30%, la malattia veniva pagata solo per la parte riguardante l'Inps, e quindi i primi tre giorni di malattia, che invece sono a carico dell'azienda, non erano pagati. Questo per centinaia di soci lavoratori, che naturalmente hanno iniziato a calare. Ai nuovi soci in ingresso chiedevano una quota associativa piena, nonostante ce ne fossero di 'anziani' che dovevano ancora riavere le loro quote. A un certo punto ci è stato spiegato che la cooperativa aveva ricevuto una multa milionaria dall'Inps. A causa di questa multa le quote sono state congelate e poi ridotte. Che fine hanno fatto i soldi che ci hanno trattenuto per tutti questi anni con la scusa del recupero fondi per crisi?". La crisi di Cofari, storica leader del proprio settore nella logistica portuale di Ravenna, non sarebbe dovuta sfuggire alla Giunta comunale presieduta dal sindaco de Pascale, rappresentata ai massimi livelli sia nell'ADSP, Autorità di Sistema Portuale, all'interno del Comitato di Gestione, sia nella SAPIR, Porto Intermodale Ravenna Società per Azioni, di proprietà pubblica maggioritaria, all'interno del Consiglio di Amministrazione. Chiedo dunque al sindaco, se e come abbia operato, pur non essendosene saputo niente, per sostenere insieme la resistenza di Cofari di fronte ad una così lunga e drammatica crisi aziendale e i diritti fondamentali, addirittura costituzionali, dei suoi lavoratori. Oggi, tuttavia, Cofari e suoi lavoratori di fatto si contrappongono, come debitore insolvente l'una e creditori sfiduciati gli altri. È sembrato perciò quanto meno inopportuno a Lista per Ravenna che la difesa di Cofari sia stata assunta, in sede giudiziaria civilistica, da due legali che rivestono importanti ruoli istituzionali, rispettivamente nella logistica portuale, l'avv. Ricardo Sabadini, presidente della suddetta SAPIR, e l'avv. Guido Fabbri, presidente della Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica in rappresentanza della Regione. Chiedo in proposito al sindaco la sua autorevole opinione."



"Nel maggio scorso, la cooperativa Cofari ha notificato ai soci receduti che vantano crediti per restituzione delle quote sociali o del prestito sociale di aver presentato domanda di composizione negoziata della crisi d'impresa, ai sensi di legge, chiedendo l'applicazione di misure protettive e cautelari del proprio patrimonio. Questo 27 giugno, Legacoop ha comunicato che, al termine di una lunga crisi, Cofari ha ceduto il ramo facchinaggio, con circa un centinaio di dipendenti in organico, alla società lombarda Elle Emme, a cui era stato affittato circa un anno prima, e cessato l'attività dei traslochi con una decina di addetti. Da parte di un dipendente è stato pubblicizzato, tra l'altro, che: "Da ormai 15 anni, con la scusa di questo stato di crisi continuamente prorogato di anno in anno, ogni socio doveva lasciare in azienda sei ore al mese di lavoro, un certo numero di ferie e permessi che non maturava, tredicesima e quattordicesima venivano erogate solo al 30%, la malattia veniva pagata solo per la parte riguardante l'Inps, e quindi i primi tre giorni di malattia, che invece sono a carico dell'azienda, non erano pagati. Questo per centinaia di soci lavoratori, che naturalmente hanno iniziato a calare. Ai nuovi soci in ingresso chiedevano una quota associativa piena, nonostante ce ne fossero di 'anziani' che dovevano ancora riavere le loro quote. A un certo punto ci è stato spiegato che la cooperativa aveva ricevuto una multa milionaria dall'Inps. A causa di questa multa le quote sono state congelate e poi ridotte. Che fine hanno fatto i soldi che ci hanno trattenuto per tutti questi anni con la scusa del recupero fondi per crisi?". La crisi di Cofari, storica leader del proprio settore nella logistica portuale di Ravenna non sarebbe dovuta sfuggire alla Giunta comunale presieduta dal

Porto di Ravenna: Sciopero delle lavoratrici e dei lavoratori per il rinnovo del contratto nazionale

I lavoratori e le lavoratrici del porto di Ravenna scioperano per le intere giornate e turni di lavoro dal 4 al 5 luglio per il mancato rinnovo del loro contratto nazionale scaduto dal 31 dicembre scorso. Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti Uil di Ravenna, viste le proclamazioni di sciopero delle organizzazioni sindacali nazionali, comunicano le modalità di effettuazione della mobilitazione per il porto di Ravenna: 2 giornate di sciopero con astensione completa dal lavoro il 4 e 5 luglio. Si precisa che i turni con inizio prima delle ore 24 del 3 luglio andranno terminati secondo il normale orario. Lo sciopero terminerà con la ripresa dei turni di lavoro con inizio successivo alle 00 del 6 luglio. Malgrado lo stato di agitazione aperto l'11 marzo e lo sciopero del 3, 4 e 5 aprile scorsi - pur avendo successivamente registrato dei passi in avanti - il negoziato, per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei porti scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative delle lavoratrici e dei lavoratori. C'è l'assoluto bisogno di giungere al più presto al rinnovo del Ccnl dei porti, con un accordo che preveda un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso dalle

lavoratrici e dai lavoratori, oltre che gli ulteriori miglioramenti delle condizioni di lavoro, elevando gli standard di sicurezza e implementando il **sistema** di welfare già esistente. I lavoratori e le lavoratrici dei porti italiani scioperano per difendere l'unitarietà del loro contratto nazionale messa in pericolo dalle ipotesi di riforma della legge 84/94 e dalle associazioni datoriali dei grandi gruppi armatoriali che, divenuti anche terminalisti, vedono con insofferenza la normativa e il contratto unico che difende il lavoro **portuale**. La vertenza per il rinnovo del contratto nazionale e questa importante mobilitazione devono inoltre essere l'occasione nel territorio per discutere come le importanti risorse investite nel porto non rimangano a vantaggio di pochi, ma siano occasione di redistribuzione di risorse nel territorio partendo da un lavoro, in tutte le sue articolazioni, garantito, di qualità, retribuito equamente e svolto nel pieno rispetto di tutte le norme sulla salute e sicurezza sul lavoro. Lo sciopero, nel territorio ravennate, avrà la seguente articolazione: astensione completa dal lavoro per tutte le 24 ore per i giorni 4 e 5 luglio per i dipendenti delle imprese ex artt. 16, 17, 18 L. 84/1994, delle **Autorità di sistema Portuale**, delle ex società di interesse generale che applicano il Ccnl dei lavoratori dei porti e dei lavoratori somministrati nelle aziende coinvolte. Si precisa che lo sciopero, non riguarderà le prestazioni che possano in qualche modo coinvolgere i diritti delle persone costituzionalmente tutelate, quelli alla vita, alla salute, alla libertà, alla sicurezza, alla libertà di circolazione.



I lavoratori e le lavoratrici del porto di Ravenna scioperano per le intere giornate e turni di lavoro dal 4 al 5 luglio per il mancato rinnovo del loro contratto nazionale scaduto dal 31 dicembre scorso. Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti Uil di Ravenna, viste le proclamazioni di sciopero delle organizzazioni sindacali nazionali, comunicano le modalità di effettuazione della mobilitazione per il porto di Ravenna: 2 giornate di sciopero con astensione completa dal lavoro il 4 e 5 luglio. Si precisa che i turni con inizio prima delle ore 24 del 3 luglio andranno terminati secondo il normale orario. Lo sciopero terminerà con la ripresa dei turni di lavoro con inizio successivo alle 00 del 6 luglio. Malgrado lo stato di agitazione aperto l'11 marzo e lo sciopero del 3, 4 e 5 aprile scorsi - pur avendo successivamente registrato dei passi in avanti - il negoziato, per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei porti scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative delle lavoratrici e dei lavoratori. C'è l'assoluto bisogno di giungere al più presto al rinnovo del Ccnl dei porti, con un accordo che preveda un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso dalle lavoratrici e dai lavoratori, oltre che gli ulteriori miglioramenti delle condizioni di lavoro, elevando gli standard di sicurezza e implementando il sistema di welfare già esistente. I lavoratori e le lavoratrici dei porti italiani scioperano per difendere l'unitarietà del loro contratto nazionale messa in pericolo dalle ipotesi di riforma della legge 84/94 e dalle associazioni datoriali dei grandi gruppi armatoriali che, divenuti anche terminalisti, vedono con insofferenza la normativa e il contratto unico che difende il lavoro portuale. La vertenza per il rinnovo del contratto nazionale e questa importante mobilitazione

Bilancio Fiamme Gialle di Livorno

Nella foto: Il comandante provinciale Antuofermo (al centro). **LIVORNO** -

Come abbiamo già ricordato, il 21 giugno scorso la Guardia di Finanza ha festeggiato i suoi 250 anni dalla fondazione. Alcuni bilanci locali confermano il forte impegno del corpo. Nel 2023 e nei primi cinque mesi del 2024, la Guardia di Finanza di **Livorno** e provincia ha eseguito 5550 interventi ispettivi e 475 indagini per contrastare gli illeciti economico-finanziari e le infiltrazioni della criminalità nell'economia: un impegno "a tutto campo" a tutela di famiglie e imprese, destinato ad intensificarsi ulteriormente per garantire la corretta destinazione delle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, in collaborazione anche della componente aeronavale che ne garantisce

l'impegno con una forza composta da mezzi moderni specifici (19 unità navali, 2 aeromobili e 2 sistemi a pilotaggio remoto), risultanti essere ulteriori utili strumenti per il presidio degli interessi economico finanziari dello Stato. Le attività ispettive hanno consentito di individuare 167 evasori totali, ossia esercenti attività d'impresa o di lavoro autonomo completamente sconosciuti al fisco (molti dei quali operanti attraverso piattaforme di commercio elettronico) e 215 lavoratori in "nero" o irregolari. Scoperti, inoltre, 5 casi di evasione fiscale internazionale, principalmente riconducibili a stabili organizzazioni occulte, a manipolazioni dei prezzi di trasferimento, a residenze fiscali fittizie e all'illecita detenzione di capitali oltreconfine. I soggetti denunciati per reati tributari sono 100, di cui 2 tratti in arresto. All'esito di indagini delegate dall'Autorità giudiziaria, sono stati inoltre cautelati e segnalati all'Agenzia delle entrate crediti d'imposta agevolativi in materia edilizia ed energetica inesistenti o ad elevato rischio fiscale, nonché sequestrati beni costituenti profitto dell'evasione e delle frodi fiscali, per un valore di oltre 4,1 milioni di euro. I 38 interventi in materia di accise hanno permesso di sequestrare 83 kg. di prodotti energetici. 814 sono, invece, i controlli doganali sulle merci introdotte sul territorio nazionale in evasione d'imposta, contraffatte o in violazione delle norme sulla sicurezza. Le attività di contrasto al contrabbando hanno portato a individuare 67 kg. di tabacchi lavorati esteri consumati in frode o sottoposti a sequestro e alla denuncia di 2 soggetti. I controlli e le indagini (23) contro il gioco illegale hanno permesso di riscontrare 2 violazioni e verbalizzare amministrativamente 35 soggetti. In tale contesto le unità navali del Reparto Operativo Aeronavale di **Livorno** hanno svolto oltre 9.267 ore di moto mentre gli elicotteri 745 ore di volo sul territorio e sulle isole dell'arcipelago contribuendo alla sicurezza, anche percepita, in un momento di forte ripresa del sistema economico dell'intero Paese. Sulla base di concreti elementi di rischio e di un approccio multisettoriale sono state controllate 1.680 imbarcazioni estendendo gli approfondimenti sulle persone fisiche/giuridiche

l'impegno con una forza composta da mezzi moderni specifici (19 unità navali, 2 aeromobili e 2 sistemi a pilotaggio remoto), risultanti essere ulteriori utili strumenti per il presidio degli interessi economico finanziari dello Stato. Le attività ispettive hanno consentito di individuare 167 evasori totali, ossia esercenti attività d'impresa o di lavoro autonomo completamente sconosciuti al fisco (molti dei quali operanti attraverso piattaforme di commercio elettronico) e 215 lavoratori in "nero" o irregolari. Scoperti, inoltre, 5 casi di evasione fiscale internazionale, principalmente riconducibili a stabili organizzazioni occulte, a manipolazioni dei prezzi di trasferimento, a residenze fiscali fittizie e all'illecita detenzione di capitali oltreconfine. I soggetti denunciati per reati tributari sono 100, di cui 2 tratti in arresto. All'esito di indagini delegate dall'Autorità giudiziaria, sono stati inoltre cautelati e segnalati all'Agenzia delle entrate crediti d'imposta agevolativi in materia edilizia ed energetica inesistenti o ad elevato rischio fiscale, nonché sequestrati beni costituenti profitto dell'evasione e delle frodi fiscali, per un valore di oltre 4,1 milioni di euro. I 38 interventi in materia di accise hanno permesso di sequestrare 83 kg. di prodotti energetici. 814 sono, invece, i controlli doganali sulle merci introdotte sul territorio nazionale in evasione d'imposta, contraffatte o in violazione delle norme sulla sicurezza. Le attività di contrasto al contrabbando hanno portato a individuare 67 kg. di tabacchi lavorati esteri consumati in frode o sottoposti a sequestro e alla denuncia di 2 soggetti. I controlli e le indagini (23) contro il gioco illegale hanno permesso di riscontrare 2 violazioni e verbalizzare amministrativamente 35 soggetti. In tale contesto le unità navali del Reparto Operativo Aeronavale di **Livorno** hanno svolto oltre 9.267 ore di moto mentre gli elicotteri 745 ore di volo sul territorio e sulle isole dell'arcipelago contribuendo alla sicurezza, anche percepita, in un momento di forte ripresa del sistema economico dell'intero Paese. Sulla base di concreti elementi di rischio e di un approccio multisettoriale sono state controllate 1.680 imbarcazioni estendendo gli approfondimenti sulle persone fisiche/giuridiche



Nella foto: Il comandante provinciale Antuofermo (al centro). **LIVORNO** - Come abbiamo già ricordato, il 21 giugno scorso la Guardia di Finanza ha festeggiato i suoi 250 anni dalla fondazione. Alcuni bilanci locali confermano il forte impegno del corpo. Nel 2023 e nei primi cinque mesi del 2024, la Guardia di Finanza di Livorno e provincia ha eseguito 5550 interventi ispettivi e 475 indagini per contrastare gli illeciti economico-finanziari e le infiltrazioni della criminalità nell'economia: un impegno "a tutto campo" a tutela di famiglie e imprese, destinato ad intensificarsi ulteriormente per garantire la corretta destinazione delle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, in collaborazione anche della componente aeronavale che ne garantisce l'impegno con una forza composta da mezzi moderni specifici (19 unità navali, 2 aeromobili e 2 sistemi a pilotaggio remoto), risultanti essere ulteriori utili strumenti per il presidio degli interessi economico finanziari dello Stato. Le attività ispettive hanno consentito di individuare 167 evasori totali, ossia esercenti attività d'impresa o di lavoro autonomo completamente sconosciuti al fisco (molti dei quali operanti attraverso piattaforme di commercio elettronico) e 215 lavoratori in "nero" o irregolari. Scoperti, inoltre, 5 casi di evasione fiscale internazionale, principalmente riconducibili a stabili organizzazioni occulte, a manipolazioni dei prezzi di trasferimento, a residenze fiscali fittizie e all'illecita detenzione di capitali oltreconfine. I soggetti denunciati per reati tributari sono 100, di cui 2 tratti in arresto. All'esito di indagini delegate dall'Autorità giudiziaria, sono stati inoltre cautelati e segnalati all'Agenzia delle entrate crediti d'imposta agevolativi in materia edilizia ed energetica inesistenti o ad elevato rischio fiscale, nonché sequestrati beni costituenti profitto dell'evasione e delle frodi fiscali, per un valore di oltre 4,1 milioni di euro. I 38 interventi in materia di accise hanno permesso di sequestrare 83 kg. di prodotti energetici. 814 sono, invece, i controlli doganali sulle merci introdotte sul territorio nazionale in evasione d'imposta, contraffatte o in

La Gazzetta Marittima

Livorno

titolari delle unità navali valorizzando, in tal modo, la platea di contribuenti controllati. In tema di monitoraggio fiscale e di contrasto ai comportamenti evasivi di IVA ed II.DD. commessi attraverso imbarcazioni di lusso, su indicazione del Comando Regionale è stata avviata una progettualità tra la componente aeronavale e territoriale tesa ad analizzare in maniera strutturale anche fenomeni di esterovestizione e riciclaggio. In particolare sono state individuate 45 imbarcazioni battenti bandiera estera, tra cui 13 di esse, del valore complessivo di oltre 8.700.000 , di proprietà di cittadini italiani, non indicate nell'apposito quadro RW della dichiarazione dei redditi. Nel settore delle imposte dirette e altri tributi sono state, a fronte di manifestazioni palesi di ricchezza, rilevate incongruenze reddituali e contributive per un valore di circa 4.500.000 , scoperte evasioni di canoni demaniali per oltre 151.000 , di imposte locali IMU e TASI per oltre 130.000 , di imposte regionali per oltre 33.000 , di imposta erariale, su aerei e voli passeggeri definiti "di lusso" (aerotaxi), per circa 230.000 . L'attività di contrasto ai traffici illeciti perpetrati via mare è stata proseguita con una mirata azione di approfondimento dell'analisi di contesto operata in primis dal personale in servizio presso la sala operativa e la Sezione Operazioni. In particolare, l'osservazione ha riguardato le imbarcazioni/navi in ingresso ai principali porti toscani, ovvero in transito nella circoscrizione di servizio, approfondendo le singole posizioni tramite il ricorso alle banche dati in uso al Corpo (C4i) e al lavoro sinergico con i reparti territoriali. Particolare risalto assume l'attività aeronavale eseguita dalla componente Aeronavale nel settore della Tutela Ambientale e della Polizia Demaniale. In particolare tra le attività ispettive finalizzate alla tutela dell'esigenza nazionale, ed europea, di salvaguardia e rispetto delle risorse idrica dei territori spicca l'attività condotta sul litorale versiliese che ha consentito di sequestrare 18 punti di derivazione di acqua pubblica da falde sotterranee (c.d. "pozzi") presenti presso gli stabilimenti balneari ed elevare sanzioni complessivamente per oltre 960.000 . Nell'alveo di tale attività saranno, inoltre, ammesse a recupero anche canoni di concessione demaniale evasi negli ultimi 5 anni, per un importo di oltre 600.000 . In collaborazione con la componente territoriale, sono stati individuati 82 tonnellate di rifiuti, tra cui apparecchiature elettriche ed elettroniche (R.A.E.E.), destinati all'illecita esportazione verso paesi del continente africano. Nel medesimo contesto, la Sezione Aerea di Pisa ha censito sul territorio toscano 86 siti di automodemolizioni, di cui 27 con potenziali presupposti di violazione alla normativa ambientale. Sono stati effettuati 813 controlli in materia di polizia ittica e marittima. In questo ambito concorsuale si registra uno dei più grandi risultati in materia di pesca illecita del polpo nella zona dell'Argentario dove, grazie alla collaborazione tra reparti e soprattutto dell'organizzazione internazionale Sea Shepherd sono stati tolti dal fondale marino circa 3.550 barattoli e 135 nasse illecitamente depositati in totale distonia con la specifica normativa nazionale ed europea. Tale attività ha avuto un elevato risalto mediatico a livello nazionale. L'attività della Guardia di Finanza nel comparto della tutela della spesa pubblica è orientata a vigilare sul corretto utilizzo delle risorse dell'Unione europea e nazionali, per la realizzazione di interventi a sostegno

La Gazzetta Marittima

Livorno

di imprese e famiglie. Le direttive impartite mirano, in via prioritaria, al presidio dei progetti e degli investimenti finanziati con risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. In tale ambito sono stati eseguiti 94 interventi orientati a verificare la spettanza a cittadini e imprese di crediti d'imposta, di contributi e finanziamenti, oltreché la corretta esecuzione delle opere e dei servizi oggetto di appalti pubblici, per circa 10,5 milioni di euro. Sul fronte della spesa pubblica nazionale, nello stesso periodo, sono stati effettuati 158 interventi, di cui 82 in tema di reddito di cittadinanza e di nuove misure di inclusione e di supporto per la formazione e il lavoro. L'azione di contrasto alle frodi ai danni delle risorse unionali ha portato complessivamente ad accertare contributi indebitamente percepiti per oltre 860 mila euro mentre quelle relative ai finanziamenti nazionali, alla spesa previdenziale e assistenziale sono di circa 1,290 milioni di euro. Nell'ambito della collaborazione con l'Autorità giudiziaria - penale e contabile - sono state eseguite 30 indagini in tema di spesa pubblica, segnalati alla Corte dei conti 65 responsabili, con l'accertamento di danni erariali per oltre 39 milioni di euro. Crescente è la collaborazione sul territorio con la Procura europea, con la quale sono state sviluppate 3 indagini che hanno portato alla denuncia di 1 responsabili e all'esecuzione di sequestri per oltre 140.000 euro. In tema di appalti, sono state monitorate procedure di affidamento e modalità di esecuzione delle opere e servizi per oltre 12 milioni di euro. L'azione del Corpo nel contrasto ai fenomeni corruttivi e agli altri delitti contro la Pubblica Amministrazione, svolta facendo leva sulle peculiari potestà investigative che connotano la polizia economico-finanziaria e sviluppando indagini strutturate, di natura tecnica, finanziaria e patrimoniale, volte a ricostruire le regie criminali e il ruolo dei soggetti coinvolti, ha portato alla denuncia di 12 soggetti e al sequestro di disponibilità per oltre 500.000 euro. In tale ambito anche la componente aeronavale si è stata dedicata ai controlli finalizzati alla tutela della spesa pubblica nazionale e dell'Unione, dando particolare impulso verso la verifica della corretta percezione di contributi europei (F.E.P e F.E.A.M.P) per un importo di oltre 180.000 a sostegno soprattutto del settore della pesca. Nell'attività di contrasto alla criminalità organizzata ed economico-finanziaria, l'azione del Corpo mira a bloccare le infiltrazioni criminali nell'economia legale e, contemporaneamente, a tutelare il libero mercato e il rispetto delle regole della sana concorrenza. In materia di riciclaggio e autoriciclaggio sono stati eseguiti 12 interventi, che hanno portato alla denuncia di 12 soggetti e alla ricostruzione di operazioni illecite per oltre 3,2 milioni. Sono stati investigati oltre 208 flussi finanziari sospetti generati dagli operatori del sistema di prevenzione antiriciclaggio, di cui nessuno attinenti al finanziamento del terrorismo. Ai confini terrestri, marittimi e aerei sono stati altresì eseguiti molteplici controlli sulla circolazione della valuta. In applicazione della normativa antimafia, sono stati sottoposti ad accertamenti patrimoniali 71 soggetti, che hanno portato all'applicazione di provvedimenti di sequestro, confisca e amministrazione giudiziaria per un valore di oltre 5,5 milioni di euro. Sono stati eseguiti, poi, 467 accertamenti a seguito di richieste pervenute dai Prefetti della Repubblica, la maggior parte dei quali riferiti

La Gazzetta Marittima

Livorno

alle verifiche funzionali al rilascio della documentazione antimafia. Nel periodo in esame, i Reparti del Corpo hanno sequestrato, in territorio nazionale ed estero, 843,494 kg. di sostanze stupefacenti, in prevalenza costituite da cocaina (687,021 kg.), hashish (18,263 kg.) e marijuana (128,948 kg.), denunciando all'A.G. 237 soggetti (di cui 26 in stato di arresto) e segnalandone 391 ai Prefetti. Il contrasto ai traffici illeciti, in generale, viene assicurato anche nell'ambito del Servizio "117", oggetto di recenti interventi in campo operativo, addestrativo e tecnico-logistico, finalizzati a incrementare la prontezza operativa e l'efficacia d'intervento delle pattuglie sul territorio e dei mezzi navali, a riscontro delle segnalazioni del cittadino. Sul versante della tutela del mercato dei beni e dei servizi, sono stati eseguiti 116 interventi, sviluppate 15 deleghe dell'Autorità Giudiziaria e denunciati 60 soggetti. A seguito di tali attività sono stati sottoposti a sequestro 358.113 di prodotti contraffatti, con falsa indicazione del made in Italy, non sicuri e in violazione della normativa sul diritto d'autore. Anche la componente Aeronavale, nell'ambito del Piano Operativo dei Controlli a salvaguardia del Made in Italy, nonché ad individuare eventuali ipotesi di falsa o fallace indicazione dell'origine del prodotto, con particolare focus sulla tracciabilità della filiera ittica e come disposto dal Nucleo Speciale Beni e Servizi, ha eseguito, congiuntamente alla Direzione Marittima di Livorno e al Gruppo di Prato, n. 2 ispezioni presso attività di vendita di prodotti ittici di importazione extra UE (Sud America e Asia). L'attività ispettiva si è concretizzata con il sequestro amministrativo cautelare di oltre 3.100 Kg. di prodotti ittici surgelati per superamento del TMC (Tempo Minimo di Consumo), informazioni non corrispondenti ai requisiti linguistici richiesti dalla normativa unionale e nazionale o per mancanza delle informazioni obbligatorie da apporre sull'etichettatura. Infine, dal 23 febbraio 2022, in conseguenza della crisi russo-ucraina e della conseguente escalation militare, il Corpo, quale membro del Comitato di sicurezza finanziaria, ha avviato mirati accertamenti economico-patrimoniali sugli individui e sulle entità listate nei provvedimenti restrittivi emanati dall'Unione europea. In questo contesto, la componente navale toscana ha fornito la propria competenza per intervenire nell'applicazione delle disposizioni unionali riferite al congelamento dei beni riconducibili agli oligarchi russi e presenti sul territorio dello stato italiano. Il ROAN di Livorno, insieme al Comando Provinciale di Massa Carrara ha applicato il provvedimento di congelamento ad uno degli yacht più grandi al mondo ancora oggi fermo presso gli ormeggi carrarini. L'impegno concorsuale del Corpo nella tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica continua ad essere garantito nell'ambito della gestione delle manifestazioni pubbliche e di eventi di particolare rilevanza, cui il Corpo partecipa prioritariamente con l'impiego dei militari specializzati Anti Terrorismo Pronto Impiego "AT-P.I.". Anche la componente Aeronavale partecipa attivamente alla tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica e in particolare, si segnalano le specifiche attività post formative rivolte al miglioramento delle sinergie tecnico-operative, in caso di emergenza e soccorso, e dell'esperienza degli equipaggi e del personale SAGF di Abetone - Cutigliano grazie all'esecuzione di missioni di volo nell'ambito degli accordi di collaborazione tra la Guardia

La Gazzetta Marittima

Livorno

di Finanza, A.N.P.A.S., C.N.S.A.S e il Commissario straordinario del Governo per la ricerca delle persone scomparse. 31 sono state le attività di ricerca e soccorso, in mare e ambiente montano, con la messa in salvo di 5 persone. Tra le attività eseguite risaltano, per abnegazione e spirito di sacrificio, quelle dal massimo valore umano, eseguite dal personale del Nucleo Sommozzatori nell'anno 2023 per concorrere nelle ricerche e soccorsi della popolazione interessate dagli eventi alluvionali che hanno colpito l' Emilia Romagna e la Toscana. Nell'ambito invece delle competenze esclusive ex lege che identificano la Guardia di Finanza quale "unica" forza di polizia in mare, è stato dato corso a 265 ordinanze emesse delle locali Autorità di P.S. delle province costiere toscane. Al contesto vanno considerati inoltre gli eventi di respiro internazionale caratterizzati dalla contemporanea presenza di numerose Autorità estere e, spesso, organizzati in luoghi anche prospicienti le aree litoranee e portuali. A tale riguardo, degno di menzione è il contributo offerto dalla Guardia di Finanza nell'ambito della Presidenza italiana del G7, attraverso l'impiego, nei consessi ad essa correlati, svoltisi sinora lungo tutta la Penisola, di 10 militari della componente terrestre e 5 assetti navali con i relativi equipaggi da parte del Reparto Operativo Aeronavale di Livorno. Nel 2023 la Guardia di Finanza ha impiegato complessive 3136 giornate/uomo in servizi di ordine pubblico in occasione di manifestazioni, eventi sportivi, consessi internazionali e altri eventi. Tale impegno, che sta continuando anche nel 2024, ha portato ad un impiego complessivo di 1193 giornate/uomo in servizi di ordine pubblico. La componente Aeronavale invece ha impiegato complessive 549 giornate/uomo in servizi di ordine pubblico, eseguito anche in mare, in occasione di manifestazioni, eventi sportivi, consessi internazionali e altri eventi. Tale impegno, che sta continuando anche nel 2024, ha portato ad un impiego complessivo di 366 giornate/uomo in servizi di ordine pubblico. Nel settore della sicurezza del mare, la Guardia di Finanza rinnova anche per la corrente stagione estiva, secondo una modalità operativa avviata già lo scorso anno, una attività finalizzata a realizzare un più efficace mantenimento dell'ordine pubblico e un maggiore livello di sicurezza percepita da parte della collettività e degli utenti del mare, attraverso il rischieramento temporaneo di unità navali presso le località a più alta vocazione e densità turistica che insistono nelle circoscrizioni dei Reparti Operativi Aeronavali. Infine l'accordo di collaborazione tra il Parco Nazionale Arcipelago Toscano e la componente Aeronavale, avviato per la prima volta nell'ottobre del 2017, in vigore fino al 2025, è finalizzato al presidio delle aree marine protette dell'Arcipelago Toscana a protezione e conservazione delle biodiversità presenti con particolare riferimento alle zone maggiormente sensibili, nello stesso periodo si è concretizzata attraverso 209 missioni navali e 97 missioni aeree per un totale di 263 ore di moto e 54 ore di volo, e la contestazione di 16 violazioni alle normative vigenti a tutela delle zone di mare protette.

Arriva l'idrogeno egiziano

LIVORNO A distanza di poco più di quindici giorni dal G7 italiano, nel quale è stata ribadita la centralità del piano Mattei e la necessità di un impegno maggiore per lo sviluppo dell'Africa, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri si è recato a Bruxelles per firmare un importante protocollo di intesa con il porto di Damietta. L'obiettivo è quello di consolidare il ruolo di Livorno e Piombino quali canali privilegiati dei traffici energetici nella regione euro-mediterranea. Una strategia, quella assunta da Guerrieri, che era stata anticipata già un mese fa in occasione dell'ultimo tavolo convocato nel quartier generale dell'AdSP, a Palazzo Rosciano, per parlare della crisi del Mar Rosso e dell'impatto che stava avendo sulle dinamiche commerciali nazionali. La tensione mediorientale è solo l'ultimo, drammatico, episodio di una storia che ripropone la necessità di bilanciare resilienza ed efficienza in un contesto nel quale gli interessi geopolitici e geoeconomici sono sempre più intrecciati aveva allora dichiarato Guerrieri, sottolineando come le recenti dinamiche confermassero l'apertura di nuovi scenari favoriti dal pieno affermarsi dei processi di reshoring e nearshoring: Le produzioni stanno rientrando nei paesi di origine e in geografie a corto raggio, facendo emergere con forza il ruolo centrale della Turchia, del Marocco e dell'Egitto, con i quali diventa oggi necessario dialogare per intercettare le nuove esigenze di mercato. Da allora a oggi gli sherpa dell'AdSP livornese e della Port Authority di Damietta riferisce l'AdSP hanno lavorato pancia a terra per riempire di contenuti il nuovo accordo, limandone i dettagli e valutando l'opportunità di organizzare l'incontro per la firma a Bruxelles per il 27 e 28 giugno, proprio nei giorni in cui il Consiglio Europeo si riunisce 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. Non una scelta casuale, quella di firmare l'intesa proprio nella capitale della politica europea e, in particolare, presso gli uffici della Regione Toscana, al n.14 di Rond Point Schuman. L'intenzione è quella di dare a questo accordo un'efficacia e una dimensione geografica molto più ampia di quella che avrebbe avuto se fosse stato firmato a Damietta o a Livorno. E non è un caso che le priorità dell'AdSP siano state condivise passo dopo passo sia con il Ministero delle Infrastrutture che con la stessa Regione, considerata dall'AdSP un punto di riferimento istituzionale imprescindibile per il coordinamento e la realizzazione di iniziative destinate a realizzare 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,



La Gazzetta Marittima

Livorno

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 e, soprattutto, lo sviluppo sostenibile nei porti. Tema, quest'ultimo, considerato particolarmente strategico dall'AdSP MTS, che ha da tempo definito una propria strategia tesa a promuovere la transizione energetica. La decarbonizzazione passa dal mare. Questo è un dato di fatto. E l'idrogeno può giocare un ruolo rilevante per raggiungere la neutralità del carbonio. Non è certamente un caso che l'intesa tra le due Port Authority sia stata siglata nel bel mezzo di un convegno sulle possibilità di sviluppo dell'idrogeno a livello comunitario, iniziativa di carattere internazionale cui hanno preso tra gli altri parte il direttore del settore logistico e marittimo del Ministero dei Trasporti egiziano, Sherif Zakaria; il presidente dell'Arab Academy of Science Technology Maritime Transport, Ismail Abdel Ghafar; e il direttore generale per l'energia in Europa (DG ENER), Tudor Costantinescu. 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. **Guerrieri** ha ricordato come uno degli obiettivi strategici dell'AdSP sia proprio quello di creare le basi per la nascita di una vera e propria catena del valore dell'idrogeno, 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. Ma perché proprio Damietta? Il fatto è che l'Egitto è oggi uno dei maggiori produttori di idrogeno green al mondo. Un primato che ha saputo acquisire in virtù del grande potenziale di sviluppo di energia elettrica da fotovoltaico ed eolico, necessaria per l'elettrolisi. Nel memorandum of understanding è scritto nero su bianco che le Parti si impegneranno in particolare ad organizzare programmi congiunti di supporto tecnico nel campo della transizione verde e delle tecnologie energetiche sostenibili, concordando sul fatto che il Memorandum of Understanding firmato oggi costituirà la base comune per lo sviluppo, la presentazione e il sostegno di proposte congiunte al fine di ottenere sovvenzioni dai programmi di finanziamento europei. Quanto idrogeno potrà essere importato dall'Egitto non è dato ancora sapere. L'intesa verrà riempita di contenuti nei prossimi mesi. 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. Secondo il presidente della regione Giani si deve adesso trarre la più veloce possibile realizzazione di un terminal a Livorno o per lo sbarco di idrogeno e/o ammoniaca.

Raugei, l'ennesima conferma

Enzo Raugei, **LIVORNO** - L'elemento più positivo, anche al di là del risultato che conferma lo storico residente Enzo Raugei, è stata la percentuale dei portuali che hanno votato: l'85,7%, la più alta degli ultimi anni. Confermati nelle votazioni per il rinnovo dei vertici della Compagnia Portuali **Livorno** anche l'altro veterano Marco Dalli e Luca Ghezzani mentre sono usciti Angella e Prosperi, sostituiti dal nuovo consigliere Luca Cavallini. Il gruppo dirigente appena eletto rimarrà in carica per il prossimo triennio. Anche il bilancio '23 è stato approvato, per quanto con un utile quasi simbolico, circa 300 mila euro su entrate di poco più di 10milioni. Il vero business appartiene alla Cilp (società al 50% con il gruppo Neri) che ha chiuso l'ultimo bilancio con poco meno di 3 milioni di utili.



Toremar verso la protesta sindacale

LIVORNO La vicenda della gara per i traghetti sull'Arcipelago Toscano vira verso la protesta sindacale, e insieme sveglia infine anche la politica in consiglio regionale. Con una nota indirizzata alle autorità competenti, la Cisl, di concerto e con il consenso dei lavoratori e delle lavoratrici della Toremar, ha proclamato lo stato di agitazione nel servizio. Le motivazioni che hanno condotto a tale decisione scrive il sindacato sono le seguenti: è passato poco più di un anno dall'Osservatorio sulla Continuità Territoriale Arcipelago Toscano, dove venivamo informati sull'iter di implementazione del bando di gara. Da quella data, da parte della Società, è iniziata una campagna rappresentando ipotetici e disastrosi scenari. È chiara a tutti la complessità della fase, se da un lato la Regione Toscana ha sempre sostenuto di avere tra le priorità: occupazione e qualità del servizio, dall'altro la compagnia comunica l'alienazione di parte consistente della flotta, con l'effetto sicuro di perdita di posti di lavoro. Segnatamente, in un recente incontro con Toremar continua il sindacato nessuna parola sulla minacciata messa in vendita di buona parte della flotta impegnata nell'Arcipelago Toscano. Notizia appresa da alcuni organi di stampa tra lunedì 24 e martedì 25 giugno. È intollerabile tale condotta sostiene il sindacato che mina la serenità dei marittimi in procinto di affrontare la dura stagione estiva, con la responsabilità di rappresentare il prestigio della nostra Regione, senza certezze sul proprio futuro e delle loro famiglie. Pertanto, chiediamo alla società di formalizzare il proprio piano industriale aggiornato e chiediamo di fermare ogni azione atta a destabilizzare il clima a bordo delle motonavi. *E in Regione Toscana è stata infine approvata all'unanimità una mozione Ceccarelli, Anselmi e Gazzetti PD intitolata: «Servizi di collegamento con le isole: ricercare una gestione unitaria e garantire l'efficienza, la qualità del servizio, e la tutela dei lavoratori marittimi e la sostenibilità economica e ambientale» Sul sistema della mobilità tra le isole dell'Arcipelago Toscano sottolinea la mozione è necessario garantire efficienza e qualità del servizio. Per questo a seguito della comunicazione della Giunta Regionale sull'affidamento del servizio di collegamento con le isole dell'Arcipelago Toscano, abbiamo condiviso con tutti i gruppi consiliari, una risoluzione per impegnare la Giunta su alcuni aspetti importanti di questa riorganizzazione. In primo luogo, tenuto conto degli indirizzi dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), è importante ricercare la gestione unitaria del servizio di cabotaggio marittimo tra le isole toscane, con l'obiettivo di garantirne l'efficienza e la qualità, la tutela dei lavoratori marittimi oltretutto la complessiva sostenibilità economica e ambientale. Inoltre, occorre proseguire l'assoluta stabilità occupazionale dei lavoratori marittimi e un contestuale miglioramento delle relative condizioni operative e di sicurezza, adoperandosi con il massimo coinvolgimento delle istituzioni e delle comunità locali interessate. Chiediamo



La Gazzetta Marittima

Livorno

alla Giunta conclude la mozione anche di valutare di introdurre nelle disposizioni sulla nuova assegnazione un limite di età media delle navi tale da garantire maggior sicurezza ed affidabilità nel trasporto marittimo e ambienti destinati ai lavoratori marittimi salubri e adeguati.

Che brutti biglietti da visita

Forse è sparare sulla Crocerossa, visti i tanti problemi che travagliano il porto di Livorno. Però non si può nemmeno nascondere, come gli struzzi, la testa sotto la sabbia. Ecco cosa ci scrive un lettore, crediamo labronico, in merito al locale boom delle crociere. Sono livornese, amo la mia città, lavoro con una ditta che opera per le navi da crociera sul nostro porto. Il crescendo degli arrivi è una fortuna, ma mi chiedo quanto le autorità cittadine e gli stessi livornesi se ne rendano conto. Mentre tutti i porti crociera, anche minori, si affannano a presentarsi con stazioni ricettive ultramoderne, verde pubblico sulle banchine e atmosfere di accoglienza che comprendono anche bande musicali e corone di fiori, qui da noi i turisti sbarcano, quando va bene, in mezzo ai container altre merci, altrimenti tra le erbacce e la polvere delle rinfuse. Non si vergognano le autorità? Io sì, e molto. *Vecchio tema, che sembra però non interessare né Comune, né AdSP per quanto di competenza. Basta vedere la banchina 75 (foto) del Porto Mediceo: non servono commenti. Ma anche in Darsena Nuova (altra foto) dove andranno le imbarcazioni sfrattate dal Mediceo, di fronte alle leziose costruzioni della stecca e alla Porta, c'è un vero deposito di rottami, immondizia, sudiciume vario. D'accordo, arriveranno lavori per il marina: ma intanto che segno civiltà è tenere il cuore del porto in queste condizioni?



Rai News

Piombino, Isola d' Elba

Il sindaco di Savona Marco Russo a Roma spiega il no alla nave rigassificatrice

Un incontro riservato con Gaetano Caputi, capo di gabinetto del governo Meloni. La protesta del territorio e le vicende giudiziarie liguri Da palazzo Sisto a palazzo Chigi. Il sindaco di Savona Marco Russo è impegnato infatti nella capitale in un incontro con il capo di Gabinetto di Giorgia Meloni, Gaetano Caputi . Un ncontro chiesto nello spirito di collaborazione istituzionale e trattato col massimo riserbo che ha al centro la destinazione della nave rigassificatrice della Snam dal **porto** di **Piombino** al largo di Vado Ligure. Russo in un comunicato immediatamente dopo il vertice, ha parlato di grande attenzione e disponibilità a esaminare la situazione, anche alla luce delle considerazioni savonesi, e ha ribadito le ragioni del no della città al rigassificatore da vari punti di vista. Questo un giorno prima dell'incontro previsto tra il presidente ad interim della regione Liguria Alessandro Piana ed il ministro dell'ambiente Pichetto Fratin, in programma appunto domani. Il sindaco di Savona oltre agli argomenti in campo da tempo mette sul tavolo anche gli sviluppi giudiziari liguri dal 7 maggio in poi. Con Giovanni Toti, che era anche commissario per il progetto, ai domiciliari, l'iter sta andando avanti in un certo senso con il pilota automatico, ma senza un interlocutore istituzionale del territorio. Un territorio decisamente contrario all'arrivo del colosso ribattezzato da Golar Tundra a Iis Ing a tre miglia da una costa fortemente vocata al turismo. Altro argomento rimane il valore ambientale del mare intorno al isolotto di Bergeggi: uno dei siti marini più protetti lungo le coste italiane, con una biodiversità unica sfociata nel santuario dei cetacei, e proprio queste ultime preoccupazioni saranno la colonna vertebrale della protesta prevista dalle 18 in poi in piazza Sisto, con la partecipazione dei vari comitati che si battono contro il rigassificatore, e della storica ong ambientalista Greenpeace.



Geo Barents ad Ancona, tra i 34 naufraghi c'è una ragazzina

La nave umanitaria Geo Barents di Medici Senza Frontiere è approdata alle 8.30 alla banchina 19 del porto di Ancona con 34 naufraghi a bordo: si tratta di 19 adulti e 15 minori dei quali 14 non accompagnati. Tra i migranti-naufraghi, salvati il 27 giugno scorso davanti alle coste libiche, c'è anche una ragazzina minorenni. Sono in corso i primi controlli di tipo sanitario sull'imbarcazione e le procedure di accoglienza e identificazione sono coordinate dalla Prefettura di Ancona. Sulla banchina ci sono tutte le istituzioni solitamente coinvolte tra cui le forze dell'ordine, la protezione civile, la guardia costiera, i vigili del fuoco e gli operatori sanitari tra cui la Croce Rossa che, vista la presenza di ragazzini tra i migranti, ha portato anche scatoloni di giocattoli per accoglierli. Ventisette dei naufraghi verranno ospitati nelle Marche mentre sette dei minori verranno presi in carico dal ministero dell'Interno e trasferiti in strutture nel Molise. Presenti sul molo all'avvio delle operazioni di sbarco e identificazione, tra gli altri, il prefetto di Ancona Saverio Ordine e il questore Cesare Capocasa. Per il porto di Ancona, da inizio 2023, si tratta della decima nave umanitaria sbarcata con un totale di mille naufraghi accolti; la terza imbarcazione di questo tipo approdata nelle Marche nel 2024.



(Sito) Ansa

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Geo Barents ad Ancona, tra i 34 naufraghi c'è una ragazzina

La nave umanitaria Geo Barents di Medici Senza Frontiere è approdata alle 8.30 alla banchina 19 del porto di Ancona con 34 naufraghi a bordo: si tratta di 19 adulti e 15 minori dei quali 14 non accompagnati. Tra i migranti-naufraghi, salvati il 27 giugno scorso davanti alle coste libiche, c'è anche una ragazzina minorenni. Sono in corso i primi controlli di tipo sanitario sull'imbarcazione e le procedure di accoglienza e identificazione sono coordinate dalla Prefettura di Ancona. Sulla banchina ci sono tutte le istituzioni solitamente coinvolte tra cui le forze dell'ordine, la protezione civile, la guardia costiera, i vigili del fuoco e gli operatori sanitari tra cui la Croce Rossa che, vista la presenza di ragazzini tra i migranti, ha portato anche scatoloni di giocattoli per accoglierli. Ventisette dei naufraghi verranno ospitati nelle Marche mentre sette dei minori verranno presi in carico dal ministero dell'Interno e trasferiti in strutture nel Molise. Presenti sul molo all'avvio delle operazioni di sbarco e identificazione, tra gli altri, il prefetto di Ancona Saverio Ordine e il questore Cesare Capocasa. Per il porto di Ancona, da inizio 2023, si tratta della decima nave umanitaria sbarcata con un totale di mille naufraghi accolti; la terza imbarcazione di questo tipo approdata nelle Marche nel 2024. Sono state completate alla banchina 19 del porto di Ancona le operazioni di sbarco dei 34 migranti/naufraghi arrivati a bordo della nave umanitaria Geo Barents di Medici senza frontiere, provenienti da vari Paesi tra cui Siria, Sudan, Sud Sudan, Egitto ed Eritrea. Tra i migranti ci sono 19 maggiorenni, tra cui una donna, e 15 minorenni tra i quali una ragazzina (età compresa tra i 14 e 17 anni) proveniente dal Sud Sudan. Di quest'ultima, minore non accompagnata, si prenderanno cura i servizi sociali del Comune di Ancona; presente alle operazioni di sbarco il vice sindaco Giovanni Zinni. Tra i 15 minori, 14 sono non accompagnati tra cui la ragazzina, mentre uno di loro viaggia con il padre. "Dei 34 migranti sette minori non accompagnati andranno in altre regioni (Molise, ndr) - ha confermato Zinni - mentre gli altri resteranno nelle Marche come ha deciso il ministero d'accordo con le prefetture. In questa fase il Comune si occupa solo della ragazzina". A proposito del tema degli sbarchi, il vice sindaco ha espresso l'auspicio che "l'Unione europea affronti questa tematica: considerate le provenienze dei migranti - ha proseguito Zinni credo che la cosa più importante sia creare una maggiore stabilità politico economico e sociale nel Nord Africa: è ovvio che più il Mediterraneo diventa un luogo florido di scambi commerciali e culturali e di stabilità politica, e così il Nord Africa, e più evidentemente possiamo prevenire questi sbarchi".



(Sito) Ansa**Ancona e porti dell'Adriatico centrale****Ad Ancona sciopero dei lavoratori del porto il 4 e il 5 luglio**

Ad **Ancona** sciopero dei lavoratori del **porto** giovedì 4 e venerdì 5 luglio, a partire dal quarto turno fino al terzo del 5 luglio. Lo hanno proclamato da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. L'iniziativa, fanno sapere i sindacati, è stata proclamata perché, nonostante lo stato di agitazione aperto l'11 marzo e lo sciopero di aprile (nei giorni 2, 3, 4 e 5), "pur avendo successivamente registrato dei passi in avanti, il negoziato per il rinnovo del Contratto collettivo nazionale di lavoro (Ccnl), scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative dei lavoratori". I sindacati ribadiscono "l'assoluto bisogno di giungere al più presto alla sottoscrizione di un Ccnl che preveda un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso dalle lavoratrici e dai lavoratori, l'assemblea dei delegati del **Porto** di **Ancona** ha deciso di proseguire con lo sciopero di 48 ore dell'intero settore portuale", il 4 e 5 luglio prossimi. "L'astensione dal lavoro - informano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - riguarderà tutti i lavoratori operativi ed amministrativi, dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale e di tutte le aziende di servizi che applicano il contratto collettivo nazionale di lavoro porti". "Saranno garantite tutte le prestazioni che possano in qualche modo coinvolgere i diritti della persona costituzionalmente garantiti - fanno sapere i sindacati - e in particolare tutti i diritti che riguardino la vita, la salute, la libertà, la sicurezza, l'igiene, la vita di animali, la salvaguardia di merci deperibili, gli approvvigionamenti essenziali".



La Geo Barents attracca al porto di Ancona: a bordo 34 migranti, 15 dei quali minori

Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello di Gestione Consensi o accedendo al pannello delle preferenze pubblicitarie per le terze parti aderenti al TCF di IAB. La chiusura del banner con la X, imposta la navigazione con i soli cookie tecnici.



The screenshot shows the top portion of a news article. At the top center is the 'Ancona Today' logo, which consists of a red circle with a white dot inside, and the text 'Ancona Today' below it. Below the logo is the article title: 'La Geo Barents attracca al porto di Ancona: a bordo 34 migranti, 15 dei quali minori'. Underneath the title is the date and time: '07/02/2024 08:56'. At the bottom of the screenshot, there is a consent banner with the text: 'Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello di Gestione Consensi o accedendo al pannello delle preferenze pubblicitarie per le terze parti aderenti al TCF di IAB. La chiusura del banner con la X, imposta la navigazione con i soli cookie tecnici.'

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto, sciopero di 48 ore dei lavoratori

ANCONA - Sciopero di 48 ore per i lavoratori del **porto** dorico. L'astensione avverrà il 4 e il 5 luglio, a partire dal quarto turno di giovedì fino al terzo di venerdì. «Contratto scaduto nel 2023, subito al rinnovo» chiedono le sigle di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti che lo hanno proclamato. L'astensione dal lavoro riguarderà tutti i lavoratori operativi ed amministrativi degli art. 6, 16, 17, 18 della Legge 84/94, dell'AdSP del Mac e di tutte le aziende di servizi che applicano il Ccnl Porti. Anche se le attività portuali non sono soggette alla disciplina di cui alle LL. 146/1990 e 83/2000, come confermato dal Tribunale di Roma con sentenze del 7 luglio 2004 e 26 ottobre 2004. Saranno garantite, assicurano i sindacati, tutte le prestazioni che possano in qualche modo coinvolgere i diritti della persona costituzionalmente garantiti e in particolare tutti i diritti che riguardino la vita, la salute, la libertà, la sicurezza, l'igiene, la vita di animali, la salvaguardia di merci deperibili, gli approvvigionamenti essenziali. «Malgrado lo stato di agitazione aperto l'11 marzo e lo sciopero del 2-3-4-5 aprile scorso - si legge nel comunicato inviato dalle 3 sigle - pur avendo successivamente registrato dei passi in avanti, il negoziato per il rinnovo del Ccnl, scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative dei lavoratori. Pertanto, nel ribadire l'assoluto bisogno di giungere al più presto alla sottoscrizione di un Ccnl che preveda un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso dalle lavoratrici e dai lavoratori, l'assemblea dei delegati del **Porto** di **Ancona** ha deciso di proseguire con lo sciopero di 48 ore dell'intero settore portuale, vale a dire i dipendenti delle imprese ex artt. 16, 17, 18 L. 84/1994, delle Autorità di sistema Portuale e delle ex società di interesse generale che applicano il CCNL dei lavoratori dei porti, il 4 e 5 luglio 2024».



ANCONA - Sciopero di 48 ore per i lavoratori del porto dorico. L'astensione avverrà il 4 e il 5 luglio, a partire dal quarto turno di giovedì fino al terzo di venerdì. «Contratto scaduto nel 2023, subito al rinnovo» chiedono le sigle di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti che lo hanno proclamato. L'astensione dal lavoro riguarderà tutti i lavoratori operativi ed amministrativi degli art. 6, 16, 17, 18 della Legge 84/94, dell'AdSP del Mac e di tutte le aziende di servizi che applicano il Ccnl Porti. Anche se le attività portuali non sono soggette alla disciplina di cui alle LL. 146/1990 e 83/2000, come confermato dal Tribunale di Roma con sentenze del 7 luglio 2004 e 26 ottobre 2004. Saranno garantite, assicurano i sindacati, tutte le prestazioni che possano in qualche modo coinvolgere i diritti della persona costituzionalmente garantiti e in particolare tutti i diritti che riguardino la vita, la salute, la libertà, la sicurezza, l'igiene, la vita di animali, la salvaguardia di merci deperibili, gli approvvigionamenti essenziali. «Malgrado lo stato di agitazione aperto l'11 marzo e lo sciopero del 2-3-4-5 aprile scorso - si legge nel comunicato inviato dalle 3 sigle - pur avendo successivamente registrato dei passi in avanti, il negoziato per il rinnovo del Ccnl, scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative dei lavoratori. Pertanto, nel ribadire l'assoluto bisogno di giungere al più presto alla sottoscrizione di un Ccnl che preveda un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso dalle lavoratrici e dai lavoratori, l'assemblea dei delegati del Porto di Ancona ha deciso di proseguire con lo sciopero di 48 ore dell'intero settore portuale, vale a dire i dipendenti delle imprese ex artt. 16, 17, 18 L. 84/1994, delle Autorità di sistema Portuale e delle ex società di interesse generale che applicano il CCNL dei lavoratori dei porti, il 4 e 5 luglio 2024».

La Geo Barents è arrivata al porto di Ancona: a bordo 34 migranti, quasi la metà sono minori non accompagnati

2 Minuti di Lettura Martedì 2 Luglio 2024, 11:10 ANCONA - È attraccata questa mattina, intorno alle 8.30, alla banchina 19 del porto di Ancona, la nave umanitaria Geo Barents di Medici senza frontiere. A bordo 34 naufraghi: si tratta di 19 adulti e 15 minori dei quali 14 non accompagnati. Tra i migranti-naufraghi, salvati il 27 giugno scorso davanti alle coste libiche, c'è anche una ragazzina minorenni. Sono in corso i primi controlli di tipo sanitario sull'imbarcazione e le procedure di accoglienza e identificazione sono coordinate dalla Prefettura di Ancona. Sulla banchina ci sono tutte le istituzioni solitamente coinvolte tra cui le forze dell'ordine, la protezione civile, la guardia costiera, i vigili del fuoco e gli operatori sanitari tra cui la Croce Rossa che, vista la presenza di ragazzini tra i migranti, ha portato anche scatoloni di giocattoli per accoglierli. Ventisette dei naufraghi verranno ospitati nelle Marche mentre sette dei minori verranno presi in carico dal ministero dell'Interno e trasferiti in strutture nel Molise. Presenti sul molo all'avvio delle operazioni di sbarco e identificazione, tra gli altri, il prefetto di Ancona Saverio Ordine e il questore Cesare Capocasa. Per il porto di Ancona, da inizio 2023, si tratta della decima nave umanitaria sbarcata con un totale di mille naufraghi accolti; la terza imbarcazione di questo tipo approdata nelle Marche nel 2024. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La riscoperta dell'eros, l'energia più potente

di Laura Ripani Mercoledì 3 Luglio 2024, 02:35 3 Minuti di Lettura Ogni giorno vince sulle pulsioni di annientamento, thanatos: al di là del principio del piacere, l'energia intima è una potente arma a disposizione di ogni donna e uomo e che la società moderna ha smarrito. Conoscerla, scoprirla e soprattutto utilizzarla a proprio e collettivo vantaggio è un percorso che intraprende in ogni lezione la docente laureata in scienze motorie Caterina Germani. La stagione È l'estate la stagione più adatta a rientrare in contatto con il sé più profondo. Il periodo nel quale i disturbi della sfera intima si fanno sentire maggiormente perché c'è anche più tempo di ascoltarli presi come tutti siamo da mille impegni. «Il pavimento pelvico - spiega Germani -, è uno dei pilastri fondamentali della salute di uomini e donne. Eppure sappiamo ancora poco delle sue funzioni e soprattutto delle sue potenzialità a livello energetico. Purtroppo ci accorgiamo della sua esistenza quando ci dà noia, ma sarebbe invece così importante sapere cosa fare per il suo e il nostro benessere. In che modo possiamo lavorarci su, allora e ottenere risultati concreti in poco tempo, per esempio rispetto ad un prollasso o ad una incontinenza o al dolore pelvico? Molte persone sono incredule». Il lavoro che propone Germani è innanzitutto una presa di coscienza del proprio corpo e di come si possa agire affinché funzioni nel migliore dei modi. La memoria «Il nostro corpo - dice - riesce a conservare delle nostre esperienze della nostra vita, conservando le nostre emozioni e il nostro modo di agire in termini fisici, mentali ed energetici». Germani che vive e lavora a San Benedetto ha ideato un percorso di sole 8 settimane periodo minimo e necessario affinché molte abitudini nuove e più salutari possano essere acquisite e soprattutto è un periodo necessario «per chiarire a noi stesse verso quale direzione stiamo andando e come mantenere la rotta scelta». «Spesso - continua - porto le donne a riflettere e rispondere a questa domanda: "Consideri il tuo corpo una macchina che risponde a stimoli meccanici oppure ti prendi cura del tuo corpo anche nel suo essere più profondo?". Ecco, la respirazione, la mobilità del bacino e della colonna, la postura e così via, in una visione più ampia si può riuscire a capire anche perché e come mai quella muscolatura è stata ostacolata nella suo corretto funzionamento. I livelli «Ci sono tre livelli di lavoro sul pavimento pelvico che propongo nei miei corsi - dice ancora Germani -: uno muscolare, funzionale, uno emozionale e quello energetico. Anche il modo in cui ci relazioniamo con le altre persone dipende molto dalla relazione che abbiamo con noi stesse, con il nostro corpo e con la nostra intimità». Riattivare la funzionalità del pavimento pelvico insomma è il primo passo indispensabile non solo per risolvere i problemi ma anche per ritrovare una sana vita sessuale e relazionale, perché, il percorso può essere utilizzato anche come elisir di lunga vita. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Geo Barents ad Ancona con 34 naufraghi recuperati nel Mediterraneo

Attraccata attorno alle 8,30 di questa mattina la nave umanitaria di Medici senza frontiere. Quasi tutti i migranti in arrivo saranno destinati a strutture di accoglienza nelle Marche: sette dei quindici minori saranno invece accolti in Molise. Ha fatto il suo ingresso in porto intorno alle 8,15 di martedì 2 luglio la Geo Barents, nave umanitaria di Medici Senza Frontiere, attracca nel porto di Ancona con a bordo 34 migranti, recuperati nel sud del Mediterraneo, al largo delle coste libiche. Tra loro, ci sono quindici minorenni, tutti, tranne uno, sono non accompagnati. Una volta attraccata al molo 19, cominceranno le operazioni di controllo e sbarco, secondo una procedura ormai rodada: a coordinarla, come sempre, la Prefettura di Ancona: questa è la decima volta che il Governo italiano assegna il porto di Ancona per lo sbarco di una nave umanitaria proveniente dal sud del Mediterraneo. Stavolta i naufraghi sono stati recuperati da due imbarcazioni alla deriva. Le provenienze: Sudan, Sud Sudan, Egitto ed Eritrea. Sulla banchina predisposte le tende della protezione civile. Ci sarà un controllo sanitario (non sono segnalate particolari emergenze). Le procedure di identificazione verranno eseguite al centro Paolinelli, nel quartiere Baraccola, messo a disposizione dal Comune. Sono oltre mille i naufraghi transitati dal porto di Ancona a partire da gennaio 2023. Quasi tutti i migranti in arrivo saranno destinati a strutture di accoglienza nelle Marche: sette dei quindici minori saranno invece accolti in Molise.



Sbarcati i migranti dalla Geo Barents. La responsabile dei soccorsi: "Un viaggio ingiusto"

La nave di Medici Senza Frontiere ad **Ancona** dopo 1.500 chilometri di navigazione. 34 le persone a bordo, 15 i minori. Una ragazzina verrà assistita dai servizi sociali del capoluogo "I migranti ci raccontano che in Libia vengono scambiati e venduti tra diverse milizie, che li sottopongono a torture, anche in videochiamata con i familiari, per estorcere soldi". A riferirlo, sulla banchina 19 del **porto** di **Ancona**, è Fulvia Conte, responsabile ricerca e soccorso della nave Geo Barents di Medici Senza Frontiere. Stamattina, nel **porto** dorico, sono sbarcate 34 persone salvate nel Mediterraneo: 19 adulti, tra cui una donna, e 15 minori, di cui quattordici non accompagnati. Tra questi una ragazzina, che sarà presa in carico dai servizi sociali del Comune di **Ancona**. Altri sette minori saranno accolti in Molise. Tutti gli altri andranno in strutture di accoglienza marchigiane. L'intervista a Fulvia Conte di Medici Senza Frontiere Prima tappa, dopo l'attracco, i controlli sanitari eseguiti dal personale della Croce rossa. Poi il trasferimento al centro Paolinelli, alla Baraccola, per le procedure di identificazione. Giovedì scorso la Geo Barents ha soccorso i migranti al largo delle coste della Libia: erano a bordo di due barchini in vetroresina. Il **porto** di **Ancona**, assegnato dalle autorità italiane, si trovava a 1.500 chilometri di distanza. "Un viaggio ingiusto - dice ancora Conte. - Dovevano essere sbarcati in un **porto** più vicino. Hanno già subito troppe ingiustizie". Quello di oggi è il decimo arrivo di una nave umanitaria ad **Ancona**, dove sono transitati oltre mille migranti dall'inizio del 2023.



La Geo Barents arriva al porto di Ancona con 34 naufraghi a bordo, di cui 15 minori

La Geo Barents ha attraccato martedì mattina al **porto** di Ancona presso la Banchina 19 con un lieve ritardo rispetto alla tabella di marcia. A bordo dell'imbarcazione di Medici Senza Frontiere, 34 naufraghi, di cui 15 minori, provenienti da Sudan, Egitto ed Eritrea, recuperati dai volontari in mare aperto su due barchini partiti dalla Libia. Le operazioni prevedono una prima identificazione presso l'hub del Paolinelli e i controlli medico sanitari di routine. Successivamente si provvederà al trasferimento dei migranti nelle idonee strutture di accoglienza già predisposte. Questo è un articolo pubblicato il 02-07-2024 alle 09:18 sul giornale del 03 luglio 2024 0 letture Commenti.

vivereancona.it

La Geo Barents arriva al porto di Ancona con 34 naufraghi a bordo, di cui 15 minori

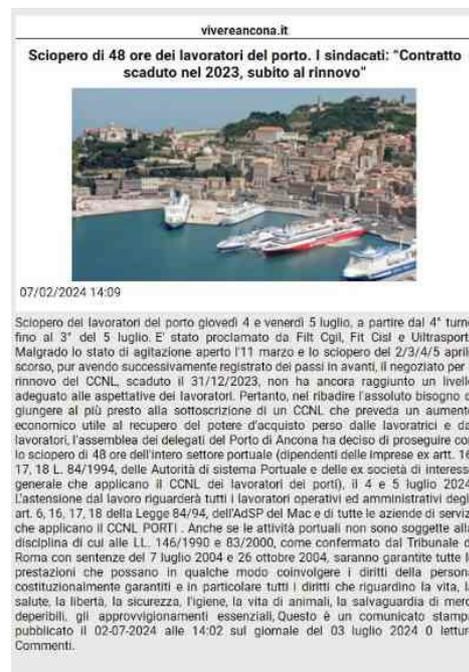


07/02/2024 09:24

La Geo Barents ha attraccato martedì mattina al porto di Ancona presso la Banchina 19 con un lieve ritardo rispetto alla tabella di marcia. A bordo dell'imbarcazione di Medici Senza Frontiere, 34 naufraghi, di cui 15 minori, provenienti da Sudan, Egitto ed Eritrea, recuperati dai volontari in mare aperto su due barchini partiti dalla Libia. Le operazioni prevedono una prima identificazione presso l'hub del Paolinelli e i controlli medico sanitari di routine. Successivamente si provvederà al trasferimento dei migranti nelle idonee strutture di accoglienza già predisposte. Questo è un articolo pubblicato il 02-07-2024 alle 09:18 sul giornale del 03 luglio 2024 0 letture Commenti.

Sciopero di 48 ore dei lavoratori del porto. I sindacati: "Contratto scaduto nel 2023, subito al rinnovo"

Sciopero dei lavoratori del porto giovedì 4 e venerdì 5 luglio, a partire dal 4° turno fino al 3° del 5 luglio. È stato proclamato da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. Malgrado lo stato di agitazione aperto l'11 marzo e lo sciopero del 2/3/4/5 aprile scorso, pur avendo successivamente registrato dei passi in avanti, il negoziato per il rinnovo del CCNL, scaduto il 31/12/2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative dei lavoratori. Pertanto, nel ribadire l'assoluto bisogno di giungere al più presto alla sottoscrizione di un CCNL che preveda un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso dalle lavoratrici e dai lavoratori, l'assemblea dei delegati del Porto di Ancona ha deciso di proseguire con lo sciopero di 48 ore dell'intero settore **portuale** (dipendenti delle imprese ex artt. 16, 17, 18 L. 84/1994, delle **Autorità** di **sistema Portuale** e delle ex società di interesse generale che applicano il CCNL dei lavoratori dei porti), il 4 e 5 luglio 2024. L'astensione dal lavoro riguarderà tutti i lavoratori operativi ed amministrativi degli art. 6, 16, 17, 18 della Legge 84/94, dell'AdSP del Mac e di tutte le aziende di servizi che applicano il CCNL PORTI. Anche se le attività portuali non sono soggette alla disciplina di cui alle LL. 146/1990 e 83/2000, come confermato dal Tribunale di Roma con sentenze del 7 luglio 2004 e 26 ottobre 2004, saranno garantite tutte le prestazioni che possano in qualche modo coinvolgere i diritti della persona costituzionalmente garantiti e in particolare tutti i diritti che riguardino la vita, la salute, la libertà, la sicurezza, l'igiene, la vita di animali, la salvaguardia di merci deperibili, gli approvvigionamenti essenziali. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 02-07-2024 alle 14:02 sul giornale del 03 luglio 2024 0 letture Commenti.



La Geo Barents approda al porto di Ancona: l'accoglienza, i controlli e dove verranno ospitati i migranti

È stato stato il decimo sbarco di migranti quello che martedì 2 luglio intorno alle 8.30 ha avuto approdo presso il **porto** di Ancona, alla banchina 19. Sono stati 34 i cittadini stranieri richiedenti asilo: si tratta di 19 adulti e 15 minori che hanno trovato sicuro approdo nel Capoluogo dorico, dei quali 14 non accompagnati. Tra i migranti-naufraghi salvati il 27 giugno scorso davanti alle coste libiche c'è anche una ragazzina minorenni. Sono in corso i primi controlli di tipo sanitario sull'imbarcazione e le procedure di accoglienza e identificazione sono coordinate dalla Prefettura di Ancona. Grazie al lavoro degli uomini e le donne della Polizia di Stato, in sinergia con tutti gli altri operatori coinvolti, è possibile parlare di una ormai ben roduta macchina dell'accoglienza: Prefettura, Comune, Protezione Civile nonché tutte le Forze dell'Ordine, la protezione civile, la guardia costiera, i vigili del fuoco e gli operatori sanitari. Fra questi ultimi la Croce Rossa che, vista la presenza di ragazzini tra i migranti, ha portato anche scatoloni di giocattoli per accoglierli. Presenti sul molo all'avvio delle operazioni di sbarco e identificazione, tra gli altri, il prefetto di Ancona Saverio Ordine e il questore Cesare Capocasa.

Accoglienza ma non solo, la Polizia di Stato, è coinvolta anche in importanti operazioni volte alla prevenzione e repressione di reati connessi ai fenomeni migratori. Le importanti attività di identificazione e info investigative compiute dalle professionalità espresse dagli Uffici coinvolti, tra cui Immigrazione, Divisione Anticrimine, Polizia Scientifica, Digos e dalla Squadra Mobile consentono infatti di evitare che potenziali turbative a per l'ordine e la sicurezza pubblica possano concretizzarsi. Per il **porto** di Ancona da inizio 2023 si tratta della decima nave umanitaria sbarcata con un totale di mille naufraghi accolti; la terza imbarcazione di questo tipo approdata nelle Marche nel 2024. Ventisette dei naufraghi a bordo della nave umanitaria di Medici senza frontiere verranno ospitati nelle Marche mentre sette dei minori verranno presi in carico dal Ministero dell'Interno e trasferiti in strutture nel Molise. Questo è un articolo pubblicato il 02-07-2024 alle 16:24 sul giornale del 03 luglio 2024 18 letture Commenti.



07/02/2024 16:34

È stato stato il decimo sbarco di migranti quello che martedì 2 luglio intorno alle 8.30 ha avuto approdo presso il porto di Ancona, alla banchina 19. Sono stati 34 i cittadini stranieri richiedenti asilo: si tratta di 19 adulti e 15 minori che hanno trovato sicuro approdo nel Capoluogo dorico, dei quali 14 non accompagnati. Tra i migranti-naufraghi salvati il 27 giugno scorso davanti alle coste libiche c'è anche una ragazzina minorenni. Sono in corso i primi controlli di tipo sanitario sull'imbarcazione e le procedure di accoglienza e identificazione sono coordinate dalla Prefettura di Ancona. Grazie al lavoro degli uomini e le donne della Polizia di Stato, in sinergia con tutti gli altri operatori coinvolti, è possibile parlare di una ormai ben roduta macchina dell'accoglienza: Prefettura, Comune, Protezione Civile nonché tutte le Forze dell'Ordine, la protezione civile, la guardia costiera, i vigili del fuoco e gli operatori sanitari. Fra questi ultimi la Croce Rossa che, vista la presenza di ragazzini tra i migranti, ha portato anche scatoloni di giocattoli per accoglierli. Presenti sul molo all'avvio delle operazioni di sbarco e identificazione, tra gli altri, il prefetto di Ancona Saverio Ordine e il questore Cesare Capocasa. Accoglienza ma non solo, la Polizia di Stato, è coinvolta anche in importanti operazioni volte alla prevenzione e repressione di reati connessi ai fenomeni migratori. Le importanti attività di identificazione e info investigative compiute dalle professionalità espresse dagli Uffici coinvolti, tra cui Immigrazione, Divisione Anticrimine, Polizia Scientifica, Digos e dalla Squadra Mobile consentono infatti di evitare che potenziali turbative a per l'ordine e la sicurezza pubblica possano concretizzarsi. Per il porto di Ancona da inizio 2023 si tratta della decima nave umanitaria sbarcata con un totale di mille naufraghi accolti; la terza imbarcazione di questo tipo approdata nelle Marche nel 2024. Ventisette dei naufraghi a bordo della nave umanitaria di Medici senza frontiere verranno ospitati nelle Marche mentre sette dei

Porto di Civitavecchia, dal Mit 2 milioni di euro

Redazione web CIVITAVECCHIA - In arrivo circa 2 milioni di euro per il porto di Civitavecchia. Sono stati infatti ripartiti, con decreto del vicepresidente del consiglio e ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze, Giancarlo Giorgetti, 41 milioni di euro destinati a lavori per il miglioramento della competitività dei porti italiani e per rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno degli stessi. Le risorse sono state assegnate a ciascuna **autorità** portuale per una quota parte dell'80% - pari a 32,8 milioni - con un criterio proporzionale all'imposta sul valore aggiunto effettivamente prodotta in ciascun sistema portuale e per il restante 20% - pari a 8,2 milioni - secondo un criterio perequativo inversamente proporzionale all'imposta prodotta in ciascun porto. Per quanto riguarda Civitavecchia, sono stati destinati 1,4 milioni di euro nell'ambito della ripartizione quota perequativa, destinati alla manutenzione delle banchine del porto di Civitavecchia al fine di garantire la loro funzionalità; altri 537.858,91 euro, invece, sono quelli proporzionalmente spettanti per la ripartizione della dotazione del fondo annualità 2022.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia, dal Mit 2 milioni di euro

CIVITAVECCHIA - In arrivo circa 2 milioni di euro per il porto di Civitavecchia. Sono stati infatti ripartiti, con decreto del vicepresidente del consiglio e ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze, Giancarlo Giorgetti, 41 milioni di euro destinati a lavori per il miglioramento della competitività dei porti italiani e per rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno degli stessi. Le risorse sono state assegnate a ciascuna **autorità** portuale per una quota parte dell'80% - pari a 32,8 milioni - con un criterio proporzionale all'imposta sul valore aggiunto effettivamente prodotta in ciascun sistema portuale e per il restante 20% - pari a 8,2 milioni - secondo un criterio perequativo inversamente proporzionale all'imposta prodotta in ciascun porto. Per quanto riguarda Civitavecchia, sono stati destinati 1,4 milioni di euro nell'ambito della ripartizione quota perequativa, destinati alla manutenzione delle banchine del porto di Civitavecchia al fine di garantire la loro funzionalità; altri 537.858,91 euro, invece, sono quelli proporzionalmente spettanti per la ripartizione della dotazione del fondo annualità 2022. Commenti.



Annunziata, per i porti campani boom di passeggeri

"Ammodernamento dei sistemi portuali per la transizione energetica": è questo il tema del convegno organizzato dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Salerno e in corso al Grand Hotel. Un'occasione per discutere su un aspetto strategico per il comparto marittimo, chiamato a trovare risposte efficaci per affrontare la sfida della transizione energetica. "Dal punto di vista della transazione energetica, - ha spiegato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale **Andrea Annunziata** - il porto di Salerno sta in fase avanzatissima. Entro poche ore, partono i lavori per l'elettificazione delle banchine, allungheremo il Molo Manfredi e poi si completa tutto il sistema anche con le turbine. Siamo stati tra i primi ad utilizzare il sistema del moto ondoso per avere energia. Il problema è uno solo: come verrà prodotta l'energia elettrica. Il futuro è l'idrogeno. Noi ci prepariamo ad una transizione ecologica che possa investire in termini e in tempi immediati le città. Ma complessivamente dobbiamo avere cura di un territorio vasto e largo. Questo significherà economia, perché avere un porto e una città che curano ambiente e sicurezza, significa anche attrarre sempre più turisti. Abbiamo registrato un successo straordinario per i porti della Campania. Arrivare a circa dieci milioni di passeggeri per il turismo è un fatto straordinario. Siamo secondi solo alla Baia di Hong Kong. Inoltre, siamo tra i primi nel Mediterraneo a portare avanti il discorso del PNRR e di tutti gli altri investimenti". Secondo il presidente dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Salerno, Raffaele Tarateta: "Il settore marittimo rappresenta da sempre un fattore importante per il progresso e lo sviluppo della nostra penisola e delle civiltà che in essa si sono sviluppate. Il tema dell'ammodernamento dei sistemi portuali è di grandissima attualità per il nostro Paese e per il Mezzogiorno. Il Porto commerciale di Salerno è cresciuto molto. È di pochi giorni fa un rapporto che indica come il nostro porto, per le merci che vanno verso il Mezzogiorno, è il primo del Sud e il terzo d'Italia. Questo ci stimola molto. Dobbiamo sostenere questo comparto e tutte le sue attività".

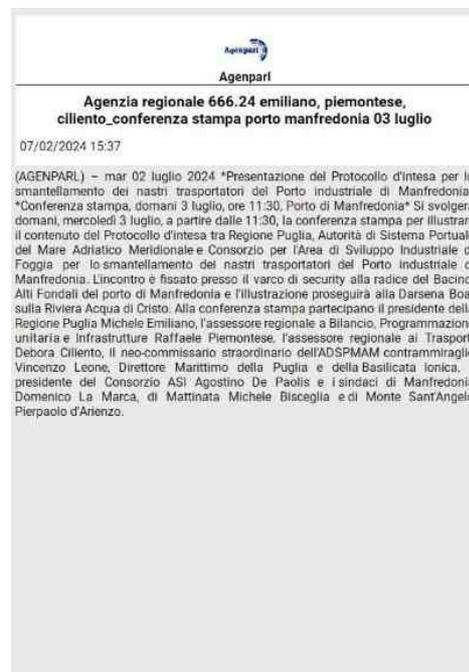


Agenparl

Bari

Agenzia regionale 666.24 emiliano, piemontese, ciliento_conferenza stampa porto Manfredonia 03 luglio

(AGENPARL) - mar 02 luglio 2024 *Presentazione del Protocollo d'intesa per lo smantellamento dei nastri trasportatori del Porto industriale di Manfredonia*
 Conferenza stampa, domani 3 luglio, ore 11:30, Porto di Manfredonia Si svolgerà domani, mercoledì 3 luglio, a partire dalle 11:30, la conferenza stampa per illustrare il contenuto del Protocollo d'intesa tra Regione Puglia, **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** e Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Foggia per lo smantellamento dei nastri trasportatori del Porto industriale di Manfredonia. L'incontro è fissato presso il varco di security alla radice del Bacino Alti Fondali del porto di Manfredonia e l'illustrazione proseguirà alla Darsena Boat sulla Riviera Acqua di Cristo. Alla conferenza stampa partecipano il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, l'assessore regionale a Bilancio, Programmazione unitaria e Infrastrutture Raffaele Piemontese, l'assessore regionale ai Trasporti Debora Ciliento, il neo-commissario straordinario dell'ADSPMAM contrammiraglio Vincenzo Leone, Direttore Marittimo della Puglia e della Basilicata Ionica, il presidente del Consorzio ASI Agostino De Paolis e i sindaci di Manfredonia Domenico La Marca, di Mattinata Michele Bisceglia e di Monte Sant'Angelo Pierpaolo d'Arienzo.



Il Nautilus

Bari

Il neo commissario Vincenzo Leone subentra a Patroni Griffi

. Il neo Commissario dell'AdSP del Mare Adriatico meridionale, Contrammiraglio Com. te Vincenzo Leone - Direttore della Direzione Marittima di Bari - già a lavoro, dopo il passaggio delle consegne da parte del presidente Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi avvenuto ieri. Lo avevamo annunciato, come un'indiscrezione, in occasione dei preparativi del Consiglio dei Ministri di martedì scorso; ora è ufficiale, come evidenziato dal decreto a firma del Sen. Matteo Salvini. Il presidente Ugo Patroni Griffi ha lasciato l'incarico alla fine di giugno per ragioni di salute; mentre Leone è stato nominato ufficialmente da MIT. Attualmente il Com. te Vincenzo Leone è presidente dell'Autorità Marittima del porto di Bari e Direttore marittimo della Puglia e della Basilicata Ionica. Dopo aver espletato tutti gli atti formali, il segretario generale, Tito Vespasiani, e i dirigenti di tutta la struttura dell'AdSPMAM hanno fatto un brindisi di benvenuto al Commissario e di auguri al Presidente Patroni Griffi. La redazione de Il Nautilus, nel formulare una buona navigazione personale al Prof Ugo Patroni Griffi, anche per la mole di lavoro di sistemazione e regolatoria operata in questi anni in tutti i porti - maggiore e/o minore, nessuno escluso - dell' Autorità di Sistema portuale, augura al Contrammiraglio Com. te Vincenzo Leone un buon lavoro nella giusta rotta per il futuro portuale della Puglia adriatica e molisana.



- Il neo Commissario dell'AdSP del Mare Adriatico meridionale, Contrammiraglio Com. te Vincenzo Leone - Direttore della Direzione Marittima di Bari - già a lavoro, dopo il passaggio delle consegne da parte del presidente Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi avvenuto ieri. Lo avevamo annunciato, come un'indiscrezione, in occasione dei preparativi del Consiglio dei Ministri di martedì scorso; ora è ufficiale, come evidenziato dal decreto a firma del Sen. Matteo Salvini. Il presidente Ugo Patroni Griffi ha lasciato l'incarico alla fine di giugno per ragioni di salute; mentre Leone è stato nominato ufficialmente da MIT. Attualmente il Com. te Vincenzo Leone è presidente dell'Autorità Marittima del porto di Bari e Direttore marittimo della Puglia e della Basilicata Ionica. Dopo aver espletato tutti gli atti formali, il segretario generale, Tito Vespasiani, e i dirigenti di tutta la struttura dell'AdSPMAM hanno fatto un brindisi di benvenuto al Commissario e di auguri al Presidente Patroni Griffi. La redazione de Il Nautilus, nel formulare una buona navigazione personale al Prof Ugo Patroni Griffi, anche per la mole di lavoro di sistemazione e regolatoria operata in questi anni in tutti i porti - maggiore e/o minore, nessuno escluso - dell' Autorità di Sistema portuale, augura al Contrammiraglio Com. te Vincenzo Leone un buon lavoro nella giusta rotta per il futuro portuale della Puglia adriatica e molisana.

Informazioni Marittime

Bari

Vincenzo Leone commissario del sistema portuale di Bari

Passaggio di consegne all'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale dopo le dimissioni del presidente Ugo Patroni Griffi Vincenzo Leone, neocommissario del porto di Bari, e Ugo Patroni Griffi, presidente uscente Passaggio di consegne all'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico Meridionale. Vincenzo Leone, direttore marittimo del porto di Bari, ha preso l'incarico come commissario dell'Adsp - che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli - dopo le dimissioni, annunciate ad aprile ed effettive da giugno, del presidente Ugo Patroni Griffi, dovute a motivi di salute. «Dopo aver espletato tutti gli atti formali, il segretario generale, Tito Vespasiani, e i dirigenti dell'Adsp hanno fatto un brindisi di benvenuto al Commissario e di auguri al Presidente», si legge in un post su Facebook dell'autorità di sistema portuale pugliese. Condividi Tag bari nomine Articoli correlati.



Cambio al vertice dell'AdSp mar Adriatico meridionale

BARI Passaggio di consegne, nella sede di Bari, tra l'ormai ex presidente, Ugo Patroni Griffi, e il neo nominato commissario dell'AdSp del mar Adriatico meridionale, Contrammiraglio Vincenzo Leone, Direttore della Direzione Marittima Di Bari. Dopo aver espletato tutti gli atti formali, il segretario generale, Tito Vespasiani, e i dirigenti hanno fatto un brindisi di benvenuto al Commissario e di auguri al presidente. Così le annunciate dimissioni di Patroni Griffi si sono concretizzate. Dopo l'anticipazione del comunicato diffuso a inizio Giugno dalla Port authority nel quale si anticipava che Patroni Griffi avrebbe dovuto programmare un intervento chirurgico per motivi di salute. Dimissioni peraltro formalizzate già nel mese di Aprile ma materializzate più tardi al fine di evitare che l'autorità fosse commissariata durante il recente vertice del G7 tenuto proprio in Puglia. L'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico meridionale gestisce infatti gli scali pugliesi di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e quello molisano di Termoli. Il Contrammiraglio Vincenzo Leone, Direttore della Direzione Marittima di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto, prende ora il timone con il compito di guidare l'ente in questa fase di transizione, garantendo la continuità operativa e la realizzazione dei progetti avviati dal suo predecessore. Leone porta con sé un'esperienza consolidata nel settore marittimo, e la sua nomina è vista come un segnale di stabilità per gli scali portuali dell'area. Ho scelto di servire il mare, grande risorsa della Puglia ha detto Leone. Il primo atto da commissario, secondo le sue dichiarazioni alla stampa, sarà quello di realizzare lo smantellamento dei nastri trasportatori del porto Alti Fondali di Manfredonia.



Shipping Italy

Bari

Passaggio di consegne avvenuto al vertice dell'Adsp del Mar Adriatico Meridionale

Porti Al presidente dimissionario Ugo Patroni Griffi è succeduto il commissario straordinario Vincenzo Leone di Redazione SHIPPING ITALY Le annunciate dimissioni del presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale**, Ugo Patroni Griffi, si sono concretizzate con il passaggio di consegne, avvenuto nella sede di Bari della port authority pugliese, con il neominato commissario straordinario dell'ente, il Contrammiraglio Vincenzo Leone, Direttore della Direzione Marittima Di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto. Un post dell'Ads racconta che, "dopo aver espletato tutti gli atti formali, il segretario generale, Tito Vespasiani, e i dirigenti hanno fatto un brindisi di benvenuto al Commissario e di auguri al Presidente". L'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Meridionale** ha competenza sugli scali pugliesi di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e su quello molisano di Termoli; l'addio anticipato dall'incarico a fine giugno da parte del suo presidente era stato annunciato nelle scorse settimane e motivato per problemi di salute. Con un comunicato la port authority a inizio giugno aveva fatto sapere che lo scorso marzo Patroni Griffi "ha avuto la necessità di dover programmare un intervento chirurgico". Nella stessa comunicazione si spiegava allora che "le dimissioni, formalizzate già nel mese di aprile, avrebbero avuto effetto alla fine di giugno, al fine di consentire sino all'ultimo giorno di portare avanti i programmi dell'ente e soprattutto di evitare che l'**autorità** fosse commissariata durante il vertice del G7".



Brindisi Report

Brindisi

Deposito Gnl, distanza dai binari: il Consorzio Asi si rivolgerà al Consiglio di Stato

Dopo l'accoglimento da parte del Tar del Lazio del ricorso di Adspmam. L'attuale progetto, a cui il Consorzio è favorevole nel complesso, prevede cinque metri BRINDISI - A pochi giorni dall'accoglimento da parte del Tar del Lazio del ricorso dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale sulla distanza che dovrebbe intercorrere fra i binari che arrivano sulla banchina di Costa Morena Est e il deposito Gnl Edison a Brindisi, il Consorzio Asi annuncia che sta preparando il ricorso davanti al Consiglio di Stato. I giudici della terza sezione (presidente Giuseppe Sapone, estensore Marco Savi) - motivazioni note dal 21 giugno scorso - nell'udienza di merito del 19 giugno 2024 hanno rigettato alcune eccezioni presentate dal Consorzio (leggi l'articolo Per la notifica del ricorso potrebbero volerci una decina di giorni. È bene puntualizzare che l'ente guidato dal presidente Vittorio Rina non è contrario al progetto in sé, sul deposito costiero di Edison, ma pone l'attenzione su una questione: quella dei binari. L'Asi ha infatti chiesto il rispetto di una distanza minima di almeno 30 metri, sulla base del decreto del presidente della Repubblica (dpr) numero 753 del 1980. L'attuale progetto prevede invece una distanza di cinque metri. È stato autorizzato con decreto interministeriale del 22 agosto 2022. La lettura delle 29 pagine di motivazioni non ha convinto il Consorzio Asi brindisino, per quanto riguarda alcune questioni. I giudici laziali hanno ritenuto che neppure il decreto autorizzativo interministeriale possa conferire competenza al Consorzio Asi, per evitare "un potere inibitorio". Dal Consorzio Asi la pensano diversamente: il decreto interministeriale, negli articoli 2 e 3, parla delle prescrizioni degli enti interessati al progetto. E il Consorzio Asi ha partecipato alla relativa conferenza dei servizi. Dunque, stando al decreto, dovrebbe verificare l'osservanza delle prescrizioni. È proprio questo il caso relativo alla distanza dai binari. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#).



Dopo l'accoglimento da parte del Tar del Lazio del ricorso di Adspmam. L'attuale progetto, a cui il Consorzio è favorevole nel complesso, prevede cinque metri BRINDISI - A pochi giorni dall'accoglimento da parte del Tar del Lazio del ricorso dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale sulla distanza che dovrebbe intercorrere fra i binari che arrivano sulla banchina di Costa Morena Est e il deposito Gnl Edison a Brindisi, il Consorzio Asi annuncia che sta preparando il ricorso davanti al Consiglio di Stato. I giudici della terza sezione (presidente Giuseppe Sapone, estensore Marco Savi) - motivazioni note dal 21 giugno scorso - nell'udienza di merito del 19 giugno 2024 hanno rigettato alcune eccezioni presentate dal Consorzio (leggi l'articolo Per la notifica del ricorso potrebbero volerci una decina di giorni. È bene puntualizzare che l'ente guidato dal presidente Vittorio Rina non è contrario al progetto in sé, sul deposito costiero di Edison, ma pone l'attenzione su una questione: quella dei binari. L'Asi ha infatti chiesto il rispetto di una distanza minima di almeno 30 metri, sulla base del decreto del presidente della Repubblica (dpr) numero 753 del 1980. L'attuale progetto prevede invece una distanza di cinque metri. È stato autorizzato con decreto interministeriale del 22 agosto 2022. La lettura delle 29 pagine di motivazioni non ha convinto il Consorzio Asi brindisino, per quanto riguarda alcune questioni. I giudici laziali hanno ritenuto che neppure il decreto autorizzativo interministeriale possa conferire competenza al Consorzio Asi, per evitare "un potere inibitorio". Dal Consorzio Asi la pensano diversamente: il decreto interministeriale, negli articoli 2 e 3, parla delle prescrizioni degli enti interessati al progetto. E il Consorzio Asi ha

(Sito) Ansa

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Sequestrate in porto Gioia Tauro parti di droni per uso bellico

Componenti per l'assemblaggio di droni per uso bellico sono stati sequestrati nel porto di Gioia Tauro dal Comando provinciale di Reggio Calabria della Guardia di finanza in collaborazione con l'Ufficio delle dogane. Le componenti, provenienti dalla Cina e contenute in sei container, erano dirette in Libia. L'operazione che ha portato al sequestro è stata coordinata dalla Procura della Repubblica di Palmi, diretta da Emanuele Crescenti.



GDF REGGIO CALABRIA: TRAFFICO DI ARMI. SEQUESTRATI NEL PORTO DI GIOIA TAURO DUE DRONI AD USO BELLICO OCCULTATI IN CONTAINER DIRETTI IN LIBIA

(AGENPARL) - mar 02 luglio 2024 GUARDIA DI FINANZA Comando Provinciale Reggio Calabria COMUNICATO STAMPA GDF REGGIO CALABRIA: TRAFFICO DI ARMI. SEQUESTRATI NEL PORTO DI GIOIA TAURO DUE DRONI AD USO BELLICO OCCULTATI IN CONTAINER DIRETTI IN LIBIA È disponibile sul portale Sala Stampa il relativo comunicato stampa.



The screenshot shows the Agenparl website interface. At the top, there is the Agenparl logo and the text 'Agenparl'. Below this, the main headline of the press release is displayed: 'GDF REGGIO CALABRIA: TRAFFICO DI ARMI. SEQUESTRATI NEL PORTO DI GIOIA TAURO DUE DRONI AD USO BELLICO OCCULTATI IN CONTAINER DIRETTI IN LIBIA'. The date and time of the post are '07/02/2024 17:09'. A short summary of the press release is provided below the headline, mentioning the seizure of two military drones in Gioia Tauro port and their concealment in containers bound for Libya. The text is partially obscured by a grey box at the bottom of the screenshot.

Traffico di armi, sequestrati due droni ad uso bellico nel porto di Gioia Tauro - FOTO

Erano diretti in Libia e nascosti in sei container provenienti dalla Cina che avrebbero dovuto trasportare componenti per turbine eoliche GIOIA TAURO I finanzieri del Comando Provinciale di Reggio Calabria - nell'ambito di attività di polizia giudiziaria coordinata dalla Procura della Repubblica di Palmi diretta dal Dott. Emanuele Crescenti, svolta in collaborazione con l'Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro - hanno portato a compimento una articolata indagine che ha consentito il sequestro di vari componenti per l'assemblaggio di due droni ad uso bellico. In tale contesto, sono stati individuati ed intercettati nello scalo portuale di Gioia Tauro n. 6 container provenienti dalla Cina e destinati in Libia, sulla scorta della disamina delle rotte marittime di interesse e sulla base di anomalie nella documentazione doganale a corredo. Tali container avrebbero dovuto trasportare componenti per l'assemblaggio di generatori eolici di energia elettrica. Dopo aver effettuato la scansione radiogena con apparecchiatura in uso alla locale Agenzia delle Dogane e Monopoli, venivano eseguiti i successivi approfondimenti da parte degli investigatori del Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro, consentendo di accertare che, pur avendo fattezze costruttive simili a parti componenti di turbine eoliche (Wind Power Equipment Accessories), i beni trasportati presentavano elementi e particolari costruttivi tali da far ritenere che potessero essere fusoliere ed ali di apparecchi idonei al volo quali, appunto, droni ad uso bellico.



Droni bellici dalla Cina diretti in Libia sequestrati al porto di Gioia Tauro - FOTO

I sei container avrebbero dovuto trasportare componenti per turbine eoliche. Blitz scattato dopo le indicazioni dell'intelligence **GIOIA TAURO** I finanzieri del Comando Provinciale di Reggio Calabria - nell'ambito di attività di polizia giudiziaria coordinata dalla Procura della Repubblica di Palmi diretta dal Dott. Emanuele Crescenti, svolta in collaborazione con l'Ufficio delle Dogane di **Gioia Tauro** - hanno portato a compimento una articolata indagine che ha consentito il sequestro di vari componenti per l'assemblaggio di due droni ad uso bellico. In tale contesto, sono stati individuati ed intercettati nello scalo portuale di **Gioia Tauro** 6 container provenienti dalla Cina e destinati in Libia, sulla scorta della disamina delle rotte marittime di interesse e sulla base di anomalie nella documentazione doganale a corredo.



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Le Fiandre 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.



07/03/2024 00:06

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.

Gioia Tauro, sequestrate parti di droni

Per uso bellico, erano diretti in Libia Alcune componenti per l'assemblaggio di droni ad uso bellico sono state sequestrate nel porto di Gioia Tauro dal comando provinciale di Reggio Calabria della Guardia di Finanza. I pezzi, di provenienza cinese e contenute in sei container, erano diretti in Libia. A individuare le componenti è stato uno scanner dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli, dopo che erano state riscontrate anomalie nelle documentazione doganale che le accompagnava. Il carico dichiarato del container era di componentistica per generatori eolici di energia.



Due droni a uso bellico sequestrati nel porto di Gioia Tauro

Provenivano dalla Cina, ma non sono sfuggiti ai finanzieri di Reggio e all'Ufficio delle Dogane Armi supertecnologiche fatte passare per innocue pale eoliche. Potrebbe essere lo spunto per la sceneggiatura di una film di guerra, ma la fiction questa volta non c'entra. Due droni a uso bellico sono stati sequestrati dai finanzieri del comando di Reggio Calabria al porto di Gioia. Erano destinati alla Libia e provenienti dalla Cina: forse un tassello di quel braccio di ferro mondiale tra superpotenze di cui Mediterraneo è parte e crocevia. I sospetti su 6 container che avrebbero dovuto trasportare componenti per l'assemblaggio di generatori eolici. Una scansione accurata ha invece rivelato un'altra verità: elementi compatibili con fusoliere ed ali di apparecchi idonei al volo come droni ad uso bellico. I controlli degli uomini dell'agenzia delle dogane e gli investigatori delle fiamme gialle hanno confermato i sospetti: dalla Cina, in violazione dell'embargo disposto dall'Onu, erano diretti in Libia velivoli a guida autonoma, che assemblati hanno una lunghezza di oltre 10 metri ed una apertura alare di 20.



Rai News
 Due droni a uso bellico sequestrati nel porto di Gioia Tauro
 07/02/2024 23:51 Marco Carpio, Marco Innocente Furina
 Provenivano dalla Cina, ma non sono sfuggiti ai finanzieri di Reggio e all'Ufficio delle Dogane Armi supertecnologiche fatte passare per innocue pale eoliche. Potrebbe essere lo spunto per la sceneggiatura di una film di guerra, ma la fiction questa volta non c'entra; Due droni a uso bellico sono stati sequestrati dai finanzieri del comando di Reggio Calabria al porto di Gioia. Erano destinati alla Libia e provenienti dalla Cina: forse un tassello di quel braccio di ferro mondiale tra superpotenze di cui Mediterraneo è parte e crocevia. I sospetti su 6 container che avrebbero dovuto trasportare componenti per l'assemblaggio di generatori eolici. Una scansione accurata ha invece rivelato un'altra verità: elementi compatibili con fusoliere ed ali di apparecchi idonei al volo come droni ad uso bellico. I controlli degli uomini dell'agenzia delle dogane e gli investigatori delle fiamme gialle hanno confermato i sospetti: dalla Cina, in violazione dell'embargo disposto dall'Onu, erano diretti in Libia velivoli a guida autonoma, che assemblati hanno una lunghezza di oltre 10 metri ed una apertura alare di 20.

La Gazzetta Marittima

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Terminal passeggeri, scaricabarile

Nella foto: Il progetto del 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". 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. Non è il primo caso di strutture inefficienti per problemi burocratici sui porti italiani. Ma a Villa San Giovanni lo scaricabarile delle competenze ha raggiunto il culmine. 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.



Nella foto: Il progetto del 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". 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. Non è il primo caso di strutture inefficienti per problemi burocratici sui porti italiani. Ma a Villa San Giovanni lo scaricabarile delle competenze ha raggiunto il culmine. 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

La Gazzetta Marittima

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

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 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.

La Voce dell'Isola

Catania

Torna la crociera Disney a Catania: 3457 passeggeri sulla "Dream", alcuni a lezione di arancino

Sindaco Trantino, presidente Adsp Di **Sarcina** e direttore marittimo Sicilia orientale Ranieri a bordo per dare il benvenuto al comandante Brnabic Ritorna la nave da crociera della Disney Cruise nel porto di Catania: 3457 passeggeri a bordo della "Disney Dream" pronti a scendere e scoprire le bellezze siciliane, dall'Etna a Taormina, dalle Gole dell'Alcantara alla visita di Siracusa, dal centro storico etneo al giro in barca a largo di Giardini Naxos. Molti turisti hanno scelto di seguire le lezioni di come fare gli arancini nella villa del Gelso. Ad accogliere la nave il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale **Francesco** Di **Sarcina** insieme col sindaco di Catania Enrico Trantino e il contrammiraglio Antonio Ranieri, direttore marittimo della Sicilia Orientale, che sono saliti a bordo per dare il benvenuto all'equipaggio, consegnare alcuni crest al comandante Ivo Brnabic e visitare la splendida imbarcazione, interamente dedicata al mondo dei cartoon. Con loro il commissario della Polizia di Frontiera Santi Zuccarello, la general manager del Catania Cruise Terminal Raffaella Del Prete e Valentina Mammana, direttore artistico dell'Infiorata di Noto, la quale ha realizzato con l'associazione Cultuartenoto l'opera "Welcome to Catania": 10 ore per disegnare con la tecnica del sale 70 mq che ritraggono la scritta di benvenuto, i loghi Adsp e Disney e alcuni luoghi caratteristici di Catania tra cui Etna, Duomo e Castell'Ursino, oltre al simbolo etneo dell'elefante sostituito con Dumbo. Durante la visita istituzionale a sorpresa è spuntato "Topolino". La Disney Dream, gemella della Disney Fantasy, proviene da La Valletta e, dopo Catania, è diretta a Palma de Maiorca: vanta due teatri, tre piscine di acqua dolce, un mini-golf, simulatori digitali di sport, un vero campo da basket (full-size), un campo da pallavolo, un'area dedicata al tennis da tavolo e il primo "water roller coaster", chiamato "AquaDuck", uno scivolo lungo 233,17 m, lungo e tortuoso che si snoda di 13 metri. Visualizzazioni articolo:.



New Sicilia

Catania

Torna la crociera Disney a Catania: oltre tremila passeggeri sulla "Dream", alcuni a lezione di arancino

CATANIA - La nave da crociera Disney Dream è tornata al porto di **Catania**, portando con sé 3.457 passeggeri pronti a esplorare le meraviglie siciliane. I visitatori avranno l'opportunità di ammirare l'Etna, Taormina, le Gole dell'Alcantara, Siracusa, il centro storico di **Catania** e fare un giro in barca a largo di Giardini Naxos. Alcuni turisti hanno scelto di partecipare a lezioni di cucina per imparare a fare gli arancini presso la villa del Gelso Ad accogliere la nave c'erano il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina, il sindaco di **Catania**, Enrico Trantino, e il contrammiraglio Antonio Ranieri, direttore marittimo della Sicilia Orientale. Insieme sono saliti a bordo per dare il benvenuto all'equipaggio, consegnare alcuni crest al comandante Ivo Brnabic e visitare la nave, dedicata interamente al mondo dei cartoni animati. Erano presenti anche il commissario della Polizia di Frontiera, Santi Zuccarello, la general manager del **Catania** Cruise Terminal, Raffaella Del Prete, e Valentina Mammana, direttore artistico dell'Infiolata di Noto. Mammana, con l'associazione Cultuartenoto, ha realizzato l'opera "Welcome to **Catania**": un disegno di 70 mq fatto con la tecnica del sale, che include la scritta di benvenuto, i loghi di Adsp e Disney, e rappresentazioni di luoghi caratteristici di **Catania** come l'Etna, il Duomo e Castell'Ursino, oltre a Dumbo al posto dell'elefante, simbolo della città. Durante la visita istituzionale, a sorpresa è apparso anche Topolino. La Disney Dream, gemella della Disney Fantasy, arriva da La Valletta e si dirige a Palma de Maiorca. La nave dispone di due teatri, tre piscine di acqua dolce, un mini-golf, simulatori digitali di sport, un campo da basket regolamentare, un campo da pallavolo, un'area dedicata al tennis da tavolo e il primo "water roller coaster", chiamato "AquaDuck", uno scivolo lungo 233 metri che si snoda per 13 metri.



CATANIA - La nave da crociera Disney Dream è tornata al porto di Catania, portando con sé 3.457 passeggeri pronti a esplorare le meraviglie siciliane. I visitatori avranno l'opportunità di ammirare l'Etna, Taormina, le Gole dell'Alcantara, Siracusa, il centro storico di Catania e fare un giro in barca a largo di Giardini Naxos. Alcuni turisti hanno scelto di partecipare a lezioni di cucina per imparare a fare gli arancini presso la villa del Gelso Ad accogliere la nave c'erano il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina, il sindaco di Catania, Enrico Trantino, e il contrammiraglio Antonio Ranieri, direttore marittimo della Sicilia Orientale. Insieme sono saliti a bordo per dare il benvenuto all'equipaggio, consegnare alcuni crest al comandante Ivo Brnabic e visitare la nave, dedicata interamente al mondo dei cartoni animati. Erano presenti anche il commissario della Polizia di Frontiera, Santi Zuccarello, la general manager del Catania Cruise Terminal, Raffaella Del Prete, e Valentina Mammana, direttore artistico dell'Infiolata di Noto. Mammana, con l'associazione Cultuartenoto, ha realizzato l'opera "Welcome to Catania": un disegno di 70 mq fatto con la tecnica del sale, che include la scritta di benvenuto, i loghi di Adsp e Disney, e rappresentazioni di luoghi caratteristici di Catania come l'Etna, il Duomo e Castell'Ursino, oltre a Dumbo al posto dell'elefante, simbolo della città. Durante la visita istituzionale, a sorpresa è apparso anche Topolino. La Disney Dream, gemella della Disney Fantasy, arriva da La Valletta e si dirige a Palma de Maiorca. La nave dispone di due teatri, tre piscine di acqua dolce, un mini-golf, simulatori digitali di sport, un campo da basket regolamentare, un campo da pallavolo, un'area dedicata al tennis da tavolo e il primo "water roller coaster", chiamato "AquaDuck", uno scivolo lungo 233 metri che si snoda per 13 metri.

Torna a Catania la nave da crociera Disney Dream

La nave è in arrivo da La Valletta con 3.457 passeggeri a bordo pronti a scendere e scoprire le bellezze siciliane. Ritorna, nel porto di Catania, la 'Disney Dream' nave da crociera della Disney Cruise. In arrivo da La Valletta con 3.457 passeggeri a bordo pronti a scendere e scoprire le bellezze siciliane, dall'Etna a Taormina, dalle Gole dell'Alcantara alla visita di Siracusa, dal centro storico etneo al giro in barca a largo di Giardini Naxos. Molti turisti hanno scelto di seguire le lezioni per imparare a fare gli arancini nella villa del Gelso. Ad accogliere la nave il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale **Francesco Di Sarcina** insieme col sindaco di Catania Enrico Trantino e il contrammiraglio Antonio Ranieri, direttore marittimo della Sicilia Orientale, che sono saliti a bordo per dare il benvenuto all'equipaggio, consegnare alcuni crest al comandante Ivo Brnabic e visitare la splendida imbarcazione, interamente dedicata al mondo dei cartoon. Con loro il commissario della polizia di frontiera Santi Zuccarello, la general manager del Catania Cruise Terminal Raffaella Del Prete e Valentina Mammana, direttore artistico dell'Infiorata di Noto, che ha realizzato - con l'associazione Cultuartenoto - l'opera 'Welcome to Catania': 10 ore per disegnare con la tecnica del sale 70 mq con la scritta di benvenuto, i loghi Adsp e Disney e alcuni luoghi caratteristici di Catania. La Disney Dream, gemella della Disney Fantasy, proviene da La Valletta e, dopo Catania, è diretta a Palma de Maiorca.



Affari Italiani

Focus

Assarmatori "Per la transizione il carburante su cui puntare è il GNL"

ROMA (ITALPRESS) - "Il gas naturale liquefatto (GNL) è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il Governo ci deve seguire su questa strada". A tracciare la rotta sul tema controverso della decarbonizzazione del trasporto marittimo è stato oggi Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, l'Associazione aderente a Confrtrasporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia, aprendo l'Annual Meeting 2024, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, dei Vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Antonio Tajani, rispettivamente Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture e Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale, e del Ministro della Salute, Orazio Schillaci. "Il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo - ha sottolineato Messina - non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader, dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità". Peraltro il tema degli approvvigionamenti di gas riveste una grande importanza anche per l'industria italiana, specie alla luce delle forti tensioni geopolitiche che interessano l'Est Europa e il Medio Oriente; nel corso dell'Assarmatori Annual Meeting, il Presidente Messina ha ribadito la centralità strategica del mercato del gas. "Nel 2023 - ha detto - le importazioni italiane di gas via pipeline sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022; nello stesso arco di tempo le importazioni di gas allo stato liquido, via nave, sono invece aumentate di oltre il 16%. Un trend netto, che nei primi sei mesi del 2024 è andato ulteriormente consolidandosi. Sono certo che a fine anno, quando avremo i numeri definitivi, registreremo un'ulteriore crescita dell'approvvigionamento che avviene proprio grazie al trasporto marittimo, dimostrando



Affari Italiani

Focus

in modo inequivocabile l'importanza di tale asset per il nostro Paese". Messina è intervenuto nuovamente sul flagging out, ovvero il fenomeno che vede un numero crescente di navi armate da armatori italiani cambiare bandiera abbandonando quella nazionale: "Vale la pena ribadirlo ancora una volta: gli armatori non scelgono di cambiare bandiera sostituendola sulle loro navi con una bandiera di convenienza; non è così: quello che cercano, e che spesso trovano addirittura in registri di Stati membri dell'Unione europea, è minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori running cost a parità di sicurezza e certificazioni. Voglio tuttavia rendere merito al Governo, ai membri del Parlamento, ai vertici delle varie Amministrazioni, perché molto è stato fatto negli ultimi mesi: chiediamo di non mollare e di portare a casa il risultato per difendere la competitività della bandiera italiana. Il nostro auspicio è che l'anno prossimo potremo parlare delle norme che rimangono da affinare con nuovi provvedimenti. C'è molto da fare, ma sarà determinante un cluster compatto e con competenze professionali indiscutibili". Nella sua relazione, Messina ha anche annunciato come sia ormai concluso il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro del comparto, scaduto lo scorso 31 dicembre: "Abbiamo apprezzato, ancorché con momenti di naturale contrapposizione, lo spirito realistico e collaborativo con il quale le Organizzazioni Sindacali hanno deciso di approcciare la trattativa sin dall'inizio - ha spiegato il Presidente di Assarmatori - All'interno del nostro settore non si parla di disoccupazione, salario minimo, lavoro irregolare, si parla sempre più di professionalizzazione e nuove skill, formazione e, non ultimo, aumento delle retribuzioni, del welfare aziendale, dell'assistenza sanitaria, della previdenza integrativa della contrattazione anche di secondo livello". Il Premio Assarmatori 2024, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione armatoriale, è andato alle donne e agli uomini della Marina Militare italiana, per il loro impegno a protezione della libertà della navigazione e degli interessi dell'Italia nei mari di tutto il mondo e in particolare per l'operato all'interno della missione Aspides, nel Mar Rosso, nello stretto di Bab el-Mandeb e nel golfo di Aden, dove le navi sono nel mirino degli attacchi degli Houthis. L'Annual Meeting dell'Associazione è stato animato, inoltre, da una tavola rotonda cui hanno preso parte Chris Bonett, Ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta, Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer Energy Evolution ENI, Ugo Salerno, Presidente esecutivo del RINA e Soren Toft, CEO di MSC. Un panel internazionale, moderato dal Segretario Generale di Assarmatori, Alberto Rossi, durante il quale si è invocata un'identità mediterranea per l'Europa, tema portante dell'Assemblea: i porti che si affacciano sul 'mare nostrum' hanno caratteristiche e bisogni differenti rispetto a quelli del Northern Range, aspetto di cui non si può tenere conto nei processi legislativi dell'Unione europea. - Foto ufficio stampa Assarmatori - (ITALPRESS).sat/com02-Lug-24 12:56.

Assarmatori "Per la transizione il carburante su cui puntare è il GNL"

Visualizzazioni: ROMA (ITALPRESS) - "Il gas naturale liquefatto (GNL) è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il Governo ci deve seguire su questa strada". A tracciare la rotta sul tema controverso della decarbonizzazione del trasporto marittimo è stato oggi Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, l'Associazione aderente a Conftrasporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia, aprendo l'Annual Meeting 2024, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, dei Vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Antonio Tajani, rispettivamente Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture e Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale, e del Ministro della Salute, Orazio Schillaci. "Il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo - ha sottolineato Messina - non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perchè soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader, dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità". Peraltro il tema degli approvvigionamenti di gas riveste una grande importanza anche per l'industria italiana, specie alla luce delle forti tensioni geopolitiche che interessano l'Est Europa e il Medio Oriente; nel corso dell'Assarmatori Annual Meeting, il Presidente Messina ha ribadito la centralità strategica del mercato del gas. "Nel 2023 - ha detto - le importazioni italiane di gas via pipeline sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022; nello stesso arco di tempo le importazioni di gas allo stato liquido, via nave, sono invece aumentate di oltre il 16%. Un trend netto, che nei primi sei mesi del 2024 è andato ulteriormente consolidandosi. Sono certo che a fine anno, quando avremo i numeri definitivi, registreremo un'ulteriore crescita dell'approvvigionamento che avviene proprio grazie al trasporto



Agipress

Focus

marittimo, dimostrando in modo inequivocabile l'importanza di tale asset per il nostro Paese". Messina è intervenuto nuovamente sul flagging out, ovvero il fenomeno che vede un numero crescente di navi armate da armatori italiani cambiare bandiera abbandonando quella nazionale: "Vale la pena ribadirlo ancora una volta: gli armatori non scelgono di cambiare bandiera sostituendola sulle loro navi con una bandiera di convenienza; non è così: quello che cercano, e che spesso trovano addirittura in registri di Stati membri dell'Unione europea, è minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori running cost a parità di sicurezza e certificazioni. Voglio tuttavia rendere merito al Governo, ai membri del Parlamento, ai vertici delle varie Amministrazioni, perchè molto è stato fatto negli ultimi mesi: chiediamo di non mollare e di portare a casa il risultato per difendere la competitività della bandiera italiana. Il nostro auspicio è che l'anno prossimo potremo parlare delle norme che rimangono da affinare con nuovi provvedimenti. C'è molto da fare, ma sarà determinante un cluster compatto e con competenze professionali indiscutibili". Nella sua relazione, Messina ha anche annunciato come sia ormai concluso il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro del comparto, scaduto lo scorso 31 dicembre: "Abbiamo apprezzato, ancorchè con momenti di naturale contrapposizione, lo spirito realistico e collaborativo con il quale le Organizzazioni Sindacali hanno deciso di approcciare la trattativa sin dall'inizio - ha spiegato il Presidente di Assarmatori - All'interno del nostro settore non si parla di disoccupazione, salario minimo, lavoro irregolare, si parla sempre più di professionalizzazione e nuove skill, formazione e, non ultimo, aumento delle retribuzioni, del welfare aziendale, dell'assistenza sanitaria, della previdenza integrativa della contrattazione anche di secondo livello". Il Premio Assarmatori 2024, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione armatoriale, è andato alle donne e agli uomini della Marina Militare italiana, per il loro impegno a protezione della libertà della navigazione e degli interessi dell'Italia nei mari di tutto il mondo e in particolare per l'operato all'interno della missione Aspides, nel Mar Rosso, nello stretto di Bab el-Mandeb e nel golfo di Aden, dove le navi sono nel mirino degli attacchi degli Houthi. L'Annual Meeting dell'Associazione è stato animato, inoltre, da una tavola rotonda cui hanno preso parte Chris Bonett, Ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta, Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer Energy Evolution ENI, Ugo Salerno, Presidente esecutivo del RINA e Soren Toft, CEO di MSC. Un panel internazionale, moderato dal Segretario Generale di Assarmatori, Alberto Rossi, durante il quale si è invocata un'identità mediterranea per l'Europa, tema portante dell'Assemblea: i porti che si affacciano sul 'mare nostrum' hanno caratteristiche e bisogni differenti rispetto a quelli del Northern Range, aspetto di cui non si può tenere conto nei processi legislativi dell'Unione europea. - Foto ufficio stampa Assarmatori - (ITALPRESS).

Crociere, Gruppo De Wave annuncia acquisizione società Inoxking

Continua il percorso di crescita per linee esterne Genova, 2 lug. (askanews) - Il Gruppo De Wave, tra i principali attori a livello mondiale per la gestione di tutte le fasi di progettazione e realizzazione delle navi da crociera, annuncia l'acquisizione di Inoxking, società con sede a Vazzola, in provincia di Treviso, che produce manufatti in acciaio inossidabile, mobili da cucina su misura ed attrezzature di refrigerazione per l'industria marittima. Il Gruppo ha deciso di rafforzare la collaborazione con Inoxking, azienda che vanta un fatturato di 10,4 milioni di euro e con cui già collabora da diversi anni, per la grande capacità di adattamento nelle diverse fasi di esecuzione dei lavori, caratteristica fondamentale che le permetterà di gestire al meglio le future commesse relative all'allestimento delle navi da crociera e non solo. Il valore dell'operazione non sarà reso pubblico. De Wave potrà contare su un partner con un'esperienza ultraventennale nella lavorazione dell'acciaio oltre che su un impianto produttivo di primo livello. Lo stabilimento di Inoxking si estende infatti su oltre 18.000 mq, di cui 8.000 mq coperti, con circa 70 dipendenti altamente qualificati impegnati nella produzione di manufatti destinati al mercato del catering navale degli yacht e delle navi da crociera. L'operazione conclusa da De Wave rientra nella strategia di crescita per linee esterne di medio-lungo periodo, che si pone l'obiettivo di controllare direttamente tutte le componenti più significative del ciclo produttivo conservando e preservando le professionalità delle aziende acquisite. Un percorso che dal 2022 ha portato il Gruppo a prendere il controllo di quattro aziende leader nel comparto navalmeccanico come Tecnavi, Mobil Line, Wingeco oltre a Inoxking. De Wave può così contare su un fatturato consolidato di 350 milioni di euro e circa 1.000 dipendenti diretti. "L'operazione di oggi - ha dichiarato Riccardo Pompili, Ceo del Gruppo De Wave - conferma la nostra volontà di ampliare progressivamente l'offerta di prodotti messi a disposizione dei nostri partner. Negli ultimi mesi abbiamo ottenuto importanti commesse per la costruzione delle navi del futuro per le quali è richiesto un know-how e un expertise di primo livello, oltre ad un network di partner che sia in grado di seguire tutte le fasi progettuali ed esecutive. L'ingresso di Inoxking ci consentirà dunque di creare nuove sinergie migliorando ulteriormente la nostra capacità ed efficienza produttiva".



G7 Commercio, scambi globali e centralità del Mediterraneo

Alla vigilia della riunione dei Ministri del commercio del G7 che si svolgerà il 16 e 17 luglio a Reggio Calabria, il vice presidente del Consiglio e ministro degli Esteri, Antonio Tajani, ha inviato un messaggio al presidente di Assagenti, associazione degli agenti marittimi genovesi, a margine del convegno "Mari Inquieti" organizzato a Genova. Il ministro degli Esteri ha ricordato l'impegno del governo a Bruxelles sul tema delle Autostrade del mare: "Dal Mediterraneo transita giornalmente il 25% del traffico mercantile globale, con l'Italia in posizione privilegiata quale piattaforma naturale di collegamento tra i Paesi del bacino e porta di ingresso verso i mercati dell'Europa centro-settentrionale"- ha sottolineato Tajani nel messaggio - "Il Governo è fortemente impegnato ad accompagnare questa naturale vocazione del nostro Paese con una decisa strategia di rafforzamento della connettività - uno degli ambiti centrali nell'agenda della presidenza italiana del G7 - nei settori dell'energia, del digitale e della logistica ". Pertanto la riunione dei Ministri del Commercio del G7 a Reggio Calabria, va a sottolineare proprio questa centralità del Mediterraneo negli scambi globali, ha spiegato il ministro Tajani. Ricordando poi, come l'efficace funzionamento del sistema produttivo nazionale, la competitività sui mercati internazionali, dipendono fortemente dai flussi di merci via mare, che rappresentano circa il 40% degli scambi nazionali import-export. Il sostegno agli operatori dell'economia del mare è pertanto centrale nell'azione diplomatica avviata dall'inizio del proprio mandato, per sostenere l'export e favorire l'internazionalizzazione delle imprese e dei territori italiani. "Il Governo è al lavoro - ha sottolineato Tajani - per fornire una risposta concreta alle esigenze delle imprese del settore, a fronte di scenari geopolitici sempre più complessi. Penso innanzitutto al nostro decisivo ruolo di spinta a livello europeo per il lancio dell'operazione difensiva Aspides nel Mar Rosso, fino a pochi giorni fa sotto comando tattico italiano e che ha vegliato sulla sicurezza di oltre 170 mercantili in questi primi quattro mesi di attività.



Alla vigilia della riunione dei Ministri del commercio del G7 che si svolgerà il 16 e 17 luglio a Reggio Calabria, il vice presidente del Consiglio e ministro degli Esteri, Antonio Tajani, ha inviato un messaggio al presidente di Assagenti, associazione degli agenti marittimi genovesi, a margine del convegno "Mari Inquieti" organizzato a Genova. Il ministro degli Esteri ha ricordato l'impegno del governo a Bruxelles sul tema delle Autostrade del mare: "Dal Mediterraneo transita giornalmente il 25% del traffico mercantile globale, con l'Italia in posizione privilegiata quale piattaforma naturale di collegamento tra i Paesi del bacino e porta di ingresso verso i mercati dell'Europa centro-settentrionale"- ha sottolineato Tajani nel messaggio - "Il Governo è fortemente impegnato ad accompagnare questa naturale vocazione del nostro Paese con una decisa strategia di rafforzamento della connettività - uno degli ambiti centrali nell'agenda della presidenza italiana del G7 - nei settori dell'energia, del digitale e della logistica ". Pertanto la riunione dei Ministri del Commercio del G7 a Reggio Calabria, va a sottolineare proprio questa centralità del Mediterraneo negli scambi globali, ha spiegato il ministro Tajani. Ricordando poi, come l'efficace funzionamento del sistema produttivo nazionale, la competitività sui mercati internazionali, dipendono fortemente dai flussi di merci via mare, che rappresentano circa il 40% degli scambi nazionali import-export. Il sostegno agli operatori dell'economia del mare è pertanto centrale nell'azione diplomatica avviata dall'inizio del proprio mandato, per sostenere l'export e favorire l'internazionalizzazione delle imprese e dei territori italiani. "Il Governo è al lavoro - ha sottolineato Tajani - per fornire una risposta concreta alle esigenze delle imprese del settore, a fronte di scenari geopolitici sempre più complessi. Penso innanzitutto al nostro decisivo ruolo di spinta a livello europeo per il lancio dell'operazione difensiva Aspides nel Mar Rosso, fino a pochi giorni fa sotto comando tattico italiano e che ha vegliato sulla sicurezza di oltre 170 mercantili in questi primi quattro mesi di attività.

Al via stamani l'annual meeting di Assarmatori 2024

ROMA - sSi riunisce stamani l'Annual Meeting 2024 di Assarmatori dal titolo "Un'identità mediterranea per l'Europa". L'iniziativa si svolge a Roma presso il Grand Hotel Parco dei Principi, a partire dalle ore 10. Assarmatori è l'associazione aderente a Confrtrasporto-Confercommercio che rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione Europea e dei paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari di linea. Intervengono i ministri delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, e della Salute, Orazio Schillaci. Per partecipare al meeting iscriversi al seguente link: <https://lnkd.in/d/jRJRGHm> **PROGRAMMA**
 10:30 Apertura dei Lavori 10:45 Relazione del Presidente di Assarmatori, Stefano Messina 11:10 Intervento del Ministro della Salute, Orazio Schillaci 11:20 Tavola rotonda Chris Bonett, Ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer Energy Evolution ENI Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ugo Salerno, Presidente Esecutivo RINA Soren Toft, Chief Executive Officer MSC. Modera: Alberto Rossi, Segretario Generale Assarmatori Consegna Premio Assarmatori Intervento del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini.

Corriere Marittimo

Al via stamani l'annual meeting di Assarmatori 2024



07/02/2024 08:48 MATTEO SALVINI

ROMA - sSi riunisce stamani l'Annual Meeting 2024 di Assarmatori dal titolo "Un'identità mediterranea per l'Europa". L'iniziativa si svolge a Roma presso il Grand Hotel Parco dei Principi, a partire dalle ore 10. Assarmatori è l'associazione aderente a Confrtrasporto-Confercommercio che rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione Europea e dei paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari di linea. Intervengono i ministri delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, e della Salute, Orazio Schillaci. Per partecipare al meeting iscriversi al seguente link: <https://lnkd.in/d/jRJRGHm> **PROGRAMMA** 10:30 Apertura dei Lavori 10:45 Relazione del Presidente di Assarmatori, Stefano Messina 11:10 Intervento del Ministro della Salute, Orazio Schillaci 11:20 Tavola rotonda Chris Bonett, Ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer Energy Evolution ENI Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ugo Salerno, Presidente Esecutivo RINA Soren Toft, Chief Executive Officer MSC. Modera: Alberto Rossi, Segretario Generale Assarmatori Consegna Premio Assarmatori Intervento del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini.

Annual Meeting Assarmatori: Messina, GNL carburante su cui puntare. Governo ci segue

(FERPRESS) Roma, 2 LUG Il gas naturale liquefatto (GNL) è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il Governo ci deve seguire su questa strada. A tracciare la rotta sul tema controverso della decarbonizzazione del trasporto marittimo è stato oggi Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, l'Associazione aderente a Confrasperto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia, aprendo l'Annual Meeting 2024, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, del Ministro della Salute, Orazio Schillaci e del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. Il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo ha sottolineato Messina non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di un'intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader, dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità. Peraltro il tema degli approvvigionamenti di gas riveste una grande importanza anche per l'industria italiana, specie alla luce delle forti tensioni geopolitiche che interessano l'Est Europa e il Medio Oriente; nel corso dell'Assarmatori Annual Meeting, il Presidente Messina ha ribadito la centralità strategica del mercato del gas. Nel 2023 ha detto le importazioni italiane di gas via pipeline sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022; nello stesso arco di tempo le importazioni di gas allo stato liquido, via nave, sono invece aumentate di oltre il 16%. Un trend netto, che nei primi sei mesi del 2024 è andato ulteriormente consolidandosi. Sono certo che a fine anno, quando avremo i numeri definitivi, registreremo un'ulteriore crescita dell'approvvigionamento che avviene proprio grazie al trasporto marittimo, dimostrando in modo inequivocabile l'importanza di tale asset per il nostro Paese.



FerPress

Focus

Messina è intervenuto nuovamente sul flagging out, ovvero il fenomeno che vede un numero crescente di navi armate da armatori italiani cambiare bandiera abbandonando quella nazionale: Vale la pena ribadirlo ancora una volta: gli armatori non scelgono di cambiare bandiera sostituendola sulle loro navi con una bandiera di convenienza; non è così: quello che cercano, e che spesso trovano addirittura in registri di Stati membri dell'Unione europea, è minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori running cost a parità di sicurezza e certificazioni. Voglio tuttavia rendere merito al Governo, ai membri del Parlamento, ai vertici delle varie Amministrazioni, perché molto è stato fatto negli ultimi mesi: chiediamo di non mollare e di portare a casa il risultato per difendere la competitività della bandiera italiana. Il nostro auspicio è che l'anno prossimo potremo parlare delle norme che rimangono da affinare con nuovi provvedimenti. C'è molto da fare, ma sarà determinante un cluster compatto e con competenze professionali indiscutibili. Nella sua relazione, Messina ha anche annunciato come sia ormai concluso il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro del comparto, scaduto lo scorso 31 dicembre: Abbiamo apprezzato, ancorché con momenti di naturale contrapposizione, lo spirito realistico e collaborativo con il quale le Organizzazioni Sindacali hanno deciso di approcciare la trattativa sin dall'inizio ha spiegato il Presidente di Assarmatori All'interno del nostro settore non si parla di disoccupazione, salario minimo, lavoro irregolare, si parla sempre più di professionalizzazione e nuove skill, formazione e, non ultimo, aumento delle retribuzioni, del welfare aziendale, dell'assistenza sanitaria, della previdenza integrativa della contrattazione anche di secondo livello. Il Premio Assarmatori 2024, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione armatoriale, è andato alle donne e agli uomini della Marina Militare italiana, per il loro impegno a protezione della libertà della navigazione e degli interessi dell'Italia nei mari di tutto il mondo e in particolare per l'operato all'interno della missione Aspides, nel Mar Rosso, nello stretto di Bab el-Mandeb e nel golfo di Aden, dove le navi sono nel mirino degli attacchi degli Houthi. L'Annual Meeting dell'Associazione è stato animato, inoltre, da una tavola rotonda cui hanno preso parte Chris Bonett, Ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta, Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer Energy Evolution ENI, Ugo Salerno, Presidente esecutivo del RINA e Soren Toft, CEO di MSC. Un panel internazionale, moderato dal Segretario Generale di Assarmatori, Alberto Rossi, durante il quale si è invocata un'identità mediterranea per l'Europa, tema portante dell'Assemblea: i porti che si affacciano sul mare nostrum' hanno caratteristiche e bisogni differenti rispetto a quelli del Northern Range, aspetto di cui non si può tenere conto nei processi legislativi dell'Unione europea.

Annual Meeting Assarmatori: Messina, "blocco mediterraneo" del cluster marittimo

(FERPRESS) Roma, 2 LUG Un blocco mediterraneo per affermare l'identità in Europa: è il tema principale scelto da Stefano Messina, presidente di Assarmatori, all'assemblea 2024 dell'associazione degli armatori del cluster marittimo. L'esigenza di creare un blocco di tutti i paesi del Mediterraneo (alla convention è presente il ministro dei Trasporti di Malta Bonnet) non nasce solo dalla unicità degli interessi, ma anche per combattere il pericolo di nuove tasse che, a livello europeo, si vorrebbero imporre al trasporto marittimo (secondo EDT, Energy Traction Energy) dopo quelle che già colpiscono i passeggeri e le merci che utilizzano il trasporto marittimo). La relazione di Messina ha affrontato molti temi, partendo dai fenomeni di deglobalizzazione che investono il settore o le grandi trasformazioni che investono l'energia. Messina ha citato al proposito un dato molto significativo: dal 2022 le importazioni di gas attraverso i viadotti sono diminuite del 22%, mentre il gas importato attraverso le navi rigassificatrici è aumentato del + 16%. Le battaglie di Assarmatori sono tutte a favore di una maggiore produttività: tra i principali obiettivi, la semplificazione delle procedure e delle regole, la buona notizia è che con il Ministero della Sanità si sta lavorando ad un innovare il codice di navigazione sanitario che risale addirittura alla fine dell'800. La proposta di Assarmatori è di istituire un tavolo di confronto tra operatori ed istituzioni per risolvere i molti problemi riguardanti la transizione energetica, impossibile ha sostenuto Messina che tutti i porti possano attrezzarsi per fornire tutti i vari tipi di energie alternative su cui oggi non si fanno scelte per orientare gli investimenti. Tre le richieste principali rivolte dal presidente di Assarmatori al governo: i proventi del settore con le tasse attuali (ETS e Fuel UE) rappresentino davvero delle tasse di scopo e non siano utilizzate per altri fini ma tornino al cluster marittimo per fornire un sostegno economico concreto al modal shift, agli armatori che rinnovano la propria flotta per la transizione energetica, e infine un sostegno per coprire i maggiori costi che derivano proprio dall'utilizzo di carburanti alternativi. Leggi anche: Annual Meeting Assarmatori: Salvini, veto su nuove tasse UE. Ecologia non sia suicidio Annual Meeting Assarmatori: Messina, GNL carburante su cui puntare. Governo ci segua



Il Nautilus

Focus

Primo trasferimento di ammoniaca ship-to-ship

Port of Ceuta. Il primo trasferimento 'da nave a nave' (ship to ship) di ammoniaca è stato completato la scorsa settimana dimostrando il potenziale successo per il trasporto di ammoniaca e d'idrogeno come future fonti di carburante. Trafigura Group, player globale di materie prime che ha un contratto per il trasporto, sottolinea che le normative vigenti per i trasferimenti da nave a nave sono state solo recentemente ampiamente adottate dall'industria dell'ammoniaca. A causa delle proprietà tossiche e corrosive dell'ammoniaca, è richiesta una manipolazione specializzata. Solo un piccolo numero di terminal specializzati attualmente gestisce l'ammoniaca nonostante le forti opportunità percepite di emergere sia come combustibile alternativo sia come vettore per l'idrogeno. Trafigura riferisce che circa 6.000 tonnellate di ammoniaca (NH₃), fornite da CF Industries dal suo complesso manifatturiero con sede a Donaldsonville, Louisiana, sono state trasferite in acque internazionali vicino al porto di Ceuta nello Stretto di Gibilterra. L'ammoniaca è stata caricata sulla nave di Purus la Green Power (30.000 dwt). La nave che è un vettore di gas medio (Medium Gas Carrier) è stata costruita lo scorso anno a Hyundai Mipo in Corea del Sud e ha una capacità fino a 40.000 cbm. La nave opera con un contratto a tempo per Trafigura. Green Power è uno dei tre vettori di gas medio che la società Purus ha attualmente in servizio. L'azienda sta costruendo altre quattro navi ciascuna con una capacità di 45.000 cbm dovuta per la consegna nel 2025 e nel 2026. Le navi trasporteranno gas di petrolio liquefatto (GPL) o ammoniaca e saranno costruite sempre presso HD Hyundai Mipo Dockyard a Ulsan, in Corea del Sud, con la prima nave consegnata nel 2027. Ogni nave, una volta consegnata, sarà equipaggiata con un motore di ammoniaca a basso contenuto di carbonio a doppia alimentazione, supportando l'impegno di Trafigura a ridurre l'intensità di carbonio della propria flotta di navi entro il 25% entro il 2030. Il trasferimento è stato effettuato tramite la nave Gas Aegean (10.000 dwt), un piccolo vettore di gas costruito 12 anni fa per il mercato del GPL. Operando dal Benelux all'estero della Grecia, la nave è stata utilizzata per consegnare l'ammoniaca a Fertiberia per produrre fertilizzanti. "Il nostro primo trasferimento sicuro ed efficiente di ammoniaca ship-to-ship supporta la nostra crescente attività di consumo di ammoniaca. È importante sottolineare che dimostra la fattibilità del bunkeraggio dell'ammoniaca in futuro, mentre cresce la domanda per i combustibili a basse emissioni di carbonio a base di idrogeno che consentiranno all'industria navale di decarbonizzare", ha affermato Andrea Olivi, responsabile di Wet Freight per Trafigura. Questo trasferimento STS arriva circa tre mesi dopo il primo bunkeraggio di ammoniaca su una nave. Circa tre tonnellate di ammoniaca liquida sono state caricate dal Banyan Terminal di Vopak a Singapore alla nave offshore convertita di Fortescue come dimostrazione del bunkeraggio dell'ammoniaca. Secondo l'Autorità



Port of Ceuta. Il primo trasferimento 'da nave a nave' (ship to ship) di ammoniaca è stato completato la scorsa settimana dimostrando il potenziale successo per il trasporto di ammoniaca e d'idrogeno come future fonti di carburante. Trafigura Group, player globale di materie prime che ha un contratto per il trasporto, sottolinea che le normative vigenti per i trasferimenti da nave a nave sono state solo recentemente ampiamente adottate dall'industria dell'ammoniaca. A causa delle proprietà tossiche e corrosive dell'ammoniaca, è richiesta una manipolazione specializzata. Solo un piccolo numero di terminal specializzati attualmente gestisce l'ammoniaca nonostante le forti opportunità percepite di emergere sia come combustibile alternativo sia come vettore per l'idrogeno. Trafigura riferisce che circa 6.000 tonnellate di ammoniaca (NH₃), fornite da CF Industries dal suo complesso manifatturiero con sede a Donaldsonville, Louisiana, sono state trasferite in acque internazionali vicino al porto di Ceuta nello Stretto di Gibilterra. L'ammoniaca è stata caricata sulla nave di Purus la Green Power (30.000 dwt). La nave che è un vettore di gas medio (Medium Gas Carrier) è stata costruita lo scorso anno a Hyundai Mipo in Corea del Sud e ha una capacità fino a 40.000 cbm. La nave opera con un contratto a tempo per Trafigura. Green Power è uno dei tre vettori di gas medio che la società Purus ha attualmente in servizio. L'azienda sta costruendo altre quattro navi ciascuna con una capacità di 45.000 cbm dovuta per la consegna nel 2025 e nel 2026. Le navi trasporteranno gas di petrolio liquefatto (GPL) o ammoniaca e saranno costruite sempre presso HD Hyundai Mipo Dockyard a Ulsan, in Corea del Sud, con la prima nave consegnata nel 2027. Ogni nave, una volta consegnata, sarà equipaggiata con un motore di ammoniaca a basso contenuto di carbonio a doppia alimentazione, supportando l'impegno di Trafigura a ridurre l'intensità di carbonio della propria flotta di navi entro il 25% entro il 2030. Il trasferimento è stato effettuato tramite la nave Gas Aegean (10.000 dwt), un

Il Nautilus

Focus

Marittima e Portuale di Singapore, un'ampia pianificazione ha avuto luogo come parte della gestione del rischio. Altre quattro tonnellate di ammoniaca sono state bunkerate sulla nave in aprile e maggio come parte del secondo round di test di carburante e propulsione. Lo sviluppo è anche in corso sui terminal per supportare il bunkeraggio dell'ammoniaca. Ciò avviene in quanto i principali produttori di motori e cantieri navali stanno segnalando forti progressi nello sviluppo di motori e sistemi di alimentazione in grado di operare sull'ammoniaca. In qualità di membro della coalizione Getting to Zero del Global Maritime Forum e membro fondatore della First Movers Coalition, Trafigura si impegna anche a contribuire allo sviluppo dei carburanti a basse emissioni di carbonio e delle navi necessarie per decarbonizzare il trasporto marittimo globale. Trafigura ha testato una gamma completa di carburanti per il trasporto di navi alternative tra cui GNL, metanolo, GPL e biocarburanti sulle sue navi di proprietà e noleggiate. Ha co-sponsorizzato lo sviluppo di un motore a due tempi da parte di MAN Energy Solutions in grado di funzionare con l'ammoniaca verde e sta anche investendo nella tecnologia di cattura delle emissioni di carbonio a bordo. Gli investimenti sono inoltre in corso in misure di efficienza più ampie come il rivestimento dello scafo in silicone, i condotti a ultrasuoni, la tecnologia di antivegetativa a elica subacquea continua e la lucidatura dell'elica. La nave proposta e sponsorizzata a propulsione a doppia alimentazione ammoniaca è lunga 190 metri, larga 30,4 metri e alta 18,8 metri. È dotata di un motore di grandi dimensioni a 2 carburanti a doppia potenza da 10.000 cavalli che utilizza selettivamente l'ammoniaca e il carburante diesel. (La Medium Gas Carrier alimentata ad ammoniaca sviluppata da HD Hyundai Mipo; foto courtesy by HD Hyundai Mipo).

Informare

Focus

Chantier Naval de Marseille ammodernerà altre due navi da crociera di AIDA Cruises

La compagnia crocieristica AIDA Cruises del gruppo Carnival Corporation ha affidato i lavori di ammodernamento di altre due navi della flotta di classe "Sphinx", che sono entrate in servizio tra il 2007 e il 2013, alla Chantier Naval de Marseille (CNdM), il cantiere di riparazione navale nel porto di Marsiglia della genovese San Giorgio del Porto. La prima nave della classe ad essere ristrutturata sarà AIDAdiva che sosterrà nel cantiere navale francese dal 3 febbraio al 22 marzo 2025. Ora sono state programmate anche le soste bacino di carenaggio delle navi AIDAluna, che sarà in cantiere dal 22 ottobre al 10 dicembre 2025, seguita da AIDAbella dal 21 gennaio a marzo 11, 2026.

Informare

Chantier Naval de Marseille ammodernerà altre due navi da crociera di AIDA Cruises

07/02/2024 13:12

La compagnia crocieristica AIDA Cruises del gruppo Carnival Corporation ha affidato i lavori di ammodernamento di altre due navi della flotta di classe "Sphinx", che sono entrate in servizio tra il 2007 e il 2013, alla Chantier Naval de Marseille (CNdM), il cantiere di riparazione navale nel porto di Marsiglia della genovese San Giorgio del Porto. La prima nave della classe ad essere ristrutturata sarà AIDAdiva che sosterrà nel cantiere navale francese dal 3 febbraio al 22 marzo 2025. Ora sono state programmate anche le soste bacino di carenaggio delle navi AIDAluna, che sarà in cantiere dal 22 ottobre al 10 dicembre 2025, seguita da AIDAbella dal 21 gennaio a marzo 11, 2026.

Informare

Focus

Assarmatori non ha dubbi: il GNL è il combustibile utile alla decarbonizzazione dello shipping

Un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo - ha evidenziato Messina - non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani Assarmatori non ha dubbi: il combustibile utile a consentire la decarbonizzazione dello shipping è il gas naturale liquefatto. «Il gas naturale liquefatto - ha evidenziato il presidente dell'associazione armatoriale, Stefano Messina, in occasione dell'assemblea odierna dell'organizzazione - è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione Europea. Il governo - ha esortato - ci deve seguire su questa strada». Messina ha rilevato che «il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo, non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di un'intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto - ha spiegato - deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al governo di istituire un tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione Europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader - ha sottolineato il presidente di Assarmatori - dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità». Oltre che ad esigenze legate specificamente al trasporto marittimo e ai suoi approvvigionamenti nei porti, la considerazione di Messina è fondata anche dall'importanza che gli approvvigionamenti di gas sta rivestendo anche per l'industria italiana, specie alla luce delle forti tensioni geopolitiche che interessano l'Est Europa e il Medio Oriente: «nel 2023 - ha affermato - le importazioni italiane di gas via pipeline sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022; nello stesso arco di tempo le importazioni di gas allo stato liquido, via nave, sono invece aumentate di oltre il 16%. Un trend netto, che nei primi sei mesi del 2024 è andato ulteriormente consolidandosi. Sono certo che a fine anno, quando avremo i numeri definitivi, registreremo un'ulteriore crescita dell'approvvigionamento che avviene proprio grazie al trasporto marittimo, dimostrando in modo inequivocabile l'importanza di tale asset per il nostro Paese». Nella sua relazione all'assemblea, che pubblichiamo nella rubrica " Forum dello Shipping

Informare	
Assarmatori non ha dubbi: il GNL è il combustibile utile alla decarbonizzazione dello shipping	
07/02/2024 16:35	
<p>Un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo - ha evidenziato Messina - non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani Assarmatori non ha dubbi: il combustibile utile a consentire la decarbonizzazione dello shipping è il gas naturale liquefatto. «Il gas naturale liquefatto - ha evidenziato il presidente dell'associazione armatoriale, Stefano Messina, in occasione dell'assemblea odierna dell'organizzazione - è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione Europea. Il governo - ha esortato - ci deve seguire su questa strada». Messina ha rilevato che «il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo, non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di un'intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto - ha spiegato - deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al governo di istituire un tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione Europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader - ha sottolineato il presidente di Assarmatori - dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità». Oltre che ad esigenze legate specificamente al trasporto marittimo e ai suoi approvvigionamenti nei porti, la considerazione di Messina è fondata anche dall'importanza che gli approvvigionamenti di gas sta rivestendo anche per l'industria italiana, specie alla luce delle forti tensioni geopolitiche che interessano l'Est Europa e il Medio Oriente: «nel 2023 - ha affermato - le importazioni italiane di gas via pipeline sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022; nello stesso arco di tempo le importazioni di gas allo stato liquido, via nave, sono invece aumentate di oltre il 16%. Un trend netto, che nei primi sei mesi del 2024 è andato ulteriormente consolidandosi. Sono certo che a fine anno, quando avremo i numeri definitivi, registreremo un'ulteriore crescita dell'approvvigionamento che avviene proprio grazie al trasporto marittimo, dimostrando in modo inequivocabile l'importanza di tale asset per il nostro Paese». Nella sua relazione all'assemblea, che pubblichiamo nella rubrica " Forum dello Shipping e della Logistica ", Messina è</p>	

Informare

Focus

e della Logistica ", Messina è intervenuto nuovamente sul flagging out, ovvero il fenomeno che vede un numero crescente di navi armate da armatori italiani cambiare bandiera abbandonando quella nazionale: «vale la pena - ha puntualizzato - ribadirlo ancora una volta: gli armatori non scelgono di cambiare bandiera sostituendola sulle loro navi con una bandiera di convenienza; non è così: quello che cercano, e che spesso trovano addirittura in registri di Stati membri dell'Unione Europea, è minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori running cost a parità di sicurezza e certificazioni. Voglio tuttavia rendere merito al governo, ai membri del Parlamento, ai vertici delle varie amministrazioni, perché molto è stato fatto negli ultimi mesi: chiediamo di non mollare e di portare a casa il risultato per difendere la competitività della bandiera italiana. Il nostro auspicio è che l'anno prossimo potremo parlare delle norme che rimangono da affinare con nuovi provvedimenti. C'è molto da fare, ma sarà determinante un cluster compatto e con competenze professionali indiscutibili». In occasione dell'assemblea dell'associazione, alla quale è intervenuto, tra gli altri Chris Bonnet, Ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta, il viceministro italiano alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, ha sollecitato la prossima Commissione Europea a «impegnarsi molto sulla connettività marittima, meglio - ha precisato - se con un commissario "mediterraneo"». In particolare, Rixi ha elencato diversi temi che l'organo esecutivo dell'UE dovrebbe affrontare: «tra le priorità - ha specificato - segnaliamo la revisione della direttiva sull'estensione dell'ETS al marittimo, la promozione di un intervento normativo europeo per rafforzare il ruolo della logistica e della connettività marittima come strumento dell'autonomia strategica europea, la promozione di investimenti a livello europeo sui nuovi carburanti». Riferendosi allo scambio di opinioni con il ministro Bonnet, Rixi ha spiegato che la discussione «è stata utile per rafforzare il coordinamento sulle azioni da mettere in campo ed è proprio la nostra appartenenza a gruppi politici diversi - ha aggiunto - a dare maggiore forza alle nostre proposte, perché di interesse generale. Mantenere una forte coesione tra paesi marittimi, al di là del colore politico, sarà fondamentale per il futuro della competitività europea».

Informare

Focus

FORUM dello Shipping e della Logistica

Gentilissime Signore, Signori Ministri, Autorità, Signori, Colleghi imprenditori e Armatori, Amici Desidero innanzitutto ringraziare tutti per la Vostra partecipazione alla nostra Assemblea annuale, che, anno dopo anno, qualifica - e gratifica - sempre più la nostra rappresentanza. Sono ben note le conseguenze sui traffici portuali e gli appesantimenti della catena logistica. Si tratta di un tema di nuova geopolitica che possiamo solo osservare, sperando che la ragione, un'autorevole politica e il diritto internazionale prevalgano sulle tensioni e sulle guerre, in primis per interrompere le sofferenze inferte alle popolazioni coinvolte in questi conflitti. Per quanto riguarda il nostro comparto è oramai evidente l'importanza del trasporto marittimo in particolare per un Paese come l'Italia. Prima la pandemia, quando abbiamo adottato misure e protocolli di sicurezza che poi sono diventati standard a livello internazionale. Poi, all'indomani dello scoppio del conflitto russo-ucraino, è stato sempre il trasporto marittimo, e penso alle gasiere e alle navi-rigassificatore, a mantenere inalterate le forniture energetiche. A tal proposito voglio sottolineare un dato. Nel 2023 le importazioni italiane di gas via condotta sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022; nello stesso arco di tempo le importazioni di gas allo stato liquido, avvenute quindi via nave, sono invece aumentate di oltre il 16%. Un trend chiaro, che nei primi sei mesi del 2024 è andato ulteriormente consolidandosi. Sono certo che a fine anno, quando avremo i numeri definitivi, ci sarà un'ulteriore crescita dell'approvvigionamento che avviene proprio grazie al trasporto marittimo, dimostrando in modo inequivocabile l'importanza di tale asset per un Paese come il nostro. Oggi è l'occasione per parlare dei temi del momento: transizione energetica, lavoro marittimo, la necessaria semplificazione dei processi e delle regole, il nostro rapporto con le Istituzioni ed infine del tema a cui abbiamo voluto dedicare il titolo della nostra assemblea: la necessità di invocare e proteggere, nella politica marittima europea, la specificità mediterranea. L'anno scorso avevamo lanciato l'allarme relativamente al flagging out, ovvero al fatto che un numero crescente di navi armate da armatori italiani avesse cambiato bandiera. Il fenomeno purtroppo non si è arrestato anche nel corso degli ultimi dodici mesi. Vale la pena ribadirlo ancora una volta: gli armatori non scelgono di cambiare bandiera per issarne una 'di comodo' a bordo delle loro navi. Niente di più sbagliato e fuorviante. Quello che cercano, e che spesso trovano anche in registri di Stati membri dell'Unione europea, è minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori running cost a parità di sicurezza e certificazioni un vero risparmio di tempo e di costi! Voglio tuttavia rendere merito al Governo, ai membri del Parlamento, ai vertici delle varie Amministrazioni, perché molto è stato fatto negli ultimi mesi. Mi riferisco in particolare al Disegno di Legge a firma del Senatore Lucio Malan, in questo momento al vaglio del

Informare	
FORUM	
07/02/2024 16:47	Stefano Messina
<p>Gentilissime Signore, Signori Ministri, Autorità, Signori, Colleghi imprenditori e Armatori, Amici Desidero innanzitutto ringraziare tutti per la Vostra partecipazione alla nostra Assemblea annuale, che, anno dopo anno, qualifica - e gratifica - sempre più la nostra rappresentanza. Sono ben note le conseguenze sui traffici portuali e gli appesantimenti della catena logistica. Si tratta di un tema di nuova geopolitica che possiamo solo osservare, sperando che la ragione, un'autorevole politica e il diritto internazionale prevalgano sulle tensioni e sulle guerre, in primis per interrompere le sofferenze inferte alle popolazioni coinvolte in questi conflitti. Per quanto riguarda il nostro comparto è oramai evidente l'importanza del trasporto marittimo in particolare per un Paese come l'Italia. Prima la pandemia, quando abbiamo adottato misure e protocolli di sicurezza che poi sono diventati standard a livello internazionale. Poi, all'indomani dello scoppio del conflitto russo-ucraino, è stato sempre il trasporto marittimo, e penso alle gasiere e alle navi-rigassificatore, a mantenere inalterate le forniture energetiche. A tal proposito voglio sottolineare un dato. Nel 2023 le importazioni italiane di gas via condotta sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022; nello stesso arco di tempo le importazioni di gas allo stato liquido, avvenute quindi via nave, sono invece aumentate di oltre il 16%. Un trend chiaro, che nei primi sei mesi del 2024 è andato ulteriormente consolidandosi. Sono certo che a fine anno, quando avremo i numeri definitivi, ci sarà un'ulteriore crescita dell'approvvigionamento che avviene proprio grazie al trasporto marittimo, dimostrando in modo inequivocabile l'importanza di tale asset per un Paese come il nostro. Oggi è l'occasione per parlare dei temi del momento: transizione energetica, lavoro marittimo, la necessaria semplificazione dei processi e delle regole, il nostro rapporto con le Istituzioni ed infine del tema a cui abbiamo voluto dedicare il titolo della nostra assemblea: la necessità di invocare e proteggere, nella politica marittima europea, la specificità mediterranea. L'anno scorso avevamo lanciato l'allarme relativamente al flagging out, ovvero al fatto che un numero crescente di navi armate da armatori italiani avesse cambiato bandiera. Il fenomeno purtroppo non si è arrestato anche nel corso degli ultimi dodici mesi. Vale la pena ribadirlo ancora una volta: gli armatori non scelgono di cambiare bandiera per issarne una 'di comodo' a bordo delle loro navi. Niente di più sbagliato e fuorviante. Quello che cercano, e che spesso trovano anche in registri di Stati membri dell'Unione europea, è minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori running cost a parità di sicurezza e certificazioni un vero risparmio di tempo e di costi! Voglio tuttavia rendere merito al Governo, ai membri del Parlamento, ai vertici delle varie Amministrazioni, perché molto è stato fatto negli ultimi mesi. Mi riferisco in particolare al Disegno di Legge a firma del Senatore Lucio Malan, in questo momento al vaglio del Senato, che contiene molti elementi che vanno nel senso dell'auspicata sburocratizzazione e digitalizzazione. Anche il Consiglio dei Ministri</p>	

Informare

Focus

Senato, che contiene molti elementi che vanno nel senso dell'auspicata sburocratizzazione e digitalizzazione. Anche il Consiglio dei Ministri ha approvato una bozza di Disegno di Legge che prevede analoghe misure. Ancora, il Cipom sta lavorando alla stesura di una nuova proposta di legge sulla blue economy. Insomma, c'è finalmente un cantiere. Chiediamo ai numerosi parlamentari presenti oggi in sala di non mollare e portare a casa il risultato. Il nostro auspicio è che l'anno prossimo potremo parlare delle norme che rimangono da affinare con nuovi provvedimenti. Penso anche al decreto con cui il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, Ammiraglio Nicola Carlone, ha dato il via libera affinché le verifiche di sicurezza previste dalla Convenzione SOLAS per la salvaguardia della vita umana in mare, e la conseguente emissione dei necessari certificati, possano essere svolte anche da un organismo riconosciuto proprio dalla Capitaneria di Porto. È una norma moderna che allinea la nostra bandiera a quelle più avanzate. Nell'ambito di questa opera di semplificazione che le Istituzioni stanno portando avanti devo ricordare anche il lavoro del Ministero della Salute, impegnato nel riordino della disciplina relativa al regolamento del servizio sanitario a bordo di navi mercantili nazionali, il cui Regolamento - ricordo - risale alla fine dell'Ottocento. A tal riguardo, saluto il Ministro della Salute Orazio Schillaci che ci onora della sua presenza. C'è molto da fare. Noi siamo qui per ribadire che il cluster marittimo-portuale è unito e compatto e ci sono le competenze necessarie. Ci sentiamo molto positivi e motivati su questo argomento, poiché le istanze arrivano da tutti i settori e da tutte le aziende, da quelle operanti sul traffico internazionale quanto da quelle attive sul cabotaggio, sulle Autostrade del Mare e sul trasporto pubblico locale. All'interno del nostro settore non si parla di disoccupazione, salario minimo, lavoro irregolare, si parla sempre più di professionalizzazione e nuove skill, formazione e, non ultimo, aumento delle retribuzioni, del welfare aziendale, della assistenza sanitaria, della previdenza integrativa della contrattazione anche di secondo livello. Anche per il lavoro marittimo v'è l'esigenza di una corposa opera di semplificazione. Abbiamo la necessità di professionisti del mare: ufficiali, sottufficiali e personale di coperta la cui carenza ha assunto connotati emergenziali soprattutto durante la stagione estiva. Ma anche il personale dedicato alla hotellerie è oggi necessario per soddisfare la domanda delle compagnie di crociera in grande aumento: nel 2023 in Italia sono stati movimentati 14 milioni di passeggeri in questo mercato, le proiezioni a fine 2024 ci dicono che questo dato, già di per sé record, sarà ancora più elevato. Anche in questo ambito l'anno di lavoro ha portato a risultati tangibili. Nello scorso novembre, l'emanazione di un Decreto Interministeriale del MIT e del MEF ha finalmente consentito l'utilizzo di preziose risorse economiche per la formazione di nuove professionalità da parte delle compagnie. È un provvedimento fortemente voluto da noi, dal Governo, e dalle Parti sociali. Siamo dunque andati a cercare i marittimi del futuro a casa loro, organizzando incontri in varie regioni italiane con i giovani e meno giovani in cerca di una occupazione stabile e fortemente specializzata. Altri ne organizzeremo subito dopo l'estate. L'ampia partecipazione che abbiamo riscontrato ci fa ben sperare: i giovani ci sono, hanno voglia di lavorare e di mettersi in gioco. Ora dobbiamo continuare

Informare

Focus

- tutti insieme: noi armatori, le Istituzioni, le Organizzazioni Sindacali - ad abbattere quelle barriere che si frappongono fra domanda e offerta di lavoro. L'Italia vanta una storica tradizione marittima, un patrimonio di esperienze di cui non dobbiamo permettere la dissipazione! Non posso infine dimenticare la necessità di adeguare il regime di aiuto attribuito a noi armatori impegnati sulle linee marittime internazionali e di collegamento con le isole maggiori a quelle imprese che operano nel cabotaggio costiero e nei collegamenti con le Isole minori. La regola che ha previsto l'esclusione di queste imprese dal novero dei beneficiari dell'aiuto è anacronistica e ingiusta, posto che si tratta di imprese italiane che imbarcano solo personale italiano. Auspichiamo inoltre che le Autorità di regolazione ci consentano di fornire ancora di più il nostro contributo di competenze e ci offrano la disponibilità di volerci ascoltare e di ragionare insieme. Altrimenti le conseguenze si ripercuotono non soltanto sulle imprese, ma soprattutto sugli utenti che sono poi i cittadini. È il caso, ad esempio, della regolazione dei servizi marittimi gravati da oneri di servizio pubblico, ovvero disciplinati da contratti di servizio. A questo riguardo voglio essere anche qui assolutamente chiaro ed essenziale. La politica ambientale dell'Unione Europea è stata decisa e agli Stati membri viene affidato il compito di implementarla. Non vi sono spazi per divergere da questa politica. Ci aspettiamo pertanto che le scelte che verranno effettuate saranno unicamente destinate a garantire gli obiettivi decisi dall'Unione. La neutralità tecnologica, così come immaginata a livello comunitario, è a prima vista foriera di incertezza. In materia di carburanti non possiamo immaginare di percorrere tutte le strade consentite dalla legislazione europea. È impossibile, dal punto di vista industriale per quanto riguarda la loro produzione ed è impossibile dal punto di vista della distribuzione e messa a bordo. Immaginatevi i porti che ben conosciamo. Possiamo immaginare di avere depositi e bunkeraggi dei vari carburanti alternativi nei nostri scali? Una visione davvero inverosimile, ed è impossibile imporre agli armatori un carburante o un altro perché sarebbe una violazione della libertà di azione garantita dalla norma europea. Dall'altro lato sarebbe un inutile vincolo, che metterebbe le nostre imprese in condizioni di sudditanza concorrenziale rispetto ai nostri competitor. È pertanto imperativo che le scelte di produzione e infrastrutturazione dei nostri porti per la fornitura dei carburanti alternativi avvengano in mare, perché soltanto gli armatori conoscono le capacità tecnologiche e quelle di investimento tenuto conto dei trend del mercato internazionale che seguono standard di economicità ed efficienza. Chiediamo pertanto che venga istituito da subito un Tavolo affinché si possano condividere e definire i bisogni delle compagnie di navigazione sulla base di quanto emerge dal mercato, che noi che operiamo a livello mondiale ben conosciamo, e sulla base di questi bisogni vengano definite le linee che il Governo italiano dovrà comunicare alla Commissione europea entro la fine di quest'anno ai sensi della direttiva AFIR, che detta le regole europee per l'infrastrutturazione e per la distribuzione dei carburanti alternativi. Abbiamo ancora qualche mese, siamo in tempo: è un appuntamento di straordinaria importanza, soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro delle Autostrade del Mare,

Informare

Focus

del trasporto pubblico locale marittimo, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati dove noi italiani siamo leader europei, dipende dalle scelte che si faranno riguardo alla messa a disposizione dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità. Anche su questo punto l'occasione è utile per dire che per questi servizi abbiamo bisogno di usare i biocarburanti e il GNL. La sfida della decarbonizzazione dei trasporti è già partita, sia sull'approvvigionamento della materia prima sia nella costruzione della filiera per la produzione dei biocarburanti in grado di fronteggiare la crescente domanda di propellente green. Usando questi carburanti, che sono nel catalogo europeo e dell'IMO, potremmo già concorrere al raggiungimento degli obiettivi dell'Europa, contando poi su una prevista evoluzione della produzione di questi carburanti. Dobbiamo quindi creare e difendere un impianto regolatorio nazionale che consenta di mettere a terra le scelte che abbiamo fatto. Il GNL è il carburante su cui dobbiamo puntare, occorre difendere la scelta e rendere possibile la produzione, lo stoccaggio e la messa a bordo di questo carburante in più porti possibili. E ancora, soprattutto sulle linee di prossimità, attendiamo il sostegno economico per l'utilizzo dei biocarburanti, come previsto sia dal regime ETS che da quello della FuelEU. Per le linee internazionali, sosteniamo la definizione dei cosiddetti Green corridor, ovvero di rotte intercontinentali fra due o più porti, allo scopo di creare un perimetro definito ove poter garantire agli armatori impegnati in queste linee il sostegno economico per incentivare l'utilizzo di questi carburanti. È una scelta che alcuni porti del Nord Europa stanno già facendo. Noi non possiamo rimanere indietro, perché andremmo ad incidere negativamente sulla competitività del nostro sistema portuale impegnato a servire i traffici oceanici, proprio ora che il Governo sta investendo miliardi di euro per accrescere la capacità, la maggiore accessibilità e l'attrattività dei più importanti scali nazionali. In tale scenario, è poi essenziale, non solo per gli armatori, ma per tutto il sistema Paese, che gli ingenti proventi generati nel trasporto marittimo in Italia dal sistema ETS e dal regime sanzionatorio della FuelEU vengano destinati al settore marittimo e non dispersi in altri settori o, peggio, non spesi. Nessun dubbio che la legislazione europea ha introdotto delle vere e proprie tasse di scopo, imposte ai passeggeri e alla merce con l'obiettivo di sostenere un processo che per sua natura è lungo e molto costoso e che non potrebbe mai essere completato senza un sostegno economico da parte degli Stati. Siamo preoccupati che non ci sia la corrispondenza tra quanto sarà il prelievo a carico delle tasche degli italiani e l'ammontare messo a disposizione del settore in termini di sostegni finanziari nei tre obiettivi che sono previsti dal legislatore europeo: 1) una vera politica di sostegno al modal shift marittimo con fondi degni di questo nome; 2) il contributo al rinnovo delle navi e dell'impiantistica di terra necessaria per la decarbonizzazione; 3) un sostegno reale per l'armatore che utilizzi carburanti alternativi, che costano significativamente di più rispetto a quelli tradizionali. Auspichiamo che il Governo sappia definire la governance adatta per far sì che le scelte relative a come e quanto investire con questi fondi avvengano con il concorso di tutti gli attori e soprattutto di quello - parlo del MIT - che è deputato a definire le politiche marittime del Paese. In questo senso

Informare

Focus

noi desideriamo e siamo motivati a dare il nostro contributo: a parlare, a confrontarci, a recepire e contraccambiare competenze, informazioni e lavoro. Anche in questo caso, però, voglio chiudere evidenziando un fatto positivo: proprio recentemente il blocco mediterraneo ha saputo fare fronte comune, interrompendo la possibile revisione dell'Energy Taxation Directive (ETD) che, nei termini in cui era stata posta, avrebbe esteso la tassazione delle accise anche ai carburanti ad uso marittimo. Sappiamo tuttavia che il tema ETD è di nuovo sui tavoli delle cancellerie europee per iniziativa dell'Ungheria, da ieri presidente di turno del Consiglio. Ministro Salvini e Ministro Bonett: sappiate proteggere i nostri Paesi da un'altra tassa che viene dall'Europa! Infine, queste settimane segnano il passaggio verso una nuova legislatura del Parlamento Europeo e una nuova Commissione Europea che, assieme ai governi nazionali, dovranno guidare il nostro continente. Permettetemi di salutare con un augurio di successo e leale collaborazione tutti coloro che hanno già assunto o sono prossimi ad assumere ruoli di responsabilità nelle Istituzioni europee sempre più importanti. C'è davvero bisogno di un'identità mediterranea per l'Europa. Non è quindi solo uno slogan, il titolo di un'Assemblea: è il nostro auspicio, il progetto concreto cui dobbiamo guardare per proteggere la nostra identità e il benessere delle nostre società. ***** Dopo i tanti argomenti trattati ringrazio tutti voi per l'attenzione, soprattutto per il contributo che, ognuno nel proprio ruolo, sarete in grado di fornirci e di cui abbiamo bisogno per il bene del settore, delle nostre aziende e di tutto il Paese. Desidero infine ringraziare il Consiglio Direttivo di Assarmatori e quindi i Vice Presidenti Achille Onorato e Vincenzo Romeo e i consiglieri Stefano Beduschi, Gaudenzio Bonaldo Gregori, Matteo Catani, Franco Del Giudice, Maria Celeste Lauro, Luigi Merlo, Salvatore Ravenna e Pasquale Russo, oltre al Segretario Generale Alberto Rossi e tutta la struttura di Roma, Genova e Bruxelles per il lavoro e gli sforzi profusi, per la passione. Un ringraziamento speciale ai miei cugini Andrea, Ignazio, Massimo e a mio fratello Emanuele, il cui lavoro e la cui fiducia e stima reciproca è essenziale per il mio ruolo e la mia responsabilità nel progetto Assarmatori. Buon lavoro a chi animerà di ulteriori contenuti la nostra Assemblea. Grazie.

Informatore Navale

Focus

DE WAVE GROUP CONCLUDE L'ACQUISIZIONE DI INOXKING

De Wave Group continua il percorso di crescita per linee esterne. Il Gruppo leader nel comparto delle forniture navali acquisisce il controllo della società di Vazzola (TV), specializzata nella produzione di mobili in acciaio e sistemi di refrigerazione per l'industria marittima, si tratta della quarta operazione di acquisizione dal 2022, che porta il Gruppo ad un fatturato consolidato di 350 milioni di euro e 1.000 dipendenti diretti. Genova, 2 luglio 2024 - Il Gruppo De Wave, tra i principali attori a livello mondiale per la gestione di tutte le fasi di progettazione e realizzazione delle navi da crociera, annuncia l'acquisizione di Inoxking, società con sede a Vazzola (TV) che produce manufatti in acciaio inossidabile, mobili da cucina su misura ed attrezzature di refrigerazione per l'industria marittima. Il Gruppo ha deciso di rafforzare la collaborazione con Inoxking - azienda che vanta un fatturato di 10,4 milioni di euro e con cui già collabora da diversi anni - per la grande capacità di adattamento nelle diverse fasi di esecuzione dei lavori, caratteristica fondamentale che le permetterà di gestire al meglio le future commesse relative all'allestimento delle navi da crociera e non solo. Il valore dell'operazione non sarà reso pubblico. De Wave potrà contare su un partner con un'esperienza ultraventennale nella lavorazione dell'acciaio oltre che su un impianto produttivo di primo livello. Lo stabilimento di Inox King si estende infatti su oltre 18.000 mq, di cui 8.000 mq coperti, in cui lavorano circa 70 dipendenti altamente qualificati impegnati nella produzione di manufatti destinati al mercato del catering navale degli yacht e delle navi da crociera. L'operazione conclusa da De Wave rientra nella strategia di crescita per linee esterne di medio-lungo periodo, che si pone l'obiettivo di controllare direttamente tutte le componenti più significative del ciclo produttivo conservando e preservando le professionalità delle aziende acquisite. Un percorso che, dal 2022 ad oggi, ha portato il Gruppo a prendere il controllo di quattro aziende leader nel comparto navalmeccanico come Tecnavi, Mobil Line, Wingeco oltre a Inoxking. De Wave può così contare su un fatturato consolidato di 350 milioni di euro e circa 1.000 dipendenti diretti, distinguendosi tra le principali realtà mondiali in un settore in costante crescita. Riccardo Pompili, CEO del Gruppo De Wave, ha dichiarato: "L'operazione di oggi conferma la nostra volontà di ampliare progressivamente l'offerta di prodotti messi a disposizione dei nostri partner. Negli ultimi mesi abbiamo ottenuto importanti commesse per la costruzione delle navi del futuro per le quali è richiesto un know-how e un expertise di primo livello, oltre ad un network di partner che sia in grado di seguire tutte le fasi progettuali ed esecutive. L'ingresso di Inoxking ci consentirà dunque di creare nuove sinergie migliorando ulteriormente la nostra capacità ed efficienza produttiva".



De Wave Group continua il percorso di crescita per linee esterne. Il Gruppo leader nel comparto delle forniture navali acquisisce il controllo della società di Vazzola (TV), specializzata nella produzione di mobili in acciaio e sistemi di refrigerazione per l'industria marittima, si tratta della quarta operazione di acquisizione dal 2022, che porta il Gruppo ad un fatturato consolidato di 350 milioni di euro e 1.000 dipendenti diretti. Genova, 2 luglio 2024 - Il Gruppo De Wave, tra i principali attori a livello mondiale per la gestione di tutte le fasi di progettazione e realizzazione delle navi da crociera, annuncia l'acquisizione di Inoxking, società con sede a Vazzola (TV) che produce manufatti in acciaio inossidabile, mobili da cucina su misura ed attrezzature di refrigerazione per l'industria marittima. Il Gruppo ha deciso di rafforzare la collaborazione con Inoxking - azienda che vanta un fatturato di 10,4 milioni di euro e con cui già collabora da diversi anni - per la grande capacità di adattamento nelle diverse fasi di esecuzione dei lavori, caratteristica fondamentale che le permetterà di gestire al meglio le future commesse relative all'allestimento delle navi da crociera e non solo. Il valore dell'operazione non sarà reso pubblico. De Wave potrà contare su un partner con un'esperienza ultraventennale nella lavorazione dell'acciaio oltre che su un impianto produttivo di primo livello. Lo stabilimento di Inox King si estende infatti su oltre 18.000 mq, di cui 8.000 mq coperti, in cui lavorano circa 70 dipendenti altamente qualificati impegnati nella produzione di manufatti destinati al mercato del catering navale degli yacht e delle navi da crociera. L'operazione conclusa da De Wave rientra nella strategia di crescita per linee esterne di medio-lungo periodo, che si pone l'obiettivo di controllare direttamente tutte le componenti più significative del ciclo produttivo conservando e preservando le professionalità delle aziende acquisite. Un percorso che, dal 2022 ad oggi, ha portato il Gruppo a prendere il controllo di quattro aziende leader nel comparto navalmeccanico come Tecnavi, Mobil Line, Wingeco oltre a

Porti: pronti 41 milioni di euro per le Autorità di Sistema Portuale

Ripartite le risorse derivanti dal gettito IVA prodotto nei porti nazionali. Sono stati ripartiti, con decreto del vicepresidente del consiglio e ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze, Giancarlo Giorgetti, 41 milioni di euro destinati a lavori per il miglioramento della competitività dei porti italiani e per rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno degli stessi. 1 luglio 2024 - Le risorse sono state assegnate a ciascuna autorità portuale per una quota parte dell'80% - pari a 32,8 milioni - con un criterio proporzionale all'imposta sul valore aggiunto effettivamente prodotta in ciascun sistema portuale e per il restante 20% - pari a 8,2 milioni - secondo un criterio perequativo inversamente proporzionale all'imposta prodotta in ciascun porto.

Informatore Navale	
Porti: pronti 41 milioni di euro per le Autorità di Sistema Portuale	
07/02/2024 18:31	
<p>Ripartite le risorse derivanti dal gettito IVA prodotto nei porti nazionali. Sono stati ripartiti, con decreto del vicepresidente del consiglio e ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze, Giancarlo Giorgetti, 41 milioni di euro destinati a lavori per il miglioramento della competitività dei porti italiani e per rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno degli stessi. 1 luglio 2024 - Le risorse sono state assegnate a ciascuna autorità portuale per una quota parte dell'80% - pari a 32,8 milioni - con un criterio proporzionale all'imposta sul valore aggiunto effettivamente prodotta in ciascun sistema portuale e per il restante 20% - pari a 8,2 milioni - secondo un criterio perequativo inversamente proporzionale all'imposta prodotta in ciascun porto.</p>	

Informazioni Marittime

Focus

Trasferimento modale, 41 milioni ai porti italiani

Tramite un decreto ministeriale arrivano risorse per ciascuna autorità di sistema portuale, con una distribuzione sulla base delle imposte prodotte. Sono stati ripartiti, con decreto del vicepresidente del consiglio e ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze, Giancarlo Giorgetti, 41 milioni di euro destinati a lavori per il miglioramento della competitività dei porti italiani e per rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno degli stessi. Le risorse sono state assegnate a ciascuna autorità portuale per una quota parte dell'80% - pari a 32,8 milioni - con un criterio proporzionale all'imposta sul valore aggiunto effettivamente prodotta in ciascun sistema portuale e per il restante 20% - pari a 8,2 milioni - secondo un criterio perequativo inversamente proporzionale all'imposta prodotta in ciascun porto. Per un maggiore dettaglio sulle quote destinate alle autorità di sistema portuale e ai singoli porti è possibile scaricare il decreto integrale. [Condividi Tag](#) [porti](#) [Articoli correlati](#).

Informazioni Marittime

Trasferimento modale, 41 milioni ai porti italiani



07/02/2024 09:42

Tramite un decreto ministeriale arrivano risorse per ciascuna autorità di sistema portuale, con una distribuzione sulla base delle imposte prodotte. Sono stati ripartiti, con decreto del vicepresidente del consiglio e ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze, Giancarlo Giorgetti, 41 milioni di euro destinati a lavori per il miglioramento della competitività dei porti italiani e per rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno degli stessi. Le risorse sono state assegnate a ciascuna autorità portuale per una quota parte dell'80% - pari a 32,8 milioni - con un criterio proporzionale all'imposta sul valore aggiunto effettivamente prodotta in ciascun sistema portuale e per il restante 20% - pari a 8,2 milioni - secondo un criterio perequativo inversamente proporzionale all'imposta prodotta in ciascun porto. Per un maggiore dettaglio sulle quote destinate alle autorità di sistema portuale e ai singoli porti è possibile scaricare il decreto integrale. [Condividi Tag](#) [porti](#) [Articoli correlati](#).

Informazioni Marittime

Focus

Assarmatori, Messina: "Puntiamo sul gas naturale liquefatto"

Nel 2023 l'import di GNL è cresciuto a doppia cifra, segno di un netto cambio di passo, secondo gli armatori di Confcommercio in assemblea a Roma per il meeting annuale «Il gas naturale liquefatto è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il Governo ci deve seguire su questa strada». A tracciare la rotta sul tema complesso della decarbonizzazione del trasporto marittimo è stato oggi Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l'associazione degli armatori italiani aderente a Confrtrasporto-Confcommercio, aprendo l'Annual Meeting 2024, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, dei vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Antonio Tajani, rispettivamente ministro dei Trasporti e ministro degli Affari esteri, e del ministro della Salute, Orazio Schillaci. «Il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo - ha sottolineato Messina - non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader, dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità». Peraltro il tema degli approvvigionamenti di gas riveste una grande importanza anche per l'industria italiana, specie alla luce delle forti tensioni geopolitiche che interessano l'Est Europa e il Medio Oriente; nel corso dell'Assarmatori Annual Meeting, il presidente Messina ha ribadito la centralità strategica del mercato del gas. «Nel 2023 - ha detto - le importazioni italiane di gas via pipeline sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022; nello stesso arco di tempo le importazioni di gas allo stato liquido, via nave, sono invece aumentate di oltre il 16%. Un trend netto, che nei primi sei mesi del 2024 è andato ulteriormente consolidandosi. Sono certo che a fine anno, quando avremo i numeri definitivi, registreremo un'ulteriore crescita dell'approvvigionamento che avviene proprio



Informazioni Marittime
Assarmatori, Messina: "Puntiamo sul gas naturale liquefatto"
07/02/2024 12:59

Nel 2023 l'import di GNL è cresciuto a doppia cifra, segno di un netto cambio di passo, secondo gli armatori di Confcommercio in assemblea a Roma per il meeting annuale «Il gas naturale liquefatto è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il Governo ci deve seguire su questa strada». A tracciare la rotta sul tema complesso della decarbonizzazione del trasporto marittimo è stato oggi Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l'associazione degli armatori italiani aderente a Confrtrasporto-Confcommercio, aprendo l'Annual Meeting 2024, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, dei vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Antonio Tajani, rispettivamente ministro dei Trasporti e ministro degli Affari esteri, e del ministro della Salute, Orazio Schillaci. «Il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo - ha sottolineato Messina - non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader, dipende dalle

Informazioni Marittime

Focus

grazie al trasporto marittimo, dimostrando in modo inequivocabile l'importanza di tale asset per il nostro Paese». Messina è intervenuto nuovamente sul flagging out, ovvero il fenomeno che vede un numero crescente di navi armate da armatori italiani cambiare bandiera abbandonando quella nazionale: «Vale la pena ribadirlo ancora una volta: gli armatori non scelgono di cambiare bandiera sostituendola sulle loro navi con una bandiera di convenienza; non è così: quello che cercano, e che spesso trovano addirittura in registri di Stati membri dell'Unione europea, è minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori running cost a parità di sicurezza e certificazioni. Voglio tuttavia rendere merito al Governo, ai membri del Parlamento, ai vertici delle varie Amministrazioni, perché molto è stato fatto negli ultimi mesi: chiediamo di non mollare e di portare a casa il risultato per difendere la competitività della bandiera italiana. Il nostro auspicio è che l'anno prossimo potremo parlare delle norme che rimangono da affinare con nuovi provvedimenti. C'è molto da fare, ma sarà determinante un cluster compatto e con competenze professionali indiscutibili». Nella sua relazione, Messina ha anche annunciato come sia ormai concluso il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro del comparto, scaduto lo scorso 31 dicembre: «Abbiamo apprezzato, ancorché con momenti di naturale contrapposizione, lo spirito realistico e collaborativo con il quale le Organizzazioni Sindacali hanno deciso di approcciare la trattativa sin dall'inizio - ha spiegato il Presidente di Assarmatori - All'interno del nostro settore non si parla di disoccupazione, salario minimo, lavoro irregolare, si parla sempre più di professionalizzazione e nuove skill, formazione e, non ultimo, aumento delle retribuzioni, del welfare aziendale, dell'assistenza sanitaria, della previdenza integrativa della contrattazione anche di secondo livello». Il Premio Assarmatori 2024, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione armatoriale, è andato alle donne e agli uomini della Marina Militare italiana, per il loro impegno a protezione della libertà della navigazione e degli interessi dell'Italia nei mari di tutto il mondo e in particolare per l'operato all'interno della missione Aspides, nel Mar Rosso, nello stretto di Bab el-Mandeb e nel golfo di Aden, dove le navi sono nel mirino degli attacchi degli Houthi. L'Annual Meeting dell'Associazione è stato animato, inoltre, da una tavola rotonda cui hanno preso parte Chris Bonett, Ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta, Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer Energy Evolution ENI, Ugo Salerno, Presidente esecutivo del RINA e Soren Toft, CEO di MSC. Un panel internazionale, moderato dal Segretario Generale di Assarmatori, Alberto Rossi, durante il quale si è invocata un'identità mediterranea per l'Europa, tema portante dell'Assemblea: i porti che si affacciano sul 'mare nostrum' hanno caratteristiche e bisogni differenti rispetto a quelli del Northern Range, aspetto di cui non si può tenere conto nei processi legislativi dell'Unione europea. Condividi Tag assarmatori gas Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Focus

Scrubber che inquinano. La Svezia vuole bandirli

I grandi filtri installati sulle navi riducono le emissioni di CO₂, ma poi scaricano in mare. In Svezia è stata presentata una proposta governativa per vietare gli scarichi degli scrubber a circuito aperto nelle acque del territorio marittimo nazionale a partire dal primo luglio 2025. "Ridurre le emissioni nell'aria spostando l'inquinamento in mare non è una soluzione sostenibile. Pertanto, è stata presentata una proposta per vietare lo scarico in acqua degli scrubber.

La maggior parte degli armatori svedesi ha già scelto di utilizzare carburante con un contenuto di zolfo così basso da rientrare nei requisiti di emissione senza scrubber. Ora vogliamo che venga applicato a tutte le navi nel territorio marittimo svedese", ha dichiarato Andreas Carlson, ministro delle infrastrutture e dell'edilizia abitativa. All'interno dell'Ue, ricorda Offshore-Energy, non esiste una legislazione uniforme che proibisca gli scarichi dagli scrubber, ma molti paesi e porti hanno già vietato gli scarichi degli scrubber in determinate parti delle acque nazionali. L'uso di sistemi di depurazione dei gas di scarico è aumentato da quando sono stati inaspriti i requisiti sul contenuto di zolfo consentito nel carburante. Ciò significa che le emissioni di zolfo nell'aria sono diminuite, ma che quelle nell'acqua sono aumentate. Condividi Tag navi ambiente [Articoli correlati](#).



Assarmatori "Per la transizione il carburante su cui puntare è il GNL"

ROMA (ITALPRESS) - "Il gas naturale liquefatto (GNL) è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il Governo ci deve seguire su questa strada". A tracciare la rotta sul tema controverso della decarbonizzazione del trasporto marittimo è stato oggi Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, l'Associazione aderente a Confrtrasporto-Confercommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia, aprendo l'Annual Meeting 2024, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, dei Vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Antonio Tajani, rispettivamente Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture e Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale, e del Ministro della Salute, Orazio Schillaci. "Il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo - ha sottolineato Messina - non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perchè soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader, dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità". Peraltro il tema degli approvvigionamenti di gas riveste una grande importanza anche per l'industria italiana, specie alla luce delle forti tensioni geopolitiche che interessano l'Est Europa e il Medio Oriente; nel corso dell'Assarmatori Annual Meeting, il Presidente Messina ha ribadito la centralità strategica del mercato del gas. "Nel 2023 - ha detto - le importazioni italiane di gas via pipeline sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022; nello stesso arco di tempo le importazioni di gas allo stato liquido, via nave, sono invece aumentate di oltre il 16%. Un trend netto, che nei primi sei mesi del 2024 è andato ulteriormente consolidandosi. Sono certo che a fine anno, quando avremo i numeri definitivi, registreremo un'ulteriore crescita dell'approvvigionamento che avviene proprio grazie al trasporto



marittimo, dimostrando in modo inequivocabile l'importanza di tale asset per il nostro Paese". Messina è intervenuto nuovamente sul flagging out, ovvero il fenomeno che vede un numero crescente di navi armate da armatori italiani cambiare bandiera abbandonando quella nazionale: "Vale la pena ribadirlo ancora una volta: gli armatori non scelgono di cambiare bandiera sostituendola sulle loro navi con una bandiera di convenienza; non è così: quello che cercano, e che spesso trovano addirittura in registri di Stati membri dell'Unione europea, è minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori running cost a parità di sicurezza e certificazioni. Voglio tuttavia rendere merito al Governo, ai membri del Parlamento, ai vertici delle varie Amministrazioni, perchè molto è stato fatto negli ultimi mesi: chiediamo di non mollare e di portare a casa il risultato per difendere la competitività della bandiera italiana. Il nostro auspicio è che l'anno prossimo potremo parlare delle norme che rimangono da affinare con nuovi provvedimenti. C'è molto da fare, ma sarà determinante un cluster compatto e con competenze professionali indiscutibili". Nella sua relazione, Messina ha anche annunciato come sia ormai concluso il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro del comparto, scaduto lo scorso 31 dicembre: "Abbiamo apprezzato, ancorchè con momenti di naturale contrapposizione, lo spirito realistico e collaborativo con il quale le Organizzazioni Sindacali hanno deciso di approcciare la trattativa sin dall'inizio - ha spiegato il Presidente di Assarmatori - All'interno del nostro settore non si parla di disoccupazione, salario minimo, lavoro irregolare, si parla sempre più di professionalizzazione e nuove skill, formazione e, non ultimo, aumento delle retribuzioni, del welfare aziendale, dell'assistenza sanitaria, della previdenza integrativa della contrattazione anche di secondo livello". Il Premio Assarmatori 2024, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione armatoriale, è andato alle donne e agli uomini della Marina Militare italiana, per il loro impegno a protezione della libertà della navigazione e degli interessi dell'Italia nei mari di tutto il mondo e in particolare per l'operato all'interno della missione Aspides, nel Mar Rosso, nello stretto di Bab el-Mandeb e nel golfo di Aden, dove le navi sono nel mirino degli attacchi degli Houthi. L'Annual Meeting dell'Associazione è stato animato, inoltre, da una tavola rotonda cui hanno preso parte Chris Bonett, Ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta, Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer Energy Evolution ENI, Ugo Salerno, Presidente esecutivo del RINA e Soren Toft, CEO di MSC. Un panel internazionale, moderato dal Segretario Generale di Assarmatori, Alberto Rossi, durante il quale si è invocata un'identità mediterranea per l'Europa, tema portante dell'Assemblea: i porti che si affacciano sul 'mare nostrum' hanno caratteristiche e bisogni differenti rispetto a quelli del Northern Range, aspetto di cui non si può tenere conto nei processi legislativi dell'Unione europea. - Foto ufficio stampa Assarmatori - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

Fuel Maritime, workshop in Confitarma

Nella foto: Il gruppo dei relatori del workshop. ROMA - Ha avuto luogo 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'ammiraglio ispettore 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". "La prossima entrata in vigore del FuelEU è un tema delicato" - ha ricordato 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." Di grande rilievo è stato il dibattito che ha visto la partecipazione dell'ammiraglio ispettore capo (riserva) 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 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



Nella foto: Il gruppo dei relatori del workshop. ROMA - Ha avuto luogo 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'ammiraglio ispettore 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". "La prossima entrata in vigore del FuelEU è un tema delicato" - ha ricordato 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." Di grande rilievo è stato il dibattito che ha visto la partecipazione dell'ammiraglio ispettore capo (riserva) Luigi Giardino, capo Reparto VI - Sicurezza della Navigazione e Marittima del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e di

La Gazzetta Marittima

Focus

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.

Somec, contratti su sette navi

Oscar Marchetto TREVISO - Somec S.p.A. (Euronext Milan: SOM), specializzata nella progettazione, produzione e installazione di opere complesse chiavi in mano in ambito civile e navale, comunica di aver ottenuto tre commesse per un valore complessivo di 63,4 milioni di euro a beneficio della divisione Horizons, sistemi ingegnerizzati di architetture navali. Il primo contratto, sottoscritto con una primaria società cantieristica, riguarda due navi della compagnia Regent Seven Seas Cruises, specializzata in crociere di lusso e controllata da Norwegian Cruise Line Holding. Firmato con il medesimo complesso cantieristico, il secondo accordo è relativo ad altre quattro navi - di cui due in opzione - della compagnia Oceania Cruises, anch'essa controllata da Norwegian Cruise Line Holding. La terza commessa, invece, è stata sottoscritta con un importante cantiere tedesco, tra i più grandi al mondo, e riguarda la realizzazione di una nave destinata all'armatore Disney Cruise Line, compagnia statunitense di proprietà della Walt Disney Company, specializzata in crociere aventi come tema personaggi Disney. La peculiarità di queste sette navi è costituita da un nuovo concept di balcony che prevede per le numerose suite un modulo di grandi dimensioni, superiore ai 15 metri quadrati. Nel dettaglio, Somec si occuperà della fornitura del pacchetto vetrato delle navi nella sua interezza, che comprende: sistema balcony completo di balaustre e divisori, serramenti cabine, glazing, wind screen e balaustre delle aree pubbliche, skylight, plancia comando e vetrate speciali tagliafuoco. I lavori prenderanno avvio nel secondo semestre di quest'anno e proseguiranno fino al 2029 con volumi - e di conseguenza ricavi - uniformemente distribuiti nell'arco temporale. "Esprimo grande soddisfazione per queste nuove commesse, non solo perché rappresentano uno dei più importanti pacchetti di lavori in ambito navale ottenuto dopo la pandemia, ma ancor di più perché consolidano il rapporto del nostro Gruppo con armatori dell'alto di gamma - sottolinea il presidente di Somec, Oscar Marchetto -. A loro siamo in grado di offrire soluzioni innovative e tecnologicamente avanzate, che ci distinguono sia presso i cantieri italiani che quelli esteri. Allo stesso tempo, come confermano i più recenti studi del settore, che indicano una ripresa solida e promettente, il settore navale sta attraversando un momento di grande effervescenza e, da parte nostra, intendiamo continuare a giocare un ruolo da protagonisti".



Rixi incontra il ministro dei Trasporti maltese Bonnet

ROMA Il Mediterraneo ha un ruolo sempre più centrale per l'Europa. La nuova Commissione Ue dovrà impegnarsi molto sulla connettività marittima, meglio se con un commissario mediterraneo'. Tra le priorità segnaliamo la revisione della Direttiva sull'estensione dell'Ets al marittimo, la promozione di un intervento normativo europeo per rafforzare il ruolo della logistica e della connettività marittima come strumento dell'autonomia strategica europea, la promozione di investimenti a livello europeo sui nuovi carburanti. La discussione col ministro Bonnet è stata utile per rafforzare il coordinamento sulle azioni da mettere in campo ed è proprio la nostra appartenenza a gruppi politici diversi a dare maggiore forza alle nostre proposte, perché di interesse generale. Mantenere una forte coesione tra paesi marittimi, al di là del colore politico, sarà fondamentale per il futuro della competitività europea. Lo ha detto il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi a margine dell'incontro col ministro dei Trasporti di Malta Chris Bonnet.



Messina all'Assarmatori Annual Meeting 2024 indica la rotta: "Il carburante su cui puntare è il GNL, il Governo ci segua"

"Il gas naturale liquefatto (GNL) è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il Governo ci deve seguire su questa strada". A tracciare la rotta sul tema controverso della decarbonizzazione del trasporto marittimo è stato oggi Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, l'Associazione aderente a Confrtrasporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia, aprendo l'Annual Meeting 2024, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, dei Vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Antonio Tajani, rispettivamente Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture e Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale, e del Ministro della Salute, Orazio Schillaci. "Il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo - ha sottolineato Messina - non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader, dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità". Peraltro il tema degli approvvigionamenti di gas riveste una grande importanza anche per l'industria italiana, specie alla luce delle forti tensioni geopolitiche che interessano l'Est Europa e il Medio Oriente; nel corso dell'Assarmatori Annual Meeting, il Presidente Messina ha ribadito la centralità strategica del mercato del gas. "Nel 2023 - ha detto - le importazioni italiane di gas via pipeline sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022; nello stesso arco di tempo le importazioni di gas allo stato liquido, via nave, sono invece aumentate di oltre il 16%. Un trend netto, che nei primi sei mesi del 2024 è andato ulteriormente consolidandosi. Sono certo che a fine anno, quando avremo i numeri definitivi, registreremo un'ulteriore crescita dell'approvvigionamento che avviene proprio grazie al trasporto marittimo, dimostrando in modo inequivocabile l'importanza di



"Il gas naturale liquefatto (GNL) è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il Governo ci deve seguire su questa strada". A tracciare la rotta sul tema controverso della decarbonizzazione del trasporto marittimo è stato oggi Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, l'Associazione aderente a Confrtrasporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia, aprendo l'Annual Meeting 2024, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, dei Vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Antonio Tajani, rispettivamente Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture e Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale, e del Ministro della Salute, Orazio Schillaci. "Il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo - ha sottolineato Messina - non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali

Sea Reporter

Focus

tale asset per il nostro Paese". Messina è intervenuto nuovamente sul flagging out, ovvero il fenomeno che vede un numero crescente di navi armate da armatori italiani cambiare bandiera abbandonando quella nazionale: "Vale la pena ribadirlo ancora una volta: gli armatori non scelgono di cambiare bandiera sostituendola sulle loro navi con una bandiera di convenienza; non è così: quello che cercano, e che spesso trovano addirittura in registri di Stati membri dell'Unione europea, è minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori running cost a parità di sicurezza e certificazioni. Voglio tuttavia rendere merito al Governo, ai membri del Parlamento, ai vertici delle varie Amministrazioni, perché molto è stato fatto negli ultimi mesi: chiediamo di non mollare e di portare a casa il risultato per difendere la competitività della bandiera italiana. Il nostro auspicio è che l'anno prossimo potremo parlare delle norme che rimangono da affinare con nuovi provvedimenti. C'è molto da fare, ma sarà determinante un cluster compatto e con competenze professionali indiscutibili". Nella sua relazione, Messina ha anche annunciato come sia ormai concluso il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro del comparto, scaduto lo scorso 31 dicembre: "Abbiamo apprezzato, ancorché con momenti di naturale contrapposizione, lo spirito realistico e collaborativo con il quale le Organizzazioni Sindacali hanno deciso di approcciare la trattativa sin dall'inizio - ha spiegato il Presidente di Assarmatori - All'interno del nostro settore non si parla di disoccupazione, salario minimo, lavoro irregolare, si parla sempre più di professionalizzazione e nuove skill, formazione e, non ultimo, aumento delle retribuzioni, del welfare aziendale, dell'assistenza sanitaria, della previdenza integrativa della contrattazione anche di secondo livello". Il Premio Assarmatori 2024, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione armatoriale, è andato alle donne e agli uomini della Marina Militare italiana, per il loro impegno a protezione della libertà della navigazione e degli interessi dell'Italia nei mari di tutto il mondo e in particolare per l'operato all'interno della missione Aspides, nel Mar Rosso, nello stretto di Bab el-Mandeb e nel golfo di Aden, dove le navi sono nel mirino degli attacchi degli Houthi. L'Annual Meeting dell'Associazione è stato animato, inoltre, da una tavola rotonda cui hanno preso parte Chris Bonett, Ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta, Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer Energy Evolution ENI, Ugo Salerno, Presidente esecutivo del RINA e Soren Toft, CEO di MSC. Un panel internazionale, moderato dal Segretario Generale di Assarmatori, Alberto Rossi, durante il quale si è invocata un'identità mediterranea per l'Europa, tema portante dell'Assemblea: i porti che si affacciano sul 'mare nostrum' hanno caratteristiche e bisogni differenti rispetto a quelli del Northern Range, aspetto di cui non si può tenere conto nei processi legislativi dell'Unione europea.

Pronti 41 milioni di euro per le Autorità di Sistema Portuale

Lug 2, 2024 Sono stati ripartiti, con decreto del vicepresidente del consiglio e ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze, Giancarlo Giorgetti, 41 milioni di euro destinati a lavori per il miglioramento della competitività dei porti italiani e per rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno degli stessi. Le risorse sono state assegnate a ciascuna autorità portuale per una quota parte dell'80% - pari a 32,8 milioni - con un criterio proporzionale all'imposta sul valore aggiunto effettivamente prodotta in ciascun sistema portuale e per il restante 20% - pari a 8,2 milioni - secondo un criterio perequativo inversamente proporzionale all'imposta prodotta in ciascun porto. Per un maggiore dettaglio sulle quote destinate alle autorità di sistema portuale e ai singoli porti è possibile scaricare il decreto integrale.

Sea Reporter

Pronti 41 milioni di euro per le Autorità di Sistema Portuale



07/02/2024 21:19 Redazione Seareporter

Lug 2, 2024 Sono stati ripartiti, con decreto del vicepresidente del consiglio e ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze, Giancarlo Giorgetti, 41 milioni di euro destinati a lavori per il miglioramento della competitività dei porti italiani e per rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno degli stessi. Le risorse sono state assegnate a ciascuna autorità portuale per una quota parte dell'80% - pari a 32,8 milioni - con un criterio proporzionale all'imposta sul valore aggiunto effettivamente prodotta in ciascun sistema portuale e per il restante 20% - pari a 8,2 milioni - secondo un criterio perequativo inversamente proporzionale all'imposta prodotta in ciascun porto. Per un maggiore dettaglio sulle quote destinate alle autorità di sistema portuale e ai singoli porti è possibile scaricare il decreto integrale.

Shipping Italy

Focus

Assarmatori ha scelto i suoi carburanti del futuro: Gnl e biofuel

Politica&Associazioni L'associazione presieduta da Messina chiede al Governo di non disperdere risorse su altre alternative ad oggi non percorribili di Nicola Capuzzo Roma - "Bisogna fare delle scelte per individuare i carburanti alternativi". Gas naturale liquefatto e biocarburanti sono i futuri fuel sui quali Assarmatori chiede all'Italia di puntare. Cinque le priorità individuate: lavoro marittimo, semplificazione, rapporto con le istituzioni, difendere in Europa le specificità dell'Italia e del Mediterraneo e infine transizione energetica. Su quest'ultimo punto l'associazione presieduta da Stefano Messina l'ha detto chiaramente in occasione dell'Annual meeting andato in scena a Roma all'hotel Parco dei Principi di fronte a una platea gremita di associati e altri stakeholder invitati. "Il gas naturale liquefatto (Gnl) e il biofuel sono i carburanti su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il Governo ci deve seguire su questa strada" questo il messaggio lanciato dall'associazione aderente a Confrtrasporto-Confercommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia. In prima fila ad ascoltare c'erano il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, il Ministro della Salute, Orazio Schillaci e il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. Secondo l'associazione "il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo, non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; scali incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di un'intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo" ha sottolineato Messina. "Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle autostrade del mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader, dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità". Il presidente di Assarmatori è intervenuto nuovamente sul flagging out, ovvero il fenomeno che vede un numero crescente di navi armate da armatori italiani cambiare bandiera abbandonando quella nazionale: "Vale la pena ribadirlo ancora una volta: gli armatori non scelgono



Politica&Associazioni L'associazione presieduta da Messina chiede al Governo di non disperdere risorse su altre alternative ad oggi non percorribili di Nicola Capuzzo Roma - "Bisogna fare delle scelte per individuare i carburanti alternativi". Gas naturale liquefatto e biocarburanti sono i futuri fuel sui quali Assarmatori chiede all'Italia di puntare. Cinque le priorità individuate: lavoro marittimo, semplificazione, rapporto con le istituzioni, difendere in Europa le specificità dell'Italia e del Mediterraneo e infine transizione energetica. Su quest'ultimo punto l'associazione presieduta da Stefano Messina l'ha detto chiaramente in occasione dell'Annual meeting andato in scena a Roma all'hotel Parco dei Principi di fronte a una platea gremita di associati e altri stakeholder invitati. "Il gas naturale liquefatto (Gnl) e il biofuel sono i carburanti su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il Governo ci deve seguire su questa strada" questo il messaggio lanciato dall'associazione aderente a Confrtrasporto-Confercommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia. In prima fila ad ascoltare c'erano il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, il Ministro della Salute, Orazio Schillaci e il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. Secondo l'associazione "il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo, non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; scali incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di un'intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i

Shipping Italy

Focus

di cambiare bandiera sostituendola sulle loro navi con una bandiera di convenienza; non è così: quello che cercano, e che spesso trovano addirittura in registri di Stati membri dell'Unione europea, è minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori costi operativi a parità di sicurezza e certificazioni. Voglio tuttavia rendere merito al Governo, ai membri del Parlamento, ai vertici delle varie amministrazioni, perché molto è stato fatto negli ultimi mesi: chiediamo di non mollare e di portare a casa il risultato per difendere la competitività della bandiera italiana. Il nostro auspicio è che l'anno prossimo potremo parlare delle norme che rimangono da affinare con nuovi provvedimenti. C'è molto da fare, ma sarà determinante un cluster compatto e con competenze professionali indiscutibili". Secondo l'associazione serve dare spazio a "un'identità Mediterranea per l'Europa" (concetto che ha dato il titolo all'annual meeting) e costruire "una maggiore coesione, unità d'intenti, un vero e proprio blocco del Mediterraneo perché - è stato detto - il Northern Range ha esigenze diverse". Nella sua relazione Messina ha anche confermato che si può considerare ormai concluso il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale dei lavoratori marittimi scaduto lo scorso 31 dicembre e destinato a essere firmato nelle prossime settimane. A proposito di associazionismo il presidente e armatore genovese ha voluto sottolineare che "il cluster marittimo portuale è molto unito, molto solido e le conflittualità sono molto residuali". Il Premio Assarmatori 2024, tradizionale riconoscimento consegnato dall'associazione armatoriale, è andato alle donne e agli uomini della Marina Militare italiana per il loro impegno a protezione della libertà della navigazione e degli interessi dell'Italia nei mari di tutto il mondo e in particolare per l'operato all'interno della missione Aspides, nel Mar Rosso, nello stretto di Bab el-Mandeb e nel golfo di Aden, dove le navi sono nel mirino degli attacchi degli Houthis.

Shipping Italy

Focus

La partita dei nuovi fuel varrà un miliardo all'anno e Assarmatori vuole sia il Mit a giocarla

Politica&Associazioni Pressing politico dell'associazione degli armatori per far sì che il dicastero di Salvini abbia il peso che serve per dirottare ingenti risorse su Marebonus, rinnovo flotte, nuovi carburanti e depositi costieri di Nicola Capuzzo Roma - Seppure la maggiore visibilità sia stata data al tema dei nuovi carburanti su cui puntare (Gnl e biofuel), l'annual meeting 2024 di Assarmatori a Roma ha fatto emergere anche l'avvio concreto della battaglia lobbistica per la futura assegnazione delle ingenti risorse finanziarie che, a partire da quest'anno, deriveranno dall'applicazione del regolamento Ets (Emission Trading System), FuelEu Maritime ed Etd (Energy Taxation Directive). Numeri alla mano si parla di un mercato, quello dei certificati bianchi negoziabili, che finora per l'Italia è valso 3,6 miliardi di euro annui derivanti dalle grandi industrie emettitrici (cementifici, trasporto aereo, centrali elettriche, siderurgiche, ecc.), ma da quest'anno vedrà anche il trasporto marittimo contribuire inizialmente, secondo le stime, per circa 450 milioni di euro (solo per il nostro Paese) spendibili dall'anno successivo. Questa cifra salirà a 650 milioni nel 2025 (spendibili dal 2026) e a regime le risorse saliranno fino al miliardo di euro. Un tesoretto che per metà è già destinato a coprire il debito pubblico italiano ma che per il restante 50% gli armatori vogliono sia destinato alla transizione ecologica del trasporto via mare sotto forma di sostegno pubblico (incentivi e contributi) a diverse attività. Tra questi ad esempio strumenti per il modal shift (ovvero misure di stimolo come il Marebonus che favoriscano il trasporto intermodale marittimo), sostegno economico per coprire il differenziale di prezzo fra il bunker tradizionale e i nuovi (e più cari) carburanti green, co-finanziamenti per il rinnovo delle flotte (soprattutto quelle impiegate nelle rotte di corto raggio) e per la realizzazione di impianti a terra (depositi costieri) per lo stoccaggio e la logistica dei nuovi fuel. Ma chi decide quanto e a chi destinare le risorse derivanti da queste "tasse di scopo" (questa la definizione che Assarmatori ha rimarcato) finalizzate a favorire la transizione energetica e la decarbonizzazione del trasporto marittimo? A farlo è un soggetto istituzionale piuttosto misterioso, ribattezzato dagli addetti ai lavori "Comitato Ets", al quale finora partecipavano solo cinque membri rappresentanti del Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit) e del Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica (Mase). Nelle scorse settimane un apposito decreto legislativo approvato dal Consiglio dei ministri ha previsto che i membri del Comitato Ets salgano da cinque a sette, di cui due nominati dal Ministero dei Trasporti. Una composizione che però significherà per il dicastero guidato da Matteo Salvini essere in netta minoranza rispetto a Mimit e Mase nel proporre, e soprattutto votare, i progetti a cui destinare i fondi derivanti da queste tasse di scopo. Ed è proprio qui che si sta giocando la delicata partita politica sulla quale



Politica&Associazioni Pressing politico dell'associazione degli armatori per far sì che il dicastero di Salvini abbia il peso che serve per dirottare ingenti risorse su Marebonus, rinnovo flotte, nuovi carburanti e depositi costieri di Nicola Capuzzo Roma - Seppure la maggiore visibilità sia stata data al tema dei nuovi carburanti su cui puntare (Gnl e biofuel), l'annual meeting 2024 di Assarmatori a Roma ha fatto emergere anche l'avvio concreto della battaglia lobbistica per la futura assegnazione delle ingenti risorse finanziarie che, a partire da quest'anno, deriveranno dall'applicazione del regolamento Ets (Emission Trading System), FuelEu Maritime ed Etd (Energy Taxation Directive). Numeri alla mano si parla di un mercato, quello dei certificati bianchi negoziabili, che finora per l'Italia è valso 3,6 miliardi di euro annui derivanti dalle grandi industrie emettitrici (cementifici, trasporto aereo, centrali elettriche, siderurgiche, ecc.), ma da quest'anno vedrà anche il trasporto marittimo contribuire inizialmente, secondo le stime, per circa 450 milioni di euro (solo per il nostro Paese) spendibili dall'anno successivo. Questa cifra salirà a 650 milioni nel 2025 (spendibili dal 2026) e a regime le risorse saliranno fino al miliardo di euro. Un tesoretto che per metà è già destinato a coprire il debito pubblico italiano ma che per il restante 50% gli armatori vogliono sia destinato alla transizione ecologica del trasporto via mare sotto forma di sostegno pubblico (incentivi e contributi) a diverse attività. Tra questi ad esempio strumenti per il modal shift (ovvero misure di stimolo come il Marebonus che favoriscano il trasporto intermodale marittimo), sostegno economico per coprire il differenziale di prezzo fra il bunker tradizionale e i nuovi (e più cari) carburanti green, co-finanziamenti per il rinnovo delle flotte (soprattutto quelle impiegate nelle rotte di corto raggio) e per la realizzazione di impianti a terra (depositi costieri) per lo stoccaggio e la logistica dei nuovi fuel. Ma chi decide quanto e a chi destinare le

Shipping Italy

Focus

è stato chiamato a dare un aggiornamento il viceministro dei Trasporti, Edoardo Rixi, durante la tavola rotonda organizzata da Assarmatori: "Per lo shift modale ci vorrebbero 100 milioni di euro all'anno ma per fare questo servirebbe che i fondi Ets derivanti dal trasporto marittimo andassero al Ministero dei Trasporti". Il viceministro ha poi aggiunto: "Reindirizzare una quota significativa dei fondi da destinare all'economia del mare e non all'edilizia pubblica, questo era l'impegno che l'Italia si era presa con l'Europa in materia di Ets". Parlando della rappresentanza del Mit nel Board che decide l'assegnazione di questi fondi proprio Rixi ha ammesso che "ci vuole un riequilibrio" rispetto alla presenza dei rappresentanti di altri dicasteri, precisando che bisogna "ricucire questa situazione". Essendo stati 'designati' i membri del cosiddetto Comitato Ets con un apposito decreto legislativo (che dunque non richiede conversione in legge), per modificare questa composizione la speranza è appesa ai pareri che le competenti Commissioni di Senato e Camera saranno chiamate a produrre e dei quali il Governo potrà tenere conto per correggere quello che gli armatori ritengono sia uno sbilanciamento sfavorevole (penalizzazione) nei confronti del Ministero dei Trasporti. "I proventi generati dall'Ets vengano destinati al nostro settore, non dispersi ad altri settori o peggio ancora neanche spesi" ha evidenziato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, sottolineando che "la legislazione ha inserito tasse di scopo imposte alla merce e ai passeggeri per sostenere un percorso di transizione lungo e costoso che non può essere realizzato senza il sostegno dello Stato". E senza un peso significativo del Ministero dei Trasporti nell'organo che stabilisce a quali progetti destinare gli introiti delle tasse sulle emissioni del trasporto marittimo.