



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 30 luglio 2024**



Prime Pagine

30/07/2024	Corriere della Sera	11
<hr/>		
30/07/2024	Il Fatto Quotidiano	12
<hr/>		
30/07/2024	Il Foglio	13
<hr/>		
30/07/2024	Il Giornale	14
<hr/>		
30/07/2024	Il Giorno	15
<hr/>		
30/07/2024	Il Manifesto	16
<hr/>		
30/07/2024	Il Mattino	17
<hr/>		
30/07/2024	Il Messaggero	18
<hr/>		
30/07/2024	Il Resto del Carlino	19
<hr/>		
30/07/2024	Il Secolo XIX	20
<hr/>		
30/07/2024	Il Sole 24 Ore	21
<hr/>		
30/07/2024	Il Tempo	22
<hr/>		
30/07/2024	Italia Oggi	23
<hr/>		
30/07/2024	La Nazione	24
<hr/>		
30/07/2024	La Repubblica	25
<hr/>		
30/07/2024	La Stampa	26
<hr/>		
30/07/2024	MF	27
<hr/>		

Primo Piano

29/07/2024	(Sito) Adnchronos	28
<hr/>		

29/07/2024	Affari Italiani	30
<hr/>		
29/07/2024	AgiMeg	32
<hr/>		
29/07/2024	Alto Mantovano News	34
<hr/>		
29/07/2024	Aosta Cronaca	36
<hr/>		
29/07/2024	Calabria News	38
<hr/>		
29/07/2024	Calcio Web	40
<hr/>		
29/07/2024	Crema Oggi	42
<hr/>		
29/07/2024	Cremona Oggi	44
<hr/>		
29/07/2024	Cronaca di Sicilia	<i>Meta Time</i> 46
<hr/>		
29/07/2024	Eco Seven	48
<hr/>		
29/07/2024	Enti Locali Online	50
<hr/>		
29/07/2024	Evolve Mag	52
<hr/>		
29/07/2024	Fun Week	54
<hr/>		
29/07/2024	Gazzetta di Firenze	56
<hr/>		
29/07/2024	gazzettadimodena.it	58
<hr/>		
29/07/2024	gazzettadireggio.it	60
<hr/>		
29/07/2024	Giornale d'Italia	62
<hr/>		
29/07/2024	Il Fatto Nisseno	64
<hr/>		
29/07/2024	Il Sannio Quotidiano	66
<hr/>		
29/07/2024	ilfoglio.it	68
<hr/>		
29/07/2024	ilgazzettino.it	70
<hr/>		
29/07/2024	ilmattino.it	72
<hr/>		

29/07/2024	ilmessaggero.it	74
<hr/>		
29/07/2024	iltirreno.it	76
<hr/>		
29/07/2024	La Voce di Genova	78
<hr/>		
29/07/2024	lagazzettadelmezzogiorno.it	80
<hr/>		
29/07/2024	lanuovaferrara.it	82
<hr/>		
29/07/2024	lanuovasardegna.it	84
<hr/>		
29/07/2024	lasicilia.it	86
<hr/>		
29/07/2024	Libere Notizia	88
<hr/>		
29/07/2024	liberoQuotidiano.it	90
<hr/>		
29/07/2024	Lifestyle Blog	92
<hr/>		
29/07/2024	Mantova Uno	94
<hr/>		
29/07/2024	Meteo Web	96
<hr/>		
29/07/2024	Money	98
<hr/>		
29/07/2024	Msn	100
<hr/>		
29/07/2024	Notizie	102
<hr/>		
29/07/2024	Oglio Po News	104
<hr/>		
29/07/2024	Ok Firenze	106
<hr/>		
29/07/2024	Olbia Notizie	108
<hr/>		
29/07/2024	Oltrepo Mantovano News	110
<hr/>		
29/07/2024	Padova News	112
<hr/>		
29/07/2024	Panathlon Club Milano	114
<hr/>		
29/07/2024	quotidianodipuglia.it	116
<hr/>		

29/07/2024	Reggio Tv	118
<hr/>		
29/07/2024	Reportage Online	120
<hr/>		
29/07/2024	ReveNews	122
<hr/>		
29/07/2024	Sanremo News	124
<hr/>		
29/07/2024	Sardegna Reporter	126
<hr/>		
29/07/2024	Savona News	128
<hr/>		
29/07/2024	Sbircia la Notizia	130
<hr/>		
29/07/2024	Sport Fair	132
<hr/>		
29/07/2024	Stretto Web	134
<hr/>		
29/07/2024	TargatoCN	136
<hr/>		
29/07/2024	Tele Romagna 24	138
<hr/>		
29/07/2024	TF News	140
<hr/>		
29/07/2024	Tiscali	141
<hr/>		
29/07/2024	Tutt'Oggi	143
<hr/>		
29/07/2024	Tv7	146
<hr/>		
29/07/2024	Ultime News 24	148
<hr/>		
29/07/2024	Unione Industriali Roma	150
<hr/>		
29/07/2024	Vetrina Tv	<i>Vetrinatv</i> 152
<hr/>		
29/07/2024	VGlobale	154
<hr/>		

Trieste

29/07/2024	Agenparl	156
<hr/>		
(ARC) Wartsila: Fedriga, attuazione Allegato VIII Trattato Parigi		

29/07/2024	AskaneWS	157
<hr/>		
29/07/2024	Rai News	158
<hr/>		
30/07/2024	Rai News	159
<hr/>		
29/07/2024	Trieste Prima	160
<hr/>		
29/07/2024	Trieste Prima	161
<hr/>		

Venezia

29/07/2024	Informare	162
<hr/>		
29/07/2024	Rai News	163
<hr/>		
29/07/2024	Veneto News	164
<hr/>		

Genova, Voltri

29/07/2024	Corriere Marittimo	165
<hr/>		
29/07/2024	Informare	166
<hr/>		
29/07/2024	Informare	167
<hr/>		
29/07/2024	Informatore Navale	168
<hr/>		
29/07/2024	Informazioni Marittime	169
<hr/>		
29/07/2024	PrimoCanale.it	170
<hr/>		
29/07/2024	Rai News	171
<hr/>		
29/07/2024	Sea Reporter	172
<hr/>		
29/07/2024	Sea Reporter	173
<hr/>		
29/07/2024	Shipping Italy	174
<hr/>		

29/07/2024	Shipping Italy	175
Passo indietro di Aldo e Robeto Spinelli da Spininvest, Cda rinnovato		
29/07/2024	The Medi Telegraph	177
Messina prende in consegna la portacontainer da 6.300 teu Jolly Bianco		

La Spezia

29/07/2024	Citta della Spezia	178
Sea Watch ha ormeggiato al Garibaldi, avviate le operazioni di sbarco dei 156 migranti		
29/07/2024	Citta della Spezia	179
Sea Watch ha ormeggiato al Garibaldi, avviate le operazioni di sbarco dei 156 migranti fotogallery Più informazioni leggi anche L'arrivo è previsto per domattina Cinquanta operatori della Croce Rossa mobilitati per lo sbarco della Sea Watch Chi aderisce Presidio di accoglienza per la Sea Watch al Molo Italia La ong: "assegnazione porto lontano è pura molestia" Sea Watch in navigazione verso la Spezia con 156 migranti salvati nel Mediterraneo		
29/07/2024	Citta della Spezia	180
Affidata la progettazione per rimuovere il ponte di Pagliari. Per fine 2024 potrebbe essere lanciata la gara per i lavori		
29/07/2024	Primo Magazine	181
Blue Festival 2024 a La Spezia		

Marina di Carrara

29/07/2024	Primo Magazine	182
La passeggiata a mare del waterfront Marina di Carrara		

Livorno

29/07/2024	(Sito) Adnkronos	183
Sanpellegrino, siglato accordo per utilizzare nuovo Collegamento Intermodale tra l'Interporto della Toscana Centrale e il Terminal Darsena Toscana per una logistica più sostenibile		
29/07/2024	Messaggero Marittimo	184
La Fortezza vecchia di Livorno trasferita al Comune		<i>Giulia Sarti</i>
29/07/2024	Shipping Italy	186
Moby perde due navi (Alf Pollak e Maria Grazia On) e prepara un trasferimento da Toremar		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

30/07/2024	corriereadriatico.it	188
G7 ad Ancona, è corsa contro il tempo. Lavori lumaca, slitta la fine: «Attesi gli ultimi progetti»		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/07/2024	CivOnline	190
Frasca, lotta alle discariche abusive: beccati i primi incivili		

29/07/2024	CivOnline	191
Post carbone, Usb Civitavecchia: «Accelerare anche sull'istituzione della ZL»		
29/07/2024	La Provincia di Civitavecchia	193
Frasca, lotta alle discariche abusive: beccati i primi incivili		
29/07/2024	La Provincia di Civitavecchia	194
Post carbone, Usb Civitavecchia: «Accelerare anche sull'istituzione della ZL»		

Napoli

29/07/2024	L'agenzia di Viaggi	196
A Napoli debutta Snav Sirius, nuova nave high speed craft		
29/07/2024	Napoli Today	197
La Life Support di Emergency salva 41 naufraghi in mare: assegnato il porto di Napoli per lo sbarco		

Brindisi

29/07/2024	Brindisi Report	198
Via Appia, le idee per la valorizzazione: "Riconoscimento Unesco non sia etichetta vuota"		
29/07/2024	Brindisi Report	200
Via Appia sito Unesco: "Ora il territorio sia all'altezza delle aspettative dei turisti"		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

29/07/2024	Corriere Della Calabria	201
Riqualficazione del porto di Vibo, la Cisl chiede un incontro urgente		
29/07/2024	Primo Magazine	202
Andrea Agostinelli ha incontrato il sindaco di Vibo Valentia		

Olbia Golfo Aranci

29/07/2024	Sardinia Post	203
La 'Notte gialla' di Coldiretti a Olbia coi prodotti tipici di Campagna amica		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

29/07/2024	Agenparl	204
DI Infrastrutture: Carrà (Lega), commissario Porto Tremestieri strategico per recuperare anni di ritardo		
29/07/2024	ilcittadinodimessina.it	205
Approvato il DI Infrastrutture: importanti norme per Ponte Stretto e porto Tremestieri. Note di Matilde Siracusano e Nino Germanà		

29/07/2024	Stretto Web	206
Ponte sullo Stretto e porto di Tremestieri nel decreto Infrastrutture, Matilde Siracusano: "step importante, siamo all'ultimo miglio"		
29/07/2024	TempoStretto	207
Accelerata sul Ponte, ok della Camera alla fiducia sul decreto Infrastrutture		
29/07/2024	TempoStretto	209
"Sì al commissario per il porto di Tremestieri con la fiducia al decreto infrastrutture"		

Catania

29/07/2024	Catania Oggi	210
Catania verso un futuro crocieristico		
29/07/2024	IL Sicilia	211
Piano regolatore del porto di Catania, Di Sarcina: "Lavoriamo per un futuro crocieristico ancora più prospero"		
29/07/2024	La Voce dell'Isola	<i>Redazione</i> 212
Piano regolatore porto di Catania, Consiglio Superiore dei lavori pubblici approva adeguamento tecnico funzionale		
29/07/2024	LiveSicilia	213
Porto di Catania, via libera al restyling e a una nuova banchina da 340 metri		
29/07/2024	Lora	214
Piano regolatore porto di Catania, Consiglio Superiore dei lavori pubblici approva adeguamento tecnico funzionale		
29/07/2024	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i> 216
Porto di Catania: ok del Consiglio Superiore dei lavori pubblici per nuova banchina da 340 mt		
29/07/2024	New Sicilia	<i>Redazione</i> 217
Piano regolatore Porto di Catania, approvato adeguamento tecnico funzionale		
29/07/2024	RadioRTM	218
Ok al Piano Regolatore del Porto di Catania		
29/07/2024	Shipping Italy	219
Da Roma ok per una nuova banchina da 340 metri al centro del porto di Catania		
29/07/2024	Siracusa Live	221
Catania e Siracusa: nuova visione crocieristica		
29/07/2024	Stretto Web	222
Porto di Catania, Consiglio Superiore dei lavori pubblici approva il restyling		

Palermo, Termini Imerese

29/07/2024	Palermo Today	223
Corse annullate o accorpate per una nave guasta, protestano i passeggeri di Gnv: "Così è un'odissea"		

Focus

29/07/2024	(Sito) Ansa	225
Fincantieri e Accenture insieme per innovazione industriale		

29/07/2024	Affari Italiani	226
Fincantieri collaborerà con Accenture per l'innovazione di navi e infrastrutture		
29/07/2024	Corriere Marittimo	227
Accordo Fincantieri - Accenture per l'innovazione digitale di navi e porti		
29/07/2024	Informazioni Marittime	228
Fincantieri e Accenture insieme per le navi digitali		
29/07/2024	Informazioni Marittime	229
Cdp finanzia con 8,7 milioni la digitalizzazione portuale		
29/07/2024	Sea Reporter	231
Fincantieri e Accenture insieme per guidare l'innovazione industriale verso navi e infrastrutture marittime digitali		
29/07/2024	Shipping Italy	232
Cdp Venture Capital con Fincantieri e Psa per creare nuove imprese accelerando l'innovazione digitale		
29/07/2024	Shipping Italy	234
Aggiornato l'elenco europeo dei demolitori navali: crescono solo i cantieri turchi		
29/07/2024	The Medi Telegraph	235
Viaggiare in traghetto con GNV, per una vacanza che inizia già dal viaggio		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 6885281

FONDATA NEL 1876

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

BOTTEGA
SPA
www.bottegaspa.com

La denuncia in Sardegna
Lo yacht e l'invasione della spiaggia protetta
di **Agostino Gramigna**
a pagina 22



Da oggi in edicola
Arte e la Lettura da collezione
edizione speciale con la cover multimediale

BOTTEGA
Two silver spoons on a dark background.

Gli ostacoli nascosti

LE RIFORME CHE POCHI VOGLIONO

di **Angelo Panebianco**

Dèjà-vu. Urla e strepiti come al solito ma è possibile che alla fine la proposta del premierato finisca nel dimenticatoio. Confermando ciò che pensarono molti quando conobbero i risultati del referendum costituzionale del 2016 (sessanta per cento dei votanti a favore dello status quo), ossia che la nostra forma di governo è immutabile. Con una sola eccezione: la riforma del titolo Quinto voluta dal Pd e confermata da un referendum nel 2001. È possibile che l'autonomia differenziata diventi un tratto permanente del nostro edificio istituzionale. Non sarebbe mai nata (con una legge ordinaria) senza la suddetta riforma del titolo Quinto. Per questa ragione, la Lega, ideatrice e principale sostenitrice dell'autonomia differenziata, non dovrebbe mai smettere di ringraziare il Partito democratico.

Chiediamoci perché la forma di governo sembri immutabile. Quali forze sono all'opera per renderla tale? Persino chi si inchina di fronte alla Costituzione non può non riconoscere che sessantotto governi in settantasei anni (dal '48 ad oggi) sono un po' troppi (o no?). Spesso, chi nulla vuole cambiare della forma di governo, ribatte: «Ma che c'entra la Costituzione? È la politica la causa dell'instabilità governativa». Si tratta di una sciocchezza, ovviamente. Chi sostiene ciò non si avvede che sta di fatto sostenendo l'irrelevanza (fatta salva la tutela delle libertà individuali) della Costituzione.

continua a pagina 34

GIANNELLI



Meloni, 90 minuti da Xi: sì al piano triennale «Ma con regole e rapporti riequilibrati»

I SEGRETI DEL POTERE

Renzi: così litigai con Obama

di **Francesco Verderami**

«**Q**uando litigai con Obama non gli risposi al telefono per sei ore. Non aveva coinvolto l'Italia in un documento del G7. Fu Biden — racconta oggi Matteo Renzi — a fare da paciere».

a pagina 19

di **Monica Guerzoni**

Meloni-Xi Jinping, un faccia a faccia durato più del previsto, oltre novanta minuti. «Pechino è un interlocutore importante — ha sottolineato la premier —. Siamo pronti a esplorare nuove forme di cooperazione, ma occorre lavorare a un riequilibrio dei nostri rapporti commerciali. Serve reciproca fiducia». Si al piano triennale «ma con regole nuove».

alle pagine 2 e 3 **Rinaldi**

LE ELEZIONI IN VENEZUELA

Maduro resta presidente L'opposizione: dati falsati

di **Sara Gandolfi**

Nicolás Maduro sarà ancora il presidente del Venezuela per i prossimi sei anni. Con il 51,2 per cento dei voti ha sconfitto lo sfidante Edmundo González. L'opposizione attacca: «Ingenere straniere, dati falsati».

a pagina 11



Golan, il leader israeliano contestato. Gli Usa: no alla guerra. Alcune compagnie fermano i voli per Beirut

Libano, l'ira di Netanyahu

«La risposta sarà dura». E l'Europa teme l'escalation: chi può lasci il Paese

di **Marta Serafini**

Resta alta la tensione dopo che un razzo Falaq di fabbricazione iraniana è caduto nelle alture del Golan facendo strage di bambini che giocavano. I Paesi europei, anche l'Italia, invitano i loro cittadini a lasciare il Libano al più presto. La risposta «sarà dura», avverte Netanyahu, contestato nel Golan. Gli Usa provano a fermare la guerra.

da pagina 5 a pagina 9 **Berberi, Frignani, Mazza**

GLI SCENARI I PROTAGONISTI

Hezbollah e quell'eterna polveriera

di **Guido Olimpio**

Milizie, missili e l'appoggio dell'Iran. Il Libano è un'eterna polveriera, fatta saltare di volta in volta da fazioni o da potenze straniere per giochi di potere. Hezbollah ha le forze per riaccendere la cosiddetta guerra d'attrito al confine con Israele. E a rimetterci è sempre la popolazione.

a pagina 8



Thomas Cecon, 23 anni, atleta di Thiene, ha regalato all'Italia il secondo oro nel nuoto trionfando nel cento metri dorso

Cecon, un fenomeno Il nuoto è ancora d'oro

di **Cazzullo, Ravelli e Vanetti**

Un Thomas Cecon da favola trionfa nel cento metri dorso e regala all'Italia il secondo oro nel nuoto. Splendida la gara, in rimonta a fianco del cinese Xu, favorito. Nel fioretto, argento (con polemiche per l'arbitraggio) a Macchl.

da pagina 48 a pagina 52

L'INCHIESTA, LA CONSIGLIERA

Csm, Natoli indagata per rivelazione di segreti d'ufficio

di **Iliaria Sacchettoni**

Rivelazione di segreti d'ufficio e abuso d'ufficio. Questi i reati per cui la Procura di Roma ha indagato Rosanna Natoli, consigliera del Plenum del Csm ed ex componente della disciplina del Csm in quota FdI. Il fascicolo è stato aperto dopo la registrazione di un incontro con una magistrata (già condannata) sottoposta a procedimento disciplinare.

a pagina 17

LIVERPOOL, DUE VITTIME

Accoltella le bimbe: terrore al campo estivo

di **Matteo Persivale**

È entrato come una furia nel campo estivo di Southport, vicino a Liverpool, dove le bambine stavano giocando. E ha iniziato a colpirlle con un coltello: due di loro sono morte, altre nove sono ferite. L'aggressore, arrestato, ha 17 anni. Non è ancora chiaro il movente.

a pagina 15

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Il padre di Caino

Invidia le sicurezze dei tanti che negli ultimi giorni hanno messo in croce Nicola Turetta, il padre dell'assassino di Giulia Cecchettin. Riconosco che, estratte dal contesto in cui furono pronunciate, le sue parole sembrano rimpicciolire il femminicidio alle dimensioni di un incidente di percorso. Ma ho provato a mettermi nei panni di quell'uomo. Ho immaginato di sedermi nel parlatorio di un carcere davanti a un figlio omicida, di sentirmi travolto dal senso di fallimento e dibattuto tra lo sgomento per quel che aveva fatto e la paura che potesse ripeterlo su di sé.

«Che cosa gli avrei detto? Chissà se sarai stato capace di limitarmi a rassicurarlo: «Hai sbagliato e pagherai, ma resterò sempre e comunque al tuo fianco». E se

sarei riuscito a tacere sul delitto (da un lato era troppo tardi per parlarne, dall'altro troppo presto), invece che tentare di minimizzarlo. Il signor Turetta ha sbagliato, certo, ma è comodo disarticolare dalla tastiera di un computer: a differenza sua, io non ero lì, col cervello annebbiato dall'angoscia e dal rimorso. Posso solo pensare quale fosse per lui, in quel frangente, la priorità assoluta: che il figlio rimanesse in vita. È il primo comandamento di qualsiasi educazione sentimentale, quello che viene spesso citato dopo un femminicidio: amare una persona significa anzitutto desiderare che rimanga in vita. Anche se tu hai deluso o ferito. Persino se ha ucciso qualcuno, uccidendo un poco alla volta anche te.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

...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

www.oro.obrelli.it

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

AUTORIZZAZIONE BANCA D'ITALIA n. 3007737

VENDIAMO E ACQUISTIAMO LINGOTTI E MONETE ALLE MIGLIORI CONDIZIONI





Ennesimo "guasto" sulla linea di alta velocità Firenze-Roma: treni fino a 100 minuti di ritardo. E Salvini tace. Ma lo sa di essere il ministro dei Trasporti?



Martedì 30 luglio 2024 - Anno 16 - n° 209
Redazione: via di Sant'Erasmo 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. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ESCALATION IN LIBANO
Arrestati in Israele nove soldati ultra: torture ai detenuti



DI ILIO, SCUTO E ZUNINI
A PAG. 6-7

SCANDALO IN LIGURIA
Ermini (Pd) passa dal Csm a gestire la holding Spinelli

PALOMBI A PAG. 5

L'AGENZIA TROVA CASA
Cybersicurezza, pagati 128 milioni per la sede Tim

BISIGLIA A PAG. 15

L'AMICA DI LA RUSSA
Natoli indagata, adesso il Csm può sospenderla

A PAG. 5

IL GIALLO DELLA TRIUMPH
Lo strano incidente in moto del Bob Dylan anti-politico

Stefano Mannucci

L'America lo stava schiacciando. Si sentiva come un wide receiver del football agguantato a un niente dal touchdown. Tra le braccia una chitarra al posto della palla, sulla schiena il Paese intero. Il milieu pacifista-progressista pretendeva da lui la decifrazione di quella risposta che soffiava nel vento. I reazionari lo volevano morto. Il Vietnam, le marce per i diritti civili.

A PAG. 17

ITALIA-CINA Dietrofront in 7 mesi dopo le accuse a Conte
Meloni da Xi rientra nella Via della Seta (dopo essere uscita)

L'incontro a Pechino tra Xi Jinping e la nostra presidente del Consiglio è durato un'ora e mezza. Al centro la parola "cooperazione", le 115 aziende e associazioni italiane al seguito e la partita "auto elettrica"



CANNAVÒ E DI FOGGIA A PAG. 2-3

BANDERUOLE Gasparri, Rampelli&C.
Quando la destra era contro Pechino: "Sleale, comunista e nemica"

Una "dittatura" che fa "concorrenza a tutto il pianeta" senza rispettare "le regole ambientali e alimenta l'inquinamento". Una potenza che ci spia, della quale diffidare, con cui non legarsi. Questo dicevano FI e FdI

A PAG. 3

Un Grillo al bivio

» Marco Travaglio

C'è ben poco di politico nella polemica epistolare fra Grillo e Conte. La lettera del garante, come tutto in lui, è un fatto caratteriale, psicologico, umorale. Chi lo conosce sa benissimo che, in vista degli Stati generali per il rilancio del M5S, avrebbe battuto un colpo. Non perché voglia o tema qualcosa di diverso da Conte, dagli eletti e dagli elettori. Ma per dire che c'è sempre, anche se, da buon ciclotimico, alterna da una vita le discese ardite e le risalite. Sa benissimo che la democrazia diretta non esiste, ma l'alternativa non sono i camineti fra "gruppi ristretti", ed è paradossale che debba ricordarglielo Conte, grillino dell'ultima ora. L'alternativa è la democrazia partecipativa: il leader (Grillo e Casaleggio agli inizi, il direttorio a cinque, Di Maio e ora Conte) consulta la base, ne riceve gli input, poi dice la sua e la mette ai voti. Ma anche nel ruolo di garante (a vita: clausola che, escluse le monarchie, esiste solo alla Corte Suprema Usa), la sua parola non vale uno: pesa molto più di quella altrui. E influirà come agli Stati generali del 4 ottobre, nel 15° compleanno del M5S. Il bivio di Grillo è tra l'accompagnare quel passaggio decisivo fra il rilancio e l'estinzione con la magnanimità e la generosità del padre nobile, o l'insistere con la postura malmostosa. Quella di chi snobba i suoi ex "ragazzi meravigliosi", sottovalluta gli sforzi titanici che han fatto e i prezzi altissimi che han pagato per piantare quasi tutte le bandiere del M5S nei 31 mesi dei governi Conte-1 e Conte-2, vilipesi e combattuti dai poteri marci; preferisce loro i presunti "grillini" Draghi e Cingolani; li liquida, col greto totem dei due mandati; ed ora tratta Conte da mezzo usurpatore. Come se non l'avesse chiamato lui a lavorare gratis un anno e mezzo per resuscitare i 5S che lui aveva suicidato confiscandoli nel governo Draghi e costringendoli a ingoiarne tutti i rospi.

Nell'ultimo spettacolo, Grillo pareva pacificato, autoironico, autocritico: raccontava che Draghi l'aveva subornato con furbe blandizie e false promesse, elusiva disarmante sincerità portava il pubblico a perdonargli di esserci cascato. Ora sembra tornato alla fase dei malumori, senza neppure un progetto alternativo. Lo sa pure lui che, senza Conte, il M5S sparirebbe. Però va rifondato, tantopiù ora che i suoi cavalli di battaglia tornano di moda e la ruota della storia, nel falso bipolarismo delle lobby finanziarie e belliciste, riprende a girare verso quella voglia di cambiamento che il M5S è il più attrezzato a soddisfare. Sta a lui decidere se guadagnarsi i 300 mila euro l'anno di "consulenza per la comunicazione" partecipando col suo talento, o rintanarsi in casa a distillare letterine, battutine, regolette e rancorucci. Per fare il salto, basta un pizzico di generosità.

AUTONOMIA GIÀ 250 MILA ADESIONI IN 4 GIORNI PER ABOLIRLA

SOMMERSI DALLE FIRME

ADESSO LA DESTRA HA PAURA BOOM
SULLA PIATTAFORMA DIGITALE CONTRO LA SPACCA-ITALIA (E SU ALTRI 13 QUESITI)

» DE CAROLIS, GIARELLI E ROSELLI A PAG. 4

NON SOLO ORBETTELLO
Strage dei pesci: il clima estremo desertifica i mari



BISON
A PAG. 8-9

- LE NOSTRE FIRME**
- Orsini La farsa della tregua a Gaza a pag. 11
 - Mercalli Oceani, mezzo grado in più a pag. 9
 - Mazzarella Grandeur? No, gendeur a pag. 14
 - Grande Sulle tombe a Santa Monica a pag. 16
 - Scanzi Tennis, colpa delle fidanzate a pag. 11
 - Boldrini Lodetti, il "gregario" fiero a pag. 18

PRESO ATTENTATORE
Olimpiadi: altri sabotaggi e atleti contro la Senna

» DE MICCÒ A PAG. 14

La cattiveria
Risolto il mistero di una delle galassie più luminose: non sono ancora passati al mercato libero

LA PALESTRA/NICOLA RAMPONI



IL FOGGIO



ANNO XXIX NUMERO 179

quotidiano

MARTEDÌ 30 LUGLIO 2024 - € 1,80 e 0,50 con il FOGGIO REVIEW n. 32

Il dolore nella rete dei colloqui carcerari ci ricorda il meccanismo osceno che fa delle intercettazioni una pesca a strascico di follie comunicative

La paternità non si può intercettare, non solo non lo dice meno che mai e lecto farne scempio pubblico di debbe interpretazioni e falsa pietà. Sarebbe o come intercettare le lacrime di Priamo alla morte di Ettore, è una intrusione in una dimensione mitica e irriducibilmente intima, cose che la letteratura ha cantato e che le intercettazioni sfingono, strengano in modo ignobile. Le lacrime scorrono così come viene, a fuso, e sono casomai le parole a sgocciolare sconciamente, a scendere di fronte al sentimento della così esagerata. Un padre di fronte al mistero del male, di un delitto orrendo, feroce, imprevedibile e in rapporto motivato, di un figlio assassinato tremante, non è responsabile delle sue opinioni, e quelle non sono opinioni, non tutto è opinione. Gli equivoci

della comunicazione personale intima e del dolore espressi nella gabbia della colpa tra un padre e un figlio sono prigionieri nudi che nessun meticoloso ludibrio psicologico o sociologico può restituire a un briciolo di dignità e di amore. Sono ovvietà che imbarazza e duole dover commentare. E allora, sulla sua trasformazione in opinione tutto quello che lo strazio dell'umanità e la stupidità delle procedure mette in rete. C'è chi ha capito il senso recondito e simbolico, astratto e nullista, della messa in rete universale nella forma dell'opinione, del fatto travestito da opinione o viceversa. Per esempio lo scrittore inglese Julian Barnes nel suo saggio narrativo e biografico su Gustave Flaubert, scrive questo: "Una rete può essere definita in due modi diversi a seconda del punto di vista. Di norma, si direbbe che è uno strumento a maglie progettato per catturare

preziosi. Ma, senza recare troppa offesa al senso logico, si potrebbe anche rovesciare l'immagine e utilizzare quella proposta da uno spiritoso lessicografo che la definì una collezione di buchi tenuti insieme da uno spago". Noi che giudichiamo, opiniamo e sputordiamo sulle opinioni intramurate in rete, intercettate, siamo i peschi, siamo estirpati in una logica da cui non c'è scampo. E a guardare meglio le cose dovremmo accorgerci che siamo buchi, cioè vuoti, tenuti insieme da uno spago che ci definisce e limita. In queste condizioni, che sono precisamente le condizioni di trasmissione e pseudoconoscenza giudiziaria nella nostra epoca, non ha alcun senso, se non una crudele e autolesionistica esibizione del sé, inserirsi nel colloquio carcerario, il primo, tra un padre che scopre la condizione febbrile di assassino incarcerato di suo figlio.

Destitute di senso, dunque, di valore e pietà, ciò che è detto in una condizione di indichibilità è un piccolo e gretto crimine superiore a qualunque riconoscimento di un grande e osceno delitto e delle sue conseguenze. Certe parole, sempre seguendo Barnes biografico, non possono essere: "sarebbe detto, selezionato, rigettato, smarrito, sboccato, flettato e venduto" come materiale litico. Nel gioco dell'opinione originarie patriarcale e paternità si confondono oscuramente, si dicono opinioni che coprono e avvigliano altre cose, tremebonde e importanti, e questo è tipico del meccanismo antiquario e immorale, apertamente immorale, delle intercettazioni che fanno del mondo giudicante una pesca a strascico di follie comunicative, un insieme di buchi che neanche lo spago della vera o falsa pietà può tenere insieme.

I VERI SIGNORI DEL TERZO MONDO

Hezbollah ha oltrepassato da tempo ogni linea rossa. I conti di Israele, tra necessità e rischio

Roma. "Siamo qui con il metro a misurare le linee rosse", dice Tal, che risponde al telefono da Tel Aviv. È un agente immobiliare, è di Kiryat Shmona, una delle città del nord di Israele in cui vivevano circa ventimila persone e oggi è un posto di fantasmi, con i segni della guerra di Hezbollah che si vedono per la strada. Tal vive a Tel Aviv da mesi, da quando il gruppo libanese ha deciso di aprire un fronte contro Israele, ogni tanto torna a Kiryat Shmona per prendere abiti o oggetti da casa, "chiedo il permesso di entrare, vado in macchina e durante il viaggio immagino che la mia casa non ci sia più, prima o poi succederà". Lui e sua moglie erano partiti con i vestiti necessari per un mese, "era autunno", poi è arrivato l'inverno dolce di Tel Aviv, "ci servivano nuove cose dagli armadi", l'attesa è diventata lunga, si è estesa e Tal vive ancora lontano da casa sua, in un albergo. (Fiammini segue a pagina tre)

Catastrofe chavista

La "Rivoluzione bolivariana" è stata la più grande devastazione economica in tempo di pace

Roma. A sinistra, un po' come per la Rivoluzione bolscevica c'è chi è ancora convinto che Lenin aveva fatto le cose giuste e poi Stalin ha rovinato tutto, così per la Rivoluzione bolivariana c'è chi pensa di stesso su Hugo Chávez e del suo successore Nicolás Maduro, che si è autoproclamato presidente in elezioni considerate legittime solo dalle pieghe dittature del mondo. Eppure, sul piano economico, era tutto prevedibile sin dall'inizio. L'ascesa del chavismo e il suo sprofonzo sono apparentemente divisi dalla morte di Ché, ma i rischi di appartenimento allo stesso ceto populista, già noto in America latina, e descritto in anticipo negli esiti dall'economista Sebastian Edwards nel 2010 nel libro "Left Behind: Latin America and the False Promise of Populism". Ma la caratteristica del Venezuela è che la sua crisi è senza precedenti nell'ultimo mezzo secolo: numeri da paese in guerra per un paese in pace. (Coppone segue a pagina tre)

Venezuela show

Da Boric al governo spagnolo. Le reazioni e le congratulazioni alla vittoria "impossibile" di Maduro

Roma. Sono 247 i venezuelani che hanno votato al consolato di Milano, pari al 30 per cento degli iscritti. 233 voti sono andati a Edmundo González Urrutia, 12 a Maduro, 2 a Claudio Fermín. Un seggio all'estero con pochi votanti. Il fatto che solo a 89.000 venezuelani all'estero sia stato consentito di votare su 4 milioni che lo avevano richiesto e su 8 milioni che potevano richiederlo è un'ombra pesante sulla regolarità di queste elezioni. Il punto però è che l'opposizione dice di poter esibire almeno il 40 per cento degli atti, e che quasi tutti mostravano cifre simili. Per questo María Corina Machado - che è stata accusata di aver manipolato il voto con un attacco informatico giudicato "impossibile" agli 51,2 per cento che il Consiglio nazionale elettorale ha attribuito a Nicolás Maduro. Ma non è solo lei a usare termini simili: "Il regime di Maduro deve capire che è difficile credere ai risultati che pubblica", ha detto il presidente cile Gabriel Boric. (Sforzini segue a pagina tre)

I figli della guerra

Russi costringono i bambini ucraini a odiare l'Ucraina. I campi "patriottici" e la nostra distrazione

Milano. Volodymyr e Olena Zelenskyy, il presidente e la first lady dell'Ucraina, sono andati nel fine settimana a trovare i bambini ricoverati nell'ospedale oncologico Okhmatdits of Kyiv, colpiti venti giorni fa, l'8 luglio, dai missili russi. Parlano con i bambini, li abbracciano, uno di loro, senza capelli per la chemioterapia, appoggia la fronte su quella del presidente, che si volta per dire una cosa agli altri, e il bambino gli prende la faccia con le mani, di nuovo fronte contro fronte, si guardano negli occhi, socriscono un patto di lotta e resistenza. Queste immagini riportano l'attenzione - così sfuggente - sul costo umano dell'aggressione russa, sugli attacchi indiscriminati in tutto il paese, sulla quotidianità di una guerra che dura da 888 giorni e che, in parallelo, - sul campo - ha fatto nascere una nuova cultura di "patriottici" e della nostra distrazione.



Il piagnone di stato

Effetto Mazzotta: la nomina a Fincantieri fa scontrare Crosetto e Giorgetti. Il gelo del Quirinale

Roma. Sta per vincere le olimpiadi di "piagnone di stato": Biagio Mazzotta, il ragioniere da 1.900 (migliaia) euro al mese. Il prossimo che lo chiama "servitore" gli paghi almeno i fazzoletti. Per lasciare la Ragioneria a Daria Perrotta (Giorgetti avrebbe scelto lei) si fa consegnare la presidenza di Fincantieri (500 mila euro circa l'anno), scatenata una guerra tra ministri, Difesa contro MeF, continua a telefonare ai giornali per raccontare che il buco "Superbonus non è colpa mia", ingelosisce i cronisti con i suoi studi: "Ho delle cose da dire...". Servitore di cosa? Altri due giorni da ragioniere ed è capace di chiedere le spese per il trasloco. Cosa altro ancora gli si deve dare? Fincantieri approva oggi la relazione semestrale e si attende un'ora straordinaria per "cooptare" Mazzotta come presidente della Ragioneria, in compagnia con i conti del Superbonus, ma che alza il suo. Per lasciarsi accompagnare alla porta, dimettersi, e lo diceva ai suoi collaboratori, ha preteso una sorta di riabilitazione storica. "Non me ne vado se la politica non si carica la colpa". Ha infatti ricevuto la carezza di governo il 2 dicembre, per le ferie. Giorgetti, rispondendo all'Ansa, ha parlato di Mazzotta come "servitore dello stato" per quanto riguarda il Superbonus ha ricordato che le responsabilità sono anche "la politica".

Ma com'è stato possibile che l'intercettazione, del tutto penalmente irrilevante, sia finita su tutti i principali canali di informazione? Si sa, una volta non c'è nessuna violazione del segreto investigativo: a quanto risulta, infatti, l'intercettazione in questione è stata inserita nel fascicolo per il dibattimento. I giornalisti sono quindi liberi, in propria coscienza, di dare vita all'ennesima guerra mediatico-giudiziaria, ma la domanda da porsi è un'altra: perché il pubblico ministero di Venezia che coordina le indagini, Andrea Petroni, ha deciso di inserire nel fascicolo un'intercettazione che chiaramente non ha alcuna rilevanza processuale? Proprio sulla base di questa domanda, il senatore di Forza Italia, Pierantonio Zanettin, ha ritenuto doveroso presentare immediatamente un'interrogazione al ministro della Giustizia Carlo Nordio. Ma sarebbe interessante sapere cosa ne pensano anche il capo della procura di Venezia, Bruno Cherchi, e il Consiglio superiore di amministrazione. Oppure anche questa grave vicenda è destinata a finire nel dimenticatoio senza alcuna verifica dei profili di responsabilità? La sagna mediatica è intanto riuscita nell'obiettivo di spingere il padre di Turetta all'umiliazione pubblica: "Quegli istanti per noi erano devastanti". (Antonucci segue a pagina quattro)

Caccia al Turetta

Il legale della famiglia Cecchetti contro la gogna: "Intercettazioni irrilevanti". Le colpe della procura

Roma. "Da cittadino, ancor prima che da penalista, sono molto preoccupato sulla diffusione delle intercettazioni del dialogo in carcere fra Filippo Turetta e i suoi genitori. Che rilevanza possono avere nel processo? Nessuna. Penso anche che non avesse alcun senso divulgare i suoi giornali. Già è una vicenda dolorosa. Così non si fa altro che aggiungere inutilmente dolore a dolore". Lo dichiara, intervistato dal Foglio, l'avvocato Stefano Tigan, legale della famiglia Cecchetti, parte civile nel processo (che inizierà il 23 settembre nei confronti di Filippo Turetta. Il giovane neo confesso dell'omicidio di Giulia Cecchetti. "Che senso ha intercettare il padre che parla al figlio al primo colloquio in carcere dopo l'omicidio?", si chiede Tigan. "Non me lo sento neanche di giudicare le parole del padre, in quella situazione può anche essergli scappata qualche frase, non si può giudicare. Di certo queste intercettazioni non avranno alcuna rilevanza nel processo, che invece si concentrerà su altri aspetti come la sussistenza della premeditazione o il vizio di mente". Insomma, anche l'avvocato che rappresenta il padre di Giulia Cecchetti, Gino, e la sua famiglia è sconcertato dalla diffusione delle intercettazioni riguardanti il primo colloquio avvenuto nel carcere di Verona il 29 dicembre scorso. Tra Filippo Turetta e i suoi genitori. La pubblicazione delle frasi con cui Nicola Turetta, padre del giovane, ha cercato di tranquillizzare il figlio, con l'effetto di disorientare il pubblico, compiere gesti estremi, ha suscitato un'ondata di indignazione nell'opinione pubblica. Tanto da spingere lo stesso Nicola Turetta a chiedere pubblicamente scusa.

Meloni l'equilibrista

L'operazione seduzione a Pechino. La Via della seta diventa spirituale (ed elettrica)

Roma. Lo "spirito" della Via della seta ha allestito per tutto il tempo nella residenza di stare Diaoyuati, l'antico complesso dove la presidente del Consiglio Giorgia Meloni ha incontrato i leader cinesi Xi Jinping. Meloni è il primo capo di governo italiano sin dal 2010 in visita ufficiale nella pubblica popolare cinese in visita ufficiale, e non di stato, è un dettaglio non di poco conto nel cerimoniale diplomatico: cinque anni fa a Pechino era andato Giuseppe Conte, l'uomo che aveva fatto entrare l'Italia nel grande progetto strategico cinese della Via della seta. Meloni invece è la premier che ha fatto uscire l'Italia dal progetto, considerato sensibile e controverso, cercando però di mantenere sempre un certo equilibrio con la leadership cinese, e sostituendo di fatto l'accordo con un "partenariato strategico" Roma-Pechino. Meloni, in quella situazione può anche essergli scappata qualche frase, non si può giudicare. Di certo queste intercettazioni non avranno alcuna rilevanza nel processo, che invece si concentrerà su altri aspetti come la sussistenza della premeditazione o il vizio di mente". Insomma, anche l'avvocato che rappresenta il padre di Giulia Cecchetti, Gino, e la sua famiglia è sconcertato dalla diffusione delle intercettazioni riguardanti il primo colloquio avvenuto nel carcere di Verona il 29 dicembre scorso. Tra Filippo Turetta e i suoi genitori. La pubblicazione delle frasi con cui Nicola Turetta, padre del giovane, ha cercato di tranquillizzare il figlio, con l'effetto di disorientare il pubblico, compiere gesti estremi, ha suscitato un'ondata di indignazione nell'opinione pubblica. Tanto da spingere lo stesso Nicola Turetta a chiedere pubblicamente scusa.

Welcome to Kamalat

Harris in Pennsylvania, lo stato che non si può perdere, e a che punto è la scelta del vice

Milano. Dopo il plot twist della scorsa settimana che ha cambiato la corsa per la Casa Bianca, la vicepresidente Kamala Harris è riuscita ad avere un momento. "Welcome to Kamalat", è la copertina del New York Magazine, con la noce di cocco e i dem festanti, tra George Clooney e i poi 200 milioni di dollari in donazioni in sette giorni e oltre 170 mila nuovi volontari che spargeranno il verbo di gioia a novembre. Dall'altra parte, Trump è arrabbiato perché si parla meno di lui, e si affaccia a cercare un nuovo nickname sgradevole per l'avversaria. (Sibone segue a pagina quattro)

Campi larghi cercansi

Asinistra ci si organizza per le regionali d'autunno e il Pd ora crede alla profezia di Renzi

Il campo largo si organizza, ma con prudenza perché, nonostante l'accelerazione di Matteo Renzi, c'è ancora molto da fare. Certo, sulle prossime regionali, in cui i partiti d'opposizione

Andrea's Version

"Merde!", esplose il generale inglese che a Camberra gli disse che ne prendevano la rena a Waterloo. Merde! E non c'era la Senna, non c'era un battorio, non c'era neppure un troncello di sarto. Merde! E essero molto dopo non c'era in faccia ai francesi che ne prendevano gli applausi vis-à-vis di una Parigi col suo fiume

tanto grandioso quanto rigonfio di colubritari a cinque cerchi. E' roba da adesso. Merde! "Ma certo", è agito, esclamò il Comandante, l'ultima aveva cercato di farla franca spingendosi giovani attoniti del pianeta a notare tra gli stormi dei francesi col benepiacere ufficiale degli inglesi. E allora. Bisognerebbe pava vices? O già amarsi per partecipare basta e avanza. (Pignoli segue a pagina quattro)





DUE MEDAGLIE

Nuoto, Cecon è d'oro. Macchi, argento e veleni

servizi alle pagine 28-31

Thomas Cecon è medaglia d'oro ai Giochi di Parigi 2024 nei 100 dorso...



IL CASO BOB BALLARD

SE UN COLPO DI RIMMEL TI FA PERDERE IL LAVORO

Casadei a pagina 31



TIMORI PER LA SICUREZZA

SABOTATI I CAVI ARRESTATI 45 ESTREMISTI DI SINISTRA

Cuomo a pagina 12



il Giornale



MARTEDÌ 30 LUGLIO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 180 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

Editoriale

UNA CERIMONIA PER CANCELLARE LE NOSTRE RADICI

di Eugenia Roccella

La discussione e le polemiche sulla cerimonia di apertura delle Olimpiadi di Parigi...

segue a pagina 13

LA NUOVA VIA DELLA SETA

Italia-Cina, ora si cambia



VISITA Un momento dei colloqui tra la premier Meloni e Xi Jinping

Lungo vertice Meloni-Xi: intesa su auto elettriche e intelligenza artificiale

Xi Jinping, classico abito scuro e cravatta rossa, passeggia con Giorgia Meloni...

servizi alle pagine 2-3

NELLO MUSUMECI

«Usare i fondi anti siccità»

Hoara Borselli a pagina 8

LA VICE DI CONFINDUSTRIA CIMMINO

«Piano coi dazi, più reciprocità»

Marcello Astorri a pagina 3

LE VITE «PARALLELE» DEI DUE LEADER

La militante e il comunista

Fausto Biloslavo a pagina 2

CASO LIGURIA

Ermini, l'uomo del Pd nel Csm presidente del gruppo Spinelli

Lodovica Bulian

Dopo Giovanni Toti, anche Aldo Spinelli chiede la revoca dei domiciliari...

a pagina 7

APPARECCHI FUORI NORMA

Autoveloce illegali: multe da annullare

Maria Sorbi a pagina 14

la stanza di Vittorini fatta

alle pagine 18-19

La migliore vacanza è lavorare

Sport e politica

Galliani, gli 80 anni del «Condor» del calcio

di Franco Ordine

Oggi 30 luglio, giorno del suo compleanno numero 80, Adriano Galliani...

a pagina 9

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA...)

ELEZIONI IN VENEZUELA

Maduro, il dittatore che non dispiace a Kamala Harris

Petricone a pagina 16

ORRORE IN INGHILTERRA

Liverpool, 2 bimbe accoltellate al campus estivo

Erica Orsini a pagina 10

GIÙ LA MASCHERA

STAMPA A SENSO UNICO

di Luigi Mascheroni

Lo diciamo con voce strozzata. Da giornalisti, oltre che da cittadini, siamo molto preoccupati...



ci è scappato l'occhio su chi ha co-finanziato lo studio. L'Unione europea. Cosa che di per sé non depone a favore dell'imparzialità...

Poi, di fronte a un simile esempio di indipendenza dei media, ci siamo detti: vabbè, leggiamo qualche articolo sul rapporto, magari ci sarà un commento critico...



IL GIORNO

Giovani
Speciale
QN **Nuove Generazioni**
CASA MI

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATAMENTE

MARTEDÌ 30 luglio 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli+

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Arcore, il colosso dei passeggerini

L'effetto sulle vuote sulla Peg Perego: a rischio 104 operai

Calderola a pagina 18

DA GIOVEDÌ 1° AGOSTO

IL tuo QUOTIDIANO **TI REGALA tre LIBRI**

PER ACCOMPAGNARTI DURANTE L'ESTATE

QN Quotidiano Nazionale | IL GIORNO | Resto del Carlino | LA NAZIONE



Autovelox illegali, stop in tutta Italia

La procura di Cosenza ordina il sequestro a livello nazionale: non erano omologati ma erano stati noleggiati da centinaia di Comuni. Denunciata per frode la ditta che aveva l'appalto. Multe a rischio annullamento. Il ministro Salvini: sicurezza sulle strade senza tartassare

Mirante a pagina 11

L'incontro con il presidente

Meloni da Xi: le nuove intese con la Cina



La premier ha incontrato il presidente Xi Jinping. «Italia e Cina cercano intese nel rispetto delle regole». Pronti a collaborare su auto elettrica e Ai. «Garantire pace e libero scambio».

Coppari e Costa alle pag. 4 e 6

Terzo polo addio

Il grande centro ora ruota intorno a Tajani

Raffaele Marmo a pagina 10

DAL NUOTO ARRIVA UN ALTRO ORO: CECCON NEL DORSO. MACCHI ARGENTO NEL FIORETTO LA SENNA È INQUINATA E CONTINUANO I SABOTAGGI: IERI LINEE FIBRA IN TILT

Thomas Ceccon, 23 anni di Vicenza, al termine dei 100 metri dorso, vinti ieri a Parigi

ACQUA AZZURRA

Serafini, Turrini, Rabotti, Grilli, Manili alle pag. 2, 3 e nel QS

DALLE CITTÀ

Milano, il custode di Brera



Il peso della truffa e la finta Dua Lipa È di Gianfranco il corpo nell'Adda

Palma a pagina 15

Milano, altro suicidio assistito

«Troppo dolore» Ines in Svizzera per non ritornare

Bonezzi a pagina 16



«Più misure alternative»

Inferno carceri, asse FI-Radicali

D'Amato alle pagine 8 e 9



La Farnesina: via da Beirut

Israele al Libano: «Vi colpiremo»

Baquis, Boni e Ottaviani alle p. 12 e 13



Milioni e un castello a Firenze

Maxi-sequestro all'amico di Putin

Mecarozzi a pagina 14

Banca Valsabbina

La banca delle persone.

www.bancavalsabbina.com





Culture

EDNA O'BRIEN La sfida poetica della ribelle d'Irlanda. Morta a 93 anni una delle maggiori scrittrici dell'isola Enrico Terrinoni pagina 12



Visioni

BOLZANO DANZA Un'edizione ricca di ottimi debutti, dove spicca Dubois con la rilettura di Stravinsky Francesca Pedroni pagina 14



L'ultima

STATI UNITI «Troppi afroamericani devono temere per la propria vita». Quanti ancora dopo Sonya Massey? Marina Catucci a pagina 16

quotidiano comunista il manifesto

IN DON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,30

MARTEDÌ 30 LUGLIO 2024 - ANNO LIV - N° 181

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Libano, il fuoco israeliano colpisce il villaggio di Kfarkela sulla linea del confine foto Picture-alliance/Dpa/Ap

Una guerra tira l'altra



«La risposta sarà durissima». Il premier israeliano Netanyahu minaccia il Libano dopo la strage di bambini drusi di sabato. Hezbollah: non c'entriamo, ma siamo pronti. Voli sospesi all'aeroporto di Beirut, diplomazie al lavoro per impedire l'ennesima escalation pagine 2, 3

LA PREMIER IN CINA SI «REINVENTA» LA VIA DELLA SETA

«Report accurato», l'Ue replica a Meloni

■ Cara Ursula, cara Giorgia. La risposta, meditata per diversi giorni, della presidente del Consiglio al rapporto annuale della Commissione Ue sullo Stato di diritto, e in particolare sulla condizione della libertà di informazione in Italia, bolla il giudizio negativo dell'Europa come «manipolazione contro il governo» da parte di

professionisti della disinformazione. Ieri la replica da Bruxelles, nel giorno in cui è stato pubblicato il Media freedom rapid response, nuovo atto di accusa nei confronti del governo italiano rispetto ai rapporti con la stampa. Il report è arrivato proprio nel mezzo della visita di Meloni a Xi Jinping. Prima si chiamava «Belt and Road», ora

piano d'azione Italia-Cina. Cambiano i nomi, ma non il sogno di Palazzo Chigi, da chiunque sia abitato: aumentare le esportazioni sul mercato cinese e attirare maggiori investimenti in Italia. Giorgia Meloni compresa, che i media cinesi ora elogiano per la sua «strategia pragmatica». VALDAMBRINI, LAMPERTI A PAGINA 4

Stato di diritto e informazione La premier sotto schiaffo dell'Europa

VINCENZO VITA

Il recente Rapporto sullo Stato di diritto varato in sede europea (vedi il manifesto dello scorso 25 luglio), con i crismi dell'ufficialità, ha riser-

vato all'Italia un capitolo irto di spine. La crepa si è ampliata di ora in ora e non sembra destinata a chiudersi. — segue a pagina 11 —

all'interno

Rapporto Unifil L'ombra delle armi proibite sulla crisi al confine libanese

Nel rapporto consegnato alle Nazioni unite dalla missione Unifil, si individuano almeno tre casi in cui Israele ha usato fosforo bianco al confine negli ultimi mesi.

SABATO ANGERI PAGINA 2



Golan occupato Majdal Shams ferita contesta Netanyahu: «Criminale, vattene»

Majdal al Shams contesta Netanyahu e i ministri arrivati in visita: «Non siamo Israele, siamo Siria». Nel Golan occupato, solo il 6,5% dei 28mila drusi ha la cittadinanza.

MICHELE GIORGIO PAGINA 3

Sde Teiman Nove soldati israeliani arrestati, l'ultradestra assalta la prigione

L'esercito fa arrestare nove soldati per gli abusi su un detenuto palestinese nel carcere-inferno di Sde Teiman. L'ultradestra assalta la base per impedire gli arresti.

CHIARA CRUCIATI PAGINA 3

all'interno

Liguria Orlando (Pd): «Stop al sistema Toti-Bucci»

LUCIANA CIMINO PAGINA 5

Sicilia Città da bollino rosso Sicilia, impianti mai finiti

MARTINELLI, MARSALA PAGINA 6

Scampia Dopo il crollo nessuna soluzione per gli sfollati

FABRIZIO GEREMICCA PAGINA 8

CARCERI Rivolte e suicidi, è sempre più emergenza



■ L'ultima l'hanno salvata domenica sera nel carcere di Genova Pontedeco, quando aveva già legato la corda ricavata da un lenzuolo alle sbarre delle finestre del bagno. Nelle carceri la situazione è sempre più critica. Pd e Europa a Meloni: «Servono interventi di urgenza». DELLA CROCE A PAGINA 6

GLI USA E GLI ALTRI Sorpresa, l'Occidente tira il freno: niente scomuniche

ROBERTO LIVI

È una notizia ampiamente annunciata che le elezioni presidenziali di domenica in Venezuela avrebbero suscitato contestazioni e infuocate accuse di broglio. E che avrebbero diviso la diplomazia internazionale, sia a livello latinoamericano che globale. — segue a pagina 9 —

VENEZUELA «Ha vinto Maduro» E la destra non ci sta



■ Come da copione, la leader della destra Corina Machado ha detto che il suo candidato ha vinto le presidenziali in Venezuela. E che il 51% che la commissione elettorale ha assegnato al presidente uscente Nicolas Maduro è una frode. Ma questa volta persino gli Usa sono prudenti. FANTI A PAGINA 9



Print Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. - Dpa/CPM/02/21/03





€ 1,20 ANNO CICCOBI-N° 208 ITALIA SPECIEMINI IN ABBONAMENTO POSTALE 45€ - ART. 2, COM. 26/L, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 30 Luglio 2024

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

A GENOVA E' PRODOTTO "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" E L'EURO

L'estate dei vip

I Beckham in Costiera con lo yacht Seven «Gli spaghetti alla Nerano una passione golosa»



Mario Amodio

Si torna sempre nei posti del cuore, soprattutto in Costiera Amalfitana. Tra questi anche David Beckham e sua moglie Victoria Adams che hanno fatto tappa tra Amalfi, Positano e Nerano. Nel Mattino Estate

Il libro

Da Malta a Napoli la geografia di Caravaggio

Ugo Cundari a pag. 13



LA TRAGEDIA DELLA VELA / L'omelia dell'arcivescovo Battaglia ai funerali delle vittime in una piazza con molte sedie vuote per il caldo

Il sindaco Manfredi: «Così aiuteremo gli sfollati, dal governo altre risorse» La Protezione Civile: modello Caivano Restano gravissime le due bambine

Di Biase, Mautone e Roano alle pagg. 2 e 3



«SCAMPIA RISORGERÀ»

Il commento

GLI ERRORI DA NON RIPETERE

Vittorio Del Tufo

Sangue del nostro sangue, nervi dei nostri nervi. Il grande abbraccio della città alle vittime di Scampia. Ora il quartiere deve guardare avanti. Continua a pag. 35

Il rilancio

La start up dei "santini" di Serie A «Quartiere rinato perché sa sognare»

Valerio Iuliano a pag. 5

Italia-Cina, piano triennale

►L'incontro della Meloni con Xi Jinping: «Nuova cooperazione, ma sia equilibrata»

L'editoriale SMENTITI I CATASTROFISTI SERVE SUBITO UNA TASK FORCE

di Giuliano Noci

Parole di circostanza, vuote e buoniste dichiarazioni di intenti, implorazioni di non marginalità. Questo era quanto molti profeti e commentatori della geopolitica si aspettavano dall'incontro di Giorgia Meloni e Xi Jinping. Non è andata esattamente così. Il meeting (di circa 90 minuti) ha invece segnato una tappa significativa nelle relazioni bilaterali tra Italia e Cina. Ed è stato strategico per ristabilire e rafforzare i legami dopo il mancato rinnovo dell'adesione italiana alla Belt and Road Initiative (BRI), nota in Italia come Nuova Via della Seta.

L'uscita dell'Italia dalla BRI ha rappresentato un evidente punto di svolta. Mantenere aperti i canali di dialogo e collaborazione con il Dragone è tuttavia fondamentale visto che la Cina è il primo mercato al mondo per molte categorie merceologiche. Questa consapevolezza è stata evidente durante l'incontro con Xi Jinping. Continua a pag. 35

Francesco Malfetano a pag. 6

Export e infrastrutture Il ruolo della rete dei porti del Sud ponte verso l'Asia

Nando Santonastaso

Il ponte verso l'Asia, in questo patto triennale sancito a Pechino? Sarà nella rete dei porti del Mezzogiorno d'Italia. Per l'Italia, e il Sud in particolare, ci sarà in base all'intesa raggiunta una forte spinta alle esportazioni in settori chiave come la moda, il farmaceutico, l'agroindustria e l'automotive. A pag. 7 con Pacifico



La stretta di mano tra Giorgia Meloni e Xi Jinping

Caos in Venezuela

Maduro presidente ma l'opposizione: abbiamo vinto noi

di Carmine Pinto

Caracas è spettrale. Il castro-chavista Nicolás Maduro si proclama vincitore. La leader dell'opposizione María Corina Machado dichiara di aver vinto le elezioni, ma al suo candidato Edmundo González Urrutia non è consentito salire alla presidenza. Continua a pag. 35. Servizi a pag. 11

Napoli, la nuova cura Così Conte ha riacceso l'entusiasmo azzurro



di Francesco De Luca

Gli effetti della cura Conte, dopo due settimane, sono già evidenti. Non solo sul campo, dove il Napoli è organizzato e aggressivo al contrario di quanto è accaduto nelle partite della scorsa stagione. Continua a pag. 34

Giochi, trionfa Cecon nei 100 dorso. Scherma, beffato Macchi



Arcobelli e Sorrentino alle pagg. 15 e 16

IL CAMBIO DI PARADIGMA

Al Sud il 48% degli occupati delle imprese assistite da Invitalia

"Resto al Sud" fa la parte del leone e la proroga fino al 31 dicembre 2024, decisa dal governo, ne ha sottolimitato ulteriormente il valore. Ma non passa solo da qui il contributo all'occupazione del Sud garantito da Invitalia, il braccio operativo del ministero delle Imprese e del Made in Italy. Quasi la metà (48%) dei posti di lavoro creati ex novo dalla società hanno infatti riguardato il Mezzogiorno. Santonastaso a pag. 8

Il rientro dei cervelli

«Ben pagata ma insoddisfatta via dal Nord per Napoli»



Da Napoli a Ferrara e ritorno. La passione per la Federico II riporta Almerinda De Benedetto ad insegnare qui la Chimica. Capone a pag. 8





Il Messaggero



24h € 1,40* ANNO 140 - N° 208
ITALIA
Sped. in A.P. 01.03.2003 con L.452/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Martedì 30 Luglio 2024 • S. Leopoldo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

**Dispositivi non a norma
Autoveloce illegali,
scattano i sequestri
«Multe annullabili»**

Amoruso a pag. 15



**Undici anni dopo
Olimpico 2025,
i Rolling Stones
tornano a Roma**

Marzi a pag. 25



**Lotito: prenderò chi serve
Lazio, un fantasista
under 20 per Baroni:
Roque o Bellingham jr**

Abbate e Marcangeli nello Sport



**L'editoriale
PAESI POVERI,
IL GIUBILEO
CANCELLI
IL DEBITO**

Angelo De Mattia

Si sta progressivamente prendendo una diffusa consapevolezza dei rischi di frammentazione delle economie a livello internazionale, come conseguenza delle due guerre in corso e dei contrasti geopolitici, insieme con i primi segnali di deglobalizzazione, innanzitutto con il peso che i dazi cominciano ad acquisire e con quel che potrà significare un abbandono del pur non consolidato multilateralismo. I segnali che vengono dalla campagna elettorale per le presidenziali americane dovrebbero indurre a riflettere, a cominciare dalle istituzioni globali. I risultati della missione in Cina della premier Giorgia Meloni, con particolare riferimento ai temi della mobilità elettrica, dovranno essere approfonditi. In questo quadro, la prospettiva dell'indizione, il prossimo 24 dicembre, del Giubileo, riporta all'attenzione la condizione del debito dei Paesi poveri e il tema della sua cancellazione, almeno parziale. Il 60 per cento di tali Paesi - come rilevato dal Fondo monetario internazionale - è prossimo ad una crisi del debito. Vi sono Stati, come lo Sri Lanka, che destinano oltre il 40 per cento delle entrate al servizio del debito. L'esplosione di una crisi, senza interventi di istituzioni internazionali e di organizzazioni varie, non sarebbe solo un colpo mortale per i Paesi in questione, ma sconvolgerebbe i rapporti globali.

Altra questione è se e come si possa e si debba intervenire per attuare forme di condono evitando di premiare amministrazioni corrotte (...)
Continua a pag. 24

Meloni: la Cina è un partner

► A Pechino incontro di un'ora e mezza con Xi: «Nuova cooperazione, ma sia equilibrata»
Auto elettrica, memorandum non ancora svelato. Il riferimento all'«antica Via della Seta»

PECHINO Giorgia Meloni in Cina ha avuto un lungo colloquio con Xi Jinping. Obiettivo: una nuova cooperazione, nel segno dell'equilibrio.

Malfetano e Pacifico da pag. 2 a pag. 5



Altro trionfo nel nuoto. Macchi beffato dal Var: fioretto d'argento

Ceccon l'oro d'Italia

Thomas Ceccon dopo la finale. Foto: EPA/ Arcobelli, Cordella, Martucci, Mei e Sorrentino nello Sport

**Rieletto col 51,2%
Venezuela a Maduro
Casini: «Un risultato
poco credibile»**

Mario Ajello

«Si fa fatica a credere alla veridicità di questo risultato», Pier Ferdinando Casini, in una intervista a *Il Messaggero*, è critico sulla vittoria di Maduro.
A pag. 9

**Le idee
COME
FERMARE
LA FUGA
DEI GIOVANI**

Paolo Balduzzi

Firenze è considerata, non solo in Italia, una delle città d'arte più belle del mondo.
Continua a pag. 24

L'allieva della Gdf: «Stuprata 5 minuti dal mio capitano»

► L'Aquila, la denuncia choc della vittima
«Lo ha distratto una telefonata, e sono fuggita»

L'AQUILA «Ero traumatizzata, non riuscivo a parlare. Quando se ne sono create le condizioni sono fuggita». Lo racconta nella sua denuncia la finanziaria di 24 anni che sostiene di essere stata stuprata da un capitano della scuola sottufficiali della Gdf dell'Aquila, ora indagato con l'accusa di violenza sessuale e lesioni aggravate. Una violenza durata 5 minuti e terminata solo grazie allo squillo del telefono cellulare dell'uomo.
Dascoli e Ianni a pag. 14

**«Non è terrorismo»
Liverpool, la follia
di un 17enne:
uccisi due bimbi**

SOUTHPORT Un 17enne ha ucciso a coltellate 2 bambini e ne ha feriti 9. L'assalto a un centro di danza e yoga vicino a Liverpool. Esclusa la matrice terroristica.
Bruschi a pag. 12

A casa della nonna



**Delitto Cerciello,
dalla cella a Fregene
Hjorth ai domiciliari**

ROMA Gabriel Natale Hjorth, coinvolto nell'omicidio del vicebrigadiere Mario Cerciello Rega, è stato trasferito a Fregene, a casa della nonna dove sconterà i domiciliari.
Urbani a pag. 13

**CERCA QUESTO
SIMBOLO NEL TUO
NEGOZIO PEWEX
PREFERITO
E SCOPRI
IL PREZZO
PIÙ BASSO
DEL MERCATO**

PEWEX

IL PREZZO PIÙ BASSO DEL MERCATO

**IPREZZI PIÙ BASSI
DEL MERCATO SU TANTI PRODOTTI**

Il Segno di LUCA

**SAGITTARIO, L'AMORE
TI ESALTA**

Ora che è entrata nel Gemelli, tuo segno complementare, la Luna si congiunge subito con Marte e con Giove, favorendo una dinamica di grande apertura nei confronti degli altri e rendendo possibili degli scambi che vi arricchiscono a vicenda. I benefici li riscontrerai anzitutto in amore, grazie a una maggiore fiducia da parte tua che rende tutto più facile. Sei talmente carico che l'indicazione sarebbe piuttosto quella di moderarti!
MANTRA DEL GIORNO
Le decisioni le prendi tu o la vita?
© RINNOVAMENTO RISERVATO
L'oroscopo a pag. 24

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



il Resto del Carlino

Giovani
QN Nuove Generazioni

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

MARTEDÌ 30 luglio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola+

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Gli aeroporti in Emilia-Romagna

Sassi (Confindustria)
«Bologna deve crescere
Serve una regia unica»

Degliesposti a pagina 16

DA GIOVEDÌ 1° AGOSTO

IL tuo QUOTIDIANO
TI REGALA tre LIBRI

PER ACCOMPAGNARTI DURANTE L'ESTATE

Qualifera Nazionale EL. GIOIORNO il Resto del Carlino LA NAZIONE



Autovelox illegali, stop in tutta Italia

La procura di Cosenza ordina il sequestro a livello nazionale: non erano omologati ma erano stati noleggiati da centinaia di Comuni. Denunciata per frode la ditta che aveva l'appalto. Multe a rischio annullamento. Il ministro Salvini: sicurezza sulle strade senza tartassare **Mirante a pagina 13**

L'incontro con il presidente

Meloni da Xi:
le nuove intese
con la Cina



La premier ha incontrato il presidente Xi Jinping. «Italia e Cina cercano intese nel rispetto delle regole». Pronti a collaborare su auto elettrica e Ai. Si è parlato anche di Ucraina e Onu.

Coppari e Costa alle pag. 4 e 6

La sfida di Tajani

Terzo polo addio
Il grande centro
ora è azzurro

Raffaele Marmo a pagina 12

IL FIUME È INQUINATO E CONTINUANO I SABOTAGGI: IERI LINEE IN TILT MA L'ITALIA TRIONFA ANCORA NEL NUOTO, CECCON VINCE NEI 100 DORSO



La polizia francese per le strade di Parigi. I controlli al massimo livello non sono però riusciti a evitare tutti i disegni.

Senna e sicurezza, pasticci olimpici

Non si placano le polemiche sulle Olimpiadi di Parigi. Dopo quelle seguite alla cerimonia inaugurale e alla non balneabilità della Senna che tuttora bloc-

ca la calendarizzazione delle gare di triathlon, ieri sono divampate quelle sulla sicurezza: nella nottata di domenica sono stati sabotati i cavi della fibra

ottica della telefonia. Intanto buone notizie per il medagliere: Ceccon è oro nel dorso.

Serafini, Turrini, Rabotti, Grilli, Manili alle pag. 2, 3 e nel QS

DALLE CITTÀ

Crespellano, la tragedia

Incidente fatale
fra moto e camion
Muore a 29 anni:
inutili i soccorsi

Mignardi in Cronaca

Bologna, l'appello di Lepore

Besta, il pasticcio
dei fondi Pnrr:
2 milioni a rischio

In Cronaca

Il rapporto sulla povertà

La Caritas:
«Più anziani
fra gli assistiti»

In Cronaca



«Più misure alternative»

Inferno carceri,
asse FI-Radicali

D'Amato alle pagine 8 e 9



La Farnesina: via da Beirut

Israele al Libano:
«Vi colpiremo»

Baquis, Boni e Ottaviani alle p. 10 e 11



Milioni e un castello a Firenze

Maxi-sequestro
all'amico di Putin

Mecarozzi a pagina 15

Banca Valsabbina

La banca delle persone.

www.bancavalsabbina.com





MARTEDÌ 30 LUGLIO 2024

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVII - NUMERO 179, 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

LA CONQUISTA DELLA VETTA K2, quel 31 luglio 1954 l'ascesa che divenne epica

ENRICO MARTINET / PAGINE 18 E 19



GENOVA, DOMANI MUSEO IN FESTA Una storia lunga 20 anni Il Galata gratis per tutti

PIERANGELO CAMPODONICO / PAGINE 20 E 21



LA SCOMPARSA DI "MISTER VOLARE" Modugno, l'anniversario Un gigante da rivalutare

MARINELLA VENEGONI / PAGINA 45



TOTI PRESENTA LA RICHIESTA DI LIBERAZIONE, LA PROCURA PRONTA A CHIEDERE IL GIUDIZIO IMMEDIATO. CONSIGLIO REGIONALE, BLITZ SULLE NOMINE IN SCADENZA, PROTESTE DELL'OPPOSIZIONE

La mossa di Spinelli scuote il Pd

L'imprenditore lascia il cda. Alla guida del gruppo Ermini, esponente dem ed ex vicepresidente del Csm. Il partito: «Perplexi»

ESTERI

Italiani in Libano appello di Tajani «Chi può vada via»

GRAZIA LONGO / PAGINA 4

«Invitiamo gli italiani che sono in Libano alla massima prudenza. Chi può rientrare lo faccia». Le parole del ministro Tajani indicano i timori di un'escalation.

ALTRI SERVIZI / PAGINE 2-5

Affari e dazi Ue patto opportunistico tra Xi e Meloni

Angelone, Lamperti e Olivo / PAG. 6 E 7

Maduro riletto L'opposizione: «Brogli alle urne»

Emilio Fibioli / PAGINA 9

ROLLI



I vertici del Pd regionale non hanno preso bene la notizia che l'esponente dem David Ermini è stato nominato alla guida della holding del Gruppo Spinelli. «Siamo perplessi per questa scelta inopportuna». Aldo Spinelli è uscito dal Cda: è la mossa per riconquistare la libertà. Deposita anche la richiesta di attenuazione dei domiciliari da parte dei legali di Giovanni Toti: la Procura vorrebbe procedere con un rito immediato. Oggi il consiglio regionale dell'addio, con relative nomine.

FAGANDINI, INDICE E ROSSI / PAGINE 10-14

IL CENTRODESTRA

Mario De Fazio / PAGINA 12

Fdi, summit a Roma frenata sul candidato Salvini: non sarà Rixi

Ieri i vertici liguri di Fdi hanno concordato la linea con il responsabile organizzativo del partito Donzelli: per designare il candidato si aspetterà la liberazione di Toti. Lega, Salvini conferma il no di Rixi.

IL NUMERO UNO DELL'ANNO

Marco Menduni / PAGINA 15

Santalucia: i magistrati non ricattano la politica

LA GIUSTIZIA E LE REGIONI

DANIELE GRANARA / PAGINA 22

SOLO AL PARLAMENTO SPETTA L'IMMUNITÀ

LO STRAPPO CON MSC

Gilda Ferrari / PAGINA 23

Aeroporto di Genova dimissioni dei vertici Palla ai soci pubblici

Colpo di scena nella vicenda dell'Aeroporto di Genova. Dopo le assemblee degli azionisti sono arrivate le dimissioni dei vertici del cda. È strappo con il gruppo di Msc, si riparte con i soci pubblici.



ANCORA UNA MEDAGLIA D'ORO DAL NUOTO, NEI 100 METRI. DONNE, PILATO GIÙ DAL PODIO PER UN SOLO CENTESIMO

Ceccon porta l'Italia sul dorso fino al settimo cielo

Thomas Ceccon festeggia la vittoria nei 100 metri dorso. È il secondo oro italiano (fotoAfp)

GIULIA ZONCA / PAGINE 48 E 49



DALL'ALTRO TOTI L'EXPLOIT AZZURRO NEL BADMINTON

ANGELO DI MARINO / PAGINA 51

SCHERMA

Paolo Brusorio / PAGINA 50

Psicodramma fioretto Macchi d'argento ma solo dopo due Var

Filippo Macchi ha vinto la medaglia d'argento nel fioretto uomini dell'Olimpiade di Parigi. In finale ha perso contro il rappresentante di Hong Kong, Long Ka Cheung. I giudici per ben due volte non hanno saputo giudicare di chi fosse la stoccata finale e hanno fatto ripetere l'ultimo atto del match.

BUONGIORNO

Goti Bauer ha compiuto cent'anni: l'ho scoperto ieri leggendo una bella intervista concessa a Elisabetta Rosaspina per il Corriere della Sera. Avevo conosciuto la sua storia da Come una rana d'inverno, un magnifico libro del 2004 ristampato pochi mesi fa da Einaudi in cui Daniela Padoan dialoga con Goti Bauer, Liliana Segre e Giuliana Tedeschi. Il racconto di Goti Bauer ha passaggi durissimi, come ogni racconto di Auschwitz. Ed è straziante quando ricorda la madre così abbruttita da rubare il pane alla figlia - "è una cosa impensabile" - e la figlia fingeva di non accorgersene e diceva a Goti: «Non importa, si vede che ne ha più bisogno di me». O la ferocia delle prigioniere issate a custodi delle altre: erano più feroci dei nazisti, si salvavano la pelle con lo zelo ferocissimo. Ma diventa sconvolgente quando Goti

Goti non giudica

MATTIA FELTRI

Bauer, di quella madre e di quelle prigioniere, dice «chi può giudicare?». E dice: «Non è possibile giudicare una condizione di vita che non si è vissuta, una condizione così al di là dell'immaginazione». Goti Bauer è stata ad Auschwitz, ha visto e sofferto l'impensabile. Io racconto ma, quando arriva il momento di giudicare, si ferma: non può sapere che c'era nella testa e nel cuore di quelle sventurate e dunque non può giudicare. Sono parole sconvolgenti nel tempo di oggi in cui giudicare è l'unica vera e collettiva urgenza. Giudicare tutti e subito e senza pietà. L'ultimo giudicato è stato il padre di Filippo Turetta, e la condizione di padre di un giovane assassino non era al di là dell'immaginazione di nessuno. Tutti sanno e dunque giudicano, che è il modo perfetto per illudersi d'essere innocenti.

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

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

GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.So Sardegna 89/R
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230

GRANDE CONTINENTALI DAL 1908 E 1909 A OGGI
www.banco-metalli.com

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

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

GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.So Sardegna 89/R
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230

GRANDE CONTINENTALI DAL 1908 E 1909 A OGGI
www.banco-metalli.com





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Adeempimenti
Il Fisco in vacanza:
più tempo
per i versamenti
da avvisi bonari



Giuseppe Morina
e Tonino Morina
— a pag. 23

Cassazione
L'appalto certificato
non evita
la riqualificazione
dei giudici tributari

Giampero Falasca
— a pag. 26

SCARPA



MOJITO WRAP
OUTDOOR
TRAVELLER.
SHOP ONLINE - SCARPA.COM

FTSE MIB 33640,83 -0,51% | SPREAD BUND 10Y 134,90 -0,30 | SOLE24ESG MORN. 1321,25 -1,03% | SOLE40 MORN. 1245,99 -0,60% | Indici & Numeri → p. 27 a 31

Meloni-Xi, riparte il dialogo con la Cina su intelligenza artificiale, auto e green

La visita di Stato

Il presidente cinese: porte aperte alle aziende italiane in un contesto equo

Italia pronta a fare da ponte con la Ue per rapporti commerciali più equilibrati

Una più stretta collaborazione tra Cina e Italia sui settori sensibili dell'intelligenza artificiale, dell'auto elettrica e dell'ambiente. Ma anche la volontà da parte italiana di favorire il dialogo tra Pechino e l'Unione europea. Sono gli aspetti salienti dell'incontro di ieri, a Pechino, tra la premier Giorgia Meloni e il presidente Xi Jinping. Un incontro bilaterale durato oltre 90 minuti, ben oltre quanto previsto dal protocollo. «La Cina accoglie con favore le aziende italiane ed è disposta a importare più prodotti italiani di alta qualità», ha detto Xi. «La Cina per noi è un partner economico, commerciale, culturale di grande rilievo», ha spiegato Meloni parlando di un piano triennale di sviluppo delle relazioni. Ed ha aggiunto: «Penso che l'Italia possa avere un ruolo importante anche per quello che riguarda le relazioni con la Ue».

Barbara Fiammeri — a pag. 2

LA STRATEGIA

Il partenariato riavviato con un piano triennale e sei linee d'azione

Rita Fatiguso — a pag. 3



L'incontro. Il presidente cinese Xi Jinping e la premier Giorgia Meloni a Pechino

CONFININDUSTRIA

Cimmino: «Una opportunità, ma competere ad armi pari»

Nicoletta Picchio — a pag. 3

BITCOIN 2024

LA CRIPTO TOCCA I 70MILA DOLLARI

Trump mette le ali al Bitcoin: «Con me sarà valuta strategica»

Vito Lops — a pag. 5

Effetto Trump. Dopo che il candidato repubblicano alla presidenza ha definito il bitcoin «riserva strategica», la prima criptovaluta è arrivata a toccare i 70mila dollari

Nicola Monti. Il Ceo di Edison spiega che la società punta a tre milioni di clienti

L'INTERVISTA
Monti (Edison): va sbloccata l'impease dell'idroelettrico

Cheo Condina — a pag. 19



In giallo. Tadeo Pogacar al Tour 2024

DOPO LA VITTORIA AL TOUR
Colnago investe 20 milioni per aumentare la produzione

Luca Orlando — a pag. 16

Reddito di cittadinanza, rischi fino a 3,1 miliardi dopo la bocciatura Ue

Conti pubblici/1

La Corte Ue boccia l'Italia sui patti previsti per gli immigrati per avere il vecchio reddito di cittadinanza: sono una «discriminazione indiretta». I ricorsi potrebbero aprire una falla da 3,1 miliardi nei conti pubblici. **Trovati** — a pag. 4

IN AGENDA IL 7 AGOSTO

Fisco, sport e terzo settore: il Governo prepara un Dl omnibus

—Servizio a pag. 8

Il mistero sconti fiscali: restano sconosciuti i costi di 118 misure

Conti pubblici/2

Tra i 625 sconti fiscali in vigore, 118 sono «non quantificabili, per mancanza di dati o per le caratteristiche della misura stessa». In pratica, non si ha idea di quanto costi quasi un quinto delle tax expenditures. **Mobili e Trovati** — a pag. 5

L'ANALISI

LA RIFORMA, OCCASIONE CHE NON VA SPRECATA

di Salvatore Padula — a pag. 5

PANORAMA

BLINKEN: NO ESCALATION

Usa e Ue chiedono di lasciare il Libano Più vicino l'attacco di Israele

Usa, Francia e Germania raccomandano ai loro cittadini di lasciare il Libano perché è imminente la risposta militare di Israele all'attentato di domenica. Il ministro Crosetto: «Da Israele e Hezbollah rassicurazioni sui nostri militari» impegnati nella missione Unifil. Duro scambio di parole tra Erdogan e ministri d'Israele. Blinken sente Herzog: «Evitare escalation». — a pagina 9

PROCURA DI COSENZA

Autovox non conformi sequestrati in tutta Italia

Raffica di sequestri in tutta Italia di autovox illegali, disposti nell'ambito di un'inchiesta della Procura di Cosenza che ha accertato la non legittimità del sistema. — a pagina 26



INTELLIGENZA ARTIFICIALE
PATTO SOCIALE PER AIUTARE CHI SARÀ IN DIFFICOLTÀ

di Renato Brunetta — a pag. 13

LA CANCELLIERA REEVES

Gran Bretagna, buco da 22 miliardi nei conti

Il precedente governo ha lasciato un «buco di 22 miliardi di sterline nelle finanze inglesi». Lo ha dichiarato la Cancelliera dello Scacchiere, Reeves, in audizione in Parlamento. — a pagina 10

IL VICE DI TRUMP

SE JD VANCE DIFENDE I DIRITTI DEI POVERI

di Sebastiano Maffettone — a pagina 12

MODA & LUSO

Armani, +4% i ricavi 2023 a 2,44 miliardi di euro

Nel 2023 il gruppo Armani ha prodotto ricavi consolidati pari a 2,445 miliardi (+4% sul 2022). Sotto il profilo geografico l'Europa ha generato il 49% dei ricavi consolidati. — a pagina 15

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

2 mesi a 1.00€. Per info: ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

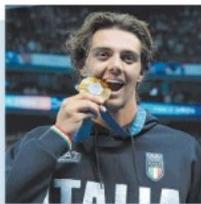
INNOVA GROUP
CONVEGNO PRESIDENTI SELETTORI

DA OLTRE 50 ANNI CREIAMO PACKAGING SU MISURA

INNOVA GROUP, IL PACKAGING SU MISURA. Leader negli imballi e nello cartotecnico, da oltre 50 anni investiamo in tecnologia per realizzare "obbi" perfetti per i prodotti dei nostri clienti. Con una produzione economica dalla materia prima al prodotto finito, offriamo il miglior rapporto qualità prezzo sul mercato. www.innovagroup.it



ORA BASTA «BISCOTTI»
Quattro indizi... più di una prova
 DI TIZIANO CARMELLINI
 «Un indizio è un indizio, due indizi sono una coincidenza, ma tre indizi fanno una prova». E non serve (...)
 Segue a pagina 26



A PARIGI OGGI TOCCA A PALTRINIERI
Ceccon devastante secondo oro azzurro
Fioretto d'argento
 Cicciarelli, Lo Russo e Schito alle pagine 26 e 27

OMICIDIO GAMBIRASIO
Yara, le 54 provette che riaprono lo scontro
 Il caso di Yara Gambirasio riapre lo scontro sul dna, la prova regina. Il Pm indagato per le 54 provette «rovinate» si difende: «Non c'era più nulla da analizzare».
 Cavallaro a pagina 11

ARTEMISIA LAB
 RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI
 Siamo come ci curiamo!
 ESAMI CLINICI IN GIORNATA
 DIAGNOSTICA IMMEDIATA
 PREVENIRE è meglio che curare
 APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO
 SECONDO LA LEGGE PIÙ VICINO A TE

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ARTEMISIA LAB
 RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI
 Siamo come ci curiamo!
 ESAMI CLINICI IN GIORNATA
 DIAGNOSTICA IMMEDIATA
 PREVENIRE è meglio che curare
 APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO
 SECONDO LA LEGGE PIÙ VICINO A TE

San Pietro, detto Crisologo

Martedì 30 luglio 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 209 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

LE GRANDI MANOVRE DEI MODERATI

il mostro di Fi Renzi

Macché Pacciani la sinistra processa l'ex segretario Pd per far saltare l'alleanza con Schlein E ora si riapre il cantiere del centro

PARLA RAFFAELE NEVI
 «I delusi di Renzi? Nessun veto Ma Forza Italia non è un taxi»
 Torchiara a pagina 2

PAGANO SEMPRE I ROMANI
 Referendum sull'autonomia Le firme coi soldi di Gualtieri
 China a pagina 4

Il Tempo di Oshø
Guasto sui treni Roma-Napoli Ritardi fino a 100 minuti

«I treni stanno tutti in ritardo»
 «Ma allora 'n è vero che è tornato il fascismo»
 China a pagina 4

LA VISITA DEL PREMIER

Meloni a Xi

«Ora riequilibrare i nostri rapporti»

DI LUIGI FRASCA

Giorgia Meloni è in Cina per riannodare un rapporto che si è sfaldato negli ultimi mesi, dopo il mancato rinnovo all'accordo sulla Via della Seta. Il focus del colloquio è sul commercio e gli investimenti. E il ruolo che l'Italia può svolgere nel facilitare le relazioni con l'Ue. (...)
 Segue a pagina 6

I VELENI DI VIALE MAZZINI

Altro che TeleMeloni

Il post choc del nuovo autore di De Martino

Zonetti a pagina 7

EUROPA A GAMBA TESA

La Corte Ue obbliga l'Inps a dare il Reddito ai migranti

Campigli a pagina 5

*IN ITALIA BASTA SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI CENERZAI) SPERARE IN ALI. PIZZINI - 02. 57703311 - WWW.ILTEMPO.IT - 02. 57703311 - 02. 57703311

L'INIZIATIVA DAL 1948

Agli orfani dei carabinieri l'assistenza dell'Arma

Dal 1948 l'Onaomac si occupa degli orfani dei carabinieri. I bambini vengono accompagnati nel percorso più importante: l'istruzione.
 Ricci a pagina 12

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

Oroscopo
 Le stelle di Branko
 a pagina 14

L'ECONOMISTA IN PISTA

Alan Friedman guru della sinistra finisce a Ballando

Bertoli a pagina 24





PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 32

Meloni firma a Pechino un memorandum per la produzione di auto elettriche cinesi in Italia
Giampiero Di Santo a pag. 3

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



CASSAZIONE
Una sanzione unica per i molteplici transiti abusivi nella zona a traffico limitato
Verbali annullati
Santi a pag. 26

Il Rdc discrimina gli stranieri

La Corte di Giustizia europea boccia il vincolo dei dieci anni di residenza dei quali gli ultimi due continuativi. Illegittima anche la sanzione penale per falsa dichiarazione

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

10 Cassazione - La sentenza sui transiti plurimi in ztl

Consulta - La sentenza sull'intramoenia dei medici

Fisco - Il provvedimento delle Entrate per i 124 con scadenze future

Il reddito di cittadinanza ha discriminato gli stranieri, subordinando il diritto al possesso di 10 anni di residenza dei quali gli ultimi due continuativi. Lo stabilisce la Corte di giustizia Ue con una sentenza che rischia di costare allo stato circa 850 milioni di euro. Dichiarata illegittima anche la previsione della sanzione penale per falsa dichiarazione sullo stesso requisito. Ora la parola passa alla Consulta.

Cirioli a pag. 32

L'ego smisurato della Francia deve fare i conti con quello che il Paese è nella realtà



DI PIERLUIGI MAGNASCHI

L'inaugurazione delle Olimpiadi di Parigi è stato un avvenimento sontuoso ma anche abborracciato, anche perché su di esso hanno giocato tutte le loro carte sia la Francia stessa, sia Emmanuel Macron in persona. Dal modo in cui è stata organizzata questa sontuosa inaugurazione si capisce (più che lo sport, di cui le Olimpiadi dovrebbero essere l'esibizione planetaria) si capisce, dicevo, la Francia di oggi e di conseguenza le prospettive di evoluzione dell'intero Vecchio Continente.

continua a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

In tv non si vedono più programmi che fanno ridere perché la vita politica italiana procede ca tonomamente a questo scopo. L'ultimo fatto è capitato nell'Istituto Pirelli di Roma nel quale un professore si è fatto ritrarre in un video dove, assieme ai suoi allievi, si esibisce, oltre che in affermazioni volgarmente umorose, anche in vistabili e convinti salati faccetti. Come c'era da aspettarsi (ed era anche giusto farlo) il Pd locale ha sbruttamente denunciato il fatto. Il ministro dell'Istruzione e del Merito, Giuseppe Valditara ha ordinato subito un'indagine sui fatti ed ha scoperto che il professore fascista è invece «un ex dirigente del Pd abruzzese ed anche un convinto antifascista». La deputata Pd Anna Accorri che si era distinta nel denunciare il fatto e nello stracciarsi le vesti, non si è mossa la cenere su capo (tutti si può sbagliare) ma se si è presa con il ministro Valditara che, secondo lei «ha aspettato a fare la verifica per poter attaccare l'opposizione».

PIATTAFORMA DIGITALE

Per Infinity (Mediaset) un milione di abbonati pay

Piazzotta a pag. 17

CALA DI FALCO
Resort *****
CANNIGIONE

CALA DI FALCO. TANTO DA FARE, TANTO DA SCOPRIRE.

Hotel, prestigiose ville e residence. Un resort alle porte della Costa Smeralda che non è solo divertimento ma anche incanto dei paesaggi ed escursioni emozionanti. Il punto di partenza ideale per esplorare le meraviglie del Nord Sardegna, dall'Arcipelago di La Maddalena ai borghi della Gallura. E una cucina in equilibrio perfetto tra creatività e tradizione, da gustare davanti al mare: parché anche gli occhi si nutrono, ma di bellezza.

Il Resort Cala di Falco fa parte di Daphnia hotels & resorts, Gruppo Alberghiero indipendente più Green al Mondo e Migliore Gruppo Alberghiero Italiano al World Travel Awards.

WORLD TRAVEL AWARDS
Best of the Best
2023 & 2024

Con La Riforma Fiscale 5 a € 8,90 in più



LA NAZIONE

Giovani
QN Nuove Generazioni

MARTEDÌ 30 luglio 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Sanità: la Toscana applica la norma nazionale

**Emergenze e ricoveri
I turisti extra europei
pagheranno 15 milioni**

Ulivelli a pagina 17

DA GIOVEDÌ 1° AGOSTO

IL tuo QUOTIDIANO
TI REGALA *tre* LIBRI

PER ACCOMPAGNARTI DURANTE L'ESTATE

Qualifera Nazionale | IL GIORNO | Resto del Carlino | LA NAZIONE



Autovelox illegali, stop in tutta Italia

La procura di Cosenza ordina il sequestro a livello nazionale: non erano omologati ma erano stati noleggiati da centinaia di Comuni. Denunciata per frode la ditta che aveva l'appalto. Multe a rischio annullamento. Il ministro Salvini: sicurezza sulle strade senza tartassare **Mirante a pagina 13**

L'incontro con il presidente

**Meloni da Xi:
le nuove intese
con la Cina**



La premier ha incontrato il presidente Xi Jinping. «Italia e Cina cercano intese nel rispetto delle regole». Pronti a collaborare su auto elettrica e Ai. Si è parlato anche di Ucraina e Onu.

Coppari e Costa alle pag. 4 e 6

La sfida di Tajani

**Terzo polo addio
Il grande centro
ora è azzurro**

Raffaele Marmo a pagina 12

**IL FIUME È INQUINATO E CONTINUANO I SABOTAGGI: IERI LINEE IN TILT
MA L'ITALIA TRIONFA ANCORA NEL NUOTO, CECCON VINCE NEI 100 DORSO**



La polizia francese per le strade di Parigi. I controlli al massimo livello non sono però riusciti a evitare tutti i disagi.

Senna e sicurezza, pasticci olimpici

Non si placano le polemiche sulle Olimpiadi di Parigi. Dopo quelle seguite alla cerimonia inaugurale e alla non balneabilità della Senna che tuttora bloc-

ca la calendarizzazione delle gare di triathlon, ieri sono divampate quelle sulla sicurezza: nella nottata di domenica sono stati sabotati i cavi della fibra

ottica della telefonia. Intanto buone notizie per il medagliere: Cecon è oro nel dorso.

Serafini, Turrini, Rabotti, Grilli, Manili alle pag. 2, 3 e nel QS

DALLE CITTÀ

Empoli

**Bonifica Keu
Monni rassicura:
«Nell'estate 2025
la fine dell'opera»**

Pistoiesi in Cronaca

Montelupo Fiorentino

**Uffizi diffusi
nell'ex Opg
Il piano riparte**

Cecchetti in Cronaca

Empoli

**Guardie giurate
in sciopero
Rems, è polemica**

Servizio in Cronaca



«Più misure alternative»

**Inferno carceri,
asse FI-Radicali**

D'Amato alle pagine 8 e 9



La Farnesina: via da Beirut

**Israele al Libano:
«Vi colpiremo»**

Baquis, Boni e Ottaviani alle p. 10 e 11



Milioni e un castello a Firenze

**Maxi-sequestro
all'amico di Putin**

Mecarozzi a pagina 15

Banca Valsabbina

La banca delle persone.

www.bancavalsabbina.com



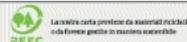


la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Martedì 30 luglio 2024

Anno 40 N°180 - In Italia € 1,70

LIBANO

L'ora della trattativa

Diplomazie al lavoro per evitare l'attacco israeliano convincendo Hezbollah a ritirarsi oltre il Litani. Anche Roma media. Ma Netanyahu minaccia: "La risposta alla strage ci sarà e sarà dura". Voli cancellati ed esodo degli stranieri da Beirut

Meloni e il bluff con Xi: "Siamo noi il ponte tra Cina e Europa"

Il commento

La guerra totale non giova a nessuno

di Paolo Garimberti

Sono ormai dieci mesi che tra Israele e Hezbollah va avanti un conflitto a bassa intensità, che pure ha fatto seicento morti e decine di migliaia di sfollati nel sud del Libano. Finora tutte le micce che potevano trasformarlo in una guerra vera e propria, come quella del 2006, sono state disinnescate perché tutte le parti in causa, compreso l'Iran, sponsor politico e militare di Hezbollah, non avevano alcun interesse a un'escalation. Era già successo nei giorni successivi al 7 ottobre.

● a pagina 23

dal nostro inviato
Paolo Brera

TEL AVIV

Evitare l'escalation. C'è un solo, grande imperativo categorico nella diplomazia mondiale che sta cercando di gestire la crisi, aperta dal missile con la strage di bambini nell'Alto Golan. La reazione israeliana «ci sarà e sarà dura», ha ribadito ieri il premier Benjamin Netanyahu. Si tenta di contenerla, per evitare che l'incendio divampi scatenando reazioni a catena dall'esito imprevedibile. Intanto, però, si preparano piani di evacuazione dal Libano, con navi e aerei militari da trasporto, e si diffondono appelli a lasciare Beirut prima possibile.

● a pagina 2
servizi di Modolo e Raineri
● alle pagine 3 e 9

Olimpiadi

100 dorso, Cecon nuota nell'oro Nuovo sabotaggio contro i Giochi



▲ Primo Thomas Cecon, 23 anni, ha vinto la gara dei 100 dorso

di Audisio, Chiusano, Cito, Crosetti, Dipollina, Foschini
Ginori e Retico ● alle pagine 6, 7 e nello sport

Politica

Stato di diritto Ursula irritata per la lettera della premier

dal nostro corrispondente
Claudio Tito

BRUXELLES

Tanta meraviglia e un bel po' di sconcerto. La lettera spedita da Meloni alla presidente della Commissione sul Rapporto riguardante lo Stato di diritto in Italia è stata letta così dagli uffici di Palazzo Berlaymont.

● a pagina 8
con un'intervista di Vitale

Csm, Natoli indagata a Roma per abuso d'ufficio

di Gabriella Cerami



Da giorni vengono chieste le sue dimissioni, auspicate anche dal presidente della Repubblica. Adesso la consigliera del Csm Rosanna Natoli, avvocatessa di Paternò eletta dal Parlamento in quota Fratelli d'Italia e molto vicina a Ignazio La Russa, è indagata dalla Procura di Roma.

● a pagina 11

Elezioni presidenziali

Vittoria-truffa di Maduro Rabbia in Venezuela

di Lombardi e Mastrogiacomo
● alle pagine 4 e 5



L'energia non deve costarci il mondo

octopusenergy

Energia pulita a prezzi accessibili
octopusenergy.it

Shock nel Regno Unito

Due bimbe uccise e dieci accoltellati al campo estivo



di Antonello Guerrera
● a pagina 12

Disabilità



Il museo non è ancora per tutti

di Luigi Gaetani
● a pagina 17

Un romanzo russo - 7

Il cervello di Lenin reliquia pagana della rivoluzione



di Ezio Mauro
● alle pagine 25, 26 e 27

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

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

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

NZ



LA FONDAZIONE
Il Tesoro in pressing sulla Crt
 "Illegittime le nomine alle Ogr"
 CLAUDIA LUISE - PAGINA 23

70 ANNI FA
"Elda amore mio, sono sul K2"
 Le lettere di Lacedelli alla moglie
 ENRICO MARTINET - PAGINE 20 E 21

GLI SPETTACOLI
Così la memoria di Modugno
 si esaurisce cantando Volare
 MARINELLA VENEGONI - PAGINE 28 E 29

BANCA DI ASTI
 bancadiasti.it

LA STAMPA

BANCA DI ASTI
 bancadiasti.it

MARTEDÌ 30 LUGLIO 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 158 II N. 209 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, DCG-TO II www.lastampa.it **GNN**

SALE LA TENSIONE A BEIRUT, L'APPELLO DELLA FARNESINA. IL PREMIER ISRAELIANO: LA NOSTRA RISPOSTA SARÀ DURA

"Gli italiani lascino il Libano"

Erdogan: Netanyahu come Hitler. Gli Stati Uniti provano a frenare Bibi: no all'invio di nuove armi

IL COMMENTO
Ma Iran e Usa possono evitare l'escalation
 STEFANO STEFANINI

In Medio Oriente torna lo spettro del conflitto regionale. I venti di guerra spirano da più quadranti. Li alimentano l'angoscia e la rabbia della strage di ragazzi drusi. - PAGINE 24

DEL GATTO, LOCCATELLI, LONGO, MAGRI



È netto il posizionamento della Turchia, Paese Nato, pro palestinesi e contro Israele. - PAGINE 2-5

LA MISSIONE
Più affari e meno dazi il patto tra Xi e Meloni
 FRANCESCO OLIVO

Ci sono molti ostacoli da superare, politici, economici e persino di biografia personale dei leader, eppure Cina e Italia provano a parlarsi. ANGELONE, LAMPERTI - PAGINE 6 E 7

L'ECONOMIA
Buco da Superbonus chi deve pagare il conto
 Veronica De Romanis

Dalle spiagge ai taxisti la concorrenza invisibile
 Alessandro De Nicola

IL CASO
Lite sulla politica sfregiato a Torino
Arrestato militante di Casa Pound
 ELISA SOLA



Ha una camicia coi teschi. Lucida come il ciuffo tirato all'indietro sulla testa rasata. - PAGINA 17

IL RACCONTO
"Fame e poliomielite"
Le epidemie di Gaza
 FRANCESCA MANNOCCCHI

Lo scenario descritto dalle poche organizzazioni umanitarie rimaste sul campo nella Striscia di Gaza è spaventoso. Aiuti largamente insufficienti che hanno portato a un livello di malnutrizione mai visto. Un gruppo di esperti indipendenti delle Nazioni Unite ha diffuso un rapporto in cui si afferma che il blocco marittimo, aereo e terrestre dell'esercito israeliano, oltre ai bombardamenti, sta causando una carestia intenzionale. Diffusi poliovirus, ittero, epatite, diarrea e scabbia. - PAGINA 8

GIUCHI, CECCON DOMINA I 100 DORSO. SCANDALO SCHERMA, ITALIA CONTRO GLI ARBITRI

Luce d'oro

CECCARELLI, COTTO, DESANTIS, DI MARINO, SEMERARO, ZONCA



La follia dei giudici stavolta punisce Macchi
 PAOLO BRUSORIO - PAGINA 31

GIANMATTIA DALBERTO/L'ESPRESSO

TV E GIUSTIZIA
Yara, perché Netflix non riscrive la storia
 GIANLUIGI NUZZI

Non sarà certo una docuserie su Netflix a scardinare la sentenza per l'omicidio di Yara Gambirasio, la ginnasta di 13 anni scomparsa a novembre 2010 e ritrovata assassinata tre mesi dopo. Gli innocentisti sbandierano che il pm Letizia Ruggeri, quella che portò Massimo Bossetti all'ergastolo per l'uccisione della ragazzina, è indagato a Venezia per frode nel procedimento, ma dimenticano che la procura della laguna ha chiesto l'archiviazione. - PAGINA 19

IL VENEZUELA
La rielezione di Maduro che divide Usa e Russia
 EMILIO FIBIOLI

Il fiume umano di gente è sceso per le strade strette di Petare, uno degli slums più grandi del Sudamerica, da sempre bastione del chavismo. Lo slogan è quello dei vecchi tempi, *El pueblo unido jamás será vencido*, questa volta, però, il popolo non sta difendendo la rivoluzione bolivariana, ma tutto il contrario. Una scena mai vista in un quarto di secolo. - PAGINA 11

IL REPORTAGE
Gomis: "Io, dal Toro alla droga e ritorno"
 LORENZO TANACETO

Da «disintegrato mentalmente» a «persona nuova, che vuole fortemente il bene per sé». Lui - con la sua storia a lieto fine «da uomo felice e migliore» - è Lys Gomis, 34 anni, primo della dinastia di 4 fratelli italiani nati a Cuneo, tutti portieri, così come il compianto papà Charles, originario del Senegal. - PAGINA 18

BUONGIORNO

Goti Bauer ha compiuto cent'anni: l'ho scoperto ieri leggendo una bella intervista concessa a Elisabetta Rosaspina per il *Corriere della Sera*. Avevo conosciuto la sua storia da *Come una rana d'inverno*, un magnifico libro del 2004 ristampato pochi mesi fa da Einaudi in cui Daniela Padoan dialoga con Goti Bauer, Liliana Segre e Giuliana Tedeschi. Il racconto di Goti Bauer ha passaggi durissimi, come ogni racconto di Auschwitz. Ed è straziante quando ricorda la madre così abbruttita da rubare il pane alla figlia - «è una cosa impensabile» - e la figlia fingeva di non accorgersene e diceva a Goti: «Non importa, si vede che ne ha più bisogno di me». O la ferocia delle prigioniere issate a custodi delle altre: erano più feroci dei nazisti, si salvavano la pelle con lo zelo ferocissimo. Ma di vent'anni sconvolgente quan-

Goti non giudica MATTIA FELTRI

do Goti Bauer, di quella madre e di quelle prigioniere, dice «chi può giudicare?». E dice: «Non è possibile giudicare una condizione di vita che non si è vissuta, una condizione così al di là dell'immaginazione». Goti Bauer è stata ad Auschwitz, ha visto e sofferto l'impensabile, lo racconta ma, quando arriva il momento di giudicare, si ferma: non può sapere che c'era nella testa e nel cuore di quelle sventurate e dunque non può giudicare. Sono parole sconvolgenti nel tempo di oggi in cui giudicare è l'unica vera e collettiva urgenza. Giudicare tutti e subito e senza pietà. L'ultimo giudicato è stato il padre di Filippo Turetta, e la condizione di padre di un giovane assassino non era al di là dell'immaginazione di nessuno. Tutti sanno e dunque giudicano, che è il modo perfetto per illudersi d'essere innocenti.

ellegi

- LAVORI IN CARTONGESSO
- PARETI E CONTROSOFFITTI
- ISOLAMENTO A CAPPOTTO
- TINTEGGIATURE

SOLUZIONI INNOVATIVE PER LA CASA
 335 6647944 • ellegi69@libero.it



OBLIGAZIONI KME 2024-2029

UN INVESTIMENTO DA NON PERDERE.

KME
ENGINEERING COPPER SOLUTIONS

Gruppo Armani fa più utili mentre i ricavi salgono a 2,4 miliardi

Bottoni in MF Fashion

Diasorin alza le previsioni sui conti 2024

Al via nuovi studi clinici

Bichicchi a pagina 15



il quotidiano dei mercati finanziari

IN ALLEGATO **Capital**



Anno XXXVI n. 148
Martedì 30 Luglio 2024
€4,50* *Classificati*

*L'abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Capital è €4,00 (MF €2,00 + Capital €2,00)



OBLIGAZIONI KME 2024-2029

5,75%*

KME
ENGINEERING COPPER SOLUTIONS

FTSE MIB -0,51% 33.641
DOW JONES -0,02% 40.582**
NASDAQ +0,12% 17.379**
DAX -0,53% 18.321
SPREAD 135 (-1)
€/S 1,0817

LA CRIPTOVALUTA SFIORA QUOTA 70.000 DOLLARI

Trump: bitcoin first

*Il candidato repubblicano si presenta come l'alfiere delle monete virtuali
Vuole farle entrare nelle riserve strategiche degli Usa. No al dollaro digitale*

IN ITALIA RIPARTONO LE RICHIESTE DI MUTUI: +3,4%. VINCE ANCORA IL TASSO FISSO



IL VIAGGIO IN CINA
Meloni a Pechino per rilanciare le relazioni su AI e auto elettrica

Valente a pagina 3

CREDITI DETERIORATI
Dopo le pulizie delle banche cessioni di npl ai livelli minimi

Gualtieri a pagina 9

I PIANI DI BOUJNAH
Euronext pensa allo shopping e guarda la Borsa di Madrid e il Nasdaq Nordics



Dal Maso a pagina 7

OBLIGAZIONI KME 2024-2029

OBLIGAZIONI KME 2024-2029
UN INVESTIMENTO DA NON PERDERE.

5,75%*

Fino al 31 luglio sarà ancora aperta l'**Offerta in Sottoscrizione** di Obbligazioni KME Group SpA 2024-2029 (codice ISIN IT0005597874). Per sottoscriverle, rivolgiti alla tua banca o al tuo intermediario. Prima dell'adesione leggere il Prospetto Informativo. L'approvazione del Prospetto non deve essere intesa come approvazione dei titoli offerti.



* Tasso fisso nominale annuo lordo

Numero Verde
800 137 248
dall'estero +39 06 97630215
offerta.kme@intesa.com

 **+39 340 4625766**

Per maggiori informazioni sull'offerta:
www.kmegroup.it/it/operazioni/straordinarie
MESSAGGIO PUBBLICITARIO: prima dell'adesione leggere attentamente il Prospetto informativo disponibile sul sito Internet www.kmegroup.it/it/operazioni/straordinarie o presso gli intermediari incaricati della raccolta delle adesioni, nonché le altre comunicazioni pubblicate ai sensi di legge.

(Sito) Adnkronos**Primo Piano****Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets**

La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, ad avviso unanime delle associazioni, non tiene adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime 29 luglio 2024 | 09.33 LETTURA: 3 minuti Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi



(Sito) Adnkronos

Primo Piano

dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il



Affari Italiani

Primo Piano

testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets adnkronos -

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoporti**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



AgiMeg

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo

Alto Mantovano News

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

07/29/2024 10:29

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale

Alto Mantovano News

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. (Adnkronos).

Aosta Cronaca

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza

Aosta Cronaca

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. webinfo@adnkronos.com (Web Info).

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



Calabria News

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. - economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info).

Calcio Web

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di



Calcio Web

Primo Piano

emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. Continua la lettura su [CalcioWeb](#) [Condividi Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [Pinterest](#) [WhatsApp](#) [Telegram](#) [Email](#).

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



07/29/2024 11:03

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Crema Oggi

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. Fonte www.adnkronos.com Condividi.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Cremona Oggi

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. Fonte www.adnkronos.com © Riproduzione riservata Condividi.

Cronaca di Sicilia

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Meta Time

Registrati / iscriviti C Palermo scrivi qui... Cerca Cerca Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets di AdnKronos 29 Luglio 2024 - 07:33 AdnKronos <https://www.cronacadisicilia.it> (AdnKronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**,

Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale

attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della



Registrati / iscriviti C Palermo scrivi qui... Cerca Cerca Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets di AdnKronos 29 Luglio 2024 - 07:33 AdnKronos <https://www.cronacadisicilia.it> (AdnKronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Cronaca di Sicilia

Primo Piano

Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. Articolo precedente Roma brucia, maxi incendi a Ponte Mammolo e Cesano: aria irrespirabile in molte zone Articolo seguente Meloni: "Marco Polo insegna ad osare, rendere più solido legame Italia-Cina" **SCRIVI UNA RISPOSTA** Cancella risposta Commento: Per favore inserisci il tuo commento! Nome:* Per favore, inserisci il tuo nome qui Email:* Hai inserito un indirizzo email errato! Inserisci il tuo indirizzo e-mail qui Sito Web: Do il mio consenso affinché un cookie salvi i miei dati (nome, email e sito web) per il prossimo commento. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati **Pulses PRO**.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo

Eco Seven	
Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets	
07/29/2024 10:08	
<p>(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale</p>	

Eco Seven

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. -economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info).

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Enti Locali Online

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



Evolve Mag

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Fun Week

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



07/29/2024 09:40

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Fun Week

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo

Gazzetta di Firenze	
Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets	
07/29/2024 10:10	
<p>(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale</p>	

Gazzetta di Firenze

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il

gazzettadimodena.it	
Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets	
07/29/2024 09:41	
<p>Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il</p>	

testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il

gazzettadireggio.it	
Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets	
07/29/2024 09:40	
<p>Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il</p>	

testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di



Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Giornale d'Italia

Primo Piano

emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Il Fatto Nisseno

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



Il Fatto Nisseno
 Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets
 07/29/2024 10:29
 (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Il Fatto Nisseno

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. -economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info).

Il Sannio Quotidiano

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di

Il Sannio Quotidiano	
Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets	
07/29/2024 09:44	
<p>Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di</p>	

Il Sannio Quotidiano

Primo Piano

emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di



07/29/2024 09:41

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di



emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di



emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di



emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il

iltirreno.it	
Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets	
07/29/2024 09:37	
<p>Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il</p>	

testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi. Il sostegno

La Voce di Genova

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di



Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza

emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

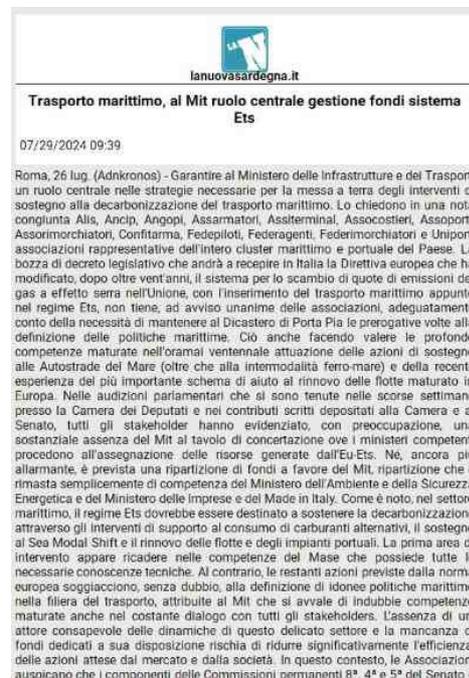
Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il

lanuovaferrara.it	
Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets	
07/29/2024 09:39	
<p>Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il</p>	

testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

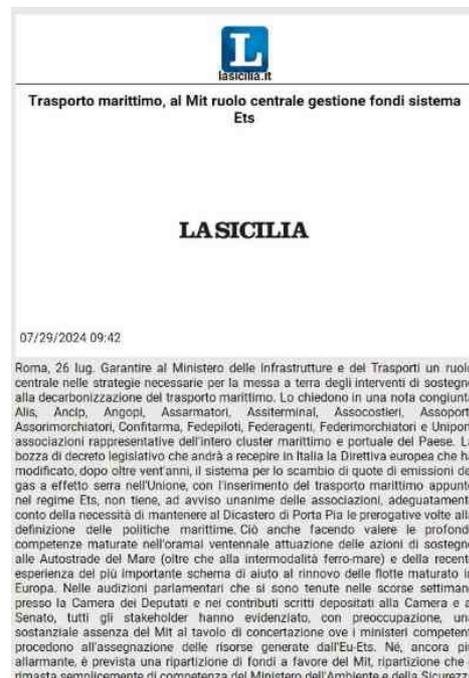
Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il



testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. Viaggi, spiagge, alloggi: la vacanza in Sardegna è sempre più cara.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. COPYRIGHT LASICILIA.IT © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Libere Notizia

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets. Adnkronos - ultimora

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoporti**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Libere Notizia

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. economia .

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di



emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



07/29/2024 11:06

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Lifestyle Blog

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Mantova Uno

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbe competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo

Mantova Uno
<p>Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets</p> <p>07/29/2024 10:24</p> <p>(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbe competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale</p>

Mantova Uno

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. (Adnkronos).

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbe competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di

Meteo Web

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

07/29/2024 09:42

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbe competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di

Meteo Web

Primo Piano

emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di

Money	
Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets	
07/29/2024 09:36	
<p>Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale</p>	

Money

Primo Piano

emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



Msn

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Notizie

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, A...

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri,

Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni

Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni

Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni



Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, A... Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è

Notizie

Primo Piano

auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Oglio Po News

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. Fonte www.adnkronos.com © Riproduzione riservata Condividi.

Ok Firenze

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

© Adnkronos Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Raccomandato da Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di



© Adnkronos Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Raccomandato da Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di

Ok Firenze

Primo Piano

emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. Fonte: Adnkronos.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il



Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione

Olbia Notizie

Primo Piano

testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



07/29/2024 10:46

Oltrepo Mantovano News
Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Oltrepo Mantovano News

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. (Adnkronos).

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Padova News

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. (ADNKRONOS).

Panathlon Club Milano

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo

Panathlon Club Milano	
Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets	
07/29/2024 10:43	
<p>(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale</p>	

Panathlon Club Milano

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. Sorgente: Adnkronos.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di



emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



Reggio Tv

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. Aggiornamenti e notizie Tesserato con le Fiamme Gialle, è alla prima esperienza ai Giochi Olimpici Cambia lo scenario per la tragica morte del 47enne Organizzato dall'associazione culturale "Girolamo Marafioti" Un poker di conferme graditissimo Classe 2005 con già esperienza in Serie D In aumento i casi di ebbrezza (+60%) e di alterazione da sostanze psicotrope (+200%) rispetto al dato 2023.

Reportage Online

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Reportage Online

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



07/29/2024 11:33

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

ReveNews

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



Sanremo News
Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets
07/29/2024 09:53

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Sanremo News

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Sardegna Reporter

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. - economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info).

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



Savona News

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Sbircia la Notizia

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi...

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, ad avviso unanime delle associazioni, non tiene adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato



Sbircia la Notizia

Primo Piano

settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Sport Fair

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

SportFair Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'ormai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbe competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di



SportFair Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'ormai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di

Sport Fair

Primo Piano

emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. Continua la lettura su SportFair Condividi Facebook Twitter LinkedIn Pinterest WhatsApp Telegram Email.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di



Stretto Web

Primo Piano

emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

TargatoCN

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



TargatoCN

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di

Tele Romagna 24	
Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets	
07/29/2024 09:40	
<p>Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale</p>	

Tele Romagna 24

Primo Piano

emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime.



Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

di Adnkronos Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo,



di Adnkronos Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di

Tiscali

Primo Piano

possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. di Adnkronos.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



Tutt'Oggi

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoporti**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di

Tutt'Oggi

Primo Piano

emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di

Tv7

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

07/29/2024 09:41

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di

Tv7

Primo Piano

emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. L-SERIN Hukommelse Glemsk? Tusenvis av nordmenn tar dette for hukommelsen Forskere har oppdaget at aminosyren L-Serin er vesentlig viktigere for hjernen og hukommelsen enn tidligere antatt. Prøv L-Serin hukommelse gratis* et norskutviklet suksessprodukt med aminosyren L-Serin, som tusenvis av nordmenn tar hver dag. L-SERIN Hukommelse | Sponsorizzato Sponsorizzato flybilletter| Søkeannonser Oppdag ulike alternativer for flyreiser nå! Søk etter flyreiser no flybilletter| Søkeannonser | Sponsorizzato Sponsorizzato flybilletter| Søkeannonser Finn de beste tilbudene på flybilletter her! Søk etter flyreiser no flybilletter| Søkeannonser | Sponsorizzato Sponsorizzato da Taboola da Taboola Contenuti Sponsorizzati Contenuti Sponsorizzati Contenuti Sponsorizzati Contenuti Sponsorizzati Guarda Anche L-SERIN Hukommelse Glemsk? Tusenvis av nordmenn tar dette for hukommelsen L-SERIN Hukommelse flybilletter| Søkeannonser Oppdag ulike alternativer for flyreiser nå! flybilletter| Søkeannonser Wolt Wolt: enklere bedriftsmåltider Wolt CLA Pluss Supplement Slik går du ned i vekt CLA Pluss Supplement SeekerHub Mobile Stair Lifts Disse nye trappeheisene for eldre er imponerende (Ta en titt). SeekerHub Mobile Stair Lifts.

Ultime News 24

Primo Piano

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo



(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno

Ultime News 24

Primo Piano

di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. -economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info) Ultimenews24.it è un quotidiano online dove ti tiene informato sulle ultime notizie su attualità, economia, salute, sport e altro ancora. Direttore responsabile: Marina Nardone Sede legale: Corso Umberto Maddalena 24 - cap 83030 - Venticano (AV) Quotidiano online e una testata periodica ai sensi del D.L. 7/5/2001 n. 62 Network Contatti Per parlare con la redazione: redazione@mgeditoriale.it Per la tua pubblicità: info@mgeditoriale.it.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il

Unione Industriali Roma	
Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets	
07/29/2024 10:03	
<p>Roma, 26 lug. (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il</p>	

Unione Industriali Roma

Primo Piano

testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione

Vetrinatv

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8ª, 4ª e 5ª del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere

Vetrina Tv

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione.



07/29/2024 11:36 Vetrinatv

(Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8ª, 4ª e 5ª del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere

Vetrina Tv

Primo Piano

sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. -economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info) Correlati.

Trasporto marittimo, al Mit ruolo centrale gestione fondi sistema Ets

Tempo di lettura: minuti (Adnkronos) - Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il



VGlobale

Primo Piano

testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera. -economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info).

Agenparl

Trieste

(ARC) Wartsila: Fedriga, attuazione Allegato VIII Trattato Parigi

(AGENPARL) - lun 29 luglio 2024 Roma, 29 lug - "L'Accordo di programma di oggi segna un punto fondamentale per la nostra regione: per la prima volta viene sottoscritto l'impegno del Governo ad avviare un'interlocuzione con la Commissione europea volta all'attuazione dell'allegato VIII del trattato del Trattato di pace siglato nel 1947, per intervenire sul regime fiscale agevolato comparabile con gli altri porti franchi o zone franche dell'Ue. Lo evidenzia il governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga prima della riunione al Ministero delle Imprese e del Made in Italy per la firma dell'Accordo di programma per la reindustrializzazione del sito produttivo di Bagnoli della Rosandra da parte del Gruppo Msc. "In questo documento trovano spazio le pi? volte espresse richieste del territorio triestino e della Regione - ha evidenziato Fedriga -, e l'impegno puntuale del Governo per aprire ufficialmente l'interlocuzione con l'Unione europea sul regime di extraterritorialit? doganale dei Punti franchi del porto di Trieste. Si tratta di una grande occasione di sviluppo per il nostro territorio che, forse per la prima volta negli ultimi settant'anni, apre concretamente le porte a quest'ipotesi. ARC/MA/gg 291519 LUG 24.



Wartsila, Fedriga: accordo punto fondamentale per Trieste

Firma al ministero a Roma **Trieste**, 29 lug. (askanews) - "L'Accordo di programma di oggi segna un punto fondamentale per la nostra regione: per la prima volta viene sottoscritto l'impegno del Governo ad avviare un'interlocuzione con la Commissione europea volta all'attuazione dell'allegato VIII del trattato del Trattato di pace siglato nel 1947, per intervenire sul regime fiscale agevolato comparabile con gli altri porti franchi o zone franche dell'Ue. Lo evidenzia il governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga prima della riunione al Ministero delle Imprese e del Made in Italy per la firma dell'Accordo di programma per la reindustrializzazione del sito produttivo di Bagnoli della Rosandra da parte del Gruppo Msc. "In questo documento trovano spazio le più volte espresse richieste del territorio triestino e della Regione - ha evidenziato Fedriga -, e l'impegno puntuale del Governo per aprire ufficialmente l'interlocuzione con l'Unione europea sul regime di extraterritorialità doganale dei Punti franchi del **porto di Trieste**. Si tratta di una grande occasione di sviluppo per il nostro territorio che, forse per la prima volta negli ultimi settant'anni, apre concretamente le porte a quest'ipotesi.



AskaneWS

Wartsila, Fedriga: accordo punto fondamentale per Trieste

07/29/2024 16:33

Firma al ministero a Roma Trieste, 29 lug. (askanews) - "L'Accordo di programma di oggi segna un punto fondamentale per la nostra regione: per la prima volta viene sottoscritto l'impegno del Governo ad avviare un'interlocuzione con la Commissione europea volta all'attuazione dell'allegato VIII del trattato del Trattato di pace siglato nel 1947, per intervenire sul regime fiscale agevolato comparabile con gli altri porti franchi o zone franche dell'Ue. Lo evidenzia il governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga prima della riunione al Ministero delle Imprese e del Made in Italy per la firma dell'Accordo di programma per la reindustrializzazione del sito produttivo di Bagnoli della Rosandra da parte del Gruppo Msc. "In questo documento trovano spazio le più volte espresse richieste del territorio triestino e della Regione - ha evidenziato Fedriga -, e l'impegno puntuale del Governo per aprire ufficialmente l'interlocuzione con l'Unione europea sul regime di extraterritorialità doganale dei Punti franchi del porto di Trieste. Si tratta di una grande occasione di sviluppo per il nostro territorio che, forse per la prima volta negli ultimi settant'anni, apre concretamente le porte a quest'ipotesi.

Rai News

Trieste

Sequestrato in porto a Trieste the con un farmaco proibito

Si tratta della sibutramina, utilizzata per trattare l'obesità, ma che comporta fattori di rischio cardiovascolare. Bustine di the contenenti un farmaco impiegato per il trattamento dell'obesità. Le hanno scovate i funzionari del servizio antifrode dell'ufficio delle Dogane di **Trieste** e i finanziari del secondo gruppo. Nel carico di un tir proveniente dalla Turchia c'erano dei contenitori con 15 mila bustine da the. All'interno di esse è stata trovata della sibutramina, un prodotto impiegato da chi vuole perdere peso e utilizzato anche da persone con disturbi alimentari. Le analisi di laboratorio, a cui è stato sottoposto il the, ha confermato che si trattava della sibutramina. Già nel 2010, l'Aifa, ha disposto il divieto di vendita e di utilizzo di tutti i medicinali a base proprio di sibutramina avallando una valutazione dell'EmA (Agenzia Europea del Farmaco) che, a seguito della revisione dei dati di sicurezza, aveva rivelato l'esistenza di un rischio cardiovascolare correlato al suo impiego. Il tempestivo interessamento del Ministero della Salute ha permesso l'emissione di un'allerta a livello europeo con la quale si è inteso mettere in guardia l'ignaro consumatore circa i rischi gravi connessi con l'eventuale utilizzo.



Rifornimento "ship to ship", la prima volta a Trieste

Al molo Settimo una nave da crociera ha fatto il pieno di GNL grazie al rifornimento diretto da una nave cisterna. La novità grazie a un nuovo regolamento Lunedì 29 luglio è stata effettuata la prima operazione di rifornimento di GNL (gas naturale liquefatto) nel porto di Trieste, al molo VII, tra la nave cisterna "Ravenna Knutsen" e la nave da crociera "Silver Ray" da rifornire. Difatti, con l'Ordinanza n. 50/2024 del 5 luglio scorso, la Capitaneria di Porto di Trieste ha approvato il nuovo regolamento per il bunkeraggio "ship to ship" di GNL e BIO GNL alle navi certificate secondo quanto definito dal Cod ice di sicurezza internazionale. Considerato che, allo stato attuale, nel compartimento marittimo di Trieste non ci sono operatori di bunkeraggio GNL in regime di concessione, queste operazioni sono state consentite, in deroga a quanto previsto dal regolamento, anche con navi o bettoline di società che non sono titolari di concessione. Le operazioni di rifornimento sono state monitorate in tutti i passaggi dal personale della Guardia Costiera di Trieste. Per eventuali ulteriori approfondimenti sull'argomento, la Capitaneria di Porto di Trieste invita a consultare il proprio sito internet istituzionale o a contattare direttamente, negli orari di apertura al pubblico, il proprio ufficio tecnico.



Trieste Prima

Trieste

Vietato e pericoloso per la salute, lo nascondevano nelle bustine da tè, maxi sequestro in porto

Il rischio cardiovascolare era stato già accertato dall'Agenzia europea del farmaco e alla segnalazione si era aggiunto il divieto espresso dall'Aifa. In un tir proveniente dalla Turchia la guardia di finanza ha scoperto un carico di 15 mila bustine contenenti sibutramina. Il prodotto si chiama Meridetox Tea Premium TRIESTE - Le 15 mila bustine di tè viaggiavano a bordo di uno degli innumerevoli tir che ogni giorno dalla Turchia vengono sbarcati nel porto di Trieste, ma i finanzieri e i doganieri hanno scoperto che al loro interno

contenevano un farmaco utilizzato contro l'obesità e capace di produrre gravi rischi per la salute dei consumatori. Si chiama Meridetox Tea Premium ed è un prodotto acquistabile soprattutto sul web, ma che in questo caso era stato caricato a bordo di un camion turco. La segnalazione rispetto al sequestro al Ministero della Salute era stata pubblicata lo scorso 30 aprile (dopo l'invio avvenuto due settimane prima), ma la nota stampa a livello locale è stata diramata solamente oggi 29 luglio. Il carico si trovava a bordo di un tir e all'interno delle bustine, dopo una attenta analisi di laboratorio, è stata scoperta la presenza di sibutramina, "un farmaco anoressizzante impiegato per il

trattamento dell'obesità e del sovrappeso". Il farmaco, scrivono le fiamme gialle, era stata nascosta "in maniera tanto subdola quanto potenzialmente dannosa". Dopo la scoperta i finanzieri hanno immediatamente comunicato il blitz a Roma, che nei mesi precedenti ad oggi, aveva fatto scattare una allerta a livello europeo invitando la popolazione a "non consumare tale prodotto per i gravi rischi alla salute che ne sarebbero potuti derivare". Perché era stata già l'Aifa (l'Agenzia italiana del farmaco ndr) a disporre il divieto di vendita di medicinali a base di sibutramina. In quel caso l'Aifa aveva dato seguito ad una valutazione dell'Ema (l'Agenzia europea del farmaco) che, come si legge nel comunicato, "aveva rilevato un nesso di causalità tra l'impiego della sostanza e il manifestarsi di rischi cardiovascolari". Insomma, un rischio enorme per gli ignari consumatori. Al di là del sequestro messo a segno in porto a Trieste, facendo una rapida ricerca online, ecco che le bustine di tè sono ancora acquistabili.



Il rischio cardiovascolare era stato già accertato dall'Agenzia europea del farmaco e alla segnalazione si era aggiunto il divieto espresso dall'Aifa. In un tir proveniente dalla Turchia la guardia di finanza ha scoperto un carico di 15 mila bustine contenenti sibutramina. Il prodotto si chiama Meridetox Tea Premium TRIESTE - Le 15 mila bustine di tè viaggiavano a bordo di uno degli innumerevoli tir che ogni giorno dalla Turchia vengono sbarcati nel porto di Trieste, ma i finanzieri e i doganieri hanno scoperto che al loro interno contenevano un farmaco utilizzato contro l'obesità e capace di produrre gravi rischi per la salute dei consumatori. Si chiama Meridetox Tea Premium ed è un prodotto acquistabile soprattutto sul web, ma che in questo caso era stato caricato a bordo di un camion turco. La segnalazione rispetto al sequestro al Ministero della Salute era stata pubblicata lo scorso 30 aprile (dopo l'invio avvenuto due settimane prima), ma la nota stampa a livello locale è stata diramata solamente oggi 29 luglio. Il carico si trovava a bordo di un tir e all'interno delle bustine, dopo una attenta analisi di laboratorio, è stata scoperta la presenza di sibutramina, "un farmaco anoressizzante impiegato per il trattamento dell'obesità e del sovrappeso". Il farmaco, scrivono le fiamme gialle, era stata nascosta "in maniera tanto subdola quanto potenzialmente dannosa". Dopo la scoperta i finanzieri hanno immediatamente comunicato il blitz a Roma, che nei mesi precedenti ad oggi, aveva fatto scattare una allerta a livello europeo invitando la popolazione a "non consumare tale prodotto per i gravi rischi alla salute che ne sarebbero potuti derivare". Perché era stata già l'Aifa (l'Agenzia italiana del farmaco ndr) a disporre il divieto di vendita di medicinali a base di sibutramina. In quel caso l'Aifa aveva dato seguito ad una valutazione dell'Ema (l'Agenzia europea del farmaco) che, come si legge nel comunicato, "aveva rilevato un nesso di causalità tra l'impiego della sostanza e il manifestarsi di rischi cardiovascolari". Insomma, un rischio enorme per gli ignari consumatori. Al di là del sequestro messo a segno in porto a Trieste, facendo una rapida ricerca online, ecco che le bustine di tè sono ancora acquistabili.

Trieste Prima

Trieste

L'applicazione dell'allegato VIII del trattato di Parigi nell'accordo Msc-Wartsila

L'impegno è quello di fare piena luce sul regime di extraterritorialità doganale dei punti franchi del porto di Trieste. "Si tratta - così Massimiliano Fedriga - di una grande occasione di sviluppo per il nostro territorio che, forse per la prima volta negli ultimi settant'anni, apre concretamente le porte a quest'ipotesi" ROMA - Il 29 luglio potrebbe essere considerato una data storica per la città di Trieste. Non solo per la firma dell'Accordo di programma Msc-Wartsila che chiude definitivamente la lunghissima crisi che stava per infliggere un colpo letale al tessuto industriale giuliano, ma anche e soprattutto per l'annuncio, arrivato a mezzo comunicato stampa attraverso le parole del presidente Massimiliano Fedriga, dell'impegno dell'esecutivo Meloni di "avviare una interlocuzione con l'Europa per l'attuazione dell'allegato VIII del Trattato di pace del 1947, così da intervenire sul regime fiscale agevolato comparabile con altre zone franche dell'Unione europea". Una svolta, almeno a parole, rispetto a ciò che da tempo lo stesso ex presidente dell'Autorità portuale **Zeno D'Agostino** aveva caldeggiato. La volontà del governo viene messa nero su bianco all'interno dell'Accordo di programma, in quanto era stata la stessa Msc a spingere per riuscire ad ottenere ciò che prevede il trattato di Parigi. L'impegno è quello di fare piena luce sul regime di extraterritorialità doganale dei punti franchi del porto di Trieste. "Si tratta - ha ribadito Fedriga - di una grande occasione di sviluppo per il nostro territorio che, forse per la prima volta negli ultimi settant'anni, apre concretamente le porte a quest'ipotesi". Ipotesi che solo qualche anno fa, anche a causa di un immobilismo fortemente voluto dalle gestioni passate dello scalo giuliano - e dalla.



Informare

Venezia

Progetto per la transizione digitale e l'innovazione delle filiere nautica e logistico-portuale

Capofila del progetto è CDP Venture Capital

CDP Venture Capital, società di gestione del risparmio partecipata al 70% da CDP Equity, controllata di Cassa Depositi e Prestiti, e al 30% da Invitalia, ha favorito, attraverso il Fondo Boost Innovation e d'intesa con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, la costituzione di una società di scopo dedicata alla costruzione e al lancio di nuove iniziative imprenditoriali che svilupperanno prodotti o servizi per la digitalizzazione e l'innovazione delle PMI che operano nelle filiere nautica e logistico-portuale. Con un investimento di 8,7 milioni di euro, l'obiettivo del progetto "Venture Builder di Filiera Nautica e Logistico-Portuale" è quello di creare dieci nuove imprese nei prossimi tre anni che saranno oggetto di successivi investimenti in equity da parte del Fondo Boost Innovation di CDP Venture Capital (il fondo di corporate venture building della SGR) per un ammontare di circa 30 milioni di euro, che potranno generare un effetto di addizionalità sul mercato che porterà gli investimenti complessivi a circa 70 milioni di euro. Le nuove imprese generate potranno contribuire a colmare i gap di processo e tecnologici delle PMI che sviluppano componentistica e servizi nei settori della cantieristica navale, della nautica da diporto, della crocieristica e della logistica portuale. Hanno aderito al progetto di venture building, in qualità di investitori, Bridgemaker - venture builder tedesco -, Cariplo Factory - uno dei più rilevanti hub di open innovation in Italia - che opereranno in joint venture come venture builder partner gestendo la costruzione delle nuove iniziative, Fincantieri, leader mondiale nella cantieristica navale, PSA Italy che in Italia ha tre terminal container e rappresenta il 25% dell'import-export del paese, Gruppo Intesa Sanpaolo, la più grande banca italiana e una delle prime in Europa, attraverso il Fondo Sei, Sviluppo ecosistemi innovativi di Neva Sgr, la società di venture capital del gruppo, Fondazione Compagnia di San Paolo che sostiene lo sviluppo del territorio genovese e ligure e Friulia, Finanziaria della Regione Friuli-Venezia Giulia, a supporto dello sviluppo del territorio regionale. Aderiscono, inoltre, i Partner Istituzionali il Comune di Genova, che ospiterà la sede operativa genovese della società presso gli spazi del Genova Blue District, la Regione Friuli-Venezia Giulia che ospiterà la sede operativa triestina della Società presso i propri spazi, e Confindustria Genova.



Protocollo di navigazione e balneazione del Garda

Rinnovato l'impegno della Guardia Costiera che ha aperto un nuovo presidio a Desenzano. Inaugurata la motonave ibrida Ander È stato rinnovato e sottoscritto a Desenzano del Garda il Protocollo sulla sicurezza di navigazione e balneazione che regola gli interventi della Guardia Costiera. Un problema molto sentito sul lago più grande d'Italia dove si avvicinano flussi di turisti, naviganti, nuotatori, velisti, scafisti, che possono mettere a rischio la propria vita e quelle altrui. Presenti il ministro del Mit, Matteo Salvini , la senatrice Maristella Gelmini, presidente della Comunità del Garda, il sottosegretario al Cipess, Alessandro Morelli, il Comandante generale delle Capitanerie di porto, Nicola Carlone, il comandante del Porto di Venezia e direttore marittimo del Veneto, l'ammiraglio Filippo Marini e l'assessore regionale Veneto alle Infrastrutture e trasporti, Elisa De Berti. Il protocollo è stato firmato all'inaugurazione del nuovo presidio della Guardia Costiera . Nell'occasione è stata inaugurata anche la nuova motonave ibrida Ander con una portata di 250 passeggeri. Presterà servizio tra Sirmione, Peschiera del Garda, Castelnuovo del Garda, Lazise, Bardolino e Garda. Interviste a Matteo Salvini , ministro Infrastrutture, Alessandro Morelli , sottosegretario, e Nicola Carlone, Comandante generale delle Capitanerie di porto.



Veneto News

Venezia

Lago di Garda, sottoscritto il Protocollo sulla sicurezza di navigazione e balneazione, Vicepresidente De Berti: "Un servizio fondamentale coordinato dalla Guardia Costiera a tutela di residenti, lavoratori e turisti"

"Oggi, in occasione del 25° anniversario della Guardia Costiera, davanti al Vicepresidente del Consiglio dei Ministri, Matteo Salvini, abbiamo firmato il Protocollo d'Intesa per la sicurezza sul Lago di Garda. Uno strumento indispensabile per garantire risorse, mezzi e infrastrutture per un efficace servizio di pronto intervento, soccorso e vigilanza per la sicurezza della navigazione e della balneazione che Regione del Veneto, Provincia Autonoma di Trento, Autorità di Bacino Laghi Garda e Idro, per conto della Regione Lombardia, Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di **Porto**, Comunità del Garda promuovono fin dal 1999. Insieme con il nuovo presidio della Guardia Costiera di Desenzano del Garda, inaugurato questa mattina, andiamo a mettere un ulteriore tassello per la sicurezza della navigazione e della balneazione del Lago di Garda. Rinnovo il mio grazie alle Forze dell'Ordine per l'indispensabile servizio coordinato dalla Guardia Costiera in cui sono impiegati anche i Vigili del Fuoco, le Squadre Acque interne della Polizia di Stato, della Guardia di Finanza, dei Carabinieri, della Croce Rossa e delle organizzazioni di volontariato presenti sul territorio. Rimane prioritario garantire la vigilanza giornaliera sul lago di Garda e la rapidità di intervento, a tutela di residenti, lavoratori e turisti". Lo ha detto la Vicepresidente della Regione del Veneto e Assessore alle Infrastrutture e trasporti, Elisa De Berti, oggi a Desenzano del Garda per l'inaugurazione del nuovo presidio della Guardia Costiera insieme con il Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, la senatrice Maristella Gelmini, presidente della Comunità del Garda, il Sottosegretario di Stato al CIPESS, Alessandro Morelli, il Comandante Generale delle Capitanerie di **Porto**, Nicola Carlone, il Comandante del **Porto** di **Venezia** e direttore marittimo del Veneto, l'Ammiraglio Filippo Marini. Con l'occasione è stata inaugurata anche la nuova motonave ibrida Ander con una portata di 250 passeggeri. La nave presterà servizio tra Sirmione, Peschiera del Garda, Castelnuovo del Garda, Lazise, Bardolino e Garda. Al seguente link le immagini della giornata odierna: https://drive.google.com/drive/folders/1UYqzuY3qsfIFx2VFIsO58gpoR0zpM_ZF. Comunicato (VICEPRESIDENTE/INFRASTRUTTURE/TRASPORTI) Please follow and like us.



Corriere Marittimo

Genova, Voltri

Ignazio Messina & C prende in consegna Jolly Bianco, portacontainer da 6300 teu

Ulteriore ampliamento della flotta con l'entrata in servizio della Jolly Bianco, la seconda nave più grande della flotta del Gruppo armatoriale, portuale e logistico Ignazio Messina & C. Spa di **Genova** che conferma un momento particolarmente positivo di sviluppo e quindi di implementazione del piano industriale varato qualche mese fa. Nella rada del porto di Singapore, è avvenuta la consegna della nuova nave portacontainer, gemella della Jolly Verde, a oggi la più grande nave della flotta Messina entrata in servizio nell'aprile scorso. Battezzata Jolly Bianco, la nuova unità lunga 283 metri per 40 di larghezza, è armata con un equipaggio composto da 23 membri, 17 dei quali italiani tra cui il Comandante Salvatore Cammareri di La Spezia. Costruita nel 2007, la Jolly Bianco è in grado di trasportare 6300 container TEU e, una volta riposizionata nei prossimi giorni in Mediterraneo, verrà impiegata sulla linea per Mar Rosso, Golfo Arabo, India e Pakistan; mercati questi che stanno sostenendo in modo convinto il loro export anche verso l'Italia.

Corriere Marittimo

Ignazio Messina & C prende in consegna Jolly Bianco, portacontainer da 6300 teu



07/29/2024 17:37

Ulteriore ampliamento della flotta con l'entrata in servizio della Jolly Bianco, la seconda nave più grande della flotta del Gruppo armatoriale, portuale e logistico Ignazio Messina & C. Spa di Genova che conferma un momento particolarmente positivo di sviluppo e quindi di implementazione del piano industriale varato qualche mese fa. Nella rada del porto di Singapore, è avvenuta la consegna della nuova nave portacontainer, gemella della Jolly Verde, a oggi la più grande nave della flotta Messina entrata in servizio nell'aprile scorso. Battezzata Jolly Bianco, la nuova unità lunga 283 metri per 40 di larghezza, è armata con un equipaggio composto da 23 membri, 17 dei quali italiani tra cui il Comandante Salvatore Cammareri di La Spezia. Costruita nel 2007, la Jolly Bianco è in grado di trasportare 6300 container TEU e, una volta riposizionata nei prossimi giorni in Mediterraneo, verrà impiegata sulla linea per Mar Rosso, Golfo Arabo, India e Pakistan; mercati questi che stanno sostenendo in modo convinto il loro export anche verso l'Italia.

Informare

Genova, Voltri

Croce è certo che la nuova diga del porto di Genova si farà nei tempi previsti

Secondo il presidente di Assagenti, è in corso una guerra tra corvi e guffi con i secondi destinati a soccombere

Genova Gianluca Croce, neo presidente dell'associazione degli agenti marittimi genovesi, confida nella prosecuzione, secondo i tempi prefissati, della costruzione della nuova diga foranea del **porto** del capoluogo ligure. Riferendosi alla recente sentenza del Consiglio di Stato che ha confermato la correttezza dell'affidamento al consorzio guidato da Webuild dei lavori per la costruzione della diga, Croce si è detto rassicurato dalle parole del sindaco di **Genova** sul rispetto del cronoprogramma: «le garanzie rilasciate pubblicamente dal sindaco Marco Bucci circa il rispetto dei tempi e quindi la smentita secca delle voci che davano già in forte ritardo i tempi di realizzazione della diga - ha affermato il presidente di Assagenti - rialimentano la fiducia in un momento in cui la Liguria, la città di **Genova** e il suo **porto** sembravano essere nuovamente minacciate dalle nubi di un immobilismo incombente. Non sarà così - si è detto convinto Croce - e la sentenza del Consiglio di Stato corrobora la fiducia degli operatori che non sono disposti ad attendere né i tempi della giustizia, né quelli di una politica che non si fa scrupolo di remare contro: in ballo ci sono centinaia, forse migliaia (considerando l'area estesa che gravita sul **porto** di **Genova**) che dipendono dalla rapidità e dall'efficienza con cui le nuove opere saranno realizzate e diventeranno operative». «La rinascita di questa area strategica per l'intero Paese - ha concluso Croce - non può essere fermata o soffocata né da inchieste, né da convenienze politiche».

Informare

Croce è certo che la nuova diga del porto di Genova si farà nei tempi previsti

07/29/2024 12:18

Secondo il presidente di Assagenti, è in corso una guerra tra corvi e guffi con i secondi destinati a soccombere Genova Gianluca Croce, neo presidente dell'associazione degli agenti marittimi genovesi, confida nella prosecuzione, secondo i tempi prefissati, della costruzione della nuova diga foranea del porto del capoluogo ligure. Riferendosi alla recente sentenza del Consiglio di Stato che ha confermato la correttezza dell'affidamento al consorzio guidato da Webuild dei lavori per la costruzione della diga, Croce si è detto rassicurato dalle parole del sindaco di Genova sul rispetto del cronoprogramma: «le garanzie rilasciate pubblicamente dal sindaco Marco Bucci circa il rispetto dei tempi e quindi la smentita secca delle voci che davano già in forte ritardo i tempi di realizzazione della diga - ha affermato il presidente di Assagenti - rialimentano la fiducia in un momento in cui la Liguria, la città di Genova e il suo porto sembravano essere nuovamente minacciate dalle nubi di un immobilismo incombente. Non sarà così - si è detto convinto Croce - e la sentenza del Consiglio di Stato corrobora la fiducia degli operatori che non sono disposti ad attendere né i tempi della giustizia, né quelli di una politica che non si fa scrupolo di remare contro: in ballo ci sono centinaia, forse migliaia (considerando l'area estesa che gravita sul porto di Genova) che dipendono dalla rapidità e dall'efficienza con cui le nuove opere saranno realizzate e diventeranno operative». «La rinascita di questa area strategica per l'intero Paese - ha concluso Croce - non può essere fermata o soffocata né da inchieste, né da convenienze politiche».

Informare

Genova, Voltri

La Ignazio Messina & C. ha preso in consegna una seconda portacontainer da 6.300 teu

La "Jolly Bianco" è stata costruita nel 2007

La Ignazio Messina & C. ha preso in consegna a Singapore la Buxwave che, con una capacità di 6.300 teu, è la seconda nave più grande della flotta del gruppo armatoriale, portuale e logistico genovese. La portacontainer, che è stata costruita nel 2007, è stata ribattezzata Jolly Bianco ed è gemella della Jolly Verde, ad oggi la più grande nave della flotta Messina entrata in servizio nell'aprile scorso. La Jolly Bianco, che è lunga 283 metri per 40 di larghezza, è armata con un equipaggio composto da 23 membri, 17 dei quali italiani tra cui il comandante Salvatore Cammareri di La **Spezia**. Una volta riposizionata nei prossimi giorni in Mediterraneo, la Jolly Bianco verrà impiegata sulla linea per Mar Rosso, Golfo Arabo, India e Pakistan.



Informatore Navale

Genova, Voltri

ASSAGENTI - GIANLUCA CROCE: CON LA DIGA DEL PORTO VADANO AVANTI TUTTI I PROGETTI DI GENOVA

Il Presidente degli Agenti Marittimi interviene dopo la sentenza del Consiglio di Stato "Pari avanti tutta e guai a deviare di rotta" Secondo il neo Presidente di Assagenti **Genova**, Gianluca Croce, la sentenza del Consiglio di Stato, che ha confermato la correttezza dell'affidamento al Consorzio guidato da Webuild dei lavori per la costruzione della Diga del **porto** di **Genova**, segna un punto fermo e indica con chiarezza che i grandi lavori di sviluppo che vedono al centro lo scalo marittimo genovese non si possono rallentare, né tantomeno arrestare. E deve parallelamente proseguire lo sforzo per affermare la polifunzionalità dello scalo, recuperando e rendendo operativo qualsiasi spazio disponibile. "Le garanzie rilasciate pubblicamente dal Sindaco Marco Bucci - prosegue il Presidente di Assagenti - circa il rispetto dei tempi e quindi la smentita secca delle voci che davano già in forte ritardo i tempi di realizzazione della Diga, rialimentano la fiducia in un momento in cui la Liguria, la città di **Genova** e il suo **porto** sembravano essere nuovamente minacciate dalle nubi di un immobilismo incombente". "Non sarà così - aggiunge Croce - e la sentenza del Consiglio di Stato corrobora la fiducia degli operatori che non sono disposti ad attendere né i tempi della giustizia, né quelli di una politica che non si fa scrupolo di remare contro: in ballo ci sono centinaia, forse migliaia (considerando l'area estesa che gravita sul **porto** di **Genova**) che dipendono dalla rapidità e dall'efficienza con cui le nuove opere saranno realizzate e diventeranno operative". Secondo Croce, la Liguria e **Genova** stanno dimostrando al di là degli slogan, che nessuno deve permettere a una campagna elettorale per il nuovo Governo regionale di incidere sui tempi delle opere che il PNRR ha concentrato sul **porto** e sulla Liguria. "La rinascita di questa area strategica per l'intero Paese - conclude Croce - non può essere fermata o soffocata né da inchieste, né da convenienze politiche".



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Ignazio Messina prende in consegna "Jolly Bianco"

Gemella della "Jolly Verde", rappresentano le più grandi navi della flotta genovese. Cerimonia a Singapore Ulteriore ampliamento della flotta per la Ignazio Messina con l'entrata in servizio della Jolly Bianco , la seconda nave più grande della compagnia armatoriale, portuale e logistica genovese, confermando un momento particolarmente positivo di sviluppo e quindi di implementazione del piano industriale varato qualche mese fa. Nella rada del porto di Singapore è avvenuta la consegna della nuova nave portacontainer, gemella della Jolly Verde , a oggi la più grande nave della flotta Messina, entrata in servizio nell'aprile scorso. Jolly Bianco è un'unità lunga 283 metri per 40 di larghezza. È armata con un equipaggio composto da 23 membri, 17 dei quali italiani, tra cui il comandante Salvatore Cammareri di La **Spezia**. Costruita nel 2007, la Jolly Bianco è in grado di trasportare 6,300 container TEU e, una volta riposizionata nei prossimi giorni in Mediterraneo, verrà impiegata sulla linea per Mar Rosso, Golfo Arabo, India e Pakistan; mercati questi che stanno sostenendo in modo convinto il loro export anche verso l'Italia. Condividi Tag ignazio messina Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Ignazio Messina prende in consegna "Jolly Bianco"



07/29/2024 16:43

Gemella della "Jolly Verde", rappresentano le più grandi navi della flotta genovese. Cerimonia a Singapore Ulteriore ampliamento della flotta per la Ignazio Messina con l'entrata in servizio della Jolly Bianco : la seconda nave più grande della compagnia armatoriale, portuale e logistica genovese, confermando un momento particolarmente positivo di sviluppo e quindi di implementazione del piano industriale varato qualche mese fa. Nella rada del porto di Singapore è avvenuta la consegna della nuova nave portacontainer, gemella della Jolly Verde , a oggi la più grande nave della flotta Messina, entrata in servizio nell'aprile scorso. Jolly Bianco è un'unità lunga 283 metri per 40 di larghezza. È armata con un equipaggio composto da 23 membri, 17 dei quali italiani, tra cui il comandante Salvatore Cammareri di La Spezia. Costruita nel 2007, la Jolly Bianco è in grado di trasportare 6,300 container TEU e, una volta riposizionata nei prossimi giorni in Mediterraneo, verrà impiegata sulla linea per Mar Rosso, Golfo Arabo, India e Pakistan; mercati questi che stanno sostenendo in modo convinto il loro export anche verso l'Italia. Condividi Tag ignazio messina Articoli correlati.

Aeroporto, Adr non si presenta alle due assemblee

di Matteo Angeli Si sono svolte questa mattina le due assemblee, ordinaria e straordinaria, che servivano per capire meglio gli scenari futuri dell'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova. Adr (Aeroporti di Roma) non si è presentato, in questo modo l'azionista al 15% che ha messo le sue azioni a disposizione di nuovi azionisti o di quelli attuali pubblici che possono esercitare il diritto di prelazione, ha ufficialmente preso le distanze di fatto dalla società in attesa di conoscere a chi venderà le sue azioni. Durante l'assemblea non si è trattato il gradimento nei confronti di Msc perchè lo stesso gruppo non è interessato a prendere solamente le quote di **Autorità** di **Sistema Portuale**. Rinviate anche la nomina del nuovo amministratore del Cda dopo le dimissioni di Ivan Pitto in quota all'**Autorità portuale**.



di Matteo Angeli Si sono svolte questa mattina le due assemblee, ordinaria e straordinaria, che servivano per capire meglio gli scenari futuri dell'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova. Adr (Aeroporti di Roma) non si è presentato, in questo modo l'azionista al 15% che ha messo le sue azioni a disposizione di nuovi azionisti o di quelli attuali pubblici che possono esercitare il diritto di prelazione, ha ufficialmente preso le distanze di fatto dalla società in attesa di conoscere a chi venderà le sue azioni. Durante l'assemblea non si è trattato il gradimento nei confronti di Msc perchè lo stesso gruppo non è interessato a prendere solamente le quote di **Autorità** di **Sistema Portuale**. Rinviate anche la nomina del nuovo amministratore del Cda dopo le dimissioni di Ivan Pitto in quota all'**Autorità portuale**.

Arenzano, sospetta pesca di frodo intorno al relitto della Haven

I sub chiedono regole più stringenti per i pescatori dilettanti. Un tratto di mare affollato quello dove è affondata la Haven al largo di Arenzano. D'estate, soprattutto il week end, tante le barche di pescatori dilettanti a caccia di prede. Una convivenza difficile, lamentano i sub che si immergono per esplorare il relitto. Il sospetto è che il fenomeno della pesca di frodo, fuori dalle regole, sia in crescita da queste parti, mettendo in pericolo anche gli stessi sub, che hanno rinvenuto alcune carcasse di grossi tonni nei pressi del relitto. Dopo le ultime segnalazioni sono aumentati i controlli, assicurano dalla Capitaneria di **porto di Genova**, che si attiverà per incontrare le parti interessate e trovare presto una soluzione al problema. Nel servizio la voce di Andrea Bada Esploratore subacqueo e documentarista.



Assagenti con la diga del porto vadano avanti tutti i progetti di Genova

Lug 29, 2024 **Genova** - "Pari avanti tutta e guai a deviare di rotta". Secondo il neo Presidente di Assagenti **Genova**, Gianluca Croce, la sentenza del Consiglio di Stato, che ha confermato la correttezza dell'affidamento al Consorzio guidato da Webuild dei lavori per la costruzione della Diga del **porto** di **Genova**, segna un punto fermo e indica con chiarezza che i grandi lavori di sviluppo che vedono al centro lo scalo marittimo genovese non si possono rallentare, né tantomeno arrestare. E deve parallelamente proseguire lo sforzo per affermare la polifunzionalità dello scalo, recuperando e rendendo operativo qualsiasi spazio disponibile. "Le garanzie rilasciate pubblicamente dal Sindaco Marco Bucci - prosegue il Presidente di Assagenti - circa il rispetto dei tempi e quindi la smentita secca delle voci che davano già in forte ritardo i tempi di realizzazione della Diga, rialimentano la fiducia in un momento in cui la Liguria, la città di **Genova** e il suo **porto** sembravano essere nuovamente minacciate dalle nubi di un immobilismo incombente". "Non sarà così - aggiunge Croce - e la sentenza del Consiglio di Stato corrobora la fiducia degli operatori che non sono disposti ad attendere né i tempi della giustizia, né quelli di una politica che non si fa scrupolo di remare contro: in ballo ci sono centinaia, forse migliaia (considerando l'area estesa che gravita sul **porto** di **Genova**) che dipendono dalla rapidità e dall'efficienza con cui le nuove opere saranno realizzate e diventeranno operative". Secondo Croce, la Liguria e **Genova** stanno dimostrando al di là degli slogan, che nessuno deve permettere a una campagna elettorale per il nuovo Governo regionale di incidere sui tempi delle opere che il PNRR ha concentrato sul **porto** e sulla Liguria. "La rinascita di questa area strategica per l'intero Paese - conclude Croce - non può essere fermata o soffocata né da inchieste, né da convenienze politiche".



Entra in flotta Ignazio Messina la Jolly Bianco, nave da 6300 TEU

Lug 29, 2024 - Ulteriore ampliamento della flotta con l'entrata in servizio della Jolly Bianco, la seconda nave più grande della flotta del Gruppo armatoriale, portuale e logistico Ignazio Messina & C. Spa di Genova che conferma un momento particolarmente positivo di sviluppo e quindi di implementazione del piano industriale varato qualche mese fa. Nella rada del **porto** di Singapore, è avvenuta la consegna della nuova nave portacontainer, gemella della Jolly Verde, a oggi la più grande nave della flotta Messina entrata in servizio nell'aprile scorso. Battezzata Jolly Bianco, la nuova unità lunga 283 metri per 40 di larghezza, è armata con un equipaggio composto da 23 membri, 17 dei quali italiani tra cui il Comandante Salvatore Cammareri di La Spezia. Costruita nel 2007, la Jolly Bianco è in grado di trasportare 6300 container TEU e, una volta riposizionata nei prossimi giorni in Mediterraneo, verrà impiegata sulla linea per Mar Rosso, Golfo Arabo, India e Pakistan; mercati questi che stanno sostenendo in modo convinto il loro export anche verso l'Italia.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Messina ha preso in consegna la portacontainer Jolly Bianco da 6.300 Teu del 2006

Navi Insieme alla gemella Jolly Verde sarà la nuova ammiraglia della shipping company genovese e verrà impiegata fra Mediterraneo, Mar Rosso, Golfo Arabo, India e Pakistan di Redazione SHIPPING ITALY. La compagnia di navigazione Ignazio Messina & C. fa segnare un'altra importante tappa del suo percorso di sviluppo prendendo in consegna la nave portacontainer da 6.300 Teu ex Buxwave finora di proprietà della tedesca Reederei Nsb. Salgono dunque a sei le portacontainer di proprietà con l'entrata in servizio della nave ribattezzata Jolly Bianco, la seconda più grande della flotta del gruppo armatoriale, portuale e logistico Ignazio Messina & C. Spa di **Genova** "che conferma un momento particolarmente positivo di sviluppo e quindi di implementazione del piano industriale varato qualche mese fa" informa l'azienda. Nella rada del porto di Singapore è avvenuta nelle scorse ore la consegna della nave portacontainer del 2006 (è stata costruita e consegnata 18 anni fa presso il cantiere rumeno Daewoo Mangalia), gemella della Jolly Verde, ad oggi la più grande unità della flotta Messina entrata in servizio nell'aprile scorso. Jolly Bianco è lunga 283 metri per 40 di larghezza, è armata con un equipaggio composto da 23 membri, 17 dei quali italiani tra cui il comandante Salvatore Cammareri di La Spezia. Costruita nel 2007, la Jolly Bianco è in grado di trasportare 6.300 container Teu e, una volta riposizionata nei prossimi giorni in Mediterraneo, verrà impiegata sulla linea per Mar Rosso, Golfo Arabo, India e Pakistan; "mercati questi - sottolinea la shipping company - che stanno sostenendo in modo convinto il loro export anche verso l'Italia". La nave Jolly Bianco (ex Buxwave), la gemella Jolly Verde e altre tre portacontainer (Buxcliff, Buxcoast e Cma Cgm Vela) fanno tutte parte di una serie di vendite della società tedesca Reederei Nsb in favore del gruppo Msc finalizzate negli ultimi mesi. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY** **SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.**



Navi Insieme alla gemella Jolly Verde sarà la nuova ammiraglia della shipping company genovese e verrà impiegata fra Mediterraneo, Mar Rosso, Golfo Arabo, India e Pakistan di Redazione SHIPPING ITALY. La compagnia di navigazione Ignazio Messina & C. fa segnare un'altra importante tappa del suo percorso di sviluppo prendendo in consegna la nave portacontainer da 6.300 Teu ex Buxwave finora di proprietà della tedesca Reederei Nsb. Salgono dunque a sei le portacontainer di proprietà con l'entrata in servizio della nave ribattezzata Jolly Bianco, la seconda più grande della flotta del gruppo armatoriale, portuale e logistico Ignazio Messina & C. Spa di Genova "che conferma un momento particolarmente positivo di sviluppo e quindi di implementazione del piano industriale varato qualche mese fa" informa l'azienda. Nella rada del porto di Singapore è avvenuta nelle scorse ore la consegna della nave portacontainer del 2006 (è stata costruita e consegnata 18 anni fa presso il cantiere rumeno Daewoo Mangalia), gemella della Jolly Verde, ad oggi la più grande unità della flotta Messina entrata in servizio nell'aprile scorso. Jolly Bianco è lunga 283 metri per 40 di larghezza, è armata con un equipaggio composto da 23 membri, 17 dei quali italiani tra cui il comandante Salvatore Cammareri di La Spezia. Costruita nel 2007, la Jolly Bianco è in grado di trasportare 6.300 container Teu e, una volta riposizionata nei prossimi giorni in Mediterraneo, verrà impiegata sulla linea per Mar Rosso, Golfo Arabo, India e Pakistan; "mercati questi - sottolinea la shipping company - che stanno sostenendo in modo convinto il loro export anche verso l'Italia". La nave Jolly Bianco (ex Buxwave), la gemella Jolly Verde e altre tre portacontainer (Buxcliff, Buxcoast e Cma Cgm Vela) fanno tutte parte di una serie di vendite della società tedesca Reederei Nsb in favore del gruppo Msc finalizzate negli ultimi mesi. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA**

Shipping Italy

Genova, Voltri

Passo indietro di Aldo e Roberto Spinelli da Spininvest, Cda rinnovato

Porti Gli avvocati David Ermini, Nicola Scodnik e il dott. Vittorio Gattone nuovi consiglieri. La mossa è finalizzata a ottenere la revoca degli arresti domiciliari di Redazione SHIPPING ITALY Spininvest Srl, la holding della famiglia Spinelli a cui fa capo la società Spinelli Srl, ha annunciato il rinnovo del suo Consiglio di Amministrazione. Una nota spiega che "l'assemblea dei soci tenutasi in data odierna, ha rispettivamente nominato l'avvocato David Ermini come nuovo presidente, il dott. Vittorio Gattone e l'avvocato Nicola Scodnik come consiglieri. Le nomine fanno seguito alle dimissioni di Aldo e Roberto Spinelli dell'8 maggio 2024". La proprietà della società rimane in mano alla stessa famiglia investita dall'inchiesta della Procura di **Genova** su presunti casi di corruzione da parte proprio di Aldo Spinelli nei confronti dell'allora presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini, e del presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti (tutti ancora agli arresti domiciliari in questo momento). Questa scelta apre con ogni probabilità dettata proprio dall'interesse a ottenere una revoca delle misure di custodia cautelare imposte dalla magistratura inquirente. "Sono onorato di assumere questo ruolo - dichiara David Ermini, neo presidente di Spininvest - è un Gruppo in salute dalle grandi potenzialità di sviluppo. Sono fiducioso che, lavorando insieme ai membri del nuovo consiglio e ai manager del gruppo, potremo raggiungere nuovi traguardi e costruire un futuro prospero per tutti i nostri Stakeholder esterni e interni". David Ermini, avvocato penalista, esercita la professione forense da oltre trent'anni. È stato eletto alla Camera dei deputati nel 2013 (XVII legislatura) e confermato nel 2018 (XVIII legislatura) dove è stato membro della commissione giustizia. Nel settembre 2018 è stato eletto vicepresidente del Consiglio Superiore della Magistratura, carica ricoperta fino alla scadenza del mandato (24 gennaio 2023). Vittorio Gattone, già chief financial officer di Spininvest, ha oltre 20 anni di esperienza nel settore Audit & Finance. Ha iniziato la sua carriera in KPMG spa, multinazionale leader in ambito Audit & Management consulting. Successivamente, ha guidato il reparto Controlling e Accounting di Axpo Italia S.p.A., multinazionale svizzera leader nel trading energetico. Dal maggio 2021 in Spininvest con il ruolo di Cfo. Nicola Scodnik, attuale Segretario della Camera Penale Regionale Ligure, ha un'esperienza ventennale nella professione forense ed è iscritto all'albo degli Avvocati presso l'Ordine di **Genova** dal 2000. Dal 2014 al 2019 è stato Vicepresidente del Consiglio Distrettuale di Disciplina degli Avvocati della Liguria e dal 2019 al 2023 ha fatto parte del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di **Genova**. Ricopre attualmente anche gli incarichi di Componente della Commissione Deontologica del Consiglio Nazionale Forense e di Componente dell'Osservatorio Nazionale di Deontologia dell'Unione delle Camere Penali Italiane. Una nota ricorda che Spininvest Srl nasce nel 2015, a seguito di una



07/29/2024 17:11 Nicola Capuzzo

Porti Gli avvocati David Ermini, Nicola Scodnik e il dott. Vittorio Gattone nuovi consiglieri. La mossa è finalizzata a ottenere la revoca degli arresti domiciliari di Redazione SHIPPING ITALY Spininvest Srl, la holding della famiglia Spinelli a cui fa capo la società Spinelli Srl, ha annunciato il rinnovo del suo Consiglio di Amministrazione. Una nota spiega che "l'assemblea dei soci tenutasi in data odierna, ha rispettivamente nominato l'avvocato David Ermini come nuovo presidente, il dott. Vittorio Gattone e l'avvocato Nicola Scodnik come consiglieri. Le nomine fanno seguito alle dimissioni di Aldo e Roberto Spinelli dell'8 maggio 2024". La proprietà della società rimane in mano alla stessa famiglia investita dall'inchiesta della Procura di Genova su presunti casi di corruzione da parte proprio di Aldo Spinelli nei confronti dell'allora presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini, e del presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti (tutti ancora agli arresti domiciliari in questo momento). Questa scelta apre con ogni probabilità dettata proprio dall'interesse a ottenere una revoca delle misure di custodia cautelare imposte dalla magistratura inquirente. "Sono onorato di assumere questo ruolo - dichiara David Ermini, neo presidente di Spininvest - è un Gruppo in salute dalle grandi potenzialità di sviluppo. Sono fiducioso che, lavorando insieme ai membri del nuovo consiglio e ai manager del gruppo, potremo raggiungere nuovi traguardi e costruire un futuro prospero per tutti i nostri Stakeholder esterni e interni". David Ermini, avvocato penalista, esercita la professione forense da oltre trent'anni. È stato eletto alla Camera dei deputati nel 2013 (XVII legislatura) e confermato nel 2018 (XVIII legislatura) dove è stato membro della commissione giustizia. Nel settembre 2018 è stato eletto vicepresidente del Consiglio Superiore della Magistratura, carica ricoperta fino alla scadenza del mandato (24 gennaio 2023). Vittorio Gattone, già chief financial

Shipping Italy

Genova, Voltri

riorganizzazione societaria, con l'obiettivo di diversificare le attività della famiglia Spinelli. Nel corso degli anni, Spininvest ha ampliato il proprio raggio d'azione includendo il settore del real estate e altri ambiti industriali. Attualmente, Spininvest è azionista di maggioranza del Gruppo Spinelli, operante nel settore logistico, ed è attiva nel real estate attraverso la controllata Punta dell'Olmo e partecipazioni in altre società. A livello consolidato, Spininvest vanta un patrimonio netto di oltre 100 milioni di euro, impiega circa 700 dipendenti oltre 700 indiretti e ha generato un fatturato di oltre 200 milioni di euro nel 2023. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Messina prende in consegna la portacontainer da 6.300 teu Jolly Bianco

Una volta riposizionata nei prossimi giorni in Mediterraneo, la nave verrà impiegata sulla linea per Mar Rosso, Golfo Arabo, India e Pakistan

Genova - Ulteriore ampliamento della flotta con l'entrata in servizio della Jolly Bianco, la seconda nave più grande della flotta del Gruppo armatoriale, portuale e logistico Ignazio Messina & C. Spa di **Genova** che conferma un momento particolarmente positivo di sviluppo e quindi di implementazione del piano industriale varato qualche mese fa. Lo si legge in una nota. "Nella rada del porto di Singapore, è avvenuta la consegna della nuova nave portacontainer, gemella della Jolly Verde, a oggi la più grande nave della flotta Messina entrata in servizio nell'aprile scorso. Battezzata Jolly Bianco, la nuova unità lunga 283 metri per 40 di larghezza, è armata con un equipaggio composto da 23 membri, 17 dei quali italiani tra cui il Comandante Salvatore Cammareri di La Spezia". Costruita nel 2007, la Jolly Bianco è in grado di trasportare 6.300 container teu e, una volta riposizionata nei prossimi giorni in Mediterraneo, verrà impiegata sulla linea per Mar Rosso, Golfo Arabo, India e Pakistan; mercati questi che stanno sostenendo in modo convinto il loro export anche verso l'Italia.



Sea Watch ha ormeggiato al Garibaldi, avviate le operazioni di sbarco dei 156 migranti

Poco dopo le 8 di questa mattina alla banchina est del Molo Garibaldi ha ormeggiato la nave da soccorso Sea Watch 5, con il suo carico di 156 migranti. La nave, di proprietà della Ong tedesca, ha recuperato durante due soccorsi distinti nelle acque del Mediterraneo centrale le persone giunte alla Spezia e accolte dalla macchina dei soccorsi spezzina che già si era messa in moto in altre occasioni per consentire lo sbarco e l'accoglienza di migranti trasportati dalla Geo Barents di Medici senza frontiere. Tra i migranti sono presenti 42 minori e 7 donne in gravidanza. Ad accoglierli una task force composta da associazioni di volontariato, Asl, Prefettura, Croce rossa, Caritas e forze dell'ordine. guarda tutte le foto 10 L'arrivo della Sea Watch nel porto spezzino con 156 migranti a bordo



Citta della Spezia

La Spezia

**Sea Watch ha ormeggiato al Garibaldi, avviate le operazioni di sbarco dei 156 migranti
 fotogallery Più informazioni leggi anche L'arrivo è previsto per domattina Cinquanta
 operatori della Croce Rossa mobilitati per lo sbarco della Sea Watch Chi aderisce Presidio
 di accoglienza per la Sea Watch al Molo Italia La ong: "assegnazione porto lontano è pura
 molestia" Sea Watch in navigazione verso la Spezia con 156 migranti salvati nel
 Mediterraneo**

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Poco dopo le 8 di questa mattina alla banchina est del Molo Garibaldi ha ormeggiato la nave da soccorso Sea Watch 5, con il suo carico di 156 migranti. La nave, di proprietà della Ong tedesca, ha recuperato durante due soccorsi distinti nelle acque del Mediterraneo centrale le persone giunte alla Spezia e accolte dalla macchina dei soccorsi spezzina che già si era messa in moto in altre occasioni per consentire lo sbarco e l'accoglienza di migranti trasportati dalla Geo Barents di Medici senza frontiere. Tra i migranti sono presenti 42 minori e 7 donne in gravidanza. Ad accoglierli una task force composta da associazioni di volontariato, Asl, Prefettura, Croce rossa, Caritas e forze dell'ordine. guarda tutte le foto L'arrivo della Sea Watch nel **porto** spezzino con 156 migranti a bordo.

Citta della Spezia

Sea Watch ha ormeggiato al Garibaldi, avviate le operazioni di sbarco dei 156 migranti fotogallery Più informazioni leggi anche L'arrivo è previsto per domattina Cinquanta operatori della Croce Rossa mobilitati per lo sbarco della Sea Watch Chi aderisce Presidio di accoglienza per la Sea Watch al Molo Italia La ong: "assegnazione porto lontano è pura molestia" Sea Watch in navigazione verso la Spezia con 156 migranti salvati nel Mediterraneo



07/29/2024 10:17

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Poco dopo le 8 di questa mattina alla banchina est del Molo Garibaldi ha ormeggiato la nave da soccorso Sea Watch 5, con il suo carico di 156 migranti. La nave, di proprietà della Ong tedesca, ha recuperato durante due soccorsi distinti nelle acque del Mediterraneo centrale le persone giunte alla Spezia e accolte dalla macchina dei soccorsi spezzina che già si era messa in moto in altre occasioni per consentire lo sbarco e l'accoglienza di migranti trasportati dalla Geo Barents di Medici senza frontiere. Tra i migranti sono presenti 42 minori e 7 donne in gravidanza. Ad accoglierli una task force composta da associazioni di volontariato, Asl, Prefettura, Croce rossa, Caritas e forze dell'ordine. guarda tutte le foto L'arrivo della Sea Watch nel porto spezzino con 156 migranti a bordo.

Citta della Spezia

La Spezia

Affidata la progettazione per rimuovere il ponte di Pagliari. Per fine 2024 potrebbe essere lanciata la gara per i lavori

A poco più di due mesi dalla conclusione delle indagini per il crollo del ponte mobile della darsena di Pagliari avvenuto nel maggio 2021 e a otto mesi dal dissequestro dell'infrastruttura l'Autorità di sistema portuale ha avviato l'iter per la rimozione della carcassa che era rimasta a disposizione della magistratura dopo il trasferimento in un'area attigua alla sua sede originaria nel novembre del 2022. Nei giorni scorsi, infatti, l'ente di Via del Molo ha affidato la progettazione dei lavori di demolizione e smaltimento del ponte a un professionista esterno. Per l'occasione gli uffici dell'Adsp hanno individuato tre soggetti ritenuti in possesso di professionalità ed esperienza necessari da invitare a presentare un'offerta sulla base di un budget di 28.699 euro: si tratta degli ingegneri Ilaria Battistini Ilaria e Michele Corradi e della Sipec Associati. Solamente quest'ultima ha presentato una proposta entro i termini previsti, offrendo un ribasso del 20 per cento, per un importo complessivo di 22.959 euro. Il primo passo per la rimozione della carcassa del ponte mobile di Pagliari è stato quindi compiuto e in linea di massima entro la fine dell'anno l'Autorità di sistema portuale potrebbe lanciare la gara per l'affidamento dei lavori. Più informazioni.

Citta della Spezia

Affidata la progettazione per rimuovere il ponte di Pagliari. Per fine 2024 potrebbe essere lanciata la gara per i lavori



07/29/2024 20:41

A poco più di due mesi dalla conclusione delle indagini per il crollo del ponte mobile della darsena di Pagliari avvenuto nel maggio 2021 e a otto mesi dal dissequestro dell'infrastruttura l'Autorità di sistema portuale ha avviato l'iter per la rimozione della carcassa che era rimasta a disposizione della magistratura dopo il trasferimento in un'area attigua alla sua sede originaria nel novembre del 2022. Nei giorni scorsi, infatti, l'ente di Via del Molo ha affidato la progettazione dei lavori di demolizione e smaltimento del ponte a un professionista esterno. Per l'occasione gli uffici dell'Adsp hanno individuato tre soggetti ritenuti in possesso di professionalità ed esperienza necessari da invitare a presentare un'offerta sulla base di un budget di 28.699 euro: si tratta degli ingegneri Ilaria Battistini Ilaria e Michele Corradi e della Sipec Associati. Solamente quest'ultima ha presentato una proposta entro i termini previsti, offrendo un ribasso del 20 per cento, per un importo complessivo di 22.959 euro. Il primo passo per la rimozione della carcassa del ponte mobile di Pagliari è stato quindi compiuto e in linea di massima entro la fine dell'anno l'Autorità di sistema portuale potrebbe lanciare la gara per l'affidamento dei lavori. Più informazioni.

Primo Magazine

La Spezia

Blue Festival 2024 a La Spezia

29 luglio 2024 - Sul palco Blue Festival 2024, allestito alla Rosa dei Venti in Passeggiata Morin, si svolgeranno due talk show che coinvolgono l'Autorità di Sistema Portuale di La Spezia, animati dalle voci dirette di alcuni protagonisti, che racconteranno al pubblico gli elementi che caratterizzano alcune importanti attività legate alla economia del mare (Blue economy). Sabato 27 luglio è stata la volta di "Blue economy subacquea: il mare tra industria e scienza", in cui si è parlato delle profondità del mare e dei magnifici e avventurosi orizzonti della subacquea civile. Un racconto affascinante di curiosità, storia, cultura industriale e scientifica, tecnologia e sostenibilità. Emergo lati "sommersi" della città e qualche spunto lavorativo per i più giovani. L'incontro, moderato dal giornalista Thomas De Luca della testata Città della Spezia, ha visto la partecipazione di Pierluigi Peracchini, Sindaco della Spezia; **Mario Sommariva**, Presidente **AdSP Mar Ligure Orientale**; Luigi Barbagelata, Managing director Colmar Italia; Marco Faimali, Direttore IAS-CNR; Fabrizio Forma, AD Art Sub. Ieri 28 luglio è stato protagonista il tema "Elettrificare le banchine del porto, come e perché", che ha offerto un racconto a più voci di conoscenza dell'innovativo percorso che, attraverso l'elettrificazione, mette insieme economia e sostenibilità, dando respiro al rapporto città-porto, attraverso un nuovo modo di concepire e sviluppare il futuro del porto e il suo forte legame con la città. L'incontro, moderato dal giornalista Thomas De Luca della testata Città della Spezia, ha visto la partecipazione di Pierluigi Peracchini, Sindaco della Spezia; Federica Montaresi, Segretario generale **AdSP Mar Ligure Orientale**; Fabrizio Maggioni, procuratore/sales manager di Mont-Ele; Alexio Picco, Managing Director Circle Group; Davide Vetralla, Responsabile Unico del Progetto (RUP) cold ironing **AdSP Mar Ligure Orientale**.



Primo Magazine

Marina di Carrara

La passeggiata a mare del waterfront Marina di Carrara

29 luglio 2024 - La passeggiata a mare di Marina di Carrara, prevista nell'Ambito 4 del progetto complessivo dell'intero Waterfront, sarà percorribile dal 10 agosto prossimo, giorno dell'inaugurazione ufficiale che si terrà alle 18,30 con l'intervento delle autorità e la partecipazione di tutti coloro che vorranno godere per primi dei 1.200 metri dello splendido, nuovo percorso pubblico affacciato sul mare. La conclusione di tutte le opere da parte dell'impresa RCM costruzioni, contrattualmente prevista per fine settembre, avverrà dunque con un sostanziale anticipo, che permetterà alla cittadinanza ed ai villeggianti di fruire della passeggiata già prima di Ferragosto. Infatti, dopo il termine, ad aprile, dei lavori nella parte a mare per la costruzione della scogliera e le strutture portanti in cemento armato della nuova passeggiata, sta giungendo a conclusione anche la posa della pavimentazione in pietra di finitura della passeggiata, l'installazione dei parapetti, la realizzazione dell'impianto di illuminazione e la sistemazione della piazza alla radice del molo di sopraflutto. Il quadro economico di progetto ammonta a . 13.870.000, di cui . 1.574.000 finanziati dal Piano Nazionale Complementare al PNRR e, per la quota restante, con fondi della Regione Toscana e con risorse proprie dell'ADSP. "Riconsegnamo alla città con quasi due mesi di anticipo un'opera fondamentale per ricucire il rapporto fra il mare e la città - dichiara il presidente dell'Autorità Portuale, **Mario Sommariva** - La nuova passeggiata offrirà al territorio un nuovo luogo di bellezza, dal quale si potranno abbracciare le Apuane insieme al mare. Sarà un luogo aperto e familiare per i cittadini ed una nuova attrattiva per il turismo. Voglio ringraziare la ditta costruttrice per la serietà e l'impegno dimostrati, tutto lo staff ed il personale dell'Autorità di Sistema i professionisti esterni di supporto che hanno creduto fino in fondo alla possibilità di concludere anticipatamente questo lavoro. Alle città di Carrara e di Marina di Carrara l'augurio che questa opera rappresenti un auspicio per un futuro di prosperità".



(Sito) Adnkronos

Livorno

Sanpellegrino, siglato accordo per utilizzare nuovo Collegamento Intermodale tra l'Interporto della Toscana Centrale e il Terminal Darsena Toscana per una logistica più sostenibile

E' stato inaugurato il nuovo Collegamento Intermodale tra l'Interporto della Toscana Centrale e il Terminal Darsena Toscana che sarà da subito utilizzato per il trasporto di acqua minerale dal sito produttivo di Acqua Panna a Scarperia, in provincia di Firenze, fino al porto di Livorno. Il Gruppo Sanpellegrino grazie all'accordo siglato con Logistica Uno sarà la prima azienda a utilizzare questo collegamento per il trasporto di Acqua Panna fino al porto di Livorno. L'iniziativa porterà a una riduzione delle emissioni di CO2 e una diminuzione dei mezzi pesanti che circolano su questa tratta.



La Fortezza vecchia di Livorno trasferita al Comune

Giulia Sarti

LIVORNO A Febbraio di quest'anno si era arrivati alla firma necessaria per portare a compimento l'acquisizione da parte del Comune di Livorno della proprietà della Fortezza vecchia. Un percorso di federalismo culturale già avviato anni fa, attraverso un progetto di valorizzazione del bene che prevedeva una serie di riqualificazioni anche strutturali dell'edificio. Ora si è giunti al termine con il trasferimento della proprietà è avvenuto a seguito dell'approvazione degli accordi di valorizzazione presentati dalle due amministrazioni all'Agenzia del Demanio e al MiC, sottoscritti lo scorso 31 Maggio. Insieme al Forte di Bibbona, i due beni di pregio storico e artistico, sono stati trasferiti a titolo gratuito dallo Stato ai rispettivi Comuni in base alle procedure previste dal federalismo culturale. In base a questi programmi, il Comune di Livorno si impegna a mantenere, tutelare e valorizzare il patrimonio architettonico, storico e culturale che la Fortezza Vecchia ha simboleggiato nel corso della sua storia. Il progetto mira a riqualificare l'intera struttura monumentale e assicurarne la fruibilità affinché la Fortezza venga percepita come cerniera tra il porto e la città, una via di accesso per chi arriva

a Livorno dal mare. La Fortezza Vecchia si colloca nell'estremità nord-occidentale del centro storico di Livorno, in prossimità di uno dei vertici del pentagono del Buontalenti, adiacente il Porto Mediceo, ed è già utilizzata dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale. L'edificazione della Fortezza iniziò nel 1519 con la costruzione del Bastione l'Ampolletta, realizzato nel giro di quattro anni secondo il progetto di Antonio da Sangallo il Vecchio. I lavori proseguirono poi con la costruzione delle cortine est e sud, del Bastione la Cavaniglia e di quello la Capitana, terminato nel 1523. Con l'ingrandimento della città, la Fortezza Vecchia divenne il quinto bastione della nuova cinta pentagonale e, mantenendo il proprio ruolo di baluardo difensivo dalla parte del mare, conservò inalterata la sua struttura bastionata e la sua completa integrazione nell'ambiente marino costiero. Il programma di valorizzazione del Forte di Bibbona, invece, è stato redatto dal Comune di Bibbona, in sinergia con la Regione Toscana e lo Studio Fuksas, e prevede la riqualificazione architettonica e culturale dell'edificio. Il Forte fu costruito nel 1785 per alloggiare i cavalleggeri. È costituito da tre piani e da una torretta con una bellissima vista sul mare, e si sviluppa per una superficie di circa 1200 mq. Si prevede l'istituzione al suo interno di un laboratorio internazionale di ricerca sui borghi italiani: un centro di studio dove sperimentare e ricercare soluzioni di rigenerazione per creare un modello che possa essere applicato a diverse realtà italiane. Il laboratorio polivalente sorgerà al primo piano del Forte e darà vita ad interventi urbanistici, strutturali, logistici valorizzando la natura culturale e artistica del Comune di Bibbona. Inoltre, gli spazi del Forte rientreranno nel percorso regionale dedicato al turismo culturale con il programma Uffizi Diffusi grazie al quale i capolavori



Messaggero Marittimo

Livorno

custoditi nei depositi della Galleria fiorentina potranno essere esposti nel nuovo museo.

Shipping Italy

Livorno

Moby perde due navi (Alf Pollak e Maria Grazia On) e prepara un trasferimento da Toremar

Navi Il gruppo della famiglia Onorato ha chiuso il contenzioso con Siem rinunciando al noleggio delle due ro-ro e dal prossimo anno opererà il traghetto Liburna in sardegna di Nicola Capuzzo Dopo la battaglia legale senza esclusione di colpi, giocata negli ultimi due mesi a suon di detenzioni di navi, fra Siem e Onorato Armatori (Moby), è tornato il sereno. Le due aziende hanno infatti trovato un accordo e nessuno ha più nulla a pretendere l'uno dall'altro secondo quanto si apprende. Sugli accordi firmati vige un rigido vincolo di riservatezza ma i risultati immediati sono facilmente visibili: il traghetto Moby Ale 2 che lo scorso 26 giugno era stato bloccato nel porto di Ajaccio, in Corsica, è stato liberato ed è tornato in servizio. Allo stesso tempo, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, Siem ha potuto riappropriarsi delle due navi ro-ro Alf Pollak e Maria Grazia Onorato che risulta verranno a breve rinominate rispettivamente Longstone e Lismore. Con ogni probabilità la società proprietaria procederà poi a noleggiarle a Dfds (che già le operava in sub-charter da Onorato Armatori). Si chiude dunque così il rapporto fra Siem e la Fratelli Onorato Armatori iniziano alcuni anni fa quando la prima cedette in charter a lungo periodo (12 anni) con opzione d'acquisto le due navi gemelle appena costruite dal tedesco Flensburger Schiffbau. Il contenzioso fra le due società ha avuto origine lo scorso anno dopo che Msc era ufficialmente entrata al 49% in Moby, gruppo dentro il quale era stata incorporata anche la Fratelli Onorato Armatori, e Siem aveva avviato un procedimento arbitrale a Londra per reclamare la restituzione delle due navi in questione. Secondo quanto appreso allora da SHIPPING ITALY, alla base della richiesta avanzata dalla società norvegese c'era una clausola del contratto di bare boat charter delle navi che garantiva la possibilità al proprietario Siem di rientrarne in possesso se la famiglia Onorato fosse scesa al di sotto della soglia del 77,4% del capitale, cosa effettivamente avvenuta con l'ingresso del Gruppo Msc di Gianluigi Aponte concretizzatosi nell'estate del 2023. Dallo scorso autunno aveva preso dunque avvio un arbitrato conclusosi con la sconfitta degli Onorato che avevano pagato 58,3 milioni di euro di rate di nolo su un totale in dodici anni pari a 128,9 milioni. Sempre a proposito di Moby, infine, dalla Sardegna rimbalza la notizia che, dopo le avarie che hanno messo fuori gioco i traghetti Giraglia e Bastia impiegati fra Santa Teresa Di Gallura e Bonifacio, dal prossimo mese di gennaio sarà trasferito in Sardegna dalla flotta di Toremar, dove è attualmente impiegato fra Livorno e Capraia, il Liburna. Con la sua lunghezza di 72 metri e larghezza di 14 metri, per una velocità di 16 nodi e mezzo, questa nave ha capacità di trasporto di 76 auto e 700 passeggeri. Ad annunciare questo trasferimento è stata Nadia Matta del partito Futuro Diverso. La stessa ha informato che il traghetto Bastia ha un problema al thruster di prua e che i tecnici di una ditta specializzata sono al lavoro al porto di Santa Teresa



Navi Il gruppo della famiglia Onorato ha chiuso il contenzioso con Siem rinunciando al noleggio delle due ro-ro e dal prossimo anno opererà il traghetto Liburna in sardegna di Nicola Capuzzo Dopo la battaglia legale senza esclusione di colpi, giocata negli ultimi due mesi a suon di detenzioni di navi, fra Siem e Onorato Armatori (Moby), è tornato il sereno. Le due aziende hanno infatti trovato un accordo e nessuno ha più nulla a pretendere l'uno dall'altro secondo quanto si apprende. Sugli accordi firmati vige un rigido vincolo di riservatezza ma i risultati immediati sono facilmente visibili: il traghetto Moby Ale 2 che lo scorso 26 giugno era stato bloccato nel porto di Ajaccio, in Corsica, è stato liberato ed è tornato in servizio. Allo stesso tempo, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, Siem ha potuto riappropriarsi delle due navi ro-ro Alf Pollak e Maria Grazia Onorato che risulta verranno a breve rinominate rispettivamente Longstone e Lismore. Con ogni probabilità la società proprietaria procederà poi a noleggiarle a Dfds (che già le operava in sub-charter da Onorato Armatori). Si chiude dunque così il rapporto fra Siem e la Fratelli Onorato Armatori iniziano alcuni anni fa quando la prima cedette in charter a lungo periodo (12 anni) con opzione d'acquisto le due navi gemelle appena costruite dal tedesco Flensburger Schiffbau. Il contenzioso fra le due società ha avuto origine lo scorso anno dopo che Msc era ufficialmente entrata al 49% in Moby, gruppo dentro il quale era stata incorporata anche la Fratelli Onorato Armatori, e Siem aveva avviato un procedimento arbitrale a Londra per reclamare la restituzione delle due navi in questione. Secondo quanto appreso allora da SHIPPING ITALY, alla base della richiesta avanzata dalla società norvegese c'era una clausola del contratto di bare boat charter delle navi che garantiva la possibilità al proprietario Siem di rientrarne in possesso se la famiglia Onorato fosse scesa al di sotto della soglia del 77,4% del capitale, cosa effettivamente avvenuta con

Shipping Italy

Livorno

di Gallura per effettuare la riparazione. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

G7 ad Ancona, è corsa contro il tempo. Lavori lumaca, slitta la fine: «Attesi gli ultimi progetti»

di Antonio Pio Guerra Martedì 30 Luglio 2024, 01:20 3 Minuti di Lettura ANCONA Magari averceli davvero a disposizione gli ormai proverbiali "mille giorni" di Claudio Baglioni. Al G7 Salute di ottobre ne mancano invece appena 71. E la lista delle cose da fare è ancora molto lunga. Di queste, molte ancora ferme. Partiamo però dai cantieri già aperti. Iniziamo quindi da via Marconi, snodo fondamentale per raggiungere la Mole sede del vertice. Gli operai sono al lavoro dal 16 luglio scorso e per ora il nuovo asfalto ha lambito soltanto le tre rotatorie: quella della Stazione, quella di congiunzione con corso Carlo Alberto e via De Gasperi e quella della galleria San Martino. Resta però da affrontare il nodo più grande, ovvero quello di via Marconi stessa. Nel pacchetto di lavori da 728mila euro sono infatti previsti una nuova viabilità ed il rinnovo del manto stradale. Il timing Al momento è previsto che l'aggressione alla strada degli Archi da parte della ditta appaltatrice avvenga verso la metà di questa settimana ma il Comune è al lavoro per definire una data. Bisogna ancora iniziare a spendere, invece, il milione di euro affidato a Palazzo del Popolo dall'**Autorità portuale** per rinvigorire le strade di competenza dell'ente

portuale. «Stiamo aspettando che il progettista ci consegni l'elaborato, il termine dovrebbe scadere il prossimo 5 agosto» spiega l'assessore ai Lavori pubblici Stefano Tombolini. Visti i tempi più che ristretti, si procederà per lotti. Due, al momento. Il primo sarà quello delle aree «in prossimità della Mole», attorno cioè al ground zero del summit internazionale. Successivamente dovrebbe arrivare il progetto completo del secondo spaccato. In questo caso parliamo degli asfalti nella zona degli ormeggi dei pescherecci. L'ultimatum Complessivamente si parla di lavori da almeno un mese, il che porta il Comune a spostare l'ultimatum per chiudere il cantiere al 25 settembre. Ovvero due settimane prima del vertice, in programma dal 9 all'11 ottobre. Vien da sé che di spazio per ulteriori sorprese ce n'è poco. Ci sono poi i ponticelli della Mole, la cui pavimentazione dovrà essere restaurata. Il progetto è fermo negli uffici della Soprintendenza, in attesa del via libera. «Li abbiamo chiamati e ci hanno tranquillizzato, dicendoci che ci faranno avere il parere ma carta canta» puntualizza Tombolini. La ditta, almeno, già c'è ed è pronta a partire non appena avrà luce verde. Appalto ancora da assegnare, invece, per l'asfaltatura finanziata dall'**Autorità portuale** ed anche per quella da 900mila euro finanziata dal Comune - l'ingresso da sud, quindi l'Asse e via Bocconi in primis. «Abbiamo approvato in giunta il documento di indirizzo alla progettazione» fa sapere Tombolini. Ed è fissata per il prossimo 20 agosto la giunta che dovrebbe approvare il progetto esecutivo cui stanno lavorando gli uffici, essenziale per partire. Al pari della gara d'appalto per l'assegnazione dei lavori stessi, che ancora non ha un vincitore. C'è infine la partita dei dettagli. «Nei prossimi giorni», ad



di Antonio Pio Guerra Martedì 30 Luglio 2024, 01:20 3 Minuti di Lettura ANCONA Magari averceli davvero a disposizione gli ormai proverbiali "mille giorni" di Claudio Baglioni. Al G7 Salute di ottobre ne mancano invece appena 71. E la lista delle cose da fare è ancora molto lunga. Di queste, molte ancora ferme. Partiamo però dai cantieri già aperti. Iniziamo quindi da via Marconi, snodo fondamentale per raggiungere la Mole sede del vertice. Gli operai sono al lavoro dal 16 luglio scorso e per ora il nuovo asfalto ha lambito soltanto le tre rotatorie: quella della Stazione, quella di congiunzione con corso Carlo Alberto e via De Gasperi e quella della galleria San Martino. Resta però da affrontare il nodo più grande, ovvero quello di via Marconi stessa. Nel pacchetto di lavori da 728mila euro sono infatti previsti una nuova viabilità ed il rinnovo del manto stradale. Il timing Al momento è previsto che l'aggressione alla strada degli Archi da parte della ditta appaltatrice avvenga verso la metà di questa settimana ma il Comune è al lavoro per definire una data. Bisogna ancora iniziare a spendere, invece, il milione di euro affidato a Palazzo del Popolo dall'**Autorità portuale** per rinvigorire le strade di competenza dell'ente portuale. «Stiamo aspettando che il progettista ci consegni l'elaborato, il termine dovrebbe scadere il prossimo 5 agosto» spiega l'assessore ai Lavori pubblici Stefano Tombolini. Visti i tempi più che ristretti, si procederà per lotti. Due, al momento. Il primo sarà quello delle aree «in prossimità della Mole», attorno cioè al ground zero del summit internazionale. Successivamente dovrebbe arrivare il progetto completo del secondo spaccato. In questo caso parliamo degli asfalti nella zona degli ormeggi dei pescherecci. L'ultimatum Complessivamente si parla di lavori da almeno un mese, il che porta il Comune a spostare l'ultimatum per chiudere il cantiere al 25 settembre. Ovvero due settimane prima del vertice, in programma dal 9 all'11 ottobre. Vien da sé che di spazio per ulteriori sorprese ce n'è

esempio, la ditta che si è occupata di via XXIX Settembre dovrebbe tornare per la stesura della segnaletica orizzontale. Che oggi manca, tutta o in parte. Gli attraversamenti Ci sono infatti attraversamenti pedonali senza strisce - come quello della rotatoria San Martino - o con zebre a metà. Idem in lungomare Vanvitelli, dove non sono stati ancora tracciati i parcheggi blu. Per non parlare della Mole: la recinzione sfondata alcuni mesi fa da un muletto poi inabissatosi è ancora sostituita da una rete arancione. Ancona, non fare scherzi: c'è il mondo che ti guarda. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Frasca, lotta alle discariche abusive: beccati i primi incivili

Lo annuncia l'assessore all'Ambiente Stefano Giannini sul posto insieme al capogruppo Avs Demos Ismaele De Crescenzo. Oggi i primi verbali e denunce Francesco Baldini CIVITAVECCHIA - «Primi incivili beccati alla Frasca». Ad annunciarlo sulla sua pagina social è l'assessore all'Ambiente Stefano Giannini Parole che seguono le dichiarazioni rilasciate nei giorni scorsi dopo la rimozione dell'ennesimo principio di discarica abusiva nel luogo che, ricordiamolo, è Monumento naturale nonché spazio amato e frequentato da molti civitavecchiesi. In attesa di un piano più strutturato che comprenda l'installazione di fototrappole e videosorveglianza a tutela dell'area, preziosissima a livello ambientale e archeologico, arrivano le prime iniziative dell'amministrazione comunale. «Grazie ai controlli - spiega Giannini - ed alle segnalazioni di molti cittadini responsabili, sono stati colti sul fatto coloro che, solitamente, abbandonano i propri rifiuti alla Frasca. Coordinandoci con il Sindaco, insieme al Capogruppo di AVSDemos Ismaele de Crescenzo , ci siamo recati sul posto, abbiamo fatto pulire quella che era l'inizio di una nuova discarica abusiva ed oggi daremo mandato per i primi verbali e denunce». Le discariche abusive e l'inciviltà sono una piaga che troppo spesso rovinano luoghi di valore come quello della Frasca e azioni dure e incisive come questa sono spesso l'unica soluzione per risolvere un problema alla radice, come dimostrato dalle decine di commenti che hanno accolto positivamente la notizia. Ora non resta che attendere la riunione con i carabinieri del Noe (nucleo operativo ecologico), l'Adsp, l'Arsial e la Capitaneria di porto per un piano di sorveglianza più strutturato. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Post carbone, Usb Civitavecchia: «Accelerare anche sull'istituzione della ZL»

Francesco Baldini CIVITAVECCHIA - «Lo sviluppo economico e occupazionale di Civitavecchia dei prossimi anni dipenderà da tante e complesse variabili, tra le quali non va dimenticata l'attesa istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) per il Lazio: uno strumento per lo sviluppo di grande importanza che però non riesce ancora a decollare». Inizia così una nota dell'Usb di Civitavecchia che interviene sul tormentato argomento del phase out e del post carbone che rischia di essere una condanna a livello occupazionale per la città se non affrontato per tempo. «In realtà - proseguono dal sindacato -, come sappiamo, la ZLS per il Lazio era già stata licenziata dalla Giunta Zingaretti nel febbraio 2022, benché interessando un'eccessiva superficie che si era inevitabilmente posta oltre i limiti imposti dalla normativa. Da qui il tavolo con il Ministero della Coesione territoriale e il necessario lavoro di ripermutazione in cui è attualmente impegnata la Regione Lazio, che oltre a ricondurre l'estensione dell'intervento entro un'area di 5.700 ettari dovrà però considerare anche tutte le novità nel frattempo intervenute. Parliamo innanzitutto del Decreto sul nuovo regolamento di istituzione delle ZLS, emanato ai primi del marzo scorso, ma anche dell'ufficializzazione dello status di **porto** "core" della rete transeuropea di trasporto Ten-T ottenuto dallo scalo di Civitavecchia e, nondimeno, dell'inserimento sempre di Civitavecchia nella Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027, attraverso cui sarà possibile attivare considerevoli agevolazioni in favore delle aziende interessate ad investire». Per l'Usb sono tutti elementi «che andranno opportunamente integrati nella nuova proposta e che in definitiva, rispetto alla precedente versione, dovrebbero condurre a un rafforzamento del ruolo di questo territorio. Le ZLS - aggiungono -, che come è noto sono espressamente destinate allo sviluppo di porti, aree retroportuali e piattaforme logistiche, rappresentano una leva fondamentale per favorire la crescita economica e l'insediamento di nuove imprese. Senza dimenticare la possibilità di istituire nel loro ambito anche zone franche doganali. In tal senso, mentre l'intero sud Italia si avvantaggia già degli incentivi attivati dal Governo, è assolutamente urgente che anche Civitavecchia possa avvalersi di una simile opportunità, anche al fine di contribuire alla soluzione della crisi occupazionale dell'indotto Enel. Una crisi che rischia di precipitare con l'anticipazione annunciata del phase-out». Proprio per questo «intendiamo - proseguono dal sindacato - sollecitare l'Amministrazione Comunale ad attivarsi su questa importante tematica, verso il Ministero per la Coesione territoriale ma soprattutto nei confronti della stessa Regione Lazio, che con l'assessore Rinaldi sta seguendo l'iter del provvedimento. Giacché se c'è consapevolezza del lavoro occorrente e se abbiamo altresì apprezzato gli impegni su Civitavecchia della Vicepresidente Angelilli e dello stesso Ministro Urso, arrivati a questo punto vorremmo anche capire i nodi che ancora non consentono



Francesco Baldini CIVITAVECCHIA - «Lo sviluppo economico e occupazionale di Civitavecchia dei prossimi anni dipenderà da tante e complesse variabili, tra le quali non va dimenticata l'attesa istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) per il Lazio: uno strumento per lo sviluppo di grande importanza che però non riesce ancora a decollare». Inizia così una nota dell'Usb di Civitavecchia che interviene sul tormentato argomento del phase out e del post carbone che rischia di essere una condanna a livello occupazionale per la città se non affrontato per tempo. «In realtà - proseguono dal sindacato -, come sappiamo, la ZLS per il Lazio era già stata licenziata dalla Giunta Zingaretti nel febbraio 2022, benché interessando un'eccessiva superficie che si era inevitabilmente posta oltre i limiti imposti dalla normativa. Da qui il tavolo con il Ministero della Coesione territoriale e il necessario lavoro di ripermutazione in cui è attualmente impegnata la Regione Lazio, che oltre a ricondurre l'estensione dell'intervento entro un'area di 5.700 ettari dovrà però considerare anche tutte le novità nel frattempo intervenute. Parliamo innanzitutto del Decreto sul nuovo regolamento di istituzione delle ZLS, emanato ai primi del marzo scorso, ma anche dell'ufficializzazione dello status di "core" della rete transeuropea di trasporto Ten-T ottenuto dallo scalo di Civitavecchia e, nondimeno, dell'inserimento sempre di Civitavecchia nella Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027, attraverso cui sarà possibile attivare considerevoli agevolazioni in favore delle aziende interessate ad investire». Per l'Usb sono tutti elementi «che andranno opportunamente integrati nella nuova proposta e che in definitiva, rispetto alla precedente versione, dovrebbero condurre a un rafforzamento del ruolo di questo territorio. Le ZLS - aggiungono -, che come è noto sono espressamente destinate allo sviluppo di porti, aree retroportuali e piattaforme logistiche, rappresentano una leva fondamentale per favorire la crescita economica e

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

l'istituzione della ZLS Lazio. Come ci si ripete ogni volta ai tavoli di confronto, il tempo sta ormai scadendo. Anche sulla ZLS è quindi necessaria una accelerazione, che speriamo potrà essere annunciata già nell'audizione presso la XI Commissione della Regione Lazio prevista - concludono - per prossimo 30 luglio proprio sulle problematiche connesse al fine carbone a Torrevaldaliga Nord». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Frasca, lotta alle discariche abusive: beccati i primi incivili

CIVITAVECCHIA - «Primi incivili beccati alla Frasca». Ad annunciarlo sulla sua pagina social è l'assessore all'Ambiente Stefano Giannini Parole che seguono le dichiarazioni rilasciate nei giorni scorsi dopo la rimozione dell'ennesimo principio di discarica abusiva nel luogo che, ricordiamolo, è Monumento naturale nonché spazio amato e frequentato da molti civitavecchiesi. In attesa di un piano più strutturato che comprenda l'installazione di fototrappole e videosorveglianza a tutela dell'area, preziosissima a livello ambientale e archeologico, arrivano le prime iniziative dell'amministrazione comunale. «Grazie ai controlli - spiega Giannini - ed alle segnalazioni di molti cittadini responsabili, sono stati colti sul fatto coloro che, solitamente, abbandonano i propri rifiuti alla Frasca. Coordinandoci con il Sindaco, insieme al Capogruppo di AVSDemos Ismaele de Crescenzo , ci siamo recati sul posto, abbiamo fatto pulire quella che era l'inizio di una nuova discarica abusiva ed oggi daremo mandato per i primi verbali e denunce». Le discariche abusive e l'inciviltà sono una piaga che troppo spesso rovinano luoghi di valore come quello della Frasca e azioni dure e incisive come questa sono spesso l'unica soluzione per risolvere un problema alla radice, come dimostrato dalle decine di commenti che hanno accolto positivamente la notizia. Ora non resta che attendere la riunione con i carabinieri del Noe (nucleo operativo ecologico), l'Adsp, l'Arsial e la Capitaneria di porto per un piano di sorveglianza più strutturato. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Post carbone, Usb Civitavecchia: «Accelerare anche sull'istituzione della ZL»

CIVITAVECCHIA - «Lo sviluppo economico e occupazionale di Civitavecchia dei prossimi anni dipenderà da tante e complesse variabili, tra le quali non va dimenticata l'attesa istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) per il Lazio: uno strumento per lo sviluppo di grande importanza che però non riesce ancora a decollare». Inizia così una nota dell'Usb di Civitavecchia che interviene sul tormentato argomento del phase out e del post carbone che rischia di essere una condanna a livello occupazione per la città se non affrontato per tempo. «In realtà - proseguono dal sindacato -, come sappiamo, la ZLS per il Lazio era già stata licenziata dalla Giunta Zingaretti nel febbraio 2022, benché interessando un'eccessiva superficie che si era inevitabilmente posta oltre i limiti imposti dalla normativa. Da qui il tavolo con il Ministero della Coesione territoriale e il necessario lavoro di ripermimetrazione in cui è attualmente impegnata la Regione Lazio, che oltre a ricondurre l'estensione dell'intervento entro un'area di 5.700 ettari dovrà però considerare anche tutte le novità nel frattempo intervenute. Parliamo innanzitutto del Decreto sul nuovo regolamento di istituzione delle ZLS, emanato ai primi del marzo scorso, ma anche dell'ufficializzazione dello status di **porto** "core" della rete transeuropea di trasporto Ten-T ottenuto dallo scalo di Civitavecchia e, nondimeno, dell'inserimento sempre di Civitavecchia nella Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027, attraverso cui sarà possibile attivare considerevoli agevolazioni in favore delle aziende interessate ad investire». Per l'Usb sono tutti elementi «che andranno opportunamente integrati nella nuova proposta e che in definitiva, rispetto alla precedente versione, dovrebbero condurre a un rafforzamento del ruolo di questo territorio. Le ZLS - aggiungono -, che come è noto sono espressamente destinate allo sviluppo di porti, aree retroportuali e piattaforme logistiche, rappresentano una leva fondamentale per favorire la crescita economica e l'insediamento di nuove imprese. Senza dimenticare la possibilità di istituire nel loro ambito anche zone franche doganali. In tal senso, mentre l'intero sud Italia si avvantaggia già degli incentivi attivati dal Governo, è assolutamente urgente che anche Civitavecchia possa avvalersi di una simile opportunità, anche al fine di contribuire alla soluzione della crisi occupazionale dell'indotto Enel. Una crisi che rischia di precipitare con l'anticipazione annunciata del phase-out». Proprio per questo «intendiamo - proseguono dal sindacato - sollecitare l'Amministrazione Comunale ad attivarsi su questa importante tematica, verso il Ministero per la Coesione territoriale ma soprattutto nei confronti della stessa Regione Lazio, che con l'assessore Rinaldi sta seguendo l'iter del provvedimento. Giacché se c'è consapevolezza del lavoro occorrente e se abbiamo altresì apprezzato gli impegni su Civitavecchia della Vicepresidente Angelilli e dello stesso Ministro Urso, arrivati a questo punto vorremmo anche capire i nodi che ancora non consentono



CIVITAVECCHIA - «Lo sviluppo economico e occupazionale di Civitavecchia dei prossimi anni dipenderà da tante e complesse variabili, tra le quali non va dimenticata l'attesa istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) per il Lazio: uno strumento per lo sviluppo di grande importanza che però non riesce ancora a decollare». Inizia così una nota dell'Usb di Civitavecchia che interviene sul tormentato argomento del phase out e del post carbone che rischia di essere una condanna a livello occupazione per la città se non affrontato per tempo. «In realtà - proseguono dal sindacato -, come sappiamo, la ZLS per il Lazio era già stata licenziata dalla Giunta Zingaretti nel febbraio 2022, benché interessando un'eccessiva superficie che si era inevitabilmente posta oltre i limiti imposti dalla normativa. Da qui il tavolo con il Ministero della Coesione territoriale e il necessario lavoro di ripermimetrazione in cui è attualmente impegnata la Regione Lazio, che oltre a ricondurre l'estensione dell'intervento entro un'area di 5.700 ettari dovrà però considerare anche tutte le novità nel frattempo intervenute. Parliamo innanzitutto del Decreto sul nuovo regolamento di istituzione delle ZLS, emanato ai primi del marzo scorso, ma anche dell'ufficializzazione dello status di porto "core" della rete transeuropea di trasporto Ten-T ottenuto dallo scalo di Civitavecchia e, nondimeno, dell'inserimento sempre di Civitavecchia nella Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027, attraverso cui sarà possibile attivare considerevoli agevolazioni in favore delle aziende interessate ad investire». Per l'Usb sono tutti elementi «che andranno opportunamente integrati nella nuova proposta e che in definitiva, rispetto alla precedente versione, dovrebbero condurre a un rafforzamento del ruolo di questo territorio. Le ZLS - aggiungono -, che come è noto sono espressamente destinate allo sviluppo di porti, aree retroportuali e piattaforme logistiche, rappresentano una leva fondamentale per favorire la crescita economica e

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

l'istituzione della ZLS Lazio. Come ci si ripete ogni volta ai tavoli di confronto, il tempo sta ormai scadendo. Anche sulla ZLS è quindi necessaria una accelerazione, che speriamo potrà essere annunciata già nell'audizione presso la XI Commissione della Regione Lazio prevista - concludono - per prossimo 30 luglio proprio sulle problematiche connesse al fine carbone a Torrevaldaliga Nord». ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

L'agenzia di Viaggi

Napoli

A Napoli debutta Snav Sirius, nuova nave high speed craft

Nel porto di Napoli arriva Snav Sirius, la prima unità high speed craft (hsc) denominata monocarena di ultimissima generazione progettata e realizzata da Intermarine SpA destinata a far parte della flotta Snav per rinnovare e rafforzare i collegamenti marittimi a corto raggio nel golfo di Napoli. Si tratta di una nave moderna, dotata di tutti i comfort, per offrire a turisti e pendolari traversate veloci, piacevoli e sicure in ogni condizione meteo. «Siamo orgogliosi di poter iniziare a operare con un'unità di ultima generazione dotata delle migliori tecnologie per ridurre l'impatto ambientale - ha affermato Giuseppe Langella, amministratore delegato di Snav - La tutela dell'ambiente è uno dei principali obiettivi del gruppo Msc e l'arrivo di Snav Sirius è la testimonianza del nostro impegno anche nel golfo di Napoli dove opereremo per far crescere la qualità del servizio puntando alla progressiva riduzione dell'impatto ambientale e migliorando il servizio per l'utenza». Design, velocità, sicurezza, efficienza nei consumi, stabilità e comfort a bordo sono le principali qualità della nave, che completerà in questi giorni le previste visite e ispezioni per entrare in servizio appena ottenute le necessarie autorizzazioni dalle Autorità preposte. Il sistema propulsivo della nave è costituito da 4 motori e 3 generatori omologati Imo III (Marpol Convention) a controllo elettronico della combustione completi di sistema Scr (Selective Catalytic Reduction) capaci di abbattere sensibilmente le emissioni. Gli stessi motori e generatori possono essere alimentati anche con biocarburante il cui uso contribuisce a ridurre fino al 90% le emissioni di Co2 (Well to Wake).



Napoli Today

Napoli

La Life Support di Emergency salva 41 naufraghi in mare: assegnato il porto di Napoli per lo sbarco

L'arrivo presso lo scalo portuale partenopeo è previsto per il tardo pomeriggio di mercoledì. Ascolta questo articolo ora... Nella notte di lunedì 29 luglio, prima dell'alba, la Life Support, nave di ricerca e soccorso di Emergency, ha portato in salvo 41 persone che si trovavano a bordo di una imbarcazione in difficoltà, in acque internazionali nella zona SAR libica. L'avvistamento della piccola barca in vetroresina e sovraffollata è avvenuto dal ponte di comando durante le prime ore della notte, poco prima delle 3.00. Il salvataggio si è concluso con il trasferimento in sicurezza dei 41 naufraghi, di cui 3 minori non accompagnati, a bordo della Life Support alle 3.45 circa. "Verso le 3.00 di lunedì 29 luglio abbiamo iniziato le operazioni di soccorso, è andato tutto bene e siamo riusciti a portare a bordo le 41 persone - racconta Anabel Montes Mier, capomissione della Life Support - . Durante le operazioni una barca non identificata e senza luci si è avvicinata all'area dell'intervento, ma senza interferire". Tra i naufraghi anche 3 minori non accompagnati. Sono 41 i naufraghi soccorsi dalla Life Support, di cui 3 minori stranieri non accompagnati. Hanno riferito di essere partiti a mezzanotte da Sabratha, in Libia, e provengono da Siria, Egitto, Bangladesh, paesi colpiti da guerra, violenze, povertà, insicurezza politica e crisi climatica. Due persone che erano a bordo dell'imbarcazione in difficoltà hanno rifiutato il soccorso e, finito l'intervento della Life Support, si sono allontanate insieme all'imbarcazione non identificata che si era avvicinata senza interferire con le operazioni di soccorso. "Avvistata la barca in difficoltà e con tante persone a bordo - spiega Domenico Pugliese, comandante della Life Support di Emergency - abbiamo subito allertato il nostro team di soccorso e calato i gommoni in acqua. Il nostro staff ha provveduto a distribuire alle persone i giubbotti salvagente e a trasferire i naufraghi a bordo in sicurezza. Le autorità ci hanno assegnato come **porto** di sbarco **Napoli**: impiegheremo due giorni e mezzo per arrivarci". Le condizioni di salute dei naufraghi Sauro Forni, infermiere a bordo della Life Support, aggiunge: "Una volta completate le operazioni di soccorso abbiamo visitato tutte le quarantuno persone presenti a bordo. Alcune di esse soffrono di giramenti di testa e mal di mare. In generale, le condizioni di salute dei naufraghi non sono preoccupanti e durante la navigazione continueremo a monitorarle". L'arrivo previsto a **Napoli** nel pomeriggio di mercoledì. Dopo aver completato il soccorso e aver informato le autorità competenti, alla Life Support è stato assegnato il **porto** di **Napoli** come **porto** di sbarco. L'arrivo è previsto per mercoledì 31 luglio alle ore 18 circa.



L'arrivo presso lo scalo portuale partenopeo è previsto per il tardo pomeriggio di mercoledì. Ascolta questo articolo ora... Nella notte di lunedì 29 luglio, prima dell'alba, la Life Support, nave di ricerca e soccorso di Emergency, ha portato in salvo 41 persone che si trovavano a bordo di una imbarcazione in difficoltà, in acque internazionali nella zona SAR libica. L'avvistamento della piccola barca in vetroresina e sovraffollata è avvenuto dal ponte di comando durante le prime ore della notte, poco prima delle 3.00. Il salvataggio si è concluso con il trasferimento in sicurezza dei 41 naufraghi, di cui 3 minori non accompagnati, a bordo della Life Support alle 3.45 circa. "Verso le 3.00 di lunedì 29 luglio abbiamo iniziato le operazioni di soccorso, è andato tutto bene e siamo riusciti a portare a bordo le 41 persone - racconta Anabel Montes Mier, capomissione della Life Support - . Durante le operazioni una barca non identificata e senza luci si è avvicinata all'area dell'intervento, ma senza interferire". Tra i naufraghi anche 3 minori non accompagnati. Sono 41 i naufraghi soccorsi dalla Life Support, di cui 3 minori stranieri non accompagnati. Hanno riferito di essere partiti a mezzanotte da Sabratha, in Libia, e provengono da Siria, Egitto, Bangladesh, paesi colpiti da guerra, violenze, povertà, insicurezza politica e crisi climatica. Due persone che erano a bordo dell'imbarcazione in difficoltà hanno rifiutato il soccorso e, finito l'intervento della Life Support, si sono allontanate insieme all'imbarcazione non identificata che si era avvicinata senza interferire con le operazioni di soccorso. "Avvistata la barca in difficoltà e con tante persone a bordo - spiega Domenico Pugliese, comandante della Life Support di Emergency - abbiamo subito allertato il nostro team di

Brindisi Report

Brindisi

Via Appia, le idee per la valorizzazione: "Riconoscimento Unesco non sia etichetta vuota"

Da Brindisi viene lanciato il piano di gestione delle attività che si svolgeranno sulla "Regina Viarum". Le proposte dei sindaci di Roma e di Benevento. Le sfide da affrontare BRINDISI - Ora non bisogna creare "un'etichetta vuota". L'auspicio espresso dal sindaco di Benevento, Clemente Mastella, descrive lo spirito dell'evento che si è svolto stamattina (lunedì 29 luglio) presso la sala conferenze dell'Autorità di sistema portuale, per celebrare l'inserimento della "Via Appia - Regina Viarum" nella lista dei siti patrimonio dell'Unesco, ufficializzato nei giorni scorsi a Nuova Deli (India). L'obiettivo prioritario è dar vita a un piano di gestione delle attività che si svolgeranno da Brindisi a Roma. Per questo il Comune di Brindisi ha chiamato a raccolta i sindaci di Roma, Roberto Gualtieri, Benevento e dei Comuni della provincia di Brindisi situati lungo l'antico tracciato che collegava il cuore dell'Impero romano a Brindisi. L'incontro è stato moderato dall'architetto, nonché dirigente del settore Beni monumentali del Comune di Brindisi, Maurizio Marinazzo. Un ruolo centrale nel dossier è stato ricoperto da Francesco Bandarin, già direttore del Centro del Patrimonio Mondiale Unesco, e Angela Maria Ferroni, responsabile tecnico-scientifico della candidatura Unesco, che hanno aperto i lavori con le loro relazioni introduttive. Intervenuti anche il rettore di Unisalento, Fabio Pollice, il presidente regionale di Legambiente, Daniela Salzedo, il componente del Comitato di gestione del Parco Archeologico di Muro Tenente, Gert-Jan Burgers, il presidente del Consorzio di gestione della riserva di Torre Guaceto, Rocky Malatesta. Nel pomeriggio è prevista la partecipazione anche della presidente del Consiglio Regionale, Loredana Capone. Ottenuto questo importante riconoscimento, è fondamentale che sindaci ed istituzioni trovino un percorso condiviso per valorizzare la Regina Viarum, con ricadute anche di tipo turistico. Il sindaco Gualtieri, collegato in videoconferenza, fa un excursus storico. L'antica via Appia da un lato è "segno dell'espansione e dominio di Roma, dall'altro racconta una direttrice Roma - Capua - Brindisi via Taranto. Poi Durazzo, la Macedonia e l'Oriente". Si tratta di un'opera fondamentale anche per sua straordinaria civiltà ingegneristica". "Creò - spiega il sindaco di Roma - insediamenti umani, cambiò la cultura. Ora il nostro compito è coordinare la gestione di questo risultato, attraverso una valorizzazione anche da un punto di vista turistico e culturale: ambiti che possono lavorare in sinergia. Le potenzialità sono grandissime". Le potenzialità dovremmo essere trasformate in fatti concreti. La Regina Viarum "non deve essere un'etichetta vuota - afferma Clemente Mastella - una stella di latta che appuntiamo sul petto". Il sindaco di Benevento lancia l'idea di un'associazione che si occupi di una rete museale. Perché "il percorso dell'Appia è evidente - spiega Mastella - nel tratto romano, ma altrove non c'è. Ci sono piccoli segmenti che vanno messi in composizione armonica con musei



Da Brindisi viene lanciato il piano di gestione delle attività che si svolgeranno sulla "Regina Viarum". Le proposte dei sindaci di Roma e di Benevento. Le sfide da affrontare BRINDISI - Ora non bisogna creare "un'etichetta vuota". L'auspicio espresso dal sindaco di Benevento, Clemente Mastella, descrive lo spirito dell'evento che si è svolto stamattina (lunedì 29 luglio) presso la sala conferenze dell'Autorità di sistema portuale, per celebrare l'inserimento della "Via Appia - Regina Viarum" nella lista dei siti patrimonio dell'Unesco, ufficializzato nei giorni scorsi a Nuova Deli (India). L'obiettivo prioritario è dar vita a un piano di gestione delle attività che si svolgeranno da Brindisi a Roma. Per questo il Comune di Brindisi ha chiamato a raccolta i sindaci di Roma, Roberto Gualtieri, Benevento e dei Comuni della provincia di Brindisi situati lungo l'antico tracciato che collegava il cuore dell'Impero romano a Brindisi. L'incontro è stato moderato dall'architetto, nonché dirigente del settore Beni monumentali del Comune di Brindisi, Maurizio Marinazzo. Un ruolo centrale nel dossier è stato ricoperto da Francesco Bandarin, già direttore del Centro del Patrimonio Mondiale Unesco, e Angela Maria Ferroni, responsabile tecnico-scientifico della candidatura Unesco, che hanno aperto i lavori con le loro relazioni introduttive. Intervenuti anche il rettore di Unisalento, Fabio Pollice, il presidente regionale di Legambiente, Daniela Salzedo, il componente del Comitato di gestione del Parco Archeologico di Muro Tenente, Gert-Jan Burgers, il presidente del Consorzio di gestione della riserva di Torre Guaceto, Rocky Malatesta. Nel pomeriggio è prevista la partecipazione anche della presidente del Consiglio Regionale, Loredana Capone. Ottenuto questo importante riconoscimento,

Brindisi Report

Brindisi

civici, statali e religiosi. Penso a un turismo lento, al ciclismo, a giochi di natura ludico sportiva fra le comunità sull'asse, che devono portare a modalità di interesse turistico. Bisogna lavorare tutti insieme. D'ora in avanti - è l'invito lanciato da Mastella - saremo più solidali fra di noi anche nella riconoscibilità fra i singoli Comuni". In platea sono presenti i sindaci di Ostuni, Oria, Latiano, Fasano e San vito dei Normanni. La cabina di regia spetterà al sindaco di Brindisi, che associa il riconoscimento tributato dall'Unesco alla battaglia per il prolungamento del corridoio VIII, "continuazione naturale della Regina Viarum", e al dossier della candidatura a capitale italiana della cultura nel 2027. "Aggiunge un pezzo significativo - afferma Giuseppe Marchionna - a quella che è la nostra storia millenaria: al filo geopolitico in questo nostro affacciarsi sul Mediterraneo ed essere luogo di ibridazione culturale con tutti i popoli che si affacciano sul Mare nostrum". "Stiamo vivendo - afferma ancora il sindaco - un momento di straordinaria importanza che segna un momento di svolta nel destino mediterraneo di questa città". Il sindaco ricorda che la sfida è partita nel lontano 2004. Il primo cittadino ringrazia l'Ordine degli Architetti ("per aver sostenuto una battaglia che all'inizio sembrava impossibile") e la precedente amministrazione comunale guidata da Riccardo Rossi, anch'egli presente. Un ruolo importante è stato svolto anche da Legambiente, rappresentata dalla presidente regionale dell'associazione, Daniela Salzedo. "Noi - dichiara Salzedo - siamo stati sentinelle sul territorio in questi anni. Abbiamo evitato che l'antico tracciato sparisse nel nulla, fra il cemento illegale. Oggi la dobbiamo fare conoscere alle nuove generazioni". L'obiettivo non è dei più semplici, se si considera che nel Brindisino resta un solo segno tangibile della Regina Viarum, presso il parco archeologico di Muro Tenente, situati nell'agro di Mesagne, nei pressi della strada per Latiano. Il professor Gert-Jan Burgers, docente presso la Vrije Universiteit di Amsterdam e componente del Comitato di gestione del Parco, rimarca come questo riconoscimento possa portare a tante possibili trasformazioni. "Vogliamo rivolgerci alle comunità locali - afferma Burgers - perché un aspetto storico deve essere condiviso con le comunità e non soltanto chiuso ai turisti. Per noi è un'occasione di far vivere questo posto (Muro tenente, ndr) ancora di più". Angela Maria Ferroni chiede che vengano portate avanti le attività finora programmate, affinché questo riconoscimento sia portatore di benefici anche di tipo turistico: "Ma se il territorio non è all'altezza delle aspettative del turista che arriva dopo mezzora l'impatto positivo si perde. Bisogna essere preparati ad accogliere il turista". Sarà fondamentale "lavorare per valorizzare e migliorare l'accessibilità dei siti, costituendo intorno a essi (sulla via Appia si trovano 15 parchi archeologici) - conclude Ferroni - le risorse produttive, umane ed enogastronomiche dei territori". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.

Brindisi Report

Brindisi

Via Appia sito Unesco: "Ora il territorio sia all'altezza delle aspettative dei turisti"

Le dichiarazioni a margine dell'incontro organizzato dal Comune di Brindisi per la definizione del piano di gestione delle attività Le dichiarazioni rilasciate a margine dell'incontro sul piano di valorizzazione della Via Appia antica rilasciate a margine dell'incontro sulla definizione del piano di gestione delle attività organizzato dal Comune di Brindisi, che si è svolto stamattina presso la sala conferenze dell'Autorità di sistema portuale Video popolari.



Riqualficazione del porto di Vibo, la Cisl chiede un incontro urgente

Oggetto della richiesta è l'approfondimento degli interventi necessari per garantire l'efficienza e la sicurezza dell'infrastruttura CATANZARO Un incontro urgente per approfondire le questioni relative allo sviluppo del Porto di **Vibo Valentia**, e in particolare gli interventi necessari e urgenti per garantire l'efficienza e la sicurezza dell'infrastruttura, oltre che le prospettive di sviluppo, è stato chiesto dal segretario generale della Cisl Magna Grecia di Catanzaro-Crotone-**Vibo Valentia**, Daniele Gualtieri, al sindaco Enzo Romeo e al presidente dell'Autorità Portuale Andrea Agostinelli. La richiesta della Cisl territoriale fa seguito all'incontro istituzionale durante il quale è emersa, tra l'altro, la mancanza di risorse adeguate a realizzare gli interventi di riqualficazione delle banchine. Alla luce dell'importanza dello scalo portuale vibonese per l'economia del territorio e per i riflessi sul piano occupazionale, e in vista anche di un passo importante e decisivo quale la redazione del nuovo piano regolatore portuale, la Cisl ha chiesto di potersi confrontare con il Comune e l'Autorità Portuale e dare il proprio contributo costruttivo. «La Cisl - dice Daniele Gualtieri - dà come sempre la propria disponibilità a mettere in campo azioni sinergiche insieme a tutte le istituzioni per favorire lo sviluppo dell'area portuale vibonese, sollecitando soprattutto la necessaria attenzione da parte della politica a tutti i livelli».



Primo Magazine

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Andrea Agostinelli ha incontrato il sindaco di Vibo Valentia

27 luglio 2024 - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha fatto visita al neosindaco di **Vibo Valentia**, Enzo Romeo, nella sede del Municipio di **Vibo Valentia**. In

un'atmosfera di grande cordialità, l'incontro ha consentito di instaurare un proficuo rapporto di sinergia istituzionale. È stata anche l'occasione per approfondire le tematiche relative allo sviluppo del **porto** di **Vibo Valentia** Marina, con al centro le misure infrastrutturali necessarie a garantire lo sviluppo dello scalo portuale vibonese. A tale proposito, il presidente Andrea Agostinelli ha informato il sindaco Enzo Romeo della mancanza di disponibilità di fondi per la riqualificazione delle banchine, che invece necessitano di interventi specifici.

Il presidente Agostinelli ha, quindi, assicurato il Sindaco Romeo della volontà dell'Ente di intervenire con fondi propri per assicurare almeno i lavori considerati necessari, fino alla disponibilità delle somme presenti nell'avanzo di bilancio dell'Ente. L'incontro si è concluso con un rinnovato e cordiale scambio di cooperazione, al fine di mantenere alte le funzionalità dello scalo portuale, con la certezza di una proficua sinergia istituzionale da mettere in atto, anche, nella fase di redazione del nuovo Piano regolatore portuale dello scalo di **Vibo Valentia** Marina per la quale sarà richiesta opportuna collaborazione dell'Amministrazione comunale.



La 'Notte gialla' di Coldiretti a Olbia coi prodotti tipici di Campagna amica

Il giallo di Coldiretti - Campagna amica Nord Sardegna ha illuminato il cielo notturno di Olbia . Una domenica sera sotto le stelle all'insegna dei prodotti del territorio. L'occasione è stata la Notte gialla, evento andato in scena grazie alla collaborazione con l'amministrazione comunale, l'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna di Olbia e Campagna Amica. A fare da cornice all'appuntamento allestito nel molo Brin , in piazza Eleonora di Gallura, è stato il 1° Festival Internazionale del Folclore che ha portato centinaia di visitatori a stretto contatto con le bellezze e prelibatezze del territorio. Un altro bel momento di condivisione per celebrare i prodotti tipici e il mondo agricolo locale, grazie alla fortunata e proficua collaborazione con il Comune di Olbia e il sindaco, Settimo Nizzi , con l'assessora all'Istruzione e vicesindaca, Sabrina Serra - sottolinea Coldiretti Nord Sardegna - che ha permesso di avvicinare turisti e cittadini al fianco degli agricoltori e aziende agricole Coldiretti Campagna Amica che hanno potuto mettere in vetrina l'importanza dei prodotti della terra, genuini e di qualità oltre che di filiera corta. Un'ennesima occasione per offrire ai visitatori l'opportunità di conoscere le specialità locali come i prodotti freschi del territorio - conclude Coldiretti Nord Sardegna - incentivando le filiere corte nel ciclo delle stagioni rispettando le tradizioni gastronomiche locali. Foto d'archivio.



07/29/2024 14:59

Andrea Tramonte

Il giallo di Coldiretti - Campagna amica Nord Sardegna ha illuminato il cielo notturno di Olbia . Una domenica sera sotto le stelle all'insegna dei prodotti del territorio. L'occasione è stata la Notte gialla, evento andato in scena grazie alla collaborazione con l'amministrazione comunale, l'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna di Olbia e Campagna Amica. A fare da cornice all'appuntamento allestito nel molo Brin , in piazza Eleonora di Gallura, è stato il 1° Festival Internazionale del Folclore che ha portato centinaia di visitatori a stretto contatto con le bellezze e prelibatezze del territorio. Un altro bel momento di condivisione per celebrare i prodotti tipici e il mondo agricolo locale, grazie alla fortunata e proficua collaborazione con il Comune di Olbia e il sindaco, Settimo Nizzi , con l'assessora all'Istruzione e vicesindaca, Sabrina Serra - sottolinea Coldiretti Nord Sardegna - che ha permesso di avvicinare turisti e cittadini al fianco degli agricoltori e aziende agricole Coldiretti Campagna Amica che hanno potuto mettere in vetrina l'importanza dei prodotti della terra, genuini e di qualità oltre che di filiera corta. Un'ennesima occasione per offrire ai visitatori l'opportunità di conoscere le specialità locali come i prodotti freschi del territorio - conclude Coldiretti Nord Sardegna - incentivando le filiere corte nel ciclo delle stagioni rispettando le tradizioni gastronomiche locali. Foto d'archivio.

Agenparl

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

DI Infrastrutture: Carrà (Lega), commissario Porto Tremestieri strategico per recuperare anni di ritardo

(AGENPARL) - Lun 29 luglio 2024 DI Infrastrutture: Carrà (Lega), commissario **Porto Tremestieri** strategico per recuperare anni di ritardo Roma 29 lug. - "Con la fiducia al DI Infrastrutture si compie un ulteriore passo avanti per un provvedimento fondamentale per il futuro del nostro Paese. Provvedimento che include anche la nomina di un commissario per il **Porto di Tremestieri** a Messina come previsto da un emendamento fortemente voluto dalla Lega approvato nei lavori di commissione. L'accentramento della governance della commessa in capo al Ministero delle Infrastrutture con un Commissario esterno al comune di Messina, consentirà di semplificare le procedure ed i processi decisionali, nell'esclusivo interesse dell'opera che fino a qualche mese fa rischiava di rimanere un'incompiuta per mancanza di fondi. Un successo per il territorio siciliano, per il quale voglio ringraziare il Ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini ed il Vice Ministro Edoardo Rixi per avere reperito le risorse che hanno consentito la riapertura del cantiere ed il collega Nino Germanà, che si è speso da subito a tutela delle esigenze di Messina". Lo dichiara l'onorevole siciliano della Lega e vice commissario regionale del partito, Anastasio Carrà, primo firmatario dell'emendamento in commissione sulla nomina di un commissario per il **Porto di Tremestieri** a Messina.



Approvato il DI Infrastrutture: importanti norme per Ponte Stretto e porto Tremestieri. Note di Matilde Siracusano e Nino Germanà

Votata la fiducia al decreto Infrastrutture, il provvedimento del governo - sul quale domani ci sarà il voto finale della Camera dei deputati Siracusano: "Ultimo miglio, importanti norme per Ponte Stretto e **porto Tremestieri**" "Ho votato con grande convinzione la fiducia al decreto Infrastrutture, il provvedimento del governo - sul quale domani ci sarà il voto finale della Camera dei deputati - che contiene importanti norme per il Ponte sullo Stretto e per il **porto di Tremestieri**. Relativamente al Ponte sono state inserite misure

indispensabili per rispettare il cronoprogramma e per garantire indennità aggiuntive a chi sarà costretto a lasciare la propria abitazione; su **Tremestieri**, invece, è arrivato il via libera al commissariamento delle opere per la piattaforma logistica intermodale, con annesso scalo portuale del **porto**. Un di puntuale e concreto, giunto ormai all'ultimo miglio parlamentare, con il quale si gettano le basi per costruire tante grandi opere che porteranno sviluppo e lavoro nel Paese e nel Mezzogiorno". Così Matilde Siracusano, sottosegretario ai Rapporti con il Parlamento e deputata messinese di Forza Italia. DI Infrastrutture: Germanà (Lega), grandi opere per Sicilia, grazie Salvini

"Il DI Infrastrutture comprende importanti provvedimenti per la Sicilia. Tra questi, sicuramente, le misure riguardanti il Ponte sullo Stretto: si approva il progetto esecutivo 'anche per fasi costruttive', con l'obiettivo di ottimizzare la costruzione dell'opera, contenendo tempi e costi. Con l'approvazione da parte del CIPESS del progetto definitivo, sarà approvato anche il Piano economico finanziario che accerterà l'esistenza della copertura per l'intero fabbisogno dell'opera, dando certezza dei tempi realizzativi. La fattibilità tecnica del progetto non è mai stata messa in discussione e, dopo anni di chiacchiere e attese, grazie al lavoro attento e puntuale del ministro Matteo Salvini, si sta finalmente concretizzando la sua realizzazione che sarà fondamentale per la crescita economica e infrastrutturale della Sicilia e del Meridione". Così il senatore siciliano Nino Germanà, segretario in commissione Trasporti a Palazzo Madama e commissario regionale del partito, dopo l'approvazione della fiducia al DI Infrastrutture alla Camera. In questo articolo: LEGGI ANCHE.



Votata la fiducia al decreto Infrastrutture, il provvedimento del governo - sul quale domani ci sarà il voto finale della Camera dei deputati Siracusano: "Ultimo miglio, importanti norme per Ponte Stretto e porto Tremestieri" "Ho votato con grande convinzione la fiducia al decreto Infrastrutture, il provvedimento del governo - sul quale domani ci sarà il voto finale della Camera dei deputati - che contiene importanti norme per il Ponte sullo Stretto e per il porto di Tremestieri. Relativamente al Ponte sono state inserite misure indispensabili per rispettare il cronoprogramma e per garantire indennità aggiuntive a chi sarà costretto a lasciare la propria abitazione; su Tremestieri, invece, è arrivato il via libera al commissariamento delle opere per la piattaforma logistica intermodale, con annesso scalo portuale del porto. Un di puntuale e concreto, giunto ormai all'ultimo miglio parlamentare, con il quale si gettano le basi per costruire tante grandi opere che porteranno sviluppo e lavoro nel Paese e nel Mezzogiorno". Così Matilde Siracusano, sottosegretario ai Rapporti con il Parlamento e deputata messinese di Forza Italia. DI Infrastrutture: Germanà (Lega), grandi opere per Sicilia, grazie Salvini "Il DI Infrastrutture comprende importanti provvedimenti per la Sicilia. Tra questi, sicuramente, le misure riguardanti il Ponte sullo Stretto: si approva il progetto esecutivo 'anche per fasi costruttive', con l'obiettivo di ottimizzare la costruzione dell'opera, contenendo tempi e costi. Con l'approvazione da parte del CIPESS del progetto definitivo, sarà approvato anche il Piano economico finanziario che accerterà l'esistenza della copertura per l'intero fabbisogno dell'opera, dando certezza dei tempi realizzativi. La fattibilità tecnica del progetto non è mai stata messa in discussione e, dopo anni di chiacchiere e attese, grazie al lavoro attento e puntuale del ministro Matteo Salvini, si sta finalmente concretizzando la sua realizzazione che sarà fondamentale per la crescita

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto e porto di Tremestieri nel decreto Infrastrutture, Matilde Siracusano: "step importante, siamo all'ultimo miglio"

Le parole di Matilde Siracusano, sottosegretario ai Rapporti con il Parlamento e deputata messinese di Forza Italia "Ho votato con grande convinzione la fiducia al decreto Infrastrutture, il provvedimento del governo - sul quale domani ci sarà il voto finale della Camera dei deputati - che contiene importanti norme per il Ponte sullo Stretto e per il porto di Tremestieri. Relativamente al Ponte sono state inserite misure indispensabili per rispettare il cronoprogramma e per garantire indennità aggiuntive a chi sarà costretto a lasciare la propria abitazione; su Tremestieri, invece, è arrivato il via libera al commissariamento delle opere per la piattaforma logistica intermodale, con annesso scalo portuale del porto. Un di puntuale e concreto, giunto ormai all'ultimo miglio parlamentare, con il quale si gettano le basi per costruire tante grandi opere che porteranno sviluppo e lavoro nel Paese e nel Mezzogiorno". Così Matilde Siracusano, sottosegretario ai Rapporti con il Parlamento e deputata messinese di Forza Italia.



Stretto Web

Ponte sullo Stretto e porto di Tremestieri nel decreto Infrastrutture, Matilde Siracusano: "step importante, siamo all'ultimo miglio"



07/29/2024 17:23
Ilaria Calabrò

Le parole di Matilde Siracusano, sottosegretario ai Rapporti con il Parlamento e deputata messinese di Forza Italia "Ho votato con grande convinzione la fiducia al decreto Infrastrutture, il provvedimento del governo - sul quale domani ci sarà il voto finale della Camera dei deputati - che contiene importanti norme per il Ponte sullo Stretto e per il porto di Tremestieri. Relativamente al Ponte sono state inserite misure indispensabili per rispettare il cronoprogramma e per garantire indennità aggiuntive a chi sarà costretto a lasciare la propria abitazione; su Tremestieri, invece, è arrivato il via libera al commissariamento delle opere per la piattaforma logistica intermodale, con annesso scalo portuale del porto. Un di puntuale e concreto, giunto ormai all'ultimo miglio parlamentare, con il quale si gettano le basi per costruire tante grandi opere che porteranno sviluppo e lavoro nel Paese e nel Mezzogiorno". Così Matilde Siracusano, sottosegretario ai Rapporti con il Parlamento e deputata messinese di Forza Italia.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Accelerata sul Ponte, ok della Camera alla fiducia sul decreto Infrastrutture

Dopo il via libera definitivo saranno possibili l'approvazione e la cantierizzazione dell'opera per fasi costruttive separate. Le reazioni Con 162 voti favorevoli e 85 contrari, la Camera ha approvato la fiducia posta dal governo sul decreto Infrastrutture. Domani in aula è atteso il via libera definitivo al provvedimento. Poi il testo passerà all'esame del Senato. Il secondo dei tredici articoli che compongono il dl Infrastrutture (Decreto legge 29 giugno 2024, n. 89) riguarda la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e l'obiettivo è quello di velocizzare i tempi di avvio dell'opera, con la possibilità di approvare il progetto "anche per fasi costruttive".

Ciucci (Stretto di Messina): "Ulteriore certezza sui tempi" L'amministratore delegato della Ponte sullo Stretto Spa, Pietro Ciucci, ha parlato di un "importante voto, oggi in Parlamento, per il ponte sullo Stretto di Messina. "Si tratta di norme - ha aggiunto - che contribuiscono a dare ulteriori certezze su tempi, costi, trasparenza delle procedure, con particolare attenzione al piano degli espropri. La Stretto di Messina continua nel suo impegno per rispondere, già all'inizio di settembre, alle richieste emerse nell'ambito della procedura di Valutazione di impatto ambientale e in Conferenza di Servizi. L'obiettivo, come più volte sottolineato, è di ottenere entro l'anno l'approvazione da parte del Cipess sul progetto definitivo e sul Piano economico finanziario, passando così alla fase realizzativa".

Germanà (Lega): "Fattibilità tecnica mai in discussione" "Con l'approvazione da parte del Cipess del progetto definitivo, sarà approvato anche il Piano economico finanziario che accerterà l'esistenza della copertura per l'intero fabbisogno dell'opera, dando certezza dei tempi realizzativi", sottolinea il senatore siciliano Nino Germanà, segretario in commissione Trasporti a Palazzo Madama e commissario regionale della Lega in Sicilia. "La fattibilità tecnica del progetto - aggiunge - non è mai stata messa in discussione e, dopo anni di chiacchiere e attese, grazie al lavoro attento e puntuale del ministro Matteo Salvini, si sta finalmente concretizzando la sua realizzazione che sarà fondamentale per la crescita economica e infrastrutturale della Sicilia e del Meridione".

Wwf: "Il voto di fiducia non nasconde i problemi" "Essere ricorsi al voto di fiducia da parte del Governo può mettere a tacere il confronto in Parlamento, ma non risolve le problematiche progettuali e procedurali", sostiene invece il Wwf Italia. Che solleva una serie di interrogativi: "Come può il Parlamento consentire di procedere per stralci nella cantierizzazione del Ponte sullo Stretto in assenza di un progetto esecutivo e della certezza della fattibilità dell'opera? E come può il Parlamento, specialmente a fronte di richieste reiterate e ancora insoddisfatte, pronunciarsi prima del giudizio di una Commissione tecnica di garanzia qual è la Commissione Via?".

Siracusano (Fi): "Siamo all'ultimo miglio parlamentare" "Ho votato con grande convinzione la fiducia al decreto Infrastrutture, il provvedimento del governo,



Dopo il via libera definitivo saranno possibili l'approvazione e la cantierizzazione dell'opera per fasi costruttive separate. Le reazioni Con 162 voti favorevoli e 85 contrari, la Camera ha approvato la fiducia posta dal governo sul decreto Infrastrutture. Domani in aula è atteso il via libera definitivo al provvedimento. Poi il testo passerà all'esame del Senato. Il secondo dei tredici articoli che compongono il dl Infrastrutture (Decreto legge 29 giugno 2024, n. 89) riguarda la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e l'obiettivo è quello di velocizzare i tempi di avvio dell'opera, con la possibilità di approvare il progetto "anche per fasi costruttive".

Ciucci (Stretto di Messina): "Ulteriore certezza sui tempi" L'amministratore delegato della Ponte sullo Stretto Spa, Pietro Ciucci, ha parlato di un "importante voto, oggi in Parlamento, per il ponte sullo Stretto di Messina. "Si tratta di norme - ha aggiunto - che contribuiscono a dare ulteriori certezze su tempi, costi, trasparenza delle procedure, con particolare attenzione al piano degli espropri. La Stretto di Messina continua nel suo impegno per rispondere, già all'inizio di settembre, alle richieste emerse nell'ambito della procedura di Valutazione di impatto ambientale e in Conferenza di Servizi. L'obiettivo, come più volte sottolineato, è di ottenere entro l'anno l'approvazione da parte del Cipess sul progetto definitivo e sul Piano economico finanziario, passando così alla fase realizzativa".

Germanà (Lega): "Fattibilità tecnica mai in discussione" "Con l'approvazione da parte del Cipess del progetto definitivo, sarà approvato anche il Piano economico finanziario che accerterà l'esistenza della copertura per l'intero fabbisogno dell'opera, dando certezza dei tempi realizzativi", sottolinea il senatore siciliano Nino Germanà,

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

sul quale domani ci sarà il voto finale della Camera dei deputati, che contiene importanti norme per il Ponte sullo Stretto e per il porto di Tremestieri". Così Matilde Siracusano, sottosegretario ai Rapporti con il Parlamento e deputata messinese di Forza Italia. "Relativamente al Ponte - spiega Siracusano - sono state inserite misure indispensabili per rispettare il cronoprogramma e per garantire indennità aggiuntive a chi sarà costretto a lasciare la propria abitazione; su Tremestieri, invece, è arrivato il via libera al commissariamento delle opere per la piattaforma logistica intermodale, con annesso scalo portuale del porto. Un dl puntuale e concreto - conclude la deputata messinese - giunto ormai all'ultimo miglio parlamentare, con il quale si gettano le basi per costruire tante grandi opere che porteranno sviluppo e lavoro nel Paese e nel Mezzogiorno".

"Sì al commissario per il porto di Tremestieri con la fiducia al decreto infrastrutture"

Redazione | lunedì 29 Luglio 2024 - 23:36 Esulta la Lega con il primo firmatario Carrà "Con la fiducia al decreto legge infrastrutture, si compie un ulteriore passo avanti per un provvedimento fondamentale per il futuro del nostro Paese. Provvedimento che include anche la nomina di un commissario per il porto di Tremestieri a Messina, come previsto da un emendamento fortemente voluto dalla Lega approvato nei lavori di commissione". Lo dichiara l'onorevole siciliano della Lega e vice commissario regionale del partito, Anastasio Carrà, primo firmatario dell'emendamento in commissione sulla nomina di un commissario per il porto di Tremestieri a Messina. Per la Lega, ciò consentirà di "semplificare le procedure e i processi decisionali nell'esclusivo interesse dell'opera che fino a qualche mese fa rischiava di rimanere un'incompiuta per mancanza di fondi. Un successo per il territorio siciliano, per il quale voglio ringraziare il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini e il vice ministro Edoardo Rixi per avere reperito le risorse che hanno consentito la riapertura del cantiere. E voglio ringraziare il collega Nino Germanà, che si è speso da subito a tutela delle esigenze di Messina".



ts
TempoStretto

"Sì al commissario per il porto di Tremestieri con la fiducia al decreto infrastrutture"

07/29/2024 23:44

Redazione | lunedì 29 Luglio 2024 - 23:36 Esulta la Lega con il primo firmatario Carrà "Con la fiducia al decreto legge infrastrutture, si compie un ulteriore passo avanti per un provvedimento fondamentale per il futuro del nostro Paese. Provvedimento che include anche la nomina di un commissario per il porto di Tremestieri a Messina, come previsto da un emendamento fortemente voluto dalla Lega approvato nei lavori di commissione". Lo dichiara l'onorevole siciliano della Lega e vice commissario regionale del partito, Anastasio Carrà, primo firmatario dell'emendamento in commissione sulla nomina di un commissario per il porto di Tremestieri a Messina. Per la Lega, ciò consentirà di "semplificare le procedure e i processi decisionali nell'esclusivo interesse dell'opera che fino a qualche mese fa rischiava di rimanere un'incompiuta per mancanza di fondi. Un successo per il territorio siciliano, per il quale voglio ringraziare il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini e il vice ministro Edoardo Rixi per avere reperito le risorse che hanno consentito la riapertura del cantiere. E voglio ringraziare il collega Nino Germanà, che si è speso da subito a tutela delle esigenze di Messina".

Catania Oggi

Catania

Catania verso un futuro crocieristico

Il Porto di Catania si appresta a un significativo rinnovamento con l'atteso completamento del nuovo Piano Regolatore a settembre. Recentemente, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato il via libera a un restyling di parte del piano esistente, che prevede l'adeguamento dello sporgente centrale per la realizzazione di una "banchina di 340 metri". Questa nuova struttura sarà in grado di accogliere sia le moderne navi da crociera che i grandi traghetti, segnando un passo importante verso un'industria crocieristica più fiorente. Il presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del mare di Sicilia orientale, Francesco Di Sarcina, ha sottolineato l'importanza di questo intervento, che non solo anticipa alcuni elementi del futuro Piano Regolatore del Porto (PRP) ma si allinea anche con le previsioni programmatiche per un porto più moderno e integrato con la città. Con la recente riparazione della nuova darsena, i traghetti saranno trasferiti nella parte sud del porto, liberando aree vitali per l'apertura del porto alla comunità cittadina. Di Sarcina ha espresso determinazione nel proseguire su questa strada, con il progetto esecutivo delle opere correlate in fase di completamento entro l'anno. L'obiettivo è di ottenere il sostegno necessario per finanziare queste iniziative, ringraziando i suoi uffici e il Direttore Marittimo Antonio Ranieri per il supporto. L'ingresso del porto di Siracusa nell'**Autorità** porterà a una visione crocieristica rinnovata e sistemica per la Sicilia orientale, puntando su una sinergia tra Catania e Siracusa e il contributo del porto di Pozzallo, per attrarre un numero maggiore di crocieristi e rafforzare la competitività regionale senza cadere in rivalità locali.



IL Sicilia

Catania

Piano regolatore del porto di Catania, Di Sarcina: "Lavoriamo per un futuro croceristico ancora più prospero"

Redazione prosegue senza sosta e dovrebbe vedere la luce nel mese di settembre, quando sarà formalmente trasmesso ai pareri previsti dalla legge. Intanto, nei giorni scorsi, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato un restyling che riguarda un pezzo del PRP attualmente vigente: si tratta di un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, voluto dall'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia orientale, oggetto di modifica per ottenere una nuova banchina da 340 m, capace di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti. "Un intervento necessario per lavorare seriamente su un futuro croceristico ancora più prospero - spiega il presidente **Francesco Di Sarcina** - inoltre, con la riparazione della nuova darsena, obiettivo raggiunto prima del previsto già nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte a sud del porto, in linea con le previsioni programmatiche del futuro Prp, consentendo di fatto ciò che già è visibile a tutti, cioè la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del porto alla città, argomento alla base dei proficui rapporti con il sindaco Enrico

Trantino. Questo passaggio amministrativo risulta quindi essenziale perché getta le basi del prossimo Prp, anticipandone un piccolo pezzo". "Il nuovo Prp, invece, disegnerà un porto moderno, efficiente e connesso intimamente alla città. Non abbiamo nessuna voglia di fermarci di fronte a questo risultato - prosegue Di **Sarcina** - infatti è in corso di completamento il progetto esecutivo delle relative opere che sarà definito entro l'anno. In tal senso, conto molto sulla sensibilità che sull'argomento ho registrato da parte della politica, cui chiederò un aiuto per reperire le necessarie risorse economiche. Ringrazio ancora una volta i miei uffici, che tra tante difficoltà hanno portato a casa questo obiettivo e ora sono concentrati a tempo pieno per l'iter finale, ed il Direttore Marittimo Antonio Ranieri per la sua costante assistenza nelle fasi di approvazione dell'Atf. Infine, voglio sottolineare che il recente ingresso nella nostra Authority del porto di Siracusa permetterà di progettare una nuova visione crocieristica del nostro comprensorio, complessiva e di sistema, che vedrà al centro della nostra attenzione una forte e costruttiva sinergia tra le due città siciliane, tenendo conto anche della presenza e del contributo del porto di Pozzallo, al fine di essere ancora più forti e competitivi e attrarre più crocieristi nella Sicilia orientale, a beneficio di tutti e senza distruttive guerre di campanile".



07/29/2024 09:16

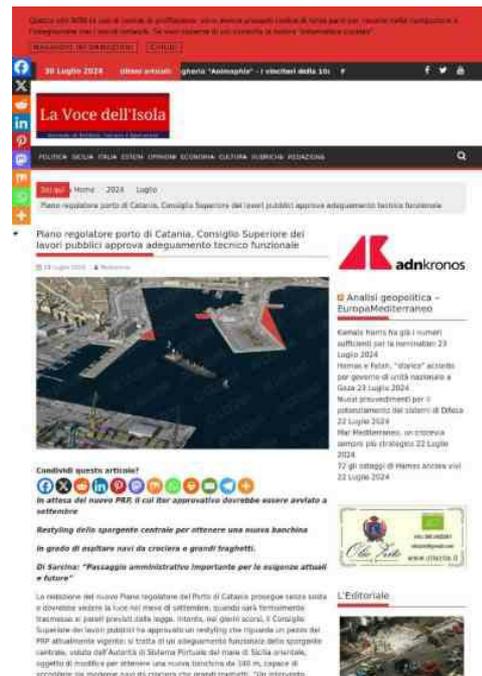
Redazione prosegue senza sosta e dovrebbe vedere la luce nel mese di settembre, quando sarà formalmente trasmesso ai pareri previsti dalla legge. Intanto, nei giorni scorsi, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato un restyling che riguarda un pezzo del PRP attualmente vigente: si tratta di un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, voluto dall'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia orientale, oggetto di modifica per ottenere una nuova banchina da 340 m, capace di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti. "Un intervento necessario per lavorare seriamente su un futuro croceristico ancora più prospero - spiega il presidente Francesco Di Sarcina - inoltre, con la riparazione della nuova darsena, obiettivo raggiunto prima del previsto già nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte a sud del porto, in linea con le previsioni programmatiche del futuro Prp, consentendo di fatto ciò che già è visibile a tutti, cioè la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del porto alla città, argomento alla base dei proficui rapporti con il sindaco Enrico Trantino. Questo passaggio amministrativo risulta quindi essenziale perché getta le basi del prossimo Prp, anticipandone un piccolo pezzo". "Il nuovo Prp, invece, disegnerà un porto moderno, efficiente e connesso intimamente alla città. Non abbiamo nessuna voglia di fermarci di fronte a questo risultato - prosegue Di Sarcina - infatti è in corso di completamento il progetto esecutivo delle relative opere che sarà definito entro l'anno. In tal senso, conto molto sulla sensibilità che sull'argomento ho registrato da parte della politica, cui chiederò un aiuto per reperire le necessarie risorse economiche. Ringrazio ancora una volta i miei uffici, che tra tante difficoltà hanno portato a casa questo obiettivo e ora sono concentrati a tempo pieno per l'iter finale, ed il Direttore Marittimo Antonio Ranieri per la sua costante assistenza

Piano regolatore porto di Catania, Consiglio Superiore dei lavori pubblici approva adeguamento tecnico funzionale

In attesa del nuovo PRP, il cui iter approvativo dovrebbe essere avviato a settembre Restyling dello sporgente centrale per ottenere una nuova banchina in grado

Redazione

La redazione del nuovo Piano regolatore del Porto di Catania prosegue senza sosta e dovrebbe vedere la luce nel mese di settembre, quando sarà formalmente trasmesso ai pareri previsti dalla legge. Intanto, nei giorni scorsi, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato un restyling che riguarda un pezzo del PRP attualmente vigente: si tratta di un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, voluto dall'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia orientale, oggetto di modifica per ottenere una nuova banchina da 340 m, capace di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti. 'Un intervento necessario per lavorare seriamente su un futuro crocieristico ancora più prospero spiega il presidente Francesco Di Sarcina inoltre, con la riparazione della nuova darsena, obiettivo raggiunto prima del previsto già nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte a sud del porto, in linea con le previsioni programmatiche del futuro PRP, consentendo di fatto ciò che già è visibile a tutti, cioè la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del porto alla città, argomento alla base dei proficui rapporti con il sindaco Enrico Trantino. Questo passaggio amministrativo risulta quindi essenziale perché getta le basi del prossimo PRP, anticipandone un piccolo pezzo. Il nuovo PRP, invece, disegnerà un porto moderno, efficiente e connesso intimamente alla città. Non abbiamo nessuna voglia di fermarci di fronte a questo risultato prosegue Di Sarcina infatti è in corso di completamento il progetto esecutivo delle relative opere che sarà definito entro l'anno. In tal senso, conto molto sulla sensibilità che sull'argomento ho registrato da parte della politica, cui chiederò un aiuto per reperire le necessarie risorse economiche. Ringrazio ancora una volta i miei uffici, che tra tante difficoltà hanno portato a casa questo obiettivo e ora sono concentrati a tempo pieno per l'iter finale, ed il Direttore Marittimo Antonio Ranieri per la sua costante assistenza nelle fasi di approvazione dell'ATF. Infine, voglio sottolineare che il recente ingresso nella nostra Authority del porto di Siracusa permetterà di progettare una nuova visione crocieristica del nostro comprensorio, complessiva e di sistema, che vedrà al centro della nostra attenzione una forte e costruttiva sinergia tra le due città siciliane, tenendo conto anche della presenza e del contributo del porto di Pozzallo, al fine di essere ancora più forti e competitivi e attrarre più crocieristi nella Sicilia orientale, a beneficio di tutti e senza distruttive guerre di campanile'. Visualizzazioni articolo: 171



Porto di Catania, via libera al restyling e a una nuova banchina da 340 metri

CATANIA - Una nuova banchina al **Porto** di **Catania** vedrà la luce grazie a una modifica dello sporgente centrale. Il restyling, che permetterà l'approdo di navi da crociera e grandi traghetti su un molo lungo 340 metri, è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, come comunica l'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale. Continua, nel frattempo, la redazione del nuovo Piano regolatore del **porto** di **Catania**, che dovrebbe vedere la luce nel mese di settembre, quando sarà formalmente trasmesso ai pareri previsti dalla legge. **Porto** di **Catania**: la nuova banchina "Un intervento necessario per lavorare seriamente su un futuro crocieristico ancora più prospero - spiega il presidente Francesco Di Sarcina - inoltre, con la riparazione della nuova darsena, obiettivo raggiunto prima del previsto già nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte a sud del **porto**". "Questo è in linea con le previsioni programmatiche del futuro PRP - continua Di Sarcina - consentendo di fatto ciò che già è visibile a tutti, cioè la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del **porto** alla città, argomento alla base dei proficui rapporti con il sindaco Enrico Trantino". Il nuovo Piano regolatore "Questo passaggio amministrativo - prosegue Di Sarcina - risulta quindi essenziale perché getta le basi del prossimo PRP, anticipandone un piccolo pezzo. Il nuovo PRP, invece, disegnerà un **porto** moderno, efficiente e connesso intimamente alla città. Non abbiamo nessuna voglia di fermarci di fronte a questo risultato, infatti è in corso di completamento il progetto esecutivo delle relative opere che sarà definito entro l'anno". "Voglio sottolineare - conclude poi Di Sarcina - che il recente ingresso nella nostra Authority del **porto** di Siracusa permetterà di progettare una nuova visione crocieristica del nostro comprensorio, complessiva e di sistema, che vedrà al centro della nostra attenzione una forte e costruttiva sinergia tra le due città siciliane, tenendo conto anche della presenza e del contributo del **porto** di Pozzallo, al fine di essere ancora più forti e competitivi e attrarre più crocieristi nella Sicilia orientale, a beneficio di tutti e senza distruttive guerre di campanile".



CATANIA - Una nuova banchina al Porto di Catania vedrà la luce grazie a una modifica dello sporgente centrale. Il restyling, che permetterà l'approdo di navi da crociera e grandi traghetti su un molo lungo 340 metri, è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, come comunica l'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale. Continua, nel frattempo, la redazione del nuovo Piano regolatore del porto di Catania, che dovrebbe vedere la luce nel mese di settembre, quando sarà formalmente trasmesso ai pareri previsti dalla legge. Porto di Catania: la nuova banchina "Un intervento necessario per lavorare seriamente su un futuro crocieristico ancora più prospero - spiega il presidente Francesco Di Sarcina - inoltre, con la riparazione della nuova darsena, obiettivo raggiunto prima del previsto già nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte a sud del porto". "Questo è in linea con le previsioni programmatiche del futuro PRP - continua Di Sarcina - consentendo di fatto ciò che già è visibile a tutti, cioè la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del porto alla città, argomento alla base dei proficui rapporti con il sindaco Enrico Trantino". Il nuovo Piano regolatore "Questo passaggio amministrativo - prosegue Di Sarcina - risulta quindi essenziale perché getta le basi del prossimo PRP, anticipandone un piccolo pezzo. Il nuovo PRP, invece, disegnerà un porto moderno, efficiente e connesso intimamente alla città. Non abbiamo nessuna voglia di fermarci di fronte a questo risultato, infatti è in corso di completamento il progetto esecutivo delle relative opere che sarà definito entro l'anno". "Voglio sottolineare - conclude poi Di Sarcina - che il recente ingresso nella nostra Authority del porto di Siracusa permetterà di progettare una nuova visione crocieristica del nostro comprensorio, complessiva e di sistema, che vedrà al centro della nostra attenzione una forte e

Lora

Catania

Piano regolatore porto di Catania, Consiglio Superiore dei lavori pubblici approva adeguamento tecnico funzionale

In attesa del nuovo PRP, il cui iter approvativo dovrebbe essere avviato a settembre Piano regolatore porto di Catania, Consiglio Superiore dei lavori pubblici approva adeguamento tecnico funzionale Restyling dello sporgente centrale per ottenere una nuova banchina in grado di ospitare navi da crociera e grandi traghetti. Di **Sarcina**: "Passaggio amministrativo importante per le esigenze attuali e future" ATANIA - La redazione del nuovo Piano regolatore del Porto di Catania prosegue senza sosta e dovrebbe vedere la luce nel mese di settembre, quando sarà formalmente trasmesso ai pareri previsti dalla legge. Intanto, nei giorni scorsi, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato un restyling che riguarda un pezzo del PRP attualmente vigente: si tratta di un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, voluto dall'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia orientale, oggetto di modifica per ottenere una nuova banchina da 340 m, capace di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti. "Un intervento necessario per lavorare seriamente su un futuro crocieristico ancora più prospero - spiega il presidente **Francesco Di Sarcina** - inoltre, con la riparazione della nuova darsena, obiettivo raggiunto prima del previsto già nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte a sud del porto, in linea con le previsioni programmatiche del futuro PRP, consentendo di fatto ciò che già è visibile a tutti, cioè la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del porto alla città, argomento alla base dei proficui rapporti con il sindaco Enrico Trantino. Questo passaggio amministrativo risulta quindi essenziale perché getta le basi del prossimo PRP, anticipandone un piccolo pezzo. Il nuovo PRP, invece, disegnerà un porto moderno, efficiente e connesso intimamente alla città. Non abbiamo nessuna voglia di fermarci di fronte a questo risultato - prosegue Di **Sarcina** - infatti è in corso di completamento il progetto esecutivo delle relative opere che sarà definito entro l'anno. In tal senso, conto molto sulla sensibilità che sull'argomento ho registrato da parte della politica, cui chiederò un aiuto per reperire le necessarie risorse economiche. Ringrazio ancora una volta i miei uffici, che tra tante difficoltà hanno portato a casa questo obiettivo e ora sono concentrati a tempo pieno per l'iter finale, ed il Direttore Marittimo Antonio Ranieri per la sua costante assistenza nelle fasi di approvazione dell'ATF. Infine, voglio sottolineare che il recente ingresso nella nostra Authority del porto di Siracusa permetterà di progettare una nuova visione crocieristica del nostro comprensorio, complessiva e di sistema, che vedrà al centro della nostra attenzione una forte e costruttiva sinergia tra le due città siciliane, tenendo conto anche della presenza e del contributo del porto di Pozzallo, al fine di essere ancora più forti e competitivi e attrarre più crocieristi nella Sicilia orientale, a beneficio di tutti e senza

Lora
Piano regolatore porto di Catania, Consiglio Superiore dei lavori pubblici approva adeguamento tecnico funzionale
07/29/2024 11:08
In attesa del nuovo PRP il cui iter approvativo dovrebbe essere avviato a settembre Piano regolatore porto di Catania, Consiglio Superiore dei lavori pubblici approva adeguamento tecnico funzionale Restyling dello sporgente centrale per ottenere una nuova banchina in grado di ospitare navi da crociera e grandi traghetti. Di Sarcina: "Passaggio amministrativo importante per le esigenze attuali e future" ATANIA - La redazione del nuovo Piano regolatore del Porto di Catania prosegue senza sosta e dovrebbe vedere la luce nel mese di settembre, quando sarà formalmente trasmesso ai pareri previsti dalla legge. Intanto, nei giorni scorsi, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato un restyling che riguarda un pezzo del PRP attualmente vigente: si tratta di un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, voluto dall'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia orientale, oggetto di modifica per ottenere una nuova banchina da 340 m, capace di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti. "Un intervento necessario per lavorare seriamente su un futuro crocieristico ancora più prospero - spiega il presidente Francesco Di Sarcina - inoltre, con la riparazione della nuova darsena, obiettivo raggiunto prima del previsto già nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte a sud del porto, in linea con le previsioni programmatiche del futuro PRP, consentendo di fatto ciò che già è visibile a tutti, cioè la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del porto alla città, argomento alla base dei proficui rapporti con il sindaco Enrico Trantino. Questo passaggio amministrativo risulta quindi essenziale perché getta le basi del prossimo PRP, anticipandone un piccolo pezzo. Il nuovo PRP, invece, disegnerà un porto moderno, efficiente e connesso intimamente alla città. Non abbiamo nessuna voglia di fermarci di fronte a questo risultato - prosegue Di Sarcina - infatti è in corso di completamento il progetto esecutivo delle relative opere che sarà definito entro l'anno. In tal senso, conto molto sulla sensibilità che sull'argomento ho registrato da parte della politica, cui chiederò un aiuto per reperire le necessarie risorse economiche. Ringrazio ancora una volta i miei uffici, che tra tante difficoltà hanno portato a casa questo obiettivo e ora sono concentrati a tempo pieno per l'iter finale, ed il Direttore Marittimo Antonio Ranieri per la sua costante assistenza nelle fasi di approvazione dell'ATF. Infine, voglio sottolineare che il recente ingresso nella nostra Authority del porto di Siracusa permetterà di progettare una nuova visione crocieristica del nostro comprensorio, complessiva e di sistema, che vedrà al centro della nostra attenzione una forte e costruttiva sinergia tra le due città siciliane, tenendo conto anche della presenza e del contributo del porto di Pozzallo, al fine di essere ancora più forti e competitivi e attrarre più crocieristi nella Sicilia orientale, a beneficio di tutti e senza distruttive guerre di campanile".

Lora

Catania

distruttive guerre di campanile".

Porto di Catania: ok del Consiglio Superiore dei lavori pubblici per nuova banchina da 340 mt

Redazione

CATANIA La redazione del nuovo Piano regolatore del Porto di Catania prosegue senza sosta e dovrebbe vedere la luce nel mese di settembre, quando sarà formalmente trasmesso ai pareri previsti dalla legge. Intanto, nei giorni scorsi, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato un restyling che riguarda un pezzo del PRP attualmente vigente: si tratta di un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, voluto dall'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia orientale, oggetto di modifica per ottenere una nuova banchina da 340 m, capace di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti. Un intervento necessario per lavorare seriamente su un futuro crocieristico ancora più prospero spiega il presidente Francesco Di Sarcina inoltre, con la riparazione della nuova darsena, obiettivo raggiunto prima del previsto già nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte a sud del porto, in linea con le previsioni programmatiche del futuro PRP, consentendo di fatto ciò che già è visibile a tutti, cioè la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del porto alla città, argomento alla base dei proficui rapporti con il sindaco Enrico Trantino. Questo passaggio amministrativo risulta quindi essenziale perché getta le basi del prossimo PRP, anticipandone un piccolo pezzo. Il nuovo PRP, invece, disegnerà un porto moderno, efficiente e connesso intimamente alla città. Non abbiamo nessuna voglia di fermarci di fronte a questo risultato prosegue Di Sarcina infatti è in corso di completamento il progetto esecutivo delle relative opere che sarà definito entro l'anno. In tal senso, conto molto sulla sensibilità che sull'argomento ho registrato da parte della politica, cui chiederò un aiuto per reperire le necessarie risorse economiche. Ringrazio ancora una volta i miei uffici, che tra tante difficoltà hanno portato a casa questo obiettivo e ora sono concentrati a tempo pieno per l'iter finale, ed il Direttore Marittimo Antonio Ranieri per la sua costante assistenza nelle fasi di approvazione dell'ATF. Infine, voglio sottolineare che il recente ingresso nella nostra Authority del porto di Siracusa permetterà di progettare una nuova visione crocieristica del nostro comprensorio, complessiva e di sistema, che vedrà al centro della nostra attenzione una forte e costruttiva sinergia tra le due città siciliane, tenendo conto anche della presenza e del contributo del porto di Pozzallo, al fine di essere ancora più forti e competitivi e attrarre più crocieristi nella Sicilia orientale, a beneficio di tutti e senza distruttive guerre di campanile.



Piano regolatore Porto di Catania, approvato adeguamento tecnico funzionale

Redazione

CATANIA La redazione del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania procede senza sosta e dovrebbe essere completata a settembre, quando sarà formalmente trasmessa per i pareri previsti dalla legge. Nel frattempo, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato un restyling di una parte del Piano Regolatore Portuale (PRP) attualmente vigente : un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, voluto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. La modifica prevede la realizzazione di una nuova banchina di 340 metri , in grado di ospitare sia moderne navi da crociera che grandi traghetti. Il Piano regolatore del Porto di Catania È un intervento necessario per garantire un futuro crocieristico ancora più prospero , spiega il presidente Francesco Di Sarcina . Con la costruzione della nuova darsena, completata prima del previsto nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte sud del porto. Questo è in linea con le previsioni programmatiche del futuro PRP e permette la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del porto alla città, un punto chiave dei nostri rapporti con il sindaco Enrico Trantino. Questo passaggio amministrativo è essenziale perché anticipa un pezzo del prossimo PRP. Il nuovo PRP disegnerà un porto moderno, efficiente e strettamente connesso alla città . Non intendiamo fermarci qui , prosegue Di Sarcina. Il progetto esecutivo delle opere relative è in corso di completamento e sarà definito entro l'anno. Confido molto nella sensibilità dimostrata dalla politica su questo tema, cui chiederò supporto per reperire le risorse economiche necessarie. Ringrazio ancora una volta i miei uffici, che nonostante le difficoltà hanno raggiunto questo obiettivo e sono ora concentrati a tempo pieno per l'iter finale, e il Direttore Marittimo Antonio Ranieri per la sua costante assistenza nelle fasi di approvazione dell'ATF . Approvato adeguamento tecnico funzionale Infine, Di Sarcina sottolinea che l'ingresso del porto di Siracusa nella nostra Authority permetterà di progettare una nuova visione crocieristica per il nostro comprensorio. Questa visione complessiva e sistemica vedrà una forte e costruttiva sinergia tra le due città siciliane, considerando anche la presenza e il contributo del porto di Pozzallo. Questo ci renderà ancora più forti e competitivi, attirando più crocieristi nella Sicilia orientale, a beneficio di tutti e senza inutili rivalità .



Ok al Piano Regolatore del Porto di Catania

La redazione del nuovo Piano regolatore del Porto di Catania prosegue senza sosta e dovrebbe vedere la luce nel mese di settembre, quando sarà formalmente trasmesso ai pareri previsti dalla legge. Intanto, nei giorni scorsi, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato un restyling che riguarda un pezzo del PRP attualmente vigente: si tratta di un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, voluto dall'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia orientale, oggetto di modifica per ottenere una nuova banchina da 340 m, capace di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti. "Un intervento necessario per lavorare seriamente su un futuro crocieristico ancora più prospero - spiega il presidente **Francesco Di Sarcina** - inoltre, con la riparazione della nuova darsena, obiettivo raggiunto prima del previsto già nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte a sud del porto, in linea con le previsioni programmatiche del futuro PRP, consentendo di fatto ciò che già è visibile a tutti, cioè la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del porto alla città, argomento alla base dei proficui rapporti con il sindaco Enrico Trantino. Questo passaggio amministrativo risulta quindi essenziale perché getta le basi del prossimo PRP, anticipandone un piccolo pezzo. Il nuovo PRP, invece, disegnerà un porto moderno, efficiente e connesso intimamente alla città. Non abbiamo nessuna voglia di fermarci di fronte a questo risultato - prosegue **Di Sarcina** - infatti è in corso di completamento il progetto esecutivo delle relative opere che sarà definito entro l'anno. In tal senso, conto molto sulla sensibilità che sull'argomento ho registrato da parte della politica, cui chiederò un aiuto per reperire le necessarie risorse economiche. Ringrazio ancora una volta i miei uffici, che tra tante difficoltà hanno portato a casa questo obiettivo e ora sono concentrati a tempo pieno per l'iter finale, ed il Direttore Marittimo Antonio Ranieri per la sua costante assistenza nelle fasi di approvazione dell'ATF. Infine, voglio sottolineare che il recente ingresso nella nostra Authority del porto di Siracusa permetterà di progettare una nuova visione crocieristica del nostro comprensorio, complessiva e di sistema, che vedrà al centro della nostra attenzione una forte e costruttiva sinergia tra le due città siciliane, tenendo conto anche della presenza e del contributo del porto di Pozzallo, al fine di essere ancora più forti e competitivi e attrarre più crocieristi nella Sicilia orientale, a beneficio di tutti e senza distruttive guerre di campanile".



La redazione del nuovo Piano regolatore del Porto di Catania prosegue senza sosta e dovrebbe vedere la luce nel mese di settembre, quando sarà formalmente trasmesso ai pareri previsti dalla legge. Intanto, nei giorni scorsi, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato un restyling che riguarda un pezzo del PRP attualmente vigente: si tratta di un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, voluto dall'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia orientale, oggetto di modifica per ottenere una nuova banchina da 340 m, capace di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti. "Un intervento necessario per lavorare seriamente su un futuro crocieristico ancora più prospero - spiega il presidente Francesco Di Sarcina - inoltre, con la riparazione della nuova darsena, obiettivo raggiunto prima del previsto già nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte a sud del porto, in linea con le previsioni programmatiche del futuro PRP, consentendo di fatto ciò che già è visibile a tutti, cioè la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del porto alla città, argomento alla base dei proficui rapporti con il sindaco Enrico Trantino. Questo passaggio amministrativo risulta quindi essenziale perché getta le basi del prossimo PRP, anticipandone un piccolo pezzo. Il nuovo PRP, invece, disegnerà un porto moderno, efficiente e connesso intimamente alla città. Non abbiamo nessuna voglia di fermarci di fronte a questo risultato - prosegue Di Sarcina - infatti è in corso di completamento il progetto esecutivo delle relative opere che sarà definito entro l'anno. In tal senso, conto molto sulla sensibilità che sull'argomento ho registrato da parte della politica, cui chiederò un aiuto per reperire le necessarie

Shipping Italy

Catania

Da Roma ok per una nuova banchina da 340 metri al centro del porto di Catania

Porti L'Adsp annuncia l'approvazione dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici all'adeguamento funzionale dello sporgente centrale e oggetto di modifica per ottenere una nuovo approdo in grado di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti di Redazione SHIPPING ITALY In attesa che il nuovo Piano regolatore del **Porto** di **Catania** faccia il suo prossimo step a settembre, quando sarà formalmente trasmesso ai pareri previsti dalla legge, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici nei giorni scorsi ha approvato un restyling che riguarda un pezzo del Prp attualmente vigente. Lo ha reso noto l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale spiegando che si tratta di un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, voluto dalla stessa port authority e oggetto di modifica per ottenere una nuova banchina da 340 metri, capace di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti. "Un intervento necessario per lavorare seriamente su un futuro crocieristico ancora più prospero" secondo il presidente dell'Adsp, Francesco Di Sarcina. "Inoltre - aggiunge - con la riparazione della nuova darsena, obiettivo raggiunto prima del previsto già nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte a sud del **porto**, in linea con le previsioni programmatiche del futuro Prp, consentendo di fatto ciò che già è visibile a tutti, cioè la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del **porto** alla città, argomento alla base dei proficui rapporti con il sindaco Enrico Trantino. Questo passaggio amministrativo risulta quindi essenziale perché getta le basi del prossimo Prp, anticipandone un piccolo pezzo". Di Sarcina prosegue spiegando che "il nuovo Prp, invece, disegnerà un **porto** moderno, efficiente e connesso intimamente alla città. Non abbiamo nessuna voglia di fermarci di fronte a questo risultato infatti è in corso di completamento il progetto esecutivo delle relative opere che sarà definito entro l'anno. In tal senso, conto molto sulla sensibilità che sull'argomento ho registrato da parte della politica, cui chiederò un aiuto per reperire le necessarie risorse economiche. Ringrazio ancora una volta i miei uffici, che tra tante difficoltà hanno portato a casa questo obiettivo e ora sono concentrati a tempo pieno per l'iter finale, ed il Direttore Marittimo Antonio Ranieri per la sua costante assistenza nelle fasi di approvazione dell'Atf". Il presidente della port authority sottolinea infine che "il recente ingresso nella nostra Authority del **porto** di Siracusa permetterà di progettare una nuova visione crocieristica del nostro comprensorio, complessiva e di sistema, che vedrà al centro della nostra attenzione una forte e costruttiva sinergia tra le due città siciliane, tenendo conto anche della presenza e del contributo del **porto** di Pozzallo, al fine di essere ancora più forti e competitivi e attrarre più crocieristi nella Sicilia orientale, a beneficio di tutti e senza distruttive guerre di campanile".



Porti L'Adsp annuncia l'approvazione dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici all'adeguamento funzionale dello sporgente centrale e oggetto di modifica per ottenere una nuovo approdo in grado di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti di Redazione SHIPPING ITALY In attesa che il nuovo Piano regolatore del Porto di Catania faccia il suo prossimo step a settembre, quando sarà formalmente trasmesso ai pareri previsti dalla legge, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici nei giorni scorsi ha approvato un restyling che riguarda un pezzo del Prp attualmente vigente. Lo ha reso noto l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale spiegando che si tratta di un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, voluto dalla stessa port authority e oggetto di modifica per ottenere una nuova banchina da 340 metri, capace di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti. "Un intervento necessario per lavorare seriamente su un futuro crocieristico ancora più prospero" secondo il presidente dell'Adsp, Francesco Di Sarcina. "Inoltre - aggiunge - con la riparazione della nuova darsena, obiettivo raggiunto prima del previsto già nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte a sud del porto, in linea con le previsioni programmatiche del futuro Prp, consentendo di fatto ciò che già è visibile a tutti, cioè la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del porto alla città, argomento alla base dei proficui rapporti con il sindaco Enrico Trantino. Questo passaggio amministrativo risulta quindi essenziale perché getta le basi del prossimo Prp, anticipandone un piccolo pezzo". Di Sarcina prosegue spiegando che "il nuovo Prp, invece, disegnerà un porto moderno, efficiente e connesso intimamente alla città. Non abbiamo nessuna voglia di fermarci di fronte a questo risultato infatti è in corso di completamento il progetto esecutivo delle relative opere che sarà definito entro l'anno. In tal senso,

Shipping Italy

Catania

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Siracusa Live

Catania

Catania e Siracusa: nuova visione crocieristica

"Il recente ingresso nell'Authority del porto di Siracusa permetterà di progettare una nuova visione crocieristica del comprensorio, complessiva e di sistema, che vedrà al centro dell'attenzione una forte e costruttiva sinergia tra Siracusa e Catania". LO spiega **Francesco Di Sarcina**, presidente dell'autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale. Per Di **Sarcina** sostiene che questa visione "tiene conto anche della presenza e del contributo del porto di Pozzallo, al fine di essere ancora più forti e competitivi e attrarre più crocieristi nella Sicilia orientale, a beneficio di tutti e senza distruttive guerre di campanile". Intanto, la redazione del nuovo Piano regolatore del Porto di Catania dovrebbe vedere la luce nel mese di settembre, quando sarà trasmesso ai pareri previsti dalla legge. Nei giorni scorsi, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato un restyling che riguarda un pezzo del PRP attualmente vigente: si tratta di un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, oggetto di modifica per ottenere una nuova banchina da 340 m, capace di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti.



Siracusa Live

Catania e Siracusa: nuova visione crocieristica

07/29/2024 17:14

"Il recente ingresso nell'Authority del porto di Siracusa permetterà di progettare una nuova visione crocieristica del comprensorio, complessiva e di sistema, che vedrà al centro dell'attenzione una forte e costruttiva sinergia tra Siracusa e Catania". LO spiega Francesco Di Sarcina, presidente dell'autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale. Per Di Sarcina sostiene che questa visione "tiene conto anche della presenza e del contributo del porto di Pozzallo, al fine di essere ancora più forti e competitivi e attrarre più crocieristi nella Sicilia orientale, a beneficio di tutti e senza distruttive guerre di campanile". Intanto, la redazione del nuovo Piano regolatore del Porto di Catania dovrebbe vedere la luce nel mese di settembre, quando sarà trasmesso ai pareri previsti dalla legge. Nei giorni scorsi, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato un restyling che riguarda un pezzo del PRP attualmente vigente: si tratta di un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, oggetto di modifica per ottenere una nuova banchina da 340 m, capace di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti.

Porto di Catania, Consiglio Superiore dei lavori pubblici approva il restyling

Piano regolatore porto di Catania, Consiglio Superiore dei lavori pubblici approva adeguamento tecnico funzionale. La redazione del nuovo Piano regolatore del Porto di Catania prosegue senza sosta e dovrebbe vedere la luce nel mese di settembre, quando sarà formalmente trasmesso ai pareri previsti dalla legge. Intanto, nei giorni scorsi, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato un restyling che riguarda un pezzo del PRP attualmente vigente: si tratta di un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, voluto dall'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia orientale, oggetto di modifica per ottenere una nuova banchina da 340 m, capace di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti. Le parole di Di Sarcina "Un intervento necessario per lavorare seriamente su un futuro crocieristico ancora più prospero - spiega il presidente Francesco Di Sarcina - inoltre, con la riparazione della nuova darsena, obiettivo raggiunto prima del previsto già nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte a sud del porto, in linea con le previsioni programmatiche del futuro PRP, consentendo di fatto ciò che già è visibile a tutti, cioè la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del porto alla città, argomento alla base dei proficui rapporti con il sindaco Enrico Trantino. Questo passaggio amministrativo risulta quindi essenziale perché getta le basi del prossimo PRP, anticipandone un piccolo pezzo. Il nuovo PRP, invece, disegnerà un porto moderno, efficiente e connesso intimamente alla città". "Non abbiamo nessuna voglia di fermarci di fronte a questo risultato - prosegue Di Sarcina - infatti è in corso di completamento il progetto esecutivo delle relative opere che sarà definito entro l'anno. In tal senso, conto molto sulla sensibilità che sull'argomento ho registrato da parte della politica, cui chiederò un aiuto per reperire le necessarie risorse economiche. Ringrazio ancora una volta i miei uffici, che tra tante difficoltà hanno portato a casa questo obiettivo e ora sono concentrati a tempo pieno per l'iter finale, ed il Direttore Marittimo Antonio Ranieri per la sua costante assistenza nelle fasi di approvazione dell'ATF. Infine, voglio sottolineare che il recente ingresso nella nostra Authority del porto di Siracusa permetterà di progettare una nuova visione crocieristica del nostro comprensorio, complessiva e di sistema, che vedrà al centro della nostra attenzione una forte e costruttiva sinergia tra le due città siciliane, tenendo conto anche della presenza e del contributo del porto di Pozzallo, al fine di essere ancora più forti e competitivi e attrarre più crocieristi nella Sicilia orientale, a beneficio di tutti e senza distruttive guerre di campanile".



Piano regolatore porto di Catania, Consiglio Superiore dei lavori pubblici approva adeguamento tecnico funzionale. La redazione del nuovo Piano regolatore del Porto di Catania prosegue senza sosta e dovrebbe vedere la luce nel mese di settembre, quando sarà formalmente trasmesso ai pareri previsti dalla legge. Intanto, nei giorni scorsi, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato un restyling che riguarda un pezzo del PRP attualmente vigente: si tratta di un adeguamento funzionale dello sporgente centrale, voluto dall'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia orientale, oggetto di modifica per ottenere una nuova banchina da 340 m, capace di accogliere sia moderne navi da crociera che grandi traghetti. Le parole di Di Sarcina "Un intervento necessario per lavorare seriamente su un futuro crocieristico ancora più prospero - spiega il presidente Francesco Di Sarcina - inoltre, con la riparazione della nuova darsena, obiettivo raggiunto prima del previsto già nella scorsa primavera, i traghetti saranno prevalentemente, se non completamente, trasferiti nella parte a sud del porto, in linea con le previsioni programmatiche del futuro PRP, consentendo di fatto ciò che già è visibile a tutti, cioè la progressiva liberazione delle aree destinate all'apertura di una parte importante del porto alla città, argomento alla base dei proficui rapporti con il sindaco Enrico Trantino. Questo passaggio amministrativo risulta quindi essenziale perché getta le basi del prossimo PRP, anticipandone un piccolo pezzo. Il nuovo PRP, invece, disegnerà un porto moderno, efficiente e connesso intimamente alla città". "Non abbiamo nessuna voglia di fermarci di fronte a questo risultato -

Corse annullate o accorpate per una nave guasta, protestano i passeggeri di Gnv: "Così è un'odissea"

Disservizi nei collegamenti tra il **porto** di Termini Imerese e quelli di Genova, Civitavecchia, Napoli. Il racconto: "Io portatore di handicap costretto a fare 700 chilometri via terra". La compagnia: "A causa dei problemi a un traghetto è stato necessario modificare alcuni dei programmi operativi" Ascolta questo articolo ora... Corse annullate o accorpate, anche a poche ore dalla partenza. E' capitato più volte nei giorni scorsi ai traghetti di Grandi navi veloci (Gnv) che fanno la spola tra il **porto** di Termini Imerese e quelli di Genova, Civitavecchia, Napoli. Diverse le proteste, soprattutto dei camperisti che usufruiscono dell'open deck: il servizio che dà la possibilità di soggiornare all'interno dei propri mezzi durante la navigazione notturna e diurna in traghetti con ponti speciali. "Ho vissuto di recente questa brutta esperienza sia nella corsa da Termini a Genova del 26 giugno, annullata sei giorni prima e dirottata su Civitavecchia con emissione di un biglietto allo stesso prezzo la notte successiva, sia al ritorno quando il 18 luglio la corsa Civitavecchia-Termini è stata accorpata con la Napoli-Termini. Il tutto è avvenuto nel delirio di centinaia di persone e mezzi abbandonati a se stessi, per l'assenza di parcheggi al **porto** di Napoli". Così racconta a PalermoToday Maurizio Karra, che da qualche anno è portatore di un handicap che gli impedisce la normale deambulazione: "Il 18 luglio ho vissuto un'odissea ancora più pesante di quella dell'andata. La corsa infatti prima è stata spostata avanti di alcune ore, poi quando si era già al check in presso alla biglietteria di Napoli mi è stata annullata, perché il traghetto su cui sarebbe stata effettuata la traversata - unendo i prenotati da Napoli e quelli da Civitavecchia - non disponeva di ponte aperto. Quindi per me che ho una disabilità sarebbe stato impossibile rimanere in camper nel corso della traversata né avrei potuto accedere a una poltrona ai ponti superiori". Il signor Karra ha raccontato i fatti in una pec inviata alla direzione di Gnv: "Ho subito danni materiali ma anche economici, visto che all'andata ho dovuto coprire su strada la tratta Civitavecchia-Genova all'andata (422 chilometri) e al ritorno sono stato costretto a fare 700 chilometri via terra, con conseguente aggravio di costi per il carburante, i pedaggi autostradali e il traghetto Villa San Giovanni-Messina. Motivo per cui ho chiesto di avere riconosciuto a titolo forfettario un indennizzo pari a 300 euro. Fino a questo momento la mia pec è rimasta però senza alcun riscontro, nemmeno interlocutorio". Un altro passeggero di Gnv, Guglielmo Milena, nel gruppo Facebook "Sicilia in camper" dà notizia dell'annullamento della partenza prevista da Termini Imerese il 7 agosto e del ritorno da Genova in programma il 22 agosto. La compagnia di navigazione, contattata da PalermoToday, fa sapere che "a seguito di una problematica occorsa nei giorni scorsi a una delle navi della flotta - che l'ha costretta a una imprevista fermata per le attività di ripristino - Gnv ha avuto la necessità



Disservizi nei collegamenti tra il porto di Termini Imerese e quelli di Genova, Civitavecchia, Napoli. Il racconto: "Io portatore di handicap costretto a fare 700 chilometri via terra". La compagnia: "A causa dei problemi a un traghetto è stato necessario modificare alcuni dei programmi operativi" Ascolta questo articolo ora... Corse annullate o accorpate, anche a poche ore dalla partenza. E' capitato più volte nei giorni scorsi ai traghetti di Grandi navi veloci (Gnv) che fanno la spola tra il porto di Termini Imerese e quelli di Genova, Civitavecchia, Napoli. Diverse le proteste, soprattutto dei camperisti che usufruiscono dell'open deck: il servizio che dà la possibilità di soggiornare all'interno dei propri mezzi durante la navigazione notturna e diurna in traghetti con ponti speciali. "Ho vissuto di recente questa brutta esperienza sia nella corsa da Termini a Genova del 26 giugno, annullata sei giorni prima e dirottata su Civitavecchia con emissione di un biglietto allo stesso prezzo la notte successiva, sia al ritorno quando il 18 luglio la corsa Civitavecchia-Termini è stata accorpata con la Napoli-Termini. Il tutto è avvenuto nel delirio di centinaia di persone e mezzi abbandonati a se stessi, per l'assenza di parcheggi al porto di Napoli". Così racconta a PalermoToday Maurizio Karra, che da qualche anno è portatore di un handicap che gli impedisce la normale deambulazione: "Il 18 luglio ho vissuto un'odissea ancora più pesante di quella dell'andata. La corsa infatti prima è stata spostata avanti di alcune ore, poi quando si era già al check in presso alla biglietteria di Napoli mi è stata annullata, perché il traghetto su cui sarebbe stata effettuata la traversata - unendo i prenotati da Napoli e quelli da Civitavecchia - non disponeva di ponte aperto. Quindi per me che ho una disabilità sarebbe stato

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

di modificare alcuni dei programmi operativi". "In particolare - sottolinea la nota della compagnia - Gnv ha dovuto annullare alcuni viaggi programmati sulla linea Genova-Termini Imerese. I passeggeri che avevano in programma viaggi su questa linea sono stati prontamente avvisati ed è stata offerta loro la riprotezione sulle corrispondenti partenze della linea Genova-Palermo operate sempre da Gnv. In ogni caso la compagnia ha messo a disposizione, a scelta del cliente, anche altre partenze dai porti di Civitavecchia e di Napoli e dirette a Palermo".

Fincantieri e Accenture insieme per innovazione industriale

Fincantieri e Accenture elaboreranno un sistema per accelerare lo sviluppo di progetti di innovazione tecnologica per la digitalizzazione di navi, infrastrutture marittime e **porti** per sviluppare prodotti e servizi digitali. La collaborazione nello specifico sarà tra Fincantieri NexTech, società del gruppo attiva proprio nel settore digitale, e Accenture e rientra nel processo di trasformazione digitale previsto dal Piano Industriale 2023-2027 del Gruppo Fincantieri. La Accenture è un'azienda globale di servizi professionali con competenze digitali avanzate in diversi settori industriali inclusi crociere, difesa e servizi portuali.

L'accordo prevede lo sviluppo di una piattaforma tecnologica per l'abilitazione di funzionalità da integrare a bordo nave attraverso prodotti e servizi digitali evoluti, e soluzioni innovative per la trasformazione digitale di **porti** e infrastrutture marittime, in modo da renderli più sicuri ed efficienti. Pierroberto Folgiero, a.d. e d.g. Fincantieri, riferendosi al Piano Industriale del gruppo ha indicato che Fincantieri vuole "essere pioniera nell'industrializzare nuove soluzioni digitali in un'ottica che guarda a gestire l'intero ciclo di vita del prodotto nave e non più solo la costruzione". In questo senso, "stiamo

allargando con soddisfazione l'ambizione di Fincantieri al dominio logico della nave, facendo leva sulla leadership indiscussa sul dominio fisico, attraverso una serie di soluzioni già validate come l'efficientamento energetico e la manutenzione predittiva". Mauro Macchi, presidente e a.d. di Accenture Italia, prevede "un importante salto tecnologico che può creare nuovo valore in un settore fondamentale per il nostro Paese e l'economia mondiale". L'intenzione è "creare una capability unica in un comparto di eccellenza del Made in Italy".



Fincantieri collaborerà con Accenture per l'innovazione di navi e infrastrutture

Folgiere (Fincantieri): "Accenture contribuirà a incrementare la nostra capacità esecutiva in Italia e all'estero e la credibilità con i nostri clienti globali" Fincantieri, in arrivo la collaborazione con Accenture per l'innovazione industriale di navi e infrastrutture marittime digitali Fincantieri, leader globale nella cantieristica navale con 18 cantieri in tutto il mondo, annuncia l'intenzione di collaborare con Accenture, azienda globale di servizi professionali presente in Italia da oltre 65 anni con un'ampia rete di centri di innovazione su tutto il territorio e competenze digitali avanzate in diversi settori industriali inclusi quelli delle crociere, della difesa e dei servizi portuali. L'obiettivo è creare un veicolo per accelerare lo sviluppo di progetti di innovazione tecnologica per la digitalizzazione di navi **porti** e infrastrutture marittime. La collaborazione mira a sviluppare una "capability" congiunta tra Fincantieri NexTech, la divisione di Fincantieri specializzata in prodotti e servizi digitali, e Accenture. Questo sforzo congiunto è parte del Piano Industriale 2023-2027 di Fincantieri e si concentra sull'accelerazione della trasformazione digitale del Gruppo, attraverso l'adozione di tecnologie avanzate. Il nostro Piano Industriale chiarisce che vogliamo essere pionieri nell'industrializzare nuove soluzioni digitali in un'ottica che guarda a gestire l'intero ciclo di vita del prodotto nave e non più solo la costruzione", dichiara Pierroberto Folgiere, Amministratore e Direttore Generale di Fincantieri. "Stiamo allargando con soddisfazione l'ambizione di Fincantieri al dominio logico della nave, facendo leva sulla leadership indiscussa sul dominio fisico, attraverso una serie di soluzioni già validate come l'efficientamento energetico e la manutenzione predittiva. Vediamo in Accenture un partner che contribuirà a incrementare la capacità esecutiva in Italia e all'estero e la credibilità con i nostri clienti globali, oltre alla capacità di investimento e competenze sul business development dei servizi a livello internazionale". Mauro Macchi, Presidente e Amministratore Delegato di Accenture Italia, commenta: "Questa importante iniziativa con un attore strategico come Fincantieri crea le premesse per un importante salto tecnologico che può creare nuovo valore in un settore fondamentale per il nostro Paese e l'economia mondiale. Siamo quindi veramente lieti di iniziare questo percorso e di mettere a disposizione i nostri asset e competenze tecnologiche per creare una capability unica in un comparto di eccellenza del Made in Italy". L'accordo si focalizza su due aree principali: lo sviluppo di una piattaforma tecnologica per integrare funzionalità digitali avanzate a bordo delle navi e la creazione di soluzioni innovative per la digitalizzazione di **porti** e infrastrutture marittime. Lo scopo è rendere queste strutture più intelligenti, sicure ed efficienti, migliorando l'efficienza operativa e la sicurezza del settore marittimo.



Folgiere (Fincantieri): "Accenture contribuirà a incrementare la nostra capacità esecutiva in Italia e all'estero e la credibilità con i nostri clienti globali" Fincantieri, in arrivo la collaborazione con Accenture per l'innovazione industriale di navi e infrastrutture marittime digitali Fincantieri, leader globale nella cantieristica navale con 18 cantieri in tutto il mondo, annuncia l'intenzione di collaborare con Accenture, azienda globale di servizi professionali presente in Italia da oltre 65 anni con un'ampia rete di centri di innovazione su tutto il territorio e competenze digitali avanzate in diversi settori industriali inclusi quelli delle crociere, della difesa e dei servizi portuali. L'obiettivo è creare un veicolo per accelerare lo sviluppo di progetti di innovazione tecnologica per la digitalizzazione di navi **porti** e infrastrutture marittime. La collaborazione mira a sviluppare una "capability" congiunta tra Fincantieri NexTech, la divisione di Fincantieri specializzata in prodotti e servizi digitali, e Accenture. Questo sforzo congiunto è parte del Piano Industriale 2023-2027 di Fincantieri e si concentra sull'accelerazione della trasformazione digitale del Gruppo, attraverso l'adozione di tecnologie avanzate. Il nostro Piano Industriale chiarisce che vogliamo essere pionieri nell'industrializzare nuove soluzioni digitali in un'ottica che guarda a gestire l'intero ciclo di vita del prodotto nave e non più solo la costruzione", dichiara Pierroberto Folgiere, Amministratore e Direttore Generale di Fincantieri. "Stiamo allargando con soddisfazione l'ambizione di Fincantieri al dominio logico della nave, facendo leva sulla leadership indiscussa sul dominio fisico, attraverso una serie di soluzioni già validate come l'efficientamento energetico e la manutenzione predittiva. Vediamo in Accenture un partner che

Accordo Fincantieri - Accenture per l'innovazione digitale di navi e porti

Trieste - Fincantieri e Accenture, progettano lo sviluppo di un veicolo volto ad accelerare l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione di navi, porti e infrastrutture marittime. Il progetto prevede lo sviluppo della "capability" congiunta tra Fincantieri NexTech, società di Fincantieri attiva nello sviluppo di prodotti e servizi digitali per il Gruppo, ed Accenture, azienda globale di servizi professionali presente in Italia da oltre 65 anni con un'ampia rete di centri di innovazione su tutto il territorio e competenze digitali avanzate in diversi settori industriali inclusi quelli delle crociere, della difesa e dei servizi portuali. Il progetto mira ad accelerare iniziative di trasformazione digitale previste dal Piano Industriale 2023-2027 del Gruppo Fincantieri mediante l'adozione di tecnologie avanzate. L'accordo si focalizza su due ambiti prioritari: lo sviluppo della piattaforma tecnologica per l'abilitazione di funzionalità da integrare a bordo nave attraverso prodotti e servizi digitali evoluti, nonché lo sviluppo di soluzioni innovative per la trasformazione digitale di porti e infrastrutture marittime, al fine di renderli più smart, sicuri ed efficienti. Pierroberto Folgiero, amministratore e direttore generale di Fincantieri, ha dichiarato: "Il nostro Piano Industriale chiarisce che vogliamo essere pionieri nell'industrializzare nuove soluzioni digitali in un'ottica che guarda a gestire l'intero ciclo di vita del prodotto nave e non più solo la costruzione. Stiamo allargando con soddisfazione l'ambizione di Fincantieri al dominio logico della nave, facendo leva sulla leadership indiscussa sul dominio fisico, attraverso una serie di soluzioni già validate come l'efficientamento energetico e la manutenzione predittiva. Vediamo in Accenture un partner che contribuirà capacità esecutiva in Italia e all'estero e la credibilità con i nostri clienti globali, oltre a capacità di investimento e competenze sul business development dei servizi a livello internazionale". Mauro Macchi, presidente e amministratore delegato di Accenture Italia, ha commentato: "Questa importante iniziativa con un attore strategico come Fincantieri crea le premesse per un importante salto tecnologico che può creare nuovo valore in un settore fondamentale per il nostro Paese e l'economia mondiale. Siamo quindi veramente lieti di iniziare questo percorso e di mettere a disposizione i nostri asset e competenze tecnologiche per creare una capability unica in un comparto di eccellenza del Made in Italy".



Corriere Marittimo
 Accordo Fincantieri - Accenture per l'innovazione digitale di navi e porti

Trieste - Fincantieri e Accenture, progettano lo sviluppo di un veicolo volto ad accelerare l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione di navi, porti e infrastrutture marittime. Il progetto prevede lo sviluppo della "capability" congiunta tra Fincantieri NexTech, società di Fincantieri attiva nello sviluppo di prodotti e servizi digitali per il Gruppo, ed Accenture, azienda globale di servizi professionali presente in Italia da oltre 65 anni con un'ampia rete di centri di innovazione su tutto il territorio e competenze digitali avanzate in diversi settori industriali inclusi quelli delle crociere, della difesa e dei servizi portuali. Il progetto mira ad accelerare iniziative di trasformazione digitale previste dal Piano Industriale 2023-2027 del Gruppo Fincantieri mediante l'adozione di tecnologie avanzate. L'accordo si focalizza su due ambiti prioritari: lo sviluppo della piattaforma tecnologica per l'abilitazione di funzionalità da integrare a bordo nave attraverso prodotti e servizi digitali evoluti, nonché lo sviluppo di soluzioni innovative per la trasformazione digitale di porti e infrastrutture marittime, al fine di renderli più smart, sicuri ed efficienti. Pierroberto Folgiero, amministratore e direttore generale di Fincantieri, ha dichiarato: "Il nostro Piano Industriale chiarisce che vogliamo essere pionieri nell'industrializzare nuove soluzioni digitali in un'ottica che guarda a gestire l'intero ciclo di vita del prodotto nave e non più solo la costruzione. Stiamo allargando con soddisfazione l'ambizione di Fincantieri al dominio logico della nave, facendo leva sulla leadership indiscussa sul dominio fisico, attraverso una serie di soluzioni già validate come l'efficientamento energetico e la manutenzione predittiva. Vediamo in Accenture un partner che contribuirà capacità esecutiva in Italia e all'estero e la credibilità con i nostri clienti globali, oltre a capacità di investimento e competenze sul business development dei servizi a livello internazionale". Mauro Macchi, presidente e amministratore delegato di Accenture Italia, ha commentato: "Questa

Informazioni Marittime

Focus

Fincantieri e Accenture insieme per le navi digitali

Il gruppo navalmeccanico e la multinazionale strategica lavoreranno insieme allo sviluppo di piattaforme informatiche di ultima generazione. Il gruppo navalmeccanico Fincantieri e Accenture, multinazionale di consulenza strategica aziendale, annunciano l'intenzione di unire le forze per creare un veicolo volto ad accelerare lo sviluppo dei progetti di innovazione tecnologica per la digitalizzazione di navi, **porti** e infrastrutture marittime. La collaborazione ha l'obiettivo strategico di creare una "capability" congiunta tra Fincantieri NexTech, società di Fincantieri attiva nello sviluppo di prodotti e servizi digitali per il gruppo, ed Accenture, finalizzata all'accelerazione di alcune iniziative di trasformazione digitale previste dal Piano Industriale 2023-2027 del gruppo Fincantieri mediante l'adozione di tecnologie avanzate. L'accordo si focalizza su due ambiti prioritari: lo sviluppo della piattaforma tecnologica per l'abilitazione di funzionalità da integrare a bordo nave attraverso prodotti e servizi digitali evoluti, nonché lo sviluppo di soluzioni innovative per la trasformazione digitale di **porti** e infrastrutture marittime, al fine di renderli più smart, sicuri ed efficienti. Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, ha dichiarato: "Il nostro Piano Industriale chiarisce che vogliamo essere pionieri nell'industrializzare nuove soluzioni digitali in un'ottica che guarda a gestire l'intero ciclo di vita del prodotto nave e non più solo la costruzione. Stiamo allargando con soddisfazione l'ambizione di Fincantieri al dominio logico della nave, facendo leva sulla leadership indiscussa sul dominio fisico, attraverso una serie di soluzioni già validate come l'efficiamento energetico e la manutenzione predittiva. Vediamo in Accenture un partner che contribuirà capacità esecutiva in Italia e all'estero e la credibilità con i nostri clienti globali, oltre a capacità di investimento e competenze sul business development dei servizi a livello internazionale". Mauro Macchi, Presidente e Amministratore Delegato di Accenture Italia, ha commentato: "Questa importante iniziativa con un attore strategico come Fincantieri crea le premesse per un importante salto tecnologico che può creare nuovo valore in un settore fondamentale per il nostro Paese e l'economia mondiale. Siamo quindi veramente lieti di iniziare questo percorso e di mettere a disposizione i nostri asset e competenze tecnologiche per creare una capability unica in un comparto di eccellenza del Made in Italy". Condividi Tag [fincantieri digitale](#) Articoli correlati.



Informazioni Marittime

Focus

Cdp finanzia con 8,7 milioni la digitalizzazione portuale

Selezionate sette società per lo più finanziarie con cui avviare dieci nuove imprese nei prossimi tre anni. Fincantieri e Psa tra gli operativi CDP Venture Capital è capofila di un ambizioso progetto di venture building interamente dedicato alla transizione digitale delle piccole e medie imprese italiane che operano nelle filiere nautica e logistico-portuale. Sono in tutto sette imprese, tra cui spiccano tra quelle operative nei porti il gruppo navalmeccanico Fincantieri e il terminalista Psa Italy, parte del gruppo singaporeano PSA. Entrambe aderiscono al "Venture Builder di Filiera Nautica e Logistico-Portuale", che avrà sede a **Trieste** e Genova. Vediamo nel dettaglio di che si tratta. Attraverso il Fondo Boost Innovation, CDP Venture Capital - di intesa con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy - ha favorito la costituzione di una società di scopo dedicata alla costruzione e al lancio di nuove iniziative imprenditoriali che svilupperanno prodotti o servizi per la digitalizzazione e l'innovazione delle PMI che operano nelle filiere nautica e logistico-portuale. Con un investimento di 8,7 milioni di euro l'obiettivo del progetto "Venture Builder di Filiera Nautica e Logistico-Portuale" è quello di creare 10 nuove imprese nei prossimi 3 anni che saranno oggetto di successivi investimenti in equity da parte del Fondo Boost Innovation di CDP Venture Capital (il fondo di corporate venture building della SGR) per un ammontare di circa 30 milioni, che potranno generare un effetto di addizionalità sul mercato che porterà gli investimenti complessivi a circa 70 milioni di euro. Le nuove imprese generate potranno contribuire a colmare i gap di processo e tecnologici delle PMI che sviluppano componentistica e servizi nei settori della cantieristica navale, della nautica da diporto, della croceristica e della logistica portuale. Hanno aderito al progetto di venture building, in qualità di investitori, Bridgemaker , venture builder tedesco, Cariplo Factory , uno dei più rilevanti hub di open innovation in Italia che opereranno in joint venture come venture builder partner gestendo la costruzione delle nuove iniziative; Fincantieri , leader mondiale nella cantieristica navale; PSA Italy che in Italia ha tre terminal container e rappresenta il 25 per cento dell'import-export del paese; Gruppo Intesa Sanpaolo , la più grande banca italiana e una delle prime in Europa, attraverso il Fondo Sei, Sviluppo ecosistemi innovativi di Neva Sgr, la società di venture capital del Gruppo,; Fondazione Compagnia di San Paolo che sostiene lo sviluppo del territorio genovese e ligure; e infine Friulia , Finanziaria della Regione Friuli-Venezia Giulia, a supporto dello sviluppo del territorio regionale. Il Gruppo Intesa Sanpaolo contribuirà anche attraverso la consulenza di Intesa Sanpaolo Innovation Center, società dedicata alla promozione e allo sviluppo dell'innovazione - che controlla Neva Sgr -e supporterà l'interazione tra la gestione del progetto e l'ecosistema delle PMI appartenenti alle filiere produttive coinvolte. Aderiscono, inoltre, i Partner



Informazioni Marittime

Focus

Istituzionali il Comune di Genova, che ospiterà la sede operativa genovese della Società presso gli spazi del Genova Blue District, la Regione Friuli-Venezia Giulia che ospiterà la sede operativa triestina della Società presso i propri spazi, e Confindustria Genova. Il programma del Venture Builder di Filiera Nautica e Logistico-Portuale opererà nelle due sedi permanenti di **Trieste** e Genova. «Il trasporto marittimo è un elemento chiave dell'economia globale e le aree portuali italiane hanno trainato per secoli lo sviluppo del nostro Paese. L'economia del mare è costituita da una rete di piccole e medie imprese che oggi devono essere in grado di fronteggiare le profonde trasformazioni tecnologiche e produttive che sono in atto», afferma Agostino Scornajenchi, amministratore delegato e direttore generale di CDP Venture Capital. «Il progetto di venture building per la filiera nautica e portuale - continua - parte da un approccio di sistema che nasce grazie a un forte impulso da parte del Ministero delle Imprese e del Made in Italy e raccoglie i bisogni espressi dai grandi Gruppi industriali a capo della filiera, per arrivare a sostenere le PMI che ne rappresentano l'ossatura, sviluppando le singole componenti e garantendo la competitività dell'intero modello".

Condividi Tag [fincantieri](#) [economia](#) [Articoli correlati](#).

Fincantieri e Accenture insieme per guidare l'innovazione industriale verso navi e infrastrutture marittime digitali

Lug 29, 2024 Trieste - Fincantieri, leader internazionale nella cantieristica navale con 18 grandi cantieri a livello globale, e Accenture, azienda globale di servizi professionali presente in Italia da oltre 65 anni con un'ampia rete di centri di innovazione su tutto il territorio e competenze digitali avanzate in diversi settori industriali inclusi quelli delle **crociere**, della difesa e dei servizi portuali, annunciano l'intenzione di unire le forze per creare un veicolo volto ad accelerare lo sviluppo dei progetti di innovazione tecnologica per la digitalizzazione di navi, porti e infrastrutture marittime. La collaborazione ha l'obiettivo strategico di creare una "capability" congiunta tra Fincantieri NexTech, società di Fincantieri attiva nello sviluppo di prodotti e servizi digitali per il Gruppo, ed Accenture, finalizzata all'accelerazione di alcune iniziative di trasformazione digitale previste dal Piano Industriale 2023-2027 del Gruppo Fincantieri mediante l'adozione di tecnologie avanzate. L'accordo si focalizza su due ambiti prioritari: lo sviluppo della piattaforma tecnologica per l'abilitazione di funzionalità da integrare a bordo nave attraverso prodotti e servizi digitali evoluti, nonché lo sviluppo di soluzioni innovative per la trasformazione digitale di porti e infrastrutture marittime, al fine di renderli più smart, sicuri ed efficienti. Pierroberto Folgiero Amministratore e Direttore Generale di Fincantieri, ha dichiarato: " Il nostro Piano Industriale chiarisce che vogliamo essere pionieri nell'industrializzare nuove soluzioni digitali in un'ottica che guarda a gestire l'intero ciclo di vita del prodotto nave e non più solo la costruzione. Stiamo allargando con soddisfazione l'ambizione di Fincantieri al dominio logico della nave, facendo leva sulla leadership indiscussa sul dominio fisico, attraverso una serie di soluzioni già validate come l'efficiamento energetico e la manutenzione predittiva. Vediamo in Accenture un partner che contribuirà capacità esecutiva in Italia e all'estero e la credibilità con i nostri clienti globali, oltre a capacità di investimento e competenze sul business development dei servizi a livello internazionale ". Mauro Macchi, Presidente e Amministratore Delegato di Accenture Italia, ha commentato: " Questa importante iniziativa con un attore strategico come Fincantieri crea le premesse per un importante salto tecnologico che può creare nuovo valore in un settore fondamentale per il nostro Paese e l'economia mondiale. Siamo quindi veramente lieti di iniziare questo percorso e di mettere a disposizione i nostri asset e competenze tecnologiche per creare una capability unica in un comparto di eccellenza del Made in Italy ".



Lug 29, 2024 Trieste - Fincantieri, leader internazionale nella cantieristica navale con 18 grandi cantieri a livello globale, e Accenture, azienda globale di servizi professionali presente in Italia da oltre 65 anni con un'ampia rete di centri di innovazione su tutto il territorio e competenze digitali avanzate in diversi settori industriali inclusi quelli delle crociere, della difesa e dei servizi portuali, annunciano l'intenzione di unire le forze per creare un veicolo volto ad accelerare lo sviluppo dei progetti di innovazione tecnologica per la digitalizzazione di navi, porti e infrastrutture marittime. La collaborazione ha l'obiettivo strategico di creare una "capability" congiunta tra Fincantieri NexTech, società di Fincantieri attiva nello sviluppo di prodotti e servizi digitali per il Gruppo, ed Accenture, finalizzata all'accelerazione di alcune iniziative di trasformazione digitale previste dal Piano Industriale 2023-2027 del Gruppo Fincantieri mediante l'adozione di tecnologie avanzate. L'accordo si focalizza su due ambiti prioritari: lo sviluppo della piattaforma tecnologica per l'abilitazione di funzionalità da integrare a bordo nave attraverso prodotti e servizi digitali evoluti, nonché lo sviluppo di soluzioni innovative per la trasformazione digitale di porti e infrastrutture marittime, al fine di renderli più smart, sicuri ed efficienti. Pierroberto Folgiero Amministratore e Direttore Generale di Fincantieri, ha dichiarato: " Il nostro Piano Industriale chiarisce che vogliamo essere pionieri nell'industrializzare nuove soluzioni digitali in un'ottica che guarda a gestire l'intero ciclo di vita del prodotto nave e non più solo la costruzione. Stiamo allargando con soddisfazione l'ambizione di Fincantieri al dominio logico della nave, facendo leva sulla leadership indiscussa sul dominio fisico, attraverso una serie di soluzioni già validate come l'efficiamento energetico e la manutenzione predittiva. Vediamo in Accenture un partner che contribuirà capacità esecutiva in Italia e all'estero e la credibilità con i nostri clienti globali, oltre a

Shipping Italy

Focus

Cdp Venture Capital con Fincantieri e Psa per creare nuove imprese accelerando l'innovazione digitale

Porti Il progetto "Venture Builder per la Filiera Nautica e Logistico-Portuale" ha un target di raccolta di circa 70 milioni di euro per colmare i gap tecnologici e mantenere competitiva la rete delle Pmi che operano nel settore di Redazione SHIPPING ITALY. Una dotazione iniziale di 8,7 milioni di euro per il progetto "Venture Builder per la Filiera Nautica e Logistico-Portuale" con l'obiettivo di creare 10 nuove imprese in tre anni con target di raccolta di circa 70 milioni di euro per colmare i gap tecnologici e mantenere competitiva la rete delle Pmi che operano nel settore. È questo l'ambizioso progetto di venture building interamente dedicato alla transizione digitale delle Pmi italiane che operano nelle filiere nautica e logistico-portuale di cui Cdp Venture Capital è capofila ma che vede coinvolti altri primari investitori, aziende capo-filiera e istituzioni come Regione Friuli-Venezia Giulia, Comune di Genova, Fondazione Compagnia di San Paolo, Friulia, Confindustria Genova, Intesa Sanpaolo, Bridgemaker, Cariplo Factory, Fincantieri e Psa Italy. Una nota spiega che, attraverso il Fondo Boost Innovation, Cdp Venture Capital (di intesa con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy) ha favorito la costituzione di una società di scopo dedicata alla costruzione e al lancio di nuove iniziative imprenditoriali che svilupperanno prodotti o servizi per la digitalizzazione e l'innovazione delle Pmi che operano nelle filiere nautica e logistico-portuale. L'obiettivo, come detto, è quello di creare 10 nuove imprese nel prossimo triennio che saranno oggetto di successivi investimenti in equity da parte del Fondo Boost Innovation di Cdp Venture Capital (il fondo di corporate venture building della Sgr) per un ammontare di circa 30 milioni di euro, che potranno generare un effetto di addizionalità sul mercato che porterà gli investimenti complessivi a circa 70 milioni di euro. Le nuove imprese generate potranno contribuire a colmare i gap di processo e tecnologici delle Pmi che sviluppano componentistica e servizi nei settori della cantieristica navale, della nautica da diporto, della croceristica e della logistica portuale. Più in dettaglio, hanno aderito al progetto di venture building, in qualità di investitori, Bridgemaker (venture builder tedesco) e Cariplo Factory (uno dei più rilevanti hub di open innovation in Italia) che opereranno in joint venture come venture builder partner gestendo la costruzione delle nuove iniziative; oltre a loro Fincantieri (gruppo attivo nella cantieristica navale), Psa Italy (società che opera tre terminal container e rappresenta il 25% dell'import-export del paese), il gruppo bancario Intesa Sanpaolo attraverso il Fondo Sei (Sviluppo ecosistemi innovativi di Neva Sgr, la società di venture capital del gruppo), Fondazione Compagnia di San Paolo (che sostiene lo sviluppo del territorio genovese e ligure) e Friulia (Finanziaria della Regione Friuli-Venezia Giulia) a supporto dello sviluppo del territorio regionale. Il Gruppo Intesa Sanpaolo contribuirà anche attraverso la consulenza di Intesa Sanpaolo



Shipping Italy
Cdp Venture Capital con Fincantieri e Psa per creare nuove imprese accelerando l'innovazione digitale
07/29/2024 12:13
Nicola Capuzzo

Porti Il progetto "Venture Builder per la Filiera Nautica e Logistico-Portuale" ha un target di raccolta di circa 70 milioni di euro per colmare i gap tecnologici e mantenere competitiva la rete delle Pmi che operano nel settore di Redazione SHIPPING ITALY. Una dotazione iniziale di 8,7 milioni di euro per il progetto "Venture Builder per la Filiera Nautica e Logistico-Portuale" con l'obiettivo di creare 10 nuove imprese in tre anni con target di raccolta di circa 70 milioni di euro per colmare i gap tecnologici e mantenere competitiva la rete delle Pmi che operano nel settore. È questo l'ambizioso progetto di venture building interamente dedicato alla transizione digitale delle Pmi italiane che operano nelle filiere nautica e logistico-portuale di cui Cdp Venture Capital è capofila ma che vede coinvolti altri primari investitori, aziende capo-filiera e istituzioni come Regione Friuli-Venezia Giulia, Comune di Genova, Fondazione Compagnia di San Paolo, Friulia, Confindustria Genova, Intesa Sanpaolo, Bridgemaker, Cariplo Factory, Fincantieri e Psa Italy. Una nota spiega che, attraverso il Fondo Boost Innovation, Cdp Venture Capital (di intesa con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy) ha favorito la costituzione di una società di scopo dedicata alla costruzione e al lancio di nuove iniziative imprenditoriali che svilupperanno prodotti o servizi per la digitalizzazione e l'innovazione delle Pmi che operano nelle filiere nautica e logistico-portuale. L'obiettivo, come detto, è quello di creare 10 nuove imprese nel prossimo triennio che saranno oggetto di successivi investimenti in equity da parte del Fondo Boost Innovation di Cdp Venture Capital (il fondo di corporate venture building della Sgr) per un ammontare di circa 30 milioni di euro, che potranno generare un effetto di addizionalità sul mercato che porterà gli investimenti complessivi a circa 70 milioni di euro. Le nuove imprese generate potranno contribuire a colmare i gap di processo e tecnologici delle Pmi che sviluppano componentistica e servizi nei settori della

Shipping Italy

Focus

Innovation Center, società dedicata alla promozione e allo sviluppo dell'innovazione (che controlla Neva Sgr) e supporterà l'interazione tra la gestione del progetto e l'ecosistema delle PMI appartenenti alle filiere produttive coinvolte. Aderiscono, inoltre, come partner istituzionali il Comune di Genova, che ospiterà la sede operativa genovese della società presso gli spazi del Genova Blue District, la Regione Friuli-Venezia Giulia che ospiterà la sede operativa triestina della società presso i propri spazi, e Confindustria Genova. Il programma del Venture Builder di Filiera Nautica e Logistico-Portuale opererà nelle due sedi permanenti di Trieste e Genova. Secondo le parole del suo amministratore delegato Pierroberto Folgiero, "Fincantieri vede in questo ambizioso programma ideato da Cdp Venture Capital un'opportunità straordinaria per accelerare la transizione digitale e l'innovazione delle Pmi che operano nelle filiere navale e portuale. In qualità di capo-filiera, crediamo fermamente che il nostro ruolo sia quello di unire i puntini e far accadere le cose, anche favorendo lo sviluppo di idee imprenditoriali e soluzioni innovative, trasformandole in realtà attive sul mercato. Questa iniziativa non solo colmerà i gap tecnologici esistenti, ma rappresenterà anche un passo decisivo verso un futuro sostenibile e altamente competitivo per la nostra industria. Ringraziamo il Comune di Genova, la Regione Friuli-Venezia Giulia e Friulia per aver creduto nel progetto". "Innovazione, sostenibilità e competitività: PSA Italy ha scelto di essere partner di questo progetto per essere parte del processo di accelerazione tecnologica della filiera logistico-portuale, che è sempre più necessaria quanto inevitabile" ha commentato Roberto Ferrari, amministratore delegato di Psa Italy, "Si tratta di un progetto che, grazie a partner di capitale importanti come il Gruppo Intesa Sanpaolo e Fondazione Compagnia di San Paolo, e il supporto istituzionale di Confindustria Genova e del Comune di Genova, porterà allo sviluppo di nuovi strumenti che daranno valore aggiunto non solo alla nostra azienda e al suo processo di innovazione, ma anche alle Pmi che operano nelle filiere logistico-portuale, contribuendo a un futuro sostenibile e altamente competitivo per l'intero comparto".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Shipping Italy

Focus

Aggiornato l'elenco europeo dei demolitori navali: crescono solo i cantieri turchi

Cantieri Dalla lista degli impianti autorizzati escono invece stabilimenti situati in Belgio, Lituania e Bulgaria. In Italia rimane solo San Giorgio del **Porto** di Redazione SHIPPING ITALY Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea è stata pubblicata la Decisione di esecuzione (UE) 2024/1956 della Commissione del 16 luglio 2024 che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 istitutiva dell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013. Questo elenco europeo viene regolarmente rivisto per includere le nuove strutture che aderiscono alle normative ed escludere quelle che non sono più conformi. Il 13° aggiornamento dell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi fa seguito a un periodo di feedback avviato dalla Commissione, che si è concluso il 6 maggio scorso e al termine del quale sono stati esclusi alcuni cantieri del Nord Europa mentre sono entrati a far parte dell'elenco solo strutture turche. Per ciò che riguarda l'Italia l'unico cantiere che era e rimane nella lista degli operatori autorizzati è San Giorgio del **Porto** di **Genova**. A proposito degli uscenti l'impianto Sagro Annemingsmaat-schappij Zeeland B.V. situato nei Paesi Bassi ha visto scadere la sua autorizzazione e non ha richiesto il rinnovo del permesso, idem dicasi per il cantiere UAB Demeksa situato in Lituania, mentre cesserà la propria attività l'impianto Ship and Industrial Service Ltd situato in Bulgaria. Per ciò che riguarda invece i nuovi entranti nell'elenco, la Commissione Europea ha ricevuto due richieste di inserimento da parte di Dortel Gemi Söküm Demir Celik San. Ve Tic. Ltd. ti. e Ege Gemi Söküm San Ve Metal San.Tic. A., entrambe impianti di riciclaggio delle navi situati in Turchia. Bruxelles ritiene che questi cantieri soddisfino i requisiti di cui all'articolo 13 del regolamento e possano dunque effettuare operazioni di riciclaggio delle navi ed essere inclusi nell'elenco europeo. Oltre a questi due il cantiere Anadolu Gemi Sokum, situato sempre in Turchia, ha dimostrato di soddisfare i requisiti del regolamento per quanto riguarda la demolizione sicura e compatibile con l'ambiente delle piattaforme galleggianti e ha inserito una procedura specifica nel proprio piano dell'impianto di riciclaggio delle navi. "È pertanto opportuno rimuovere dall'elenco europeo la restrizione relativa alla demolizione delle piattaforme. Allo stesso tempo va ricordato che i cantieri restano vincolati dal limite di larghezza delle navi che possono ricevere" ha fatto sapere la Commissione. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Cantieri Dalla lista degli impianti autorizzati escono invece stabilimenti situati in Belgio, Lituania e Bulgaria. In Italia rimane solo San Giorgio del Porto di Redazione SHIPPING ITALY Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea è stata pubblicata la Decisione di esecuzione (UE) 2024/1956 della Commissione del 16 luglio 2024 che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 istitutiva dell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013. Questo elenco europeo viene regolarmente rivisto per includere le nuove strutture che aderiscono alle normative ed escludere quelle che non sono più conformi. Il 13° aggiornamento dell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi fa seguito a un periodo di feedback avviato dalla Commissione, che si è concluso il 6 maggio scorso e al termine del quale sono stati esclusi alcuni cantieri del Nord Europa mentre sono entrati a far parte dell'elenco solo strutture turche. Per ciò che riguarda l'Italia l'unico cantiere che era e rimane nella lista degli operatori autorizzati è San Giorgio del Porto di Genova. A proposito degli uscenti l'impianto Sagro Annemingsmaat-schappij Zeeland B.V. situato nei Paesi Bassi ha visto scadere la sua autorizzazione e non ha richiesto il rinnovo del permesso, idem dicasi per il cantiere UAB Demeksa situato in Lituania, mentre cesserà la propria attività l'impianto Ship and Industrial Service Ltd situato in Bulgaria. Per ciò che riguarda invece i nuovi entranti nell'elenco, la Commissione Europea ha ricevuto due richieste di inserimento da parte di Dortel Gemi Söküm Demir Celik San. Ve Tic. Ltd. ti. e Ege Gemi Söküm San Ve Metal San.Tic. A., entrambe impianti di riciclaggio delle navi situati in Turchia. Bruxelles ritiene che questi cantieri soddisfino i requisiti di cui all'articolo 13 del regolamento e possano dunque effettuare operazioni di riciclaggio delle navi ed essere inclusi nell'elenco europeo. Oltre a questi due il cantiere Anadolu Gemi Sokum, situato sempre in Turchia, ha dimostrato di

Viaggiare in traghetto con GNV, per una vacanza che inizia già dal viaggio

L'alta stagione è ormai iniziata, ma c'è sempre chi programma la propria vacanza all'ultimo. Per loro GNV ha deciso di lanciare la promo "Last Call" che garantirà sconti fino al 40% sulle linee operate dalla Compagnia su Sardegna e Sicilia, per chi prenota da mercoledì 31 luglio a martedì 6 agosto. La compagnia di traghetti del Gruppo MSC offre un'ampia rete di collegamenti per Sicilia e Sardegna, abbinata ad un servizio a bordo dagli alti standard qualitativi Offrendo ai passeggeri a bordo e a terra un servizio che garantisce al tempo stesso comfort, affidabilità e sicurezza, GNV opera 25 navi in 7 diversi paesi del Mediterraneo con 32 linee tra internazionali e nazionali. GNV opera con una capillare presenza sul mercato Italia dove è presente in Sardegna, con 6 partenze a settimana da entrambi i porti sulla linea tra Civitavecchia e Olbia oltre a quattro navi e 2 partenze al giorno sulle tratte **Genova-Olbia** e **Genova-Torres**, e in Sicilia dove opera i collegamenti giornalieri da e per Palermo con **Genova** e Napoli, le linee da Civitavecchia per Palermo e Termini Imerese e il collegamento Napoli-Termini Imerese. La Compagnia è presente anche in Spagna, nelle Baleari con partenze da e per i porti di Barcellona e Valencia per Minorca, Palma di Maiorca e Ibiza, in Marocco dove opera 6 linee da e per Italia, Spagna e Francia, offrendo una rete completa verso tutti i maggiori porti mediterranei con i collegamenti bi e tri settimanali **Genova-Tangeri**, Civitavecchia-Tangeri, Barcellona-Tangeri e Barcellona-Nador, Sète-Tangeri e Sète-Nador, oltre alla linea Almeria-Nador. Ma vanta anche il collegamento giornaliero verso l'Albania, della linea Bari-Durazzo, ed è operativa in Tunisia con le partenze dai porti di **Genova**, Civitavecchia e Palermo per Tunisi. L'alta stagione è ormai iniziata, ma c'è sempre chi programma la propria vacanza all'ultimo. Per loro GNV ha deciso di lanciare la promo "Last Call" che garantirà sconti fino al 40% sulle linee operate dalla Compagnia su Sardegna e Sicilia, per chi prenota da mercoledì 31 luglio a martedì 6 agosto. GNV è tra le prime compagnie di navigazione ad aver attivato la collaborazione con Starlink per garantire ai propri passeggeri la possibilità di essere sempre connessi durante il proprio viaggio in nave. La Compagnia sta potenziando la copertura Wi-Fi a bordo di tutte le proprie navi. A bordo sono disponibili diversi pacchetti, con prezzi a partire da 5,00. Per usufruirne sarà sufficiente farne richiesta alla Reception. Inoltre, dopo il successo dell'anno scorso, GNV ha rinnovato la partnership con il famoso Pastry Chef Damiano Carrara in virtù della quale nei Self-service e Ristoranti di bordo è disponibile "Mediterraneo", il dolce con crumble di mandorla, mousse di ricotta agrumata e inserto gel al gusto di limone e basilico creato ad hoc per la compagnia in occasione del suo trentesimo anniversario e per omaggiare la prima linea, la **Genova-Palermo**. Sempre nell'ambito food, questa stagione vede protagonista la nuova collaborazione con Mochohf, food



07/29/2024 15:36

L'alta stagione è ormai iniziata, ma c'è sempre chi programma la propria vacanza all'ultimo. Per loro GNV ha deciso di lanciare la promo "Last Call" che garantirà sconti fino al 40% sulle linee operate dalla Compagnia su Sardegna e Sicilia, per chi prenota da mercoledì 31 luglio a martedì 6 agosto. La compagnia di traghetti del Gruppo MSC offre un'ampia rete di collegamenti per Sicilia e Sardegna, abbinata ad un servizio a bordo dagli alti standard qualitativi Offrendo ai passeggeri a bordo e a terra un servizio che garantisce al tempo stesso comfort, affidabilità e sicurezza, GNV opera 25 navi in 7 diversi paesi del Mediterraneo con 32 linee tra internazionali e nazionali. GNV opera con una capillare presenza sul mercato Italia dove è presente in Sardegna, con 6 partenze a settimana da entrambi i porti sulla linea tra Civitavecchia e Olbia oltre a quattro navi e 2 partenze al giorno sulle tratte Genova-Olbia e Genova-Torres, e in Sicilia dove opera i collegamenti giornalieri da e per Palermo con Genova e Napoli, le linee da Civitavecchia per Palermo e Termini Imerese e il collegamento Napoli-Termini Imerese. La Compagnia è presente anche in Spagna, nelle Baleari con partenze da e per i porti di Barcellona e Valencia per Minorca, Palma di Maiorca e Ibiza, in Marocco dove opera 6 linee da e per Italia, Spagna e Francia, offrendo una rete completa verso tutti i maggiori porti mediterranei con i collegamenti bi e tri settimanali Genova-Tangeri, Civitavecchia-Tangeri, Barcellona-Tangeri e Barcellona-Nador, Sète-Tangeri e Sète-Nador, oltre alla linea Almeria-Nador. Ma vanta anche il collegamento giornaliero verso l'Albania, della linea Bari-Durazzo, ed è operativa in Tunisia con le partenze dai porti di Genova, Civitavecchia e Palermo per Tunisi. L'alta stagione è ormai iniziata, ma c'è sempre chi programma la propria vacanza all'ultimo. Per loro GNV ha deciso di lanciare la promo "Last Call" che garantirà sconti fino al 40% sulle linee operate dalla Compagnia su Sardegna e Sicilia, per chi prenota da mercoledì 31 luglio a

The Medi Telegraph

Focus

influencer noto per le video-ricette sfiziose e i viaggi in giro per il mondo alla ricerca dello street food più estremo. Queste due passioni l'hanno portato a creare per GNV "New York Steakhouse Burger", un panino che sarà disponibile nei menù del ristorante su tutte le linee (ad eccezione delle tratte Baleari e Albania). A completamento dell'offerta ristorazione, sono stati rinnovati tutti i menù di bordo, studiati in ogni dettaglio per offrire un'esperienza culinaria indimenticabile ai passeggeri. Sia al Self-service che al Ristorante i clienti potranno trovare piatti tipici della tradizione italiana e della dieta mediterranea, preparati interamente a bordo da una squadra sempre attenta a soddisfare ogni esigenza.