



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 31 ottobre 2024



Rassegna stampa

Prime Pagine

31/10/2024	Corriere della Sera	8
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	Il Fatto Quotidiano	9
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	Il Foglio	10
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	Il Giornale	11
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	Il Giorno	12
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	Il Manifesto	13
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	Il Mattino	14
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	Il Messaggero	15
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	Il Resto del Carlino	16
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	Il Secolo XIX	17
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	Il Sole 24 Ore	18
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	Il Tempo	19
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	Italia Oggi	20
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	Italia Oggi Sette	21
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	La Nazione	22
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	La Repubblica	23
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	La Stampa	24
Prima pagina del 31/10/2024		
31/10/2024	MF	25
Prima pagina del 31/10/2024		

Trieste

30/10/2024	Agenparl	27
(ACON) NUCLEARE MILITARE. GRUPPO PD: FVG NON SI ESIMA DA RUOLO EDUCATIVO		

Genova, Voltri

30/10/2024	Genova Today	28
Aeroporto: approvato il bilancio 2023, si riducono le perdite		
30/10/2024	PrimoCanale.it	29
Aeroporto Genova, dai soci ok a bilancio con perdita a 1,8 mln		
30/10/2024	PrimoCanale.it	30
Chiusa rampa per lungomare Canepa: caos traffico a Genova Ovest		
30/10/2024	PrimoCanale.it	31
Inchiesta corruzione, giudice rinvia udienza su patteggiamento per Toti		
30/10/2024	PrimoCanale.it	33
Regionali, appello Cna: "Bucci e Orlando, alleatevi sulle infrastrutture"		
30/10/2024	Shipping Italy	35
Grimaldi preannuncia il suo interesse per il terminal di Spinelli in porto a Genova		
30/10/2024	The Medi Telegraph	37
Grimaldi: "Pronto a subentrare a Spinelli nel porto di Genova"		
31/10/2024	transportonline.com	38
"Porto e Retroporto di Genova" in Piemonte: al via le prime perimetrazioni.		

La Spezia

30/10/2024	Citta della Spezia	40
Palinuro fa 90 e rientra dalla campagna di addestramento stagionale didattica		

Ravenna

30/10/2024	RavennaNotizie.it	42
L'attore Luca Argentero al porto di Ravenna per le riprese di una nuova serie sul mondo dei motori		
30/10/2024	RavennaNotizie.it	43
Maggiore sicurezza veicolare e ferroviaria nell'Area Portuale di Ravenna: presentate in Prefettura le proposte		
30/10/2024	RavennaNotizie.it	45
Orio Rossi, Pro Loco Porto Corsini: nuovo terminal crociere e Parco delle Dune sono grandi opportunità, ma dobbiamo trovare soluzione per il traffico		

30/10/2024	RavennaNotizie.it	47
Riorganizzazione Ufficio Dogane e Monopoli Ravenna: preoccupazioni per futuro del terminal crociere		
30/10/2024	RavennaNotizie.it	49
Protocollo d'Intesa per il Porto di Ravenna. Apprezzamento di Legacoop Romagna		
30/10/2024	ravennawebtv.it	50
Incontro in Prefettura riguardo la sicurezza veicolare e ferroviaria nell'Area Portuale di Ravenna		
30/10/2024	ravennawebtv.it	52
Cisl Romagna: "Preoccupazioni per il futuro del terminal crociere e dell'area giochi"		
30/10/2024	ravennawebtv.it	54
Protocollo d'intesa per il porto: apprezzamento di Legacoop Romagna		

Livorno

30/10/2024	Agenparl	55
Smontati per manutenzione i 14 atolli di salvataggio sul Romito		
30/10/2024	Il Nautilus	56
AdSP MTS: Futuro e prospettive dell'accoglienza e del traffico crocieristico		
30/10/2024	Il Nautilus	57
Livorno, approvato il bilancio di previsione 2025 dell'AdSP		
30/10/2024	Informare	59
Approvato il bilancio di previsione 2025 dell'AdSP del Tirreno Settentrionale		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

30/10/2024	CivOnline	60
Dragaggio del porto canale: gli aggiornamenti		
30/10/2024	CivOnline	61
Firmato digitalmente l'accordo procedimentale		
30/10/2024	CivOnline	62
Gnv, a Civitavecchia nel 2023 movimentati 160mila passeggeri		
30/10/2024	CivOnline	65
Civitavecchia dice no al porto privato di Fiumicino		
30/10/2024	Informatore Navale	66
ESERCITAZIONE COMPLESSA "AIRSUBSAREX 2024" NELLE ACQUE DI CIVITAVECCHIA		
30/10/2024	La Provincia di Civitavecchia	67
Dragaggio del porto canale: gli aggiornamenti		
30/10/2024	La Provincia di Civitavecchia	68
Firmato digitalmente l'accordo procedimentale		
30/10/2024	La Provincia di Civitavecchia	69
Gnv, a Civitavecchia nel 2023 movimentati 160mila passeggeri		
30/10/2024	La Provincia di Civitavecchia	72
Civitavecchia dice no al porto privato di Fiumicino		

Napoli

30/10/2024	Informare	73
Confitarma elenca le azioni per accrescere il contributo dello shipping al Sistema Italia		
30/10/2024	Informatore Navale	74
Assemblea pubblica di Confitarma a Napoli - Mario Zanetti: Competitività dello shipping significa competitività dell'intero Paese		
30/10/2024	Shipping Italy	76
"Con l'estensione del Registro Internazionale Italiano l'80% delle navi ha scelto la bandiera maltese"		
30/10/2024	Shipping Italy	78
Dieci richieste da Confitarma al Governo per salvare la competitività delle navi italiane		
30/10/2024	The Medi Telegraph	80
Riforma dei porti, Rixi: "La faremo entro il 2025"		

Salerno

30/10/2024	Cronache Della Campania	81
Scarpe contraffatte a Salerno, 700 paia sequestrate e donate alla Croce Rossa		

Brindisi

30/10/2024	Brindisi Report	82
Vendite al dettaglio in aeroporti, stazioni e autostrade: il workshop a Brindisi		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

30/10/2024	Corriere Della Calabria	83
Porto di Gioia Tauro, per la Corte Appello sono «infondate le richieste del Corap»		
30/10/2024	Informare	85
La Corte d'Appello di Reggio Calabria dà ragione all'AdSP di Gioia Tauro nel contenzioso che la contrappone al Corap		
30/10/2024	Informatore Navale	87
AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - Riunione dell'organismo di partenariato: consenso alla politica economica e infrastrutturale dell'ente		
30/10/2024	Messaggero Marittimo	88
AdSp dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio vince la causa contro il Corap		
30/10/2024	Sea Reporter	89
Contenzioso Corap: La Corte d'Appello di Reggio Calabria dà ragione all'AdSP di Gioia Tauro		
30/10/2024	Shipping Italy	91
I piazzali del porto di Gioia Tauro sono dell'Adsp locale		

Olbia Golfo Aranci

30/10/2024	(Sito) Ansa	93
Sbarca in porto a Olbia con 1 kg di cocaina, corriere arrestato		

30/10/2024	Agenzia Giornalistica Opinione		94
GDF - GUARDIA DI FINANZA / SASSARI * «COCAINA IN ARRIVO AL PORTO DI OLBIA, ARRESTATO CORRIERE E SEQUESTRATO UN KG DI DROGA»			
30/10/2024	Olbia Notizie		95
Al porto di Olbia arrestato un corriere con oltre un chilo di cocaina			
30/10/2024	Olbia Notizie		96
Yacht Atina affondato e bruciato a Olbia: da domani le operazioni di recupero			
30/10/2024	Sardegna Reporter		97
Gdf Sassari: cocaina in arrivo al porto di Olbia. Arrestato corriere e sequestrati 1 kg di stupefacente.			

Cagliari

29/10/2024	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	98
Grendi dà un calcio agli stereotipi di genere e sostiene il futsal femminile			
30/10/2024	Informare		100
Approvato il bilancio di previsione 2025 dell'AdSP del Mare di Sardegna			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

30/10/2024	quotidianodisicilia.it		101
Ponte sullo Stretto, il Comune di Messina non ha inserito lo svincolo di Giampilieri tra le opere compensative			
30/10/2024	Stretto Web		102
Ponte sullo Stretto, il Comune di Messina non ha inserito lo svincolo di Giampilieri tra le opere compensative: "finalmente è tutto chiaro"			

Augusta

30/10/2024	New Sicilia	<i>Redazione</i>	104
Bloccato un carico di 9 tonnellate di buste di plastica illegali al porto di Augusta			

Palermo, Termini Imerese

30/10/2024	AskaneWS		105
Federpesca: eolico offshore attento a coinvolgere settore			
30/10/2024	Shipping Italy		106
Oltre 150 professionisti a Palermo per Offshore Wind Revolution			

Trapani

30/10/2024	SiciliaNews24		108
Trapani: Sequestrati oltre 8.000 euro a bordo di uno yacht straniero			

30/10/2024	Trapani Oggi	109
Navigava con a bordo circa 20 mila euro in contanti, sequestrati dalla Finanza di Trapani		

Focus

30/10/2024	(Sito) Adnkronos	110
Porti, Rixi: "Riforma per renderli più competitivi e interconnessi"		
30/10/2024	(Sito) Adnkronos	111
Porti, Carlone (Guardia costiera): "Sostenibilità e semplificazione temi cruciali"		
30/10/2024	(Sito) Adnkronos	112
Meloni: "L'economia del mare vale 180 miliardi, Sud tornato protagonista"		
30/10/2024	(Sito) Adnkronos	113
Salvini: "Comparto marittimo in crescita del 4%"		
30/10/2024	(Sito) Adnkronos	114
Zanetti (Confitarma): "Mare di nuovo al centro del Paese"		
30/10/2024	Affari Italiani	115
Porti, Rixi: "Riforma per renderli più competitivi e interconnessi"		
30/10/2024	Affari Italiani	116
Porti, Carlone (Guardia costiera): "Sostenibilità e semplificazione temi cruciali"		
30/10/2024	Affari Italiani	117
Salvini: "Comparto marittimo in crescita del 4%"		
30/10/2024	Affari Italiani	118
Zanetti (Confitarma): "Mare di nuovo al centro del Paese"		
30/10/2024	Il Nautilus	119
RIVOLUZIONARE LA POLITICA MARITTIMA ITALIANA, PAROLA DI LUIGI MERLO		
30/10/2024	Informare	123
Nel terzo trimestre il traffico delle merci nei porti turchi è diminuito del -1,8%		
30/10/2024	Italtpress	124
Confitarma, Zanetti "Competitività shipping contributo per intero paese"		
30/10/2024	La Gazzetta Marittima	126
Verso summit mondiale delle Guardie Costiere		
31/10/2024	MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER	128
MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER RELEASE 10.31		
30/10/2024	Messaggero Marittimo	132
Approvato il rinnovo del CCNL Porti (ma USB contesta il risultato) <i>Andrea Puccini</i>		
29/10/2024	Ship Mag	134
Sindacati, approvata dai lavoratori l'ipotesi di rinnovo del contratto dei porti <i>Redazione</i>		
29/10/2024	Ship Mag	135
Osservatorio sulla Portualità: geopolitica, protezionismo, navi e commercio il 28 novembre a Roma / Il programma <i>Redazione</i>		
30/10/2024	The Medi Telegraph	136
Logistica e innovazione: quello che l'Italia non ha ancora capito Il commento <i>Prof. Ennio Cascetta</i>		
29/10/2024	trasportoeuropa.it	139
I porti europei preoccupati per il nuovo bilancio europeo <i>Michele Latorre</i>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50 - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Lautaro e il record di gol
L'Inter batte l'Empoli
Pari tra Juve e Parma
cronaca, commenti e pagelle
da pagina 50 a pagina 53



Domani su 7
Testa a testa
E 2 copertine
nel magazine
del Corriere



Democrazie e guerre

VIOLENZA E GIUDIZIO STORICO

di Ernesto Galli della Loggia

Quanto accade in Medio Oriente tra Israele e i suoi vicini — certo non da oggi, ma oggi con particolare evidenza — ripropone un tema cruciale: il rapporto tra democrazia e violenza. Lo fa interrogando sempre più spesso la coscienza di molti con una domanda: può un Paese democratico, com'è senza dubbio Israele, e sia pure nel corso di una guerra, usare la violenza in modi che spesso appaiono smisurati e perciò crudeli? Un regime democratico non dovrebbe porsi dei limiti per non correre il rischio di contraddire i suoi stessi principi?

La domanda è più che legittima. E tuttavia, se la storia conta qualcosa, ebbene allora la storia della democrazia — cioè la democrazia reale, non quella che a noi piace immaginare — mostra che essa ha spesso e volentieri (per non dire quasi sempre) praticato la violenza sia all'interno sia all'esterno dei confini. Rispetto ad essa non ha mai essso un rifiuto di principio o di fatto. Tralascio di rianzare troppo indietro nel tempo. Di ricordare ad esempio come la democrazia è nata e si è affermata: la sua frequente decisione di sterminare i propri nemici, la sua propensione a «negare la libertà ai nemici della libertà», di alzare ghigliottine e tribunali popolari, di mettere «il terrore all'ordine del giorno». Sempre, ovviamente, allo scopo di rispondere a coloro che si opponevano alla sua affermazione o molto più spesso alle conseguenze che i suoi sostenitori volevano trarne.

continua a pagina 32

In 8 ore le precipitazioni di un anno. I sopravvissuti: «In trappola come topi». Sánchez: «Non uscite». L'allerta a Barcellona

Spagna, apocalisse di pioggia

Oltre 90 morti, decine i dispersi. La regione di Valencia è devastata. «Allarme dato in ritardo»



di Sara Gandolfi da pagina 2 a pagina 6

LE VOCI DEGLI ITALIANI

«Venti furibondi e fango ovunque È corsa ai viveri»

di Virginia Nesi

R affiche di vento violento e cariche di sabbia. Devastazione, ponti crollati, auto accatastate per le strade come fossero barattoli vuoti. Manca la luce, manca l'acqua. Voci dal disastro.

a pagina 5

L'EVENTO METEOROLOGICO

La depressione «goccia fredda» e le alluvioni

La «goccia fredda», un fenomeno meteorologico caratterizzato da una depressione isolata che si stacca dall'Atlantico e genera temperature fredde e quote basse. Con piogge intense.

a pagina 6

Maternità I due uomini non sono in arresto Surrogata in Argentina Bloccata coppia italiana

di Alice D'Este

Due italiani fermati e trattenuti in Argentina con una bimba nata da maternità surrogata (reato in Italia). Non sono in arresto.

a pagina 29

Piacenza Il testimone del delitto della 13enne

«Lui colpiva Aurora aggrappata al balcone»

di Alfio Sciacca

«Ha spinto Aurora, lei si è aggrappata alla ringhiera ma lui l'ha colpita sulle mani e fatta cadere». Gli occhi sul delitto.

a pagina 25

GIANNELLI



Politica Manovra, è sciopero. Meloni: pregiudizi La tentazione del M5S: basta accordi con il Pd

di Emanuele Buzzi e Enrico Marro

Acque agitate nel M5S dopo il flop del voto in Liguria. «Abbiamo bisogno di una identità chiara e nuova», dice uno stellato di lungo corso. E da qui l'idea di una strategia autonoma «fino alle Politiche»: stare all'opposizione da soli, lontano dal Pd. Intanto Cgil e Uil chiamano allo sciopero generale, il 29 novembre, contro la manovra.

alle pagine 10 e 35

INTERVISTA CON BONACCINI «I dem crescono Vanno attratti i voti moderati»

di Maria Teresa Meli

Per un'alternativa più forte, dice Bonaccini, serve un centrosinistra che parli «a tutti, anche ai moderati».

a pagina 13

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Più di un lettore mi ha scritto per commentare con toni indignati il video di quel nonno di Castelfranco Veneto che si dimena al suono di una musica sincope davanti alla bara del nipote, caduto in un incidente stradale. La morte ci fa paura, soprattutto la nostra, e i funerali riflettono questo tabù non più con i pianti dirotti e le vesti stracciate, ma con una maschera di silenzio sotto la quale ciascuno è libero di pensare ai fatti propri. L'unico principio che andrebbe rispettato, nei funerali come nel resto, è la buona fede: puoi fare quel che ti pare, entro certi limiti, a condizione che tu ci creda davvero. E il nonno di Castelfranco non solo dà l'impressione di crederci, ma appare evidente che quel ballo forsennato è il suo legame invisibile con il defunto, innamorato della

Il nonno che balla



musica techno. Esattamente come la danza solitaria di quel signore di Biarritz davanti alla bara della compagna, che però mise d'accordo tutti perché era un romantico swing. A chi lo giudica da fuori, il nonno di Castelfranco potrà anche sembrare un po' sopra le righe. Ma ognuno di noi reagisce al dolore del distacco come sa o, forse, come può. Anche le parole che ha urlato sopra la bara — «Vola, ora sei libero! Vivere, vivere, vivere!» — a qualche lettore sono sembrate retoriche ed eccessive, mentre a me piace interpretarle come un modo sovrano di concepire la morte. Non la fine di tutto, ma il passaggio verso un'altra condizione: diversa da questa, ma non necessariamente peggiore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



41031
771120 498008
9 771120 498008



Cgil e Uil, sciopero generale contro la manovra dei tagli: "Convocati a cose fatte"
Ma i conti del governo sono già saltati: Pil fermo al +0,4% anche nel 3° trimestre



Giovedì 31 ottobre 2024 - Anno 16 - n° 301
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00
 Spedizione aib. postale DL 353/05 (conv. in L. 22/01/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PURE NORDIO E SALVINI

Migranti, Meloni vuole l'indagine conoscitiva sui pm



GIARELLI A PAG. 4 - 5

DELEGA ALL'ANTIMAFIA

Superprocura cyber: scontro Chigi-Viminale

SALVINI A PAG. 5

AFFARI SULLA STRISCIA

Bibi appalta Gaza ai "contractor" privati di Usa e Uk

KENNEDY E PROVENZANI A PAG. 14

ARRESTATO "DISERTORE"

Ucraina e Russia: tavolo top secret, Qatar mediatore

PARENTE A PAG. 15

CELEBRARE L'ITALIA

Sul francobollo c'è Pokemon: Tokyo ringrazia

Leonardo Bison

Ci sono tanti modi per celebrare il patrimonio artistico e culturale italiano. Ma il ministero delle imprese e Made in Italy ne ha scelto uno curioso: un francobollo celebrativo con protagonista Pikachu. Che no, non è nato a Sassari, neppure a Frascati. Il roditore elettrico non ha frequentato il liceo a Torino, non ha mai visto a Bologna, per quanto ne sappiamo.

SEGUE A PAG. 13



RISCALDAMENTO GLOBALE In poche ore la pioggia di un anno

Clima da apocalisse: a Valencia oltre 95 morti, Spagna piegata

■ Decine i dispersi. Polemica sulla risposta del governo: l'alert ai cittadini solo dopo l'alluvione. Sánchez: "Non è finita". E intanto centinaia di fermi e fogli di via per gli eco-attivisti

ANTONIUCCI E DELLA SALA A PAG. 8 - 9



PIÙ ARMI PER TUTTI PAGANO POVERI, SANITÀ E DISSESTO

Reddito di belligeranza

40 miliardi in 3 anni



ECONOMIA DI GUERRA

PER NUOVE TECNOLOGIE BELLICHE IL GOVERNO STANZIA QUASI QUANTO PER L'UNIVERSITÀ (14 MLD ALL'ANNO), 5 VOLTE PIÙ CHE PER LA RICERCA

PALOMBI A PAG. 2 - 3

L'EX FIAT NON SI PRESENTA ALLA CAMERA

La premier da Vespa attacca Elkann su Stellantis e dimentica lo scippo di 4,6 miliardi per l'auto in manovra

CANNAVÒ A PAG. 3

IL CASO GEMMATO (Fdi)

"Negli ambulatori del sottosegretario non ci sono attese"



MANTOVANI A PAG. 6

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Assuafazione da indagini a pag. 5
- Mini La Nato può, Kim e Teheran no a pag. 17
- Basile Israele, Usa e attacco all'Iran a pag. 11
- Fassina Un fronte nazionalpopolare a pag. 11
- Truzzi Migranti, autogol sui nazisti a pag. 11
- Viroli Quando vidi Menendez in aula a pag. 16

RAPPER MALEDETTO

Le feste di Diddy: sesso, droghe e (forse) omicidio

MANNUCCI A PAG. 18

La cattiveria

"Misseri non deve morire": polemiche per il nuovo titolo della serie te Disney sul delitto di Avetrana

LA PALESTRA/SILVIO PERFETTI





ANNO XXIX NUMERO 258 DIRETTORE CLAUDIO CERASA GIORNATA 31 OTTOBRE 2024 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 34 + € 1,50 il libro L'AGENDA DRAGHI

Perché Mattarella sull'immigrazione può insegnare molto al Pd per non essere solo un rimorchio pericoloso delle procure esondanti

Sono ormai due settimane che il governo Meloni vive una fase di conflitto con la magistratura italiana, sul tema dell'immigrazione. Il film ormai è tristemente noto, per entrambe le parti. Lo scorso 16 ottobre Meloni inaugura il presidio italiano in Albania, con il bollo dell'Unione europea. Tre giorni dopo il tribunale di Roma non convalida il trattamento dei migranti fatti arrivare in Albania, interpretando in modo restrittivo un pronunciamento della Corte di giustizia europea sui metodi di definizione dei paesi sicuri per le procedure accelerate di trattamento dei migranti. Cinque giorni dopo, il governo riunisce il Consiglio dei ministri per scrivere un provvedimento pensato per ridare maggiore potere all'esecutivo nella definizione della lista dei paesi sicuri. Due giorni fa, il tribunale di Bologna sceglie infi-

Pazze scene da un'Italia hackerata

"Ecco perché i controlli sulle banche dati sono un colabrodo". Parla un colonnello dei Carabinieri

Roma. "Gli alert per controllare gli accessi illeciti alla banca dati Sdi dei ministeri dell'Interno già esistono. Il loro potenziamento quindi, seppur utile, non risolverebbe il problema, che invece è costituito dall'assenza di controlli da parte dei comandi dei reparti delle forze dell'ordine, che hanno l'obbligo di monitorare il lavoro dei sottoposti. Questo avviene perché l'assenza di controllo non ha mai avuto conseguenze né sul piano penale né su quello disciplinare". A parlare, intervistato dal Foglio, è un colonnello dei Carabinieri, in servizio da oltre vent'anni, commentando l'inchiesta milanese sui dossieraggi. Come spiegato su queste pagine due giorni fa, una circolare del Viminale, rivolta a tutte le forze di polizia, impone a ciascun comandante di reparto di controllare periodicamente gli accessi effettuati allo Sdi dai propri agenti. "Ogni trenta giorni i comandanti delle unità devono controllare gli accessi attraverso un'applicazione chiamata 'Statistiche del personale'", spiega il colonnello. "Già alla prima schermata questo sistema avvisa i comandanti, con degli alert, dell'esistenza di anomalie, come un picco di accessi da parte di un agente". Il sistema, quindi, già oggi segnala se ci sono agenti che, per esempio, hanno fatto il doppio di accessi allo Sdi rispetto ai colleghi. E' difficile non accorgersene". Anche senza il supporto degli alert, i comandanti possono comunque scorrere le statistiche degli accessi dei singoli agenti.

Il Satyricon di Frattasi

Esperto dei film di Fellini dirige l'agenzia per la cybersicurezza, un condominio di parenti illustri

Roma. Bruno Frattasi scriverrebbe del direttore Frattasi: un uomo perfetto nel secolo sbagliato. Per battere l'hackeraggio, gli spietati del governo ha scelto un prefetto del Novecento. Colto, raffinato, un flâneur del "naufarag mi è dolce". Dal marzo 2023 dirige l'agenzia nazionale della cybersicurezza (Ani) ma guiderebbe magnificamente il gabinetto Vieuxseux, la sala di lettura, a Firenze, di Manzoni e Gide. Ama l'inchiesta, le stitografie, le buone letture, ascolta la musica classica, Haydn, Bach, Chopin. E' melomane, cinefilo, tifoso del Napoli, autore del libro, su Federico Fellini, "Amarcord, 50 anni dopo. Memorie di uno spettatore informato (e altri vaghi giudizi)". (Rabettino). 68enne, ex prefetto di Roma, Latina. Ha scelto il comando di Fondi. Un fratello dirigente del Pci, scomparso, uno stipendio secretato, come quello della sua vicedirettore, Nunzia Ciardi. L'agenzia modellata, e inventata, dall'ex capo della Polizia, Franco Gabrielli, su richiesta di Draghi, è stata affidata a un pensionato, definito il "prezioso rosso". E' "no". A Pescara, lo scorso aprile, al meeting di Fdi, esibisce la maglia con la fiamma di Meloni salvo poi scusarsi: "Lo ho fatto per cortesia". Lo nomina direttore il saggio Alfredo Mantovano, dopo le dimissioni di Roberto Baldoni, un accademico. Fazzolari accetta. Meloni asseconda. Nessuno sa bene cosa sia andato a dirigere. Tre lettere: Ani. Per la destra, che ora lo acclamava, e gli contesta la vulnerabilità dei nostri sistemi digitali. "Frattasi è un nonno e l'agenzia l'isola rifugio di Gabrielli, la sua Harvard", per la sinistra. "Frattasi è ormai di destra e con noi non c'entra nulla". La sicurezza digitale in Italia è un film, amato da Frattasi, Scorsese.

In America la cybersicurezza la fanno i ventenni, da noi i prefetti settantenni in pensione

Hanno preso un prefetto in pensione, e un bravo uomo di sessantotto anni di nome Bruno Frattasi, uno che non distingue il tasto sinistro del mouse da quello destro, e che hanno fatto? Beh, lo hanno messo a capo dell'agenzia pomposamente chiamata "per la cybersicurezza nazionale", quella che, come racconta Carlo Caruso è già piena di parenti e amici di altri prefetti e superprefetti in pensione, e che, niente meno, dovrebbe occuparsi - state bene a sentire - delle attività di prevenzione, monitoraggio, analisi e risposta agli eventi di natura cibernetica. Ovvero dovrebbe proteggere l'Italia dagli attacchi informatici, dalle intrusioni nei database, dallo spionaggio. E poi uno si stupisce di scoprire, come racconta Ermes Antonucci nella colonna qui a sinistra, che le forze dell'ordine non controllano gli accessi ai loro archivi informativi e hanno un atteggiamento per così dire "antiquato" nei confronti della modernità e dei rischi digitali. Leggete Antonucci perché c'è da restare allibiti. Ecco, l'inchiesta che questa faccenda della cybersicurezza, così centrale oggi dopo lo scandalo di spionaggio rivelato dalla procura di Milano, sia una specie di metafora di un paese, il nostro, in cui si nega la realtà e in pensione ma viene sistematicamente recuperato (verrebbe da dire riciclato) per fargli fare un lavoro che non sa fare e probabilmente non dovrebbe fare. Tutto pur di non cedere e rassegnarsi al mercato riprodotto. Un po' come quando Giuliano Amato, ottantasei anni, eternità di foresta per il potere italiano, venne incredibilmente nominato alla guida della "commissio-ne algarum". Venne incaricato dal governo di studiare una delle cose più moderne e importanti che sta investendo la società contemporanea, ovvero le implicazioni dell'intelligenza artificiale. In America sono hacker e ingegneri di vent'anni. Da noi non sono pensionati tra i settanta e gli ottanta. L'Italia è piena di generali della Guardia di Finanza a riposo, super carabinieri in quieteienza, prefetti in pensione, grand commis dell'ex ultrastorantenti ai quali il potere politico sembra essere costretto a dover trovare un parcheggio digitale o una presidenza o vice presidenza in qualche partecipata dello stato. Per forza. Basta d'altro canto scorrere l'organigramma di Leonardo di Eni, per dirne due, per rendersi conto della quantità di superpensionati piazzati in ruoli importantissimi. Il presidente dell'Eni è l'ex comandante generale della Guardia di Finanza. Anche lui, manca a dirlo, in pensione. Ora, questo fenomeno il più delle volte non ha effetti gravi (se non patetici). Ma diventa a nostro avviso pericoloso quando per salvare qualcuno dalla pensione lo si manda a gestire delle cose che invece sono operative e sarebbero importanti come l'intelligenza artificiale, la cybersicurezza o i servizi segreti. (Salvatore Merlo)

Andrea's Version

Marco Travaglio, pagina 1: "Conte ha un'indicazione presidenziale netta dagli elettori: niente alleanze organiche o rapporti preferenziali col Pd. Fino alle Politiche faccia opposizione, si rifonda e apra alla società anche a costo di ritirarsi per un po' dalle Amministrazioni". Cioè: niente Regionali. Oplà. Gad Lerner, stesso giornale, pagina 8: "A Conte non dispiacerebbe liberarsi dell'ingombrante partnership con Billo e Schimmi, e più contemporanea e movimentista di lui. Un auspicio che troverebbe echi sensibili nel Pd e tra gli opinionisti dei giornali (Travaglio? Chissà! No). E ci siamo. Alla fine della favola dovevamo pure arrivare e adesso siamo lì: a uno scontro titanico tra il Fatto e la Volpe.

Sciopero a prescindere

Cgil e Uil proclamano la quarta mobilitazione di filati: truccano i dati sul lavoro e vogliono più tasse

Roma. La notizia era tutt'altro che inaspettata: la Cgil e la Uil hanno proclamato uno sciopero generale di otto ore, per venerdì 29 novembre, contro la manovra del governo Meloni. La premier Giorgio Meloni aveva già convocato i sindacati a Palazzo Chigi, il 4 novembre, proprio per discutere la legge di Bilancio ma Maurizio Landini e Pierpaolo Bombardieri, per sicurezza, hanno già annunciato lo sciopero. Il dubbio non era il se, ma il quando. Perché ormai lo sciopero generale è diventato una tradizione: è il quarto consecutivo. Il primo fu contro la manovra del governo Draghi nel 2021, ora il terzo dell'era Meloni. Paradossalmente, nello stesso arco temporale - insieme a una forte inflazione che ha eroso i salari - c'è stata un'ininterrotta crescita occupazionale (+2 milioni di lavoratori) e prevalentemente a tempo indeterminato. Su questo fenomeno non c'è alcuna analisi da parte di Cgil e Uil, ma una grossa operazione di ingenuità della realtà e manipolazione dei dati. (Carpone segue nell'inserto V)

Capitalismo 2024

Soprattutto energia, banche, aziende a controllo statale. Il Made in Italy visto da Mediobanca

E' un capitalismo di chiara impronta pubblica e dominato dal big del petrolio e del gas che viene fuori dalla fotografia scattata sulla base dei bilanci del 2023 dall'Area Studi di Mediobanca alle principali 2.800 aziende italiane dell'industria, dei servizi e del settore assicurativo e bancario. Tra le 20 infanti ben nove sono imprese a controllo statale, sei a capitale privato e cinque multinazionali estere. E ancora, tra di esse nove sono del settore energia, quattro manifatturieri e sette attivi nelle infrastrutture, costruzioni e servizi. Mancano con tutta evidenza in questa fotografia le big tech come Amazon, Microsoft e Google che sono oggetto da parte di Mediobanca di uno studio ad hoc. In definitiva l'antropologia del capitalismo italiano della metà degli anni 20 vede come protagonisti assoluti i grandi manager di stato e non i più i capitani della grande industria manifatturiera. (Di Vico segue nell'inserto V)

Paura dell'Automotive

Non solo il taglio al fondo. I numeri della crisi. Ugo convoca il tavolo al ministero

Torino. "La scelta del governo rappresenta un non senso politico: questo fondo e la sua dotazione erano stati disposti nel 2022 con il governo Draghi, quando l'attuale ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, era il titolare dello Sviluppo economico", dice Marco Stella, presidente del gruppo componenti di Anifa. A Torino si presenta l'indagine annuale realizzata dall'Osservatorio sulla competitività dell'associazione di categoria che riunisce le imprese del settore che da mesi fa sono rimaste spiazzate dalla scelta dell'esecutivo di tagliare dalla lista del Bilancio 4,6 miliardi del fondo Automotive. Ieri il ministro delle Imprese Adolfo Ugo ha convocato una nuova riunione del tavolo Stailantis per il prossimo 14 novembre. "Ci aspettiamo che riesca a trovare almeno una dotazione minima di 500 milioni per il prossimo anno", dice Stella.

Oltre l'alluvione

Non solo una fatalità. La tragedia di Valencia ci ricorda i ritardi idraulici delle grandi città del Mediterraneo

E' successo di nuovo. A meno di due settimane dall'alluvione in Emilia e a poco più di un mese da quella in Romagna, questa volta è toccato alla Spagna. Quella che ha colpito Valencia, nel sud del paese, è stata una delle alluvioni più distruttive degli ultimi anni. Sicuramente in termini di vittime: se ne contano più di sessanta e le operazioni di soccorso continuano mentre stiamo scrivendo queste parole. Si tratta di un evento eccezionale per la Spagna, ma è significativo anche in termini europei. Non raggiunge l'ecatombe delle alluvioni in Germania del 2021, quando morirono 185 persone, ma gli ordini di grandezza non sono distanti. E non possiamo mai (anche se i dettagli dell'evento sono diversi). Ovviamente, il pensiero va alle numerose vittime. Ma dato il momento storico, non possiamo fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che sta accadendo. Per quanto tragico, il fatto che sia successo in Spagna, può forse aiutarci ad essere più lucidi di quanto non siamo quando ad essere colpiti sono le nostre comunità. Ci può far apprezzare quanto i dettagli importino in queste circostanze, e che per affrontare ciò che ci attende, non possiamo permetterci di fermarci al cordoglio. Dobbiamo riflettere su ciò che



VALENCIA SOTT'ACQUA: CENTO MORTI
«CITTÀ TRAVOLTA, COME UNO TSUNAMI»
Cuomo e Guelpa a pagina 14

**LA PRIMA MANOVRA
DEL GOVERNO LABURISTA:
SUGLI INGLESI 53 MILIARDI
DI TASSE IN PIÙ**

Orsini a pagina 16



**I SEGNALE DELL'IMMINENTE INFARTTO:
ECCO COME RICONOSCERLO IN ANTICIPO**
Rizzoli a pagina 19



la stanza di
Vittorio Feltri
alle pagine 20-21
Gli elettori stufo
del campo largo



il Giornale

50
il Giornale



GIOVEDÌ 31 OTTOBRE 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 259 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
02 7732 4271 - 02 7732 4272

Editoriale

FINCHÉ C'È CONTE STIAMO TRANQUILLI

di Alessandro Sallusti

Lo scontro tra Beppe Grillo e Giuseppe Conte è paragonabile a quello tra l'azionista (il fondatore Grillo) e l'amministratore delegato (il manager Conte) di una grande azienda. Prassi vuole che il braccio di ferro si risolva a favore del primo, ma la sua potrebbe rivelarsi una vittoria di Pirro perché nel tempo, da buon ad, Conte ha piazzato i suoi uomini più fidati nei posti strategici della ditta. L'ipotesi più probabile è quindi l'implosione dell'azienda, i cui spezzatini saranno raccolti a costo irrisorio, se non addirittura gratis, dai concorrenti. Beppe Grillo avrà pure tutti i difetti del mondo, ma in questo caso qualche ragione non gli manca. Una su tutte: il suo amministratore delegato ha fallito su tutti i fronti. Presidente del Consiglio per grazia ricevuta (fu prescelto da Grillo, non eletto), Conte riuscì a stare in piedi non più di sedici mesi sia al primo giro (quello con Salvini) sia al secondo (quello con Pd e Renzi). Sarà ricordato per la disastrosa gestione dell'emergenza Covid e per le macerie che ha lasciato, nell'economia reale, con il reddito di cittadinanza e il bonus 110 per cento. Non contento di aver distrutto mezzo Paese, lasciato Palazzo Chigi Conte ha distrutto anche il Movimento. Sotto la sua gestione i Cinque Stelle hanno perso oltre sei milioni di voti alle politiche del 2022 (-15%, equivalenti a 175 deputati e 84 senatori), oltre due milioni e mezzo di voti alle Europee del 2024 (-17%, 6 eurodeputati) mentre la perdita media nelle varie elezioni regionali che si sono succedute è stata dell'8% (una cinquantina di consiglieri). Non solo in qualsiasi azienda, ma pure in qualsiasi partito uno con un curriculum del genere dovrebbe scomparire, lasciare spontaneamente per manifesta incapacità come da tempo, se non da sempre, sostiene Beppe Grillo. Ma la cosa inquietante non è tanto questa, è che il Pd sia ancora disposto a farci un pezzo di strada insieme, ad assecondare i suoi sogni di gloria e propositi di vendetta nei confronti di Renzi che - mossa benedetta - mise fine definitiva alla sua esperienza di premier.

Giuseppe Conte per Giorgia Meloni è manna dal cielo. Fino a che la sinistra se lo porterà appresso il centrodestra può dormire sonni tranquilli. Nessuno può sperare di vincere con un perdente del genere in casa.

SCONTRO SULL'ECONOMIA

Lo scudo di Mattarella contro le agenzie di rating

Il presidente all'attacco: «Cresciamo più di Francia e Germania, ma non lo notano»

IL PASSO FALSO DI ILLIAD

Tlc, offerte al ribasso e concorrenza sleale: la guerra delle tariffe

di Osvaldo De Paolini

All'illad proprio non piace la concorrenza. O meglio, non piace quella che lei è costretta a subire. Così la controllata italiana del magnate francese Xavier Niel torna alla carica (...)

segue a pagina 22

Al Quirinale per l'onorificenza

Marina, «Cavaliera» in nome di papà

Massimiliano Scafì a pagina 9



IL RITRATTO

In prima linea: da Saviano a De Benedetti

di Luigi Mascheroni

L'importanza di un'onorificenza la si misura dall'istituzione che la concede. La statura di chi la riceve, dalle persone con cui la si condivide.

Marina Berlusconi, figlia di tanto padre e di tale (...)

segue a pagina 9

SINDACATI CONTRO LA MANOVRA

Sciopero generale per aiutare il Pd in crisi

Il Partito democratico è in affanno dopo il ko in Liguria: arriva subito il soccorso rosso. Cgil e Uil andranno in piazza il 29 novembre.

Napolitano a pagina 2

SNOBBATE LE CAMERE

Elkann calpesta il Parlamento Meloni lo inchioda

La premier: «Non conosce i fondamentali della Repubblica»

Bonora e Damascelli

La premier Giorgia Meloni condanna il no di John Elkann all'audizione in Parlamento.

a pagina 8

TOGHE E SABOTAGGI

Per immigrati (e no) siamo proprio noi il Paese più insicuro

di Roberto Vannacci

Recentissima la decisione del Tribunale di Bologna di rivolgersi alla Corte di giustizia Europea per stabilire se debba essere applicato o meno il decreto legge con (...)

segue a pagina 12

Il ministro

Caso Santanchè, i pm: processatela Lei tira dritto: «Non mi dimetto»

Cristina Bassi

a pagina 7

GIÙ LA MASCHERA

DIRITTO DI DENIGRAZIONE

di Luigi Mascheroni

In un sistema mediatico in cui la libertà di pensiero spesso è garantire chi denigra, un mondo cupo di selvaggio-lucarellismo dove muore la legittima critica e vive la schiuma del pettegolezzo, accade questo. Che un giornalista, non serve il nome, promuova una petizione online contro la nomina di Mario Vattani, designato ambasciatore d'Italia a Singapore. Che adduca a motivo una «condotta violenta» di Vattani risalente a trent'anni prima, nonostante il diplomatico fosse stato assolto «per non aver commesso il fatto». E che oggi, condannato per diffamazione, rimettedo diritto di cronaca e falsità, si



riporta di vivere in un Paese dove si cancella ciò che lui chiama libertà di critica e invece è solo un'infamia.

Personalmente la cosa ci intristisce, come sempre quando la legge si intrufola nelle parole di un giornalista. Ma ci infastidisce il circo dei liberali a corrente politica alternata (alcune sentenze si accettano, altre si impugnano) che è insorto contro la condanna. Come l'associazione Articolo 21 («Così muore la libertà di espressione»). O l'Ordine dei giornalisti che ritiene l'azione legale di Vattani «intimidatoria». O Beppe Grillo, ex deputato Pds-Ds, che chiama alle armi l'Anpi, i Berizzi, i Pratoiani, Fazio e Gad Lerner. Gente non più credibile, né come democratici, né come antifascisti, ancora convinti che quando i giudici colpiscono la destra dimostrano la loro indipendenza e quando colpiscono la sinistra sono solo il braccio di un regime.

E per quanto ci riguarda, massima solidarietà. Per una volta alla magistratura.

**PER I TUOI ECCI,
PUOI PROVARE
VIVIN C.**

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per le difese immunitarie.



Vivin C è un medicinale a base di acido ascorbico che può essere utilizzato in caso di raffreddore e influenza. Leggere attentamente l'opuscolo illustrativo. Autenticazione del 14/10/2020.

*IN ITALIA, FAITE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONALE), IL SERVIZIO DI POSTE E TELECOMUNICAZIONI È A CARICO DEL CLIENTE.

IL GIORNO

Giovani
QN Nuove Generazioni

Speciale
La fiera di Bergamo

GIOVEDÌ 31 ottobre 2024
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

VALLEVERDE
SOFTSYSTEM MADE IN ITALY



Costa Volpino, assassinata con 70 forbiciate. Folla alla fiaccolata

«Fermati, mi fai male» L'ultimo grido di Sara

Donadoni a pagina 12



VALLEVERDE



Caso Stellantis, tutti contro Elkann

L'amministratore non andrà alla Camera ma chiama il presidente Fontana: restiamo in Italia. La premier: non rispetta il Parlamento Critiche bipartisan, Schlein «stigmatizza». Urso convoca il tavolo automotive. Intervista a De Palma (Fiom): un suicidio tagliare i fondi **Marin e Troise alle p. 4 e 5**

Manovra nel mirino

**Sarà sciopero generale
Meloni attacca
Cgil e Uil**



Non solo Liguria: «Su 12 elezioni è finita 11 a 1 per noi». Giorgia Meloni va all'attacco in tv, dallo «schifo» del dossier allo sciopero generale di Cgil e Uil: vedo un «piccolissimo pregiudizio...»

Coppiari e S. Vassallo alle p. 8 e 9

Lo scandalo dei dossier illeciti

**Cybersecurity,
spiata l'Agenzia
nazionale**

Giorgi a pagina 7

**IN OTTO ORE LA PIOGGIA DI UN ANNO A VALENCIA: ALMENO 95 MORTI
DECINE DI DISPERSI, POLEMICHE SUI RITARDI NEL DARE L'ALLERTA**



L'APOCALISSE

Panettiere e Boldrini alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

La comunità ebraica di Milano



**Ambrogino d'oro:
Meghnagi si sfila
«Ma basta divisioni
sull'antisemitismo»**

Vazzana a pagina 17

Serie A, Atalanta-Monza 2-0

**Frattesi e Lautaro
Empoli in 10
travolto dall'Inter**

Servizi nel Qs



Da Marina Berlusconi a Lucia Aleotti

**I 25 cavalieri
di Mattarella**

D'Amato e Mugnaini a pagina 6

La 13enne uccisa a Piacenza
Un testimone ha visto l'orrore

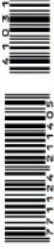
**Il procuratore:
Aurora ha tentato
di aggrapparsi
al balcone
ma il fidanzato
l'ha spinta giù**

Belardetti a pagina 13





SPADA
spadaroma.com





Oggi l'ExtraTerrestre

COP16 Alla Conferenza Onu in corso in Colombia sulla biodiversità il clima non è buono. Reportage e interviste dal controvertice delle associazioni



Culture

MOSTRE Göbekli Tepe, il sito megalitico turco dove cacciatori nomadi divennero agricoltori

Federico Gurgone pagina 12



Visioni

INTERSEZIONI Sei artisti per scoprire il fumetto arabo. A Jesi la mostra «Oltremari», tra rivolte e dialogo

Michela Becchis pagina 15

CON LE MONDIALE DIPLOMATICA
EURO 2,00

GIOVEDÌ 31 OTTOBRE 2024 - ANNO LIV - N° 260

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

Precipizio climatico
Interessi
e scelte mancate
non danno scampo

ANDREA CAPOCCI

A forza di chiamarlo «riscaldamento globale» ci si era illusi che il cambiamento climatico si sarebbe presentato sotto forma di estati torride e inverni più miti di quelli a cui eravamo abituati. Invece settimana dopo settimana ci accorgiamo che l'enorme quantità di calore trattenuto dall'atmosfera a causa dei gas serra ha come conseguenza immediata l'estremizzazione del clima. La regione di Valencia ora sott'acqua fino a poche settimane fa combatteva con la peggiore siccità degli ultimi ottant'anni. Lo stesso si può dire per l'Emilia-Romagna e per l'Ardeche francese, allagate un'altra volta, così come tante regioni del Mediterraneo e del mondo. Il ricco occidentale sta facendo conoscenza diretta di alcune delle ragioni che portano milioni di persone a lasciare le proprie terre precarie per spostarsi altrove.

— segue a pagina 3 —

Auto accatastate dopo essere state travolte dall'inondazione a Valencia, in Spagna foto di Alberto Saiz/LaPresse

Cento morti e molti più dispersi, danni immensi, paesi allagati e al buio. La pioggia record devasta la Spagna concentrandosi sulla regione di Valencia dove la destra ha smantellato la prevenzione e sminuito l'allarme. Il clima uccide, la minaccia si sposta su Barcellona pag. 2-4



La macchina del fango

«PAESI SICURI» TRASFORMATO IN UN EMENDAMENTO: CAMERE AGGIRATE SULLE DEPORTAZIONI

Migranti, dal decreto all'imbroglio

Lo avevamo raccontato ieri, ora il governo lo ha ufficializzato e le opposizioni protestano. L'esecutivo ha deciso di non far convertire dal parlamento il decreto Paesi sicuri, quello che per blindare le deportazioni dei migranti in Albania, messe in crisi dalle non convalide dei giudici, aveva costretto il Consiglio di ministri a

un discutibilissimo provvedimento di emergenza. Che adesso sarà trasformato in un emendamento al decreto flussi il cui iter è più avanzato. Travagliato l'iter: nei giorni scorsi il decreto era stato presentato prima alla camera per la sua conversione, e poi ritirato e ripresentato a palazzo Madama. Ora sparisce, si nasconde. I capi-

gruppo di Pd e Avs, Boccia e De Cristofaro, parlano di «umiliazione del parlamento», per Parri, Pd, è una «violenza procedurale». Con questo trucco al parlamento non vengono concessi i 60 giorni di tempo previsti dalla Costituzione. E non ci sarà spazio per le audizioni che avrebbero demolito il testo.

KASPAR HAUSER A PAGINA 7

Gli spioni e i dossier
Trame immaginarie e riforme inutili

MARIO DI VITO

L'inchiesta di Milano sulla banda dei dossier è cominciata con quasi 4.000 pagine di informativa dei carabinieri, è proseguita con

quasi 1.200 pagine di richieste della procura antimafia e, per ora, si è fermata con poco più di 500 pagine di ordinanza del gip.

— segue a pagina 11 —

Il dopo Liguria
Schlein
e le vedove
del centro

ANDREA CARUGATI

La sconfitta del centrosinistra in Liguria ha aperto l'infinito balletto delle vedove del centro. Tema che in passato è stato persino divertente, ai tempi di Follini e Casini che facevano ballare i governi del Cavaliere, le infinite liti giudiziarie sullo scudocrociato.

— segue a pagina 11 —

NO ALLA MANOVRA
«Sciopero generale»,
Cgil e Uil contro Meloni



Per il quarto anno consecutivo Cgil e Uil proclamano lo sciopero generale contro la manovra del governo. Landini e Bombardieri: servono cambiamenti radicali, invece che tagliare la spesa sociale serve tassare extraprofiti, successioni e dividendi. Polemica con la Cisl. VALOTTA A PAGINA 8

LIBANO/ISRAELE
Baalbek trema, ma c'è
uno spiraglio per la tregua



L'ordine di evacuazione israeliano, i raid aerei, la fuga: decine di migliaia di libanesi hanno lasciato la città patrimonio Unesco, a rischio di essere distrutta. Ma si apre qualche spiraglio per la tregua: Beirut la dà vicina e oggi nella regione arrivano gli inviati Usa. PORCIELLO A PAGINA 8

Unrwa «terrorista»
L'intento
genocidiario
diventa legge

NICOLA PERUGINI

Unedi la Knesset ha ufficialmente etichettato l'Unrwa come organizzazione terroristica. L'accusa, non verificata e non supportata da prove, alla quale l'agenzia ha risposto con sospensioni cautelative, è che il personale Unrwa abbia partecipato agli attacchi del 7 ottobre.

— segue a pagina 8 —



piccolo
supermercati

IL MATTINO

CARICO
CASH&CARRY

€ 1,20 ANNO CIOCHI - N° 300
ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 31 Ottobre 2024 •

Commenta le notizie su **ilmattino.it**

A ROMA E PRODA "IL MATTINO" - "IL MATTINO" EURO L20

Il click day per il Plebiscito
«X Factor» a Napoli
biglietti subito a ruba
per la serata finale
Rossella Rusciano a pag. 16



Nelle sale «Fino alla fine»
Gabriele Muccino:
con il thriller racconto
il nostro lato oscuro
Titta Fiore a pag. 17



Quelle illusioni ottiche
pessimistiche da scongiurare

LE PAROLE DI VERITÀ
DI MATTARELLA
SULL'ECONOMIA
ITALIANA,
LE AGENZIE DI RATING
ORA LO RICONOSCANO

di Roberto Napoletano

Una parola di verità nel rumore mediatico italiano che tutto distrugge più o meno consapevolmente lasciando il conto alle generazioni future. Una parola di verità che viene dallo schermo istituzionale più alto di questo Paese nel giorno in cui non mancherà chi si eserciterà nell'alimentare un'illusione ottica pessimistica sull'economia italiana. Un esercizio da evitare in modo assoluto perché non dice il vero, confonde il valore di un solo dato congiunturale con sostanze comparative strutturali ben diverse. Si mescola la solita propaganda, che incide negativamente sulla fiducia, con i problemi reali che esistono e possono essere affrontati. Si annullano disinvoltamente i primati oggettivi italiani e si prova a ridurre quella fiducia che invece è indispensabile per affrontare i problemi veri esterni e interni.

Questa parola di verità viene dal Capo dello Stato, Sergio Mattarella, e precisamente dal suo intervento alla cerimonia di consegna delle insegne "Al merito del lavoro" e della nomina dei cavalieri del lavoro al Palazzo del Quirinale. La sequenza di notizie, in un discorso alto intriso di realismo orgoglioso diretto ai giovani e alle imprese, è davvero impressionante. Punto primo. Negli ultimi cinque anni il Pil nazionale è aumentato percentualmente più di quelli francese e tedesco. Punto secondo. L'occupazione cresce, e così i contratti di lavoro a tempo indeterminato. Punto terzo. Le esportazioni italiane continuano a registrare dati positivi, a sostegno del prodotto nazionale. Punto quarto. I dati di Bankitalia certificano un balzo del nostro Paese: la posizione netta sull'estero, a giugno di quest'anno, era creditoria per circa 225 miliardi di euro. Una dimensione enorme: il 10,5% del Pil. Su questo punto c'è anche un giudizio che condividiamo in toto: «Irragionevole che non venga notato dalle agenzie di rating nel valutare prospettive e affidabilità dell'economia italiana. Questa la nostra posizione patrimoniale. Un «segno di forza» l'ha definita il governatore della Banca d'Italia nella sua ultima relazione».

Continua a pag. 43

Oggi l'inserito speciale in omaggio con Il Mattino

Eduardo, 40 anni dopo
popolare e universale



Il Mattino dedica a De Filippo l'inserito con le firme prestigiose dello spettacolo e del giornalismo

L'omaggio
L'ASSENZA
VERA PRESENZA
di Tommaso De Filippo

Per un giorno il San Ferdinando diventerà cinema. Stasera celebreremo i 40 anni dalla scomparsa di Eduardo (...) Nell'inserito

Febbre azzurra per il primato. L'Inter non molla

Diego, è sempre festa
«Vinciamo anche per te»



Napoli celebra il compleanno di Maradona: la statua "pellegrina" in tutta la città che festeggia il primato

Il commento
L'ATTITUDINE
MARADONIANA
di Marco Ciriello

Vincere a San Siro alla vigilia della data di nascita di Maradona significa rafforzare l'attitudine napoletana d'essere maradoniani. Continua a pag. 42

La premier: Elkan manca di rispetto al Parlamento. Dure anche le opposizioni

«Via i funzionari infedeli»

► Meloni da Vespa: «Uno schifo i dossier. Migranti, le toghe fanno propaganda»

Spagna, apocalisse d'acqua e fango: più di 90 morti



L'inferno di Valencia

Mauro Evangelisti e Elena Marisoli Brandolini alle pagg. 6 e 7

Francesco Malfetano
eservizi alle pagg. 9 e 11

L'analisi
QUELLE PORTE
APERTE
AGLI SPIONI

di Massimo Martinelli

Ci siamo arrivati lentamente, nel corso di almeno tre decenni, con una velocità costante e viaggiando alla luce del giorno, senza nasconderci, senza che nessuno si chiedesse: «Ma dove stiamo andando?». Alla fine siamo arrivati alla Equalize, alla società in grado di spiare chiunque, di attingere informazioni in tutti gli archivi dello Stato, pronta anche a confezionare dossier fasulli.

Continua a pag. 42

Il discorso

«Le imprese
frontiera
dell'Italia
di domani»



di Sergio Mattarella

Si riflette meno del dovuto sulle conseguenze per le giovani generazioni delle impetuose trasformazioni del nostro tempo e degli squilibri che rischiano di penalizzare il tempo che vivranno. Certo, eventi straordinari come le guerre, le pandemie, le catastrofi naturali, possono intervenire, deviando il corso della storia, ma l'investimento sui giovani, rappresenta semplicemente il futuro.

Continua a pag. 43

Il cambio di paradigma

Zes unica, i primi investimenti
sull'agro-alimentare campano

Nando Santonastaso

La Zes Mezzogiorno investe centomila milioni per l'agro-alimentare. Tra i progetti, quelli delle aziende campane Solania, Rinasce Conserve e Imca. Altri investimenti in imprese dal Casertano alla Calabria. Si conferma fluido il percorso autorizzativo, che comprende le varianti urbanistiche. L'attenzione ora si sposta sul credito d'imposta: c'è incertezza sull'importo effettivo.

A pag. 5

Confitarma

«Noi armatori
puntiamo su Napoli
e sul suo porto»

Antonino Pane

Il presidente di Confitarma Zanetti: «Noi armatori puntiamo su Napoli, dai suoi territori che si costruisce la marittimità del Paese».

A pag. 4



SPADA
spadaroma.com



Il Messaggero



24h € 1,40* ANNO 140* N° 300
Sped. in A.P. 08/03/2003 con L.452/2004 art.1 c.1 DGR RM

NAZIONALE



Giovedì 31 Ottobre 2024 • S. Lucilla

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Esce il nuovo album

Olly: «Ascolto Vasco oggi c'è bisogno di vera musica»

Marzi a pag. 29



Stasera all'Olimpico

**Juric perdona i ribelli
Contro il Torino
non può farne a meno**

Aloisi e Lengua nello Sport



La corsa biancoceleste

**Emergenza Lazio
A Como senza
Rovella e Zaccagni**

Abbate e Marcangeli nello Sport



L'editoriale

**QUELLE
PORTE
APERTE
AGLI SPIONI**

Massimo Martinelli

Ci siamo arrivati lentamente, nel corso di almeno tre decenni, con una velocità costante e viaggiando alla luce del giorno, senza nasconderci, senza che nessuno si chiedesse: «Ma dove siamo andando?». Alla fine siamo arrivati alla Equalize, alla società in grado di spiare chiunque, di attingere informazioni in tutti gli archivi dello Stato, pronta anche a confezionare dossier fasulli. E un modo per capire dove siamo arrivati, forse, è quello di analizzare il percorso e individuare la curva, il tornante, l'incrocio, in cui abbiamo deragliato.

Il punto di partenza di questa brutta storia di dossier clandestini - commissionati per gli interessi più diversi (economici, politici, familiari, coniugali, sportivi) è ormai lontano, ed è il momento in cui si decide che anche i privati cittadini possono svolgere indagini per difendere se stessi dalle accuse di una procura. Accade nel 1989: il nuovo codice di procedura penale riconosce agli avvocati difensori la possibilità di svolgere le cosiddette «indagini difensive». E' in quel momento che la domanda di informazioni sensibili, già consistente perché alimentata dalle richieste di procure e apparati di intelligence, si moltiplica: gli indagati, per mano dei loro avvocati, utilizzano massivamente l'opportunità fornita dal legislatore e decine e decine di piccole agenzie investigative, che fino ad allora avevano seguito mariti fedifraghi nelle alcole clandestine, si improvvisano centrali di spionaggio.

Continua a pag. 24

Alluvione devastante in Spagna, almeno 95 morti e un numero incalcolabile di dispersi. Il caso dell'allerta mancata



L'apocalisse di Valencia

Le storie

«L'acqua ha travolto l'auto e si è portata via mia figlia di 3 mesi»

VALENCIA Il dramma di Antonio: non è riuscito a salvare la compagna e la bimba di 3 mesi. Brandolini a pag. 3

Il focus

**Fenomeno «Dana»
In otto ore la pioggia
che cade in un anno**

ROMA A Valencia una violentissima perturbazione: in otto ore caduta la pioggia di un anno intero. Troili a pag. 5

Pedoni accanto alle auto ammucchiate a Sedavi, a sud di Valencia.
Evangelisti e Lengua da pag. 2 a pag. 5

Meloni: via i funzionari infedeli

►La premier da Vespa: «I dossier uno schifo. Sui migranti i magistrati fanno propaganda»
Le accuse a Elkann: «Ha mancato di rispetto al Parlamento». Dure anche le opposizioni

ROMA Meloni sul caso dossieraggi: «Implacabili coi funzionari infedeli». Asse premier-opposizione su Elkann: non ha rispetto.

Malfetano e Mancini alle pag. 6 e 7

Il piano per occultare i dati nelle università

Caso hacker, così gli ex agenti segreti hanno bucato Viminale e Cybersecurity

ROMA Gli ex agenti segreti «bucavano» i sistemi di sicurezza del Viminale accedendo alle banche dati strategiche nazionali: un «cortocircuito del sistema». Alcuni di loro avevano contribuito a creare i server dell'Agenzia del-

la cybersecurity. Per dare una copertura alla piattaforma che estraeva i dossier, la proposta di collaborazione con l'Imperial College di Londra e il Politecnico di Milano.

Bechis e Guasco alle pag. 8 e 9

La cerimonia al Quirinale per i nuovi Cavalieri del Lavoro

**Mattarella richiama le agenzie di rating
«L'Italia cresce, irragionevole non notarla»**

Mario Ajello

Davanti ai nuovi Cavalieri del lavoro, il capo dello Stato Sergio Mattarella è stato netto: «L'Italia è



tornata a crescere, è irragionevole che non venga notato dalle agenzie di rating nel valutare prospettive e affidabilità dell'economia italiana».

A pag. 11

**LA SOVRATTASSA
CHE PENALIZZA
LA SPESA SOCIALE**

Andrea Bassi

Per la seconda volta in due mesi, il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella (...)

Continua a pag. 11

La 13enne uccisa



**Spuntano i testimoni
«Aurora resisteva
lui l'ha spinta giù»**

PIACENZA Sul caso di Aurora, la ragazzina morta a Piacenza dopo essere precipitata dal balcone, spuntano altri testimoni: «Botte sulle mani per farla cadere».

Pozzi a pag. 19



Il Segno di LUCA

**CAPRICORNIO, TI PRENDI
TROPPO SUL SERIO**

Mentre si prepara la Luna Nuova di domani, la configurazione ti ricorda che la pressione che la situazione ti mette addosso rispetto al lavoro non è poca e che è tuo compito evitare di oggiungerne altra. La trappola è nell'identificarti con quello che fai, come se la tua vita dipendesse dal risultato. Però così ottieni un aumento dello stress e hai risultati inferiori alle aspettative. Prova a porti come osservatore di te stesso.

MANTRA DEL GIORNO
Credo di essere il mio personaggio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 24

* Tariffa per i clienti (non acquistati separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,30; la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,30; «Roma stregata» • € 0,90 (solo Roma)

il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 31 ottobre 2024
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

FAI UN
CENTRO
PER LA
RICERCA

**IL BELLARIA RESEARCH CENTER
HA BISOGNO DI TUTTI**



Fondazione
Ricerca Scienze
Neurologiche

PER LA SALUTE DELLA PERSONA





IL SECOLO XIX

GIOVEDÌ 31 OTTOBRE 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVIII - NUMERO 258, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010 5388.200 www.manzoniadvertising.it

LE COSE DELLA VITA

MICHELE BRAMBILLA

ALLE ZUCCHE PREFERISCO TUTTI I SANTI

Il primo di novembre di una ventina di anni fa, in una cappella di montagna dov'è tuttora custodita una bicicletta di Fausto Coppi, mi capitò di ascoltare l'omelia pronunciata da un tale don Mansueti, presidente dell'Associazione Preti Ciclisti (sì, esiste anche un'associazione di preti che vanno in bici da corsa). «Oggi», esordì il sacerdote, «è la festa di tutti i santi. E chi sono i santi? Non soltanto quelli che sono segnati sul calendario: sono santi tutti coloro che, dopo la morte, vanno in paradiso. E che cos'è il paradiso? La Scrittura dice che è un luogo dove si potrà contemplare in eterno il volto del Signore. Bello. Bellissimo. Contemplare il volto del Signore. Un giorno. Una settimana. Un mese. Ma poi... sinceramente mi stuferei. E allora, se quando muoio vado in paradiso, dirò al Signore: io contemplo il tuo volto, ma tu fammi fare un Giro d'Italia».

Ho sempre pensato che in quella brevissima predica ci fosse una formidabile dose di realismo e di concretezza. Immaginando l'aldilà - che non sappiamo affatto se esiste, ma ci auguriamo di sì - non possiamo che sperare in una qualche condizione felice che già abbiamo sperimentato su questa terra. Incontrare di nuovo i nostri cari, ammirare i luoghi amati, mangiare le trette al pesto e la focaccia, e se poi ci fosse anche il campionato di calcio sarebbe perfetto. Di certo c'è un punto: noi vogliamo la vita, non la morte. Ci sentiamo fatti per il tutto, non per il nulla.

La festa di Ognissanti richiamava tutti noi a questa speranza, senza la quale non si può vivere, neanche se ci si dice atei. Il giorno dopo, 2 novembre, era la festa dei morti, e si andava al cimitero a salutare chi non c'è più sperando che ci sia ancora.

Che ne sanno, di tutto questo, gli adolescenti e i ragazzi che stasera si apprestano a festeggiare Halloween tra zucche, teschi, pipistrelli, mostri e qualche intruglio colorato e schifoso? Nulla, non sanno nulla. Un'americanata ha spazzato via una festa millenaria, la sacralità dei composanti, i fiori le preghiere e una prospettiva che scandivano la vita di ciascuno di noi, perfino quella di un povero scettico e peccatore come chi qui scrive, e spera che non finisca tutto sotto un metro di terra.

© RIPRODUZIONE AUTORIZZATA

UN FENOMENO ESTREMO HA COLPITO LA REGIONE SPAGNOLA. IL BILANCIO È PROVVISORIO, MOLTI I DISPERSI



Gli effetti delle inondazioni a Valencia

Valencia, effetto tsunami 95 morti nell'alluvione

Almeno 95 persone, di cui 92 a Valencia sono morte e molti sono i dispersi, con danni incalcolabili a causa delle inondazioni torrenziali nelle regioni spagnole di Valencia e Castilla-La Mancha. Momenti di

paura nella notte a Barcellona. Il bilancio delle vittime, diramato a tarda sera, è ancora provvisorio. Il governo spagnolo ha dichiarato tre giorni di lutto nazionale.

MOSCATELLI/SAECO/PAGINE 2 E 3

ROLLI



GIUNTA REGIONALE, VERSO UN VERTICE DEL CENTRODESTRA. NEL TONONMI SALGONO SCAJOLA, FERRO E FOSCOLO. POSSIBILE RIPESCAGGIO PER GIAMPEDRONE

Ora il Pd pensa a Genova

La vittoria nel capoluogo fa aprire il dibattito. Caccia a un candidato per le elezioni del dopo-Bucci

Il dopo voto delle Regionali apre due partite: la composizione della giunta Bucci e la sfida del Pd per Genova, con la caccia a un candidato sindaco. Per la squadra di Bucci salgono le quotazioni di Scajola, Ferro e Foscolo, si defila Campora.

DEFAZIO/PAGINA 2 E 3

COORDINATORE DI FDI

Mario De Fazio/PAGINA 5

Rosso: «La vittoria è merito del sindaco»

Matteo Rosso, deputato e coordinatore di Fdi: «La vittoria? È l'effetto di Bucci, non merito di Toti».

PRIMO CITTADINO DI SAVONA

Marco Menduni/PAGINA 4

Russo: «Il centrosinistra ha perso troppo tempo»

Marco Russo, sindaco di Savona, ragiona sul ko: «Il candidato era giusto ma siamo rimasti fermi per mesi».

LATEMPESTA GIUDIZIARIA

Marco Fagandini e Matteo Indice/PAG. 6

Toti, pena aumentata I paletti sui lavori utili

Aumenta di due mesi la pena per Toti e il gp fissa i paletti per i lavori utili: «Svolga pure mansioni manuali».

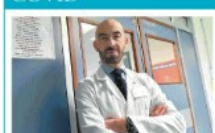
TERZO RISULTATO UTILE DI FILA. L'ARBITRO NEGA UN RIGORE SULLO SPAGNOLO



Pari senza reti con il Cittadella ma la Samp ritrova Pedrola

Pedrola, al debutto in questa stagione GLI INVIATI ARRICHELLO DE BASSO/PAGINE 40 E 49

COVID



Minacce a Bassetti condannati cinque no vax

M. Fagandini e M. Indice/PAGINA 7

Cinque condanne, con pene dagli 8 ai 16 mesi, e due patteggiamenti. Queste le sentenze dopo la denuncia per stalking e minacce presentate dall'infeziologo genovese Matteo Bassetti.

CONCORRENZA

Balneari, passano riforma e proroga Genova va a gara

Francesco Margiocco/PAGINA 9

Passa la riforma sui balneari che esenta i circoli sportivi e proroga le concessioni fino al 2027. Ma Genova vara una sua gara, subito contestata.



BUONGIORNO

Il bravo Angelo Bonelli, leader dei Verdi, non si abbatte per la sconfitta in Liguria. Le elezioni sono fatte così - ha detto - una volta si vince, una volta si perde. E in effetti, secondo i calcoli dell'ottimo Alessandro De Angelis, negli ultimi due anni si è votato in undici regioni, e la sinistra una volta ha vinto e una volta ha perso: le elezioni sono così. Si cominciò in Sicilia, proprio il giorno delle Politiche e del trionfo della destra, settembre 2022, e in Sicilia la sinistra perse. Succede: una volta si vince una volta si perde. Poi fu il turno del Lazio, febbraio 2023, e la sinistra perse perché una volta si vince e una volta si perde. Lo stesso giorno la sinistra perse anche in Lombardia e che ci vuoi fare? Una volta si vince e una volta si perde. Nell'aprile del 2023, appurato che una volta si vince e

Con filosofia

MATTIA FELTRI

una volta si perde, la sinistra perse anche in Friuli Venezia Giulia. Seguendo lo schema - una volta si vince e una volta si perde - nel giugno del 2023 la sinistra perse anche in Molise. Pausa estiva e a ottobre, siccome una volta si vince e una volta si perde, la sinistra perse anche in Trentino. E infatti, come volevasi dimostrare, nel febbraio '24 la sinistra vinse in Sardegna, e giustamente lo sottolinea Bonelli. E siccome non si può vincere sempre, una volta si vince e una volta si perde, la volta dopo in Abruzzo la sinistra perse. E la volta successiva perse anche in Basilicata perché una volta si vince e una volta si perde e infatti il mese dopo la sinistra perse anche in Piemonte. Parziale degli ultimi due anni: dieci a uno per la destra. Le elezioni sono così: una volta si vince, dieci si perde.



€ 3* in Italia — Giovedì 31 Ottobre 2024 — Anno 160° — Numero 301 — ilsole24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con Il Sole
Casa: guida completa
per comprare,
vendere e affittare



— In edicola
a 1,00 euro più il prezzo
del quotidiano

Cassazione
Bonus edilizi,
truffa aggravata
per crediti
su lavori mai fatti

Ambrosi e Torio
— a pag. 40



FTSE MIB 34502,70 -1,21% | SPREAD BUND 10Y 125,00 +2,20 | SOLE24ESG MORN. 1294,31 -0,98% | SOLE40 MORN. 1288,16 -1,08% | Indici & Numeri → p. 43-47

MSF: NELLA STRISCIA OSPEDALI IN SITUAZIONE CRITICA

Mediatori Usa al lavoro, pressing per la tregua in Libano e a Gaza

— Servizio a pag. 16



Ambulanza improvvisata. Il trasporto di un ferito in una strada di Gaza

IL LEADER LIBANESE

Samir Geagea:
«Hezbollah può
restare un partito
ma smantelli
la sua milizia»

Roberto Bongiorno — a pag. 16

PANORAMA

CAVALIERI DEL LAVORO

**Mattarella sulle
agenzie di rating:
l'Italia non è
seconda a nessuno**

«L'Italia non è seconda ad alcuno se - dato del 2021 - si registravano, nelle fabbriche, 13,4 robot ogni mille addetti, rispetto ai 12,6 in Germania e ai 9,2 della Francia». Lo ha detto il capo dello Stato, Sergio Mattarella, definendo «irragionevole» che le agenzie di rating non riconoscano i progressi dell'Italia in economia e nella posizione creditizia con l'estero.

— a pagina 13

Agevolazioni

Mancano ancora numeri ufficiali ma il ritmo di utilizzo è molto elevato

I costi sarebbero già vicini ai 7 miliardi contro i 4,6 previsti per l'intero 2024

I crediti d'imposta di Transizione 4.0 per incentivare gli investimenti delle imprese corrono più del previsto. I conti ufficiali sono ancora in corso ma le cifre, a quanto risulta a Il Sole 24 Ore da più fonti, parlano di un riduzione di gettito già cumulata quest'anno per quasi 7 miliardi di euro, contro i 4,6 previsti per tutto il 2024. Intanto il Mef accende un faro sullo strumento con una doppia consultazione pubblica sugli incentivi per i beni materiali 4.0 e per gli investimenti in ricerca e sviluppo.

Fotina e Trovati — a pag. 2

Ultima chiamata per il concordato preventivo: tutte le risorse all'Irpef

Fisco e contribuenti

Per il concordato preventivo biennale ultima chiamata. Oggi scade il termine per accettare il patto con il Fisco e le possibilità di proroga o di una riapertura sono ridotte all'ultimo. Il viceministro Leo: «Tutte le risorse andranno all'Irpef».

Marco Mobili — a pag. 3

GLI ADEMPIMENTI

In caso di scarto del modello il contribuente ha cinque giorni per il reinvio

Pegorin e Ranocchi — a pag. 3

Indotto auto, ricavi giù per il 55% della filiera

Automotive

Meloni attacca Elkann Per Volkswagen l'utile trimestrale crolla del 64%

Il 2024 si conferma l'anno nero per i produttori italiani dell'automotive. Il 95% delle aziende, secondo l'Osservatorio Anfia, quest'anno registra un calo del fatturato e una su tre prevede ripercussioni sull'occupazione. Crolla del 64% l'utile trimestrale di Volkswagen che conferma i tagli retributivi. La premier Meloni attacca John Elkann perché non andrà in Parlamento.

Annicchiarico, Fotina, Greco

— alle pagine 10-11

L'ANALISI

**TRA ELETTRICO O CARBURANTE
LA VERA SFIDA È NEL DIGITALE**

di Paolo Bricco — a pag. 12



PRIMA STIMA ISTAT

In Italia crescita zero tra luglio e settembre
Male l'industria

Gianni Trovati — a pag. 5

+0,4%

ITALIA AVANTI PIANO
La crescita acquisita fino a settembre, un livello che rende praticamente irraggiungibile il +1% indicato come obiettivo del 2024 dal Governo

PIL +0,2% NEL TRIMESTRE

La Germania a sorpresa riparte ed evita la recessione

Di Donfrancesco — a pag. 4



MECALUX

02 98836601

**SOLUZIONI AUTOMATICHE
PER MAGAZZINI INTELLIGENTI**

mecalux.it



A Valencia. Strade come fiumi

DISASTRO IN SPAGNA

A Valencia alluvione da apocalisse: oltre 95 morti, decine si dispersi

— Servizio a pag. 18

METALLI PREZIOSI

Oro, a livelli da primato quotazioni e domanda

A Londra l'oro ha innestato l'ennesimo primato: 2.789,73 dollari, +30% da inizio anno. Per il World Gold Council la domanda nell'ultimo trimestre ha superato i 100 miliardi di dollari.

— a pagina 8

MANOVRA LABURISTA

Regno Unito, aumenti delle tasse da 50 miliardi

La prima manovra del governo laburista nel Regno Unito prevede un aumento delle tasse da 40 miliardi di sterline (quasi 50 miliardi di euro). Lo ha annunciato la cancelliera dello Scacchiere Reeves.

— a pagina 7

Nova 24

Trend

Economia dei dati, +20% in Italia

Gianni Rusconi — a pag. 28

Nordest

Domani in Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Fino al 50% di sconto. Per info:
ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600



GIALLOROSSI CONTRO IL TORINO
Assalto Roma, Juric rischia Lazio a Como per volare
Cirilli, Pes e Salomone da pagina 26 a 28



LE MOTIVAZIONI DELLA SENTENZA
«Becciu, uso illecito dei soldi»
E il cardinale fa ricorso
a pagina 13



DI PADRE IN FIGLIA
Marina Cavaliere del Lavoro
«Lo dedico al mio papà»
Di Capua a pagina 7



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



San Quintino, martire

Giovedì 31 ottobre 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 301 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



Chiediamoci perché i dossier solo adesso

DI TOMMASO CERNO

A volte ci sono domande che valgono da sole come, se non più, di una risposta. E la domanda che milioni di italiani si fanno, scoprendo la rete dei dossieraggi che da anni muoveva le sue trame alle spalle del Paese, contaminando i pozzi della politica, dell'impresa onesta, del sistema bancario e di ogni angolo della nostra privacy è: perché solo adesso? Perché dopo un silenzio tombale durato anni, all'improvviso, salta fuori tutto? Indagini, arresti, sequestri, interrogatori. Un mondo sommerso come i dati rubati, che all'improvviso prende forma in superficie, come i dossier. A dirci che stavolta bisogna andare fino in fondo. E non guardare in faccia nessuno. Scopriamo, giorno dopo giorno, la vera trama di storie di cronaca che credevamo di conoscere. Oggi il Tempo si concentra sul processo al babbo Renzi, mentre il figlio Matteo era premier. Un tassello in più in un puzzle che deve trovare la sua soluzione dopo un decennio in cui, almeno all'apparenza, magistrati, polizia giudiziaria e governi vari non si erano accorti di nulla.

© DIPENDENZA RISERVATA

DI LUIGI TIVELLI
Se in Liguria vince il sindaco della Regione
a pagina 14

L'INCHIESTA DI MILANO

Lo spione dietro l'*affaire* Renzi
Un pm gli disse «Sentiranno il babbo»

Spunta l'intercettazione choc tra Pazzali e un giudice che anticipa l'interrogatorio Meloni: «Mettiamo fine a questo schifo»
Cavallaro a pagina 2



INDAGATO BARILETTA

Dal Leoncavallo fino a Leonardo
Enfant prodige Pd
a pagina 2

ANTIMAFIA

Scoppia la bufera su Scarpinato
«Limite superato»
Sirignano a pagina 3

Il Tempo di Oshø
Elkann non va in Parlamento
Tutta la politica contro: venga



Adelai e Manni a pagina 6

DI MARIA RITA PARISI
Chi davvero guadagna da questo Truman Show
a pagina 3

DI ROBERTO ARDITI
La strategia di Schlein: perdere con un certo stile
a pagina 9

DI BRUNO VILLOIS
Stellantis e i problemi dell'auto all'italiana
a pagina 6

DI FRANCESCO PETRICONE
La Corte Ue e la storia infinita dei Paesi sicuri
a pagina 4

LA QUERELLE CON L'EX MINISTRO SANGIULIANO

Lo scrive il giudice del divorzio
La Boccia non è laureata
Ecco l'autogol di Lady Golpe che pubblica il documento



Zonetti a pagina 4

OSPEDALE DI CASSINO

Fa il neurologo ma è senza laurea
Nei guai ex tronista di «Uomini e donne»

Sereni a pagina 21

È LA NOTTE DI HALLOWEN

Miti, zucche e tradizioni tra terrore e scherzetti



Albergotti e De Matteis a pagina 24

ARTEMISIA LAB®
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI
APERTI TUTTO L'ANNO 7 GIORNI SU 7
RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE • ESAMI CLINICI IN GIORNATA
SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA
www.artemisialab.it f i s www.artemisialabyoung.it f i s

CATASTROFE IN SPAGNA
Il ciclone Dana devasta Valencia
Almeno 95 morti e decine di dispersi
Riccardi a pagina 12
PARLA L'ESPERTO PASINI (CNR)
Una «goccia fredda»
che non cadeva da 100 anni
Marsico a pagina 12

Oroscopo
Le stelle di Branko
a pagina 14



Per l'Economist, Angela Merkel, avendo creduto in Putin ha favorito la guerra russa in Ucraina
Roberto Giardina a pag. 12



MA NIENTE PROROGA
Concordato preventivo biennale, vigilia della scadenza al cardiopalma a causa degli intoppi di Entratel per i modelli F24
Barielli a pag. 30



a pag. 32

Superbonus con proroga

Un mese di tempo in più (30 novembre invece di 31 ottobre) per inviare i dati relativi agli immobili oggetto di interventi di miglioramento sismico agevolati fiscalmente

Un mese di tempo in più per inoltrare i dati relativi agli immobili oggetto di interventi di miglioramento sismico agevolati fiscalmente tramite il Superbonus (di 34/2020, art. 119). Le comunicazioni sono da caricare sul Pnes (Portale nazionale classificazioni sismiche) entro il 30/11/2024, invece del 31/10/2024. La proroga è giunta con un dpcm emanato lo scorso 29 ottobre, a ridosso dunque della scadenza.

Angeli a pag. 26

NEL 2023
Per il tempio del jazz Blue Note ricavi a +34%
Piazzotta a pag. 18

Ricolfi (Hume), i progressisti puntino ai diritti sociali e non al "follemente corretto"



«I progressisti per esserlo davvero dovrebbero occuparsi dei diritti sociali, abbandonando la sventura del follemente corretto». Luca Ricolfi, sociologo dell'università di Torino, presidente della Fondazione Hume ha dedicato il suo ultimo libro a *Il follemente corretto. L'inclusione che esclude e l'ascesa della nuova nuova élite*. L'altro in affetto come diritto di chi cerca la maternità, l'imposizione del non genere sessuale che soppianta anche il femminismo, i diritti dei migranti a immigrare, alcune delle iperboli del politicamente corretto. Per Ricolfi «le élite, proprio perché vivono molto più agiamente delle masse popolari, hanno continuamente bisogno di mostrare la loro solitudine nei confronti dei deboli».

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

I tremendi abusi negli accessi e nell'utilizzo dei dati che stanno emergendo sono probabilmente solo la punta dell'iceberg di quello che succede realmente in rete ogni giorno. Eppure, i creatori di Internet erano portatori di una visione incentrata sulla trasparenza, la partecipazione, la gratuità, l'accesso libero alle informazioni e questo è stato l'idea dominante, anche tra il grande pubblico, almeno per tutto il primo decennio di questo secolo. Ora invece sperimentiamo un web dove l'informazione è dominata da pochissimi grandi player mondiali, le persone si sono trasformate in consumatori passivi sempre meno coinvolti tra di loro e con la realtà, i dati personali sono usati e manipolati per scopi commerciali senza possibilità di controllo, la privacy è una foglia di fico che non riesce a impedire abusi di ogni tipo. E la democrazia (che dovrebbe essere partecipazione) rischia di diventare una parola vuota.

Per fare un tortellino così, ne devi aver fatti di tortellini.

Una sfoglia così ruvida e porosa che trattiene meglio il sugo.

Nuovi Sfogliagrezza. Ancora una volta, ancora più buoni.

Con il correttivo ter alla crisi d'impresa a € 9,90 in più

Giovedì 31 Ottobre 2024
Nuova serie - Anno 34 - Numero 257 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch.fr. 3,50
Francia € 2,50



Per l'Economist, Angela Merkel, avendo creduto in Putin ha favorito la guerra russa in Ucraina
Roberto Giardina a pag. 12

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



MA NIENTE PROROGA
Concordato preventivo biennale, vigilia della scadenza al cardiopalma a causa degli intoppi di Entratel per i modelli F24
Barielli a pag. 30



Superbonus con proroga

Un mese di tempo in più (30 novembre invece di 31 ottobre) per inviare i dati relativi agli immobili oggetto di interventi di miglioramento sismico agevolati fiscalmente

Un mese di tempo in più per inoltrare i dati relativi agli immobili oggetto di interventi di miglioramento sismico agevolati fiscalmente tramite il Superbonus (di 34/2020, art. 119). Le comunicazioni sono da caricare sul Pnes (Portale nazionale classificazioni sismiche) entro il 30/11/2024, invece del 31/10/2024. La proroga è giunta con un dpcm emanato lo scorso 29 ottobre, a ridosso dunque della scadenza.

Angeli a pag. 26

NEL 2023
Per il tempio del jazz Blue Note ricavi a +34%
Piazzotta a pag. 18

Ricolfi (Hume), i progressisti puntino ai diritti sociali e non al "follemente corretto"



«I progressisti per esserlo davvero dovrebbero occuparsi dei diritti sociali, abbandonando la sventura del follemente corretto». Luca Ricolfi, sociologo dell'università di Torino, presidente della Fondazione Hume ha dedicato il suo ultimo libro a *Il follemente corretto. L'inclusione che esclude e l'ascesa della nuova nuova élite*. L'altro in affetto come diritto di chi cerca la maternità, l'imposizione del non genere sessuale che soppianta anche il femminismo, i diritti dei migranti a immigrare, alcune delle ipertrofi del politicamente corretto. Per Ricolfi «le élite, proprio perché vivono molto più agiamente delle masse popolari, hanno continuamente bisogno di mostrare la loro solitudine nei confronti dei deboli».

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO
I tremendi abusi negli accessi e nell'utilizzo dei dati che stanno emergendo sono probabilmente solo la punta dell'iceberg di quello che succede realmente in rete ogni giorno. Eppure, i creatori di Internet erano portatori di una visione incentrata sulla trasparenza, la partecipazione, la gratuità, l'accesso libero alle informazioni e questo è stato l'idea dominante, anche tra il grande pubblico, almeno per tutto il primo decennio di questo secolo. Ora invece sperimentiamo un web dove l'informazione è dominata da pochissimi grandi player mondiali, le persone si sono trasformate in consumatori passivi sempre meno coinvolti tra di loro e con la realtà, i dati personali sono usati e manipolati per scopi commerciali senza possibilità di controllo, la privacy è una foglia di fico che non riesce a impedire abusi di ogni tipo. E la democrazia (che dovrebbe essere partecipazione) rischia di diventare una parola vuota.

Per fare un tortellino così, ne devi aver fatti di tortellini.

Una sfogliagrezza così ruvida e porosa che trattiene meglio il sugo.

Nuovi Sfogliagrezza. Ancora una volta, ancora più buoni.

Con il correttivo ter alla crisi d'impresa a € 9,90 in più

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 31 ottobre 2024
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

AUTO 2000



Jeep

FIAT



FIAT
PROFESSIONAL



www.autoduemila.com

PONSACCO - (PI)

VIA VALDERA PONTEDERA, 125/131 - TEL: 0587 731985

SAN MINIATO (LOC. PONTE A EGOLA) - PI

VIA CHICO MENDES 4/8 - TEL: 0571 1777500

VENDITA NUOVO | USATO | KM0

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

VEICOLI COMMERCIALI | OFFICINA



ZANELLATO
ARTE E MESTIERI

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Mario Orfeo

La nostra carta promette da materiali riciclati
e da Energie pulite e rinnovabili

Giovedì 31 ottobre 2024



Oggi con U

Anno 40 N° 257 - In Italia € 1,70



zanellato.com

Alluvione in Spagna

L'apocalisse di Valencia

La tempesta Dana provoca 95 morti e decine di dispersi
Polemiche per la mancata allerta e il ritardo nei soccorsidal nostro inviato
Giampaolo Visetti

VALENCIA - Strade irriconoscibili, mutate in letti torrentizi sconvolti da rapide gonfie di cassonetti per l'immondizia. Montagne di carcasse di auto e di camion naviganti, alla deriva nella corrente simili a zattere risucchiate in un gorgo. Alberi abbattuti dalle trombe d'aria, scagliati lontano nel vento come foglie secche, ammassati a centinaia.

● alle pagine 2, 3 e 4
Servizi di Fraioli e VázquezAbbandonati
a noi stessi

di Manuel Vilas

L'intera Spagna è sotto shock per la violenza delle piogge torrenziali che si sono scatenate su Valencia e i suoi dintorni.

● a pagina 29



▲ Valencia Nel sud della città spagnola le macchine accatastate dopo la tempesta

JOSE JORDAN/AP

CONTI PUBBLICI

Sciopero contro la manovra

Cgil e Uil in piazza il 29 novembre. Landini attacca: "Misure ingiuste e pericolose". Salvini: "Sindacati ridicoli"
L'Istat: nel terzo trimestre il Pil si ferma, l'Italia a crescita zero. Va meglio l'economia degli altri Paesi europei

Meloni: "Albania, propaganda dai giudici". E accelera sul decreto

Se torniamo
fanalino di coda

di Carlo Cottarelli

Il dato sulla crescita del Pil nel terzo trimestre è una doccia fredda per il nostro Paese. Per usare una trita, eppur efficace, figura retorica siamo tornati a essere il fanalino di coda dell'eurozona. Con una crescita zero nel trimestre rispetto a quello precedente, contro un aumento del Pil dell'eurozona dello 0,4%, non siamo proprio gli ultimi, ma ci andiamo vicino. Peggio di noi fanno solo Lettonia e Ungheria. Ai primi posti, come accade ormai da diversi trimestri, sta la Spagna: più 0,8% nel trimestre (ritmi americani). Ha fatto meglio persino la Germania in crisi (0,2%). Il nostro distacco è più netto rispetto alla Francia (0,4%), che molti davano ormai per spacciata dopo la recente crisi politica. Non affliggiamoci troppo. Si tratta di un singolo trimestre e le stime Istat sono ancora preliminari.

● a pagina 29

ROMA - In piazza il 29 novembre. Lo sciopero generale di otto ore è stato indetto da Cgil e Uil contro una manovra considerata «inadeguata, ingiusta e pericolosa». L'annuncio arriva dai segretari generali Landini e Bombardieri, convocati per martedì a Palazzo Chigi: «Disponibili a fermare lo sciopero, solo se saranno accolte le nostre richieste». Salvini: «Sindacati ridicoli». Intanto la crescita dell'Italia, secondo l'Istat, è ferma: il Pil allo 0,4%. Meglio gli altri Paesi europei. Accelerazione della premier Meloni sul decreto Albania: «Dai giudici solo propaganda».

di Colombo, Conte, De Cicco e Santelli
● alle pagine 6, 7 e 9ZANELLATO
ARTE E MESTIERI

Automotive

Governo-Stellantis
botta e rispostadi Diego Longhin
● alle pagine 24 e 25

Domani sul Venerdì

Trump presidente
la profezia
scaramantica

Mappamondi

Georgia, Saakashvili
dal carcere:
resta solo la protestadalla nostra inviata
Rosalba Castelletti

TBILISI

Nel 2003 fu l'eroe della pacifica "Rivoluzione delle Rose". Rovesciò Eduard Shevardnadze chiedendo democrazia e riforme per il Paese e incarnò il desiderio di emancipazione di alcune ex Repubbliche sovietiche sfociato nelle cosiddette "rivolte colorate" contro il Cremlino.

● a pagina 15

Il repubblicano
Schwarzenegger
sceglie Kamaladal nostro corrispondente
Paolo Mastrolilli

NEW YORK

Voterà Kamala Harris, perché una vittoria di Trump aggiungerebbe «altri quattro anni di cazzate senza risultati, che ci renderanno più arrabbiati, divisi e carichi di odio». Siccome non esiste una maniera raffinata per tradurre in italiano l'appoggio di Arnold Schwarzenegger alla candidata presidenziale democratica, per fedeltà alle sue parole le riportiamo come le ha scritte.

● a pagina 17

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via F. Apariti, 8 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@amanzoni.itPrezzi 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

IL DIALOGO

Welsh, Brizzi e gli Anni 90
"Noi, la voce di un'epoca"

FRANCESCA PELLAS



Sono passati trent'anni da *Train-Spotting* di Irvine Welsh e da *Jack Frusciante è uscito dal gruppo* di Enrico Brizzi, due libri che sono diventati film e lo specchio di una generazione. - PAGINE 24 E 25

IL CALCIO

Juve, solo 2-2 col Parma
La difesa balla ancora

BALICE, BARILLÀ, BUCCHERI



Incrocio come quello vissuto dai bianconeri a San Siro possono toglierti energie, ed è accaduto. La versione vista o, meglio, non vista della Juve nel primo tempo di ieri sembra essere figlia del duello con l'Inter. - PAGINE 34 E 35



LA STAMPA

GIOVEDÌ 31 OTTOBRE 2024



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € II ANNO 158 II N. 301 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, DCR-TO II www.lastampa.it

GNN

URAGANO SCONVOLGE LA SPAGNA: 95 MORTI ACCERTATI, DECINE DI DISPERSI. POLEMICHE SULLA MANCATA ALLERTA. PAURA A BARCELONA



Apocalisse a Valencia

FRANCESCO MOSCATELLI, FRANCESCO RODELLA

Il clima terremotato e i negazionisti
MARIO TOZZI

Giménez-Bartlett: la mia terra fragile
FRANCESCO OLIVO

MANOVRA, SCIOPERO DEI SINDACATI. AUTO, BOTTA E RISPOSTA TRA GOVERNO E STELLANTIS

Crescita, l'Italia si è fermata

IL COMMENTO

Se la droga dei bonus esaurisce i suoi effetti

VERONICA DE ROMANIS

L'economia Italia si è fermata nel terzo trimestre. Un risultato ben al di sotto della media europea che si attesta allo 0,4%. Ma anche della Germania e della Francia che crescono, rispettabilmente dello 0,2 e dello 0,4%. - PAGINA 29

BARONI, MAGRI, MONTICELLI

Nel terzo trimestre il Pil italiano è rimasto invariato, l'obiettivo dell'1% di crescita è lontanissimo. E intanto i sindacati Cgil e Uil ieri hanno proclamato otto ore di sciopero generale per venerdì 29 novembre. - PAGINE 8-9

Marcegaglia: Ue stanca troppi dogmi sul Green

Giuliano Balestreri

IL CASO

Migranti, la Lega vuole la riforma anti-Europa

FEDERICO CAPURSO

Mentre Giorgia Meloni difende il protocollo con l'Albania, scommettendo sul suo funzionamento, governo e parlamentari sono in agitazione. Il decreto è stato trasformato ieri in un emendamento. BRUSOLIN, CAMELLI, GRIGNETTI - PAGINE 12 E 13

IL REPORTAGE

Kamala, gli osanna e quei fischi per Gaza

ANNA LISA CUZZOCREA

Da qui, dice Kamala Harris, eda questo giardino con alle spalle la Casa Bianca il 6 gennaio di 4 anni fa Trump ha lanciato un attacco armato a Capitol Hill per sovvertire il voto democratico. Davanti a sé, la vicepresidente ha 50 mila persone venute all'evento più importante della sua campagna elettorale. SIMONI - PAGINE 16 E 17

I bambini della Striscia affamati dalla guerra

Carlo Petrini

IL FEMMINICIDIO

La tortura di Aurora
"Appesa al balcone le botte del fidanzato l'hanno fatta cadere"

FILIPPO FIORINI



Aurora si è aggrappata, ma lui ha infierito per farla cadere. Lo nega, ma qualcuno l'ha visto e per questo è in carcere: l'accusa è di omicidio. È successo venerdì mattina a Piacenza, in orario di scuola. - PAGINA 21

IL COMPAGNO FEDERICO

"Ho baciato Matilde fino all'ultimo battito"

MARTINET, STAMIN



«Era la cosa più bella della mia vita. Un amore unico, di quelli che non ti ricapitano». Federico Tomasoni guarda fuori dal finestrino. Tutti quelli che volevano bene a Matilde Lorenzi, ieri erano a Giavenno. - PAGINE 22 E 23

BUENOS AIRES

Maternità surrogata fermati due italiani

IRENE FAMA

Assunta per partorire. Da un'organizzazione senza scrupoli, che avrebbe approfittato della fragilità e del bisogno di denaro di una ventottenne argentina. - PAGINA 20

BUONGIORNO

Il bravo Angelo Bonelli, leader dei Verdi, non si abbatte per la sconfitta in Liguria. Le elezioni sono fatte così - ha detto - una volta si vince, una volta si perde. E in effetti, secondo i calcoli dell'ottimo Alessandro De Angelis, negli ultimi due anni si è votato in undici regioni, e la sinistra una volta ha vinto e una volta ha perso: le elezioni sono così. Si cominciò in Sicilia, proprio il giorno delle Politiche e del trionfo della destra, settembre 2022, e in Sicilia la sinistra perse. Succederà una volta si vince una volta si perde. Poi fu il turno del Lazio, febbraio 2023, e la sinistra perse perché una volta si vince e una volta si perde. Lo stesso giorno la sinistra perse anche in Lombardia e che ci vuoi fare? Una volta si vince e una volta si perde. Nell'aprile del 2023, appurato che una volta si vince e

Con filosofia

MATTIA FELTRI

una volta si perde, la sinistra perse anche in Friuli Venezia Giulia. Seguendo lo schema - una volta si vince e una volta si perde - nel giugno del 2023 la sinistra perse anche in Molise. Pausa estiva e a ottobre, siccome una volta si vince e una volta si perde, la sinistra perse anche in Trentino. E infatti, come volevasi dimostrare, nel febbraio '24 la sinistra vinse in Sardegna, e giustamente lo sotto-linea Bonelli. E siccome non si può vincere sempre, una volta si vince e una volta si perde, la volta dopo in Abruzzo la sinistra perse. E la volta successiva perse anche in Basilicata perché una volta si vince e una volta si perde e infatti il mese dopo la sinistra perse anche in Piemonte. Parziale degli ultimi due anni: dieci a uno per la destra. Le elezioni sono così: una volta si vince, dieci si perde.



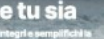
COMPRA IL TUO BIGLIETTO ONLINE SU vivaticket.com

segui su

& GRUPPO DIGIT
DIGITAL MEDIA PLATFORM

Lavora ovunque tu sia

Con i contratti virtuali integrati e semipfissi in contante, puoi esprimere la tua creatività e collaborare in modo agile e innovativo. Una soluzione innovativa e che riduce i costi aziendali.



Volkswagen frena in Cina: l'utile crolla e il margine si ferma al 2%

Di Rocco a pagina 11

Il profit warning costa a Campari il 17% in borsa

Analisti tagliano i target price

Longo a pagina 29

ME

il quotidiano dei mercati finanziari

Prada continua a correre: ricavi nel nove mesi +15% a 3,8 mld

Il gruppo cresce in tutti i mercati, Asia compresa

Miu Miu al raddoppio

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVI n. 214

Giovedì 31 Ottobre 2024

€2,00 *Classedtori*



& GRUPPO DIGIT
DIGITAL MEDIA PLATFORM

Lavora ovunque tu sia

Con i contratti virtuali integrati e semipfissi in contante, puoi esprimere la tua creatività e collaborare in modo agile e innovativo. Una soluzione innovativa e che riduce i costi aziendali.



Con MF Magazine per l'Europa: 1034 € 7,20 € 2,00 - € 5,00 - Con MF Magazine for Living in: 85 € 7,00 € 2,00 - € 5,00 - Con il libro 1 (Capitolo -) 1034 € 2,00 € 2,00 - € 5,00 - Con il libro 2 (How Politics) € 10,00 € 2,00 - € 10,00

FTSE MIB -1,21% 34.503
DOW JONES -0,11% 42.186**
NASDAQ -0,30% 18.657**
DAX -1,13% 19.257
SPREAD 125 (+3)
€/S 1,0815

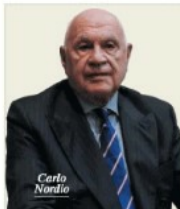
BANKITALIA E CONSOB SI SPARTISCONO LA SORVEGLIANZA SU BITCOIN & C

Due arbitri per le cripto

*Dopo l'aumento della tassazione arriva il doppio controllo da parte delle Vigilanze
Via Nazionale si occuperà dei pagamenti, la Commissione degli abusi di mercato*

L'ITALIA NON CRESCE PIÙ: NEL 3° TRIMESTRE PIL INVARIATO. PIAZZA AFFARI -1,2%

Caproni e Ninfe alle pagine 2 e 3



NORME ANTI-SPIONI

***Il decreto che mira
a contrastare
i dossieraggi slitta
a metà novembre***

Valente a pagina 7

L'OPINIONE

In Italia debito pubblico vera guida del governo

*Sorinella a pagina 2***ISPEZIONE BANKITALIA**

Commissioni troppo care o non dovute: CariAsti rimborsa 10 milioni ai clienti

Carrello a pagina 13





Lavora ovunque tu sia

Con i centralini virtuali integri e semplifichi la comunicazione aziendale, anche tra sedi distanti e collaboratori in mobilità o smart working. Una soluzione innovativa e che riduce i costi attuali.

I tuoi collaboratori non sono mai stati così vicini.

&GRUPPODIGIT
DRIVING DIGITAL EVOLUTION

gruppodigit.it

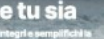
info@gruppodigit.it



& GRUPPO DIGIT
DIGITAL MEDIA PLATFORM

Lavora ovunque tu sia

Con i contratti virtuali integrati e semipfissi in contante, puoi esprimere la tua creatività e collaborare in modo agile e innovativo. Una soluzione innovativa e che riduce i costi aziendali.



Volswagen frena in Cina: l'utile crolla e il margine si ferma al 2%

Di Rocco a pagina 11

Il profit warning costa a Campari il 17% in borsa

Analisti tagliano i target price

Longo a pagina 29

ME

il quotidiano dei mercati finanziari

Prada continua a correre: ricavi nel nove mesi +15% a 3,8 mld

Il gruppo cresce in tutti i mercati, Asia compresa

Miu Miu al raddoppio

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVI n. 214

Giovedì 31 Ottobre 2024

€2,00 *Classedtori*



& GRUPPO DIGIT
DIGITAL MEDIA PLATFORM

Lavora ovunque tu sia

Con i contratti virtuali integrati e semipfissi in contante, puoi esprimere la tua creatività e collaborare in modo agile e innovativo. Una soluzione innovativa e che riduce i costi aziendali.



Con MF Magazine per l'Europa: 1034 € 7,20 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Living in: 854 € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con il libro 1 (Capitolo - CFM) 2024 in € 3,50 (€ 2,00 + € 1,50) - Con il libro The New Politics in € 10,00 (€ 2,00 + € 8,00)
FTSE MIB -1,21% 34.503 DOW JONES -0,11% 42.186 NASDAQ -0,30% 18.657** DAX -1,13% 19.257 SPREAD 125 (+3) €/\$ 1,0815**

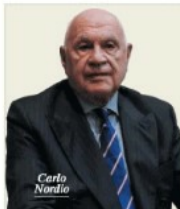
BANKITALIA E CONSOB SI SPARTISCONO LA SORVEGLIANZA SU BITCOIN & C

Due arbitri per le cripto

*Dopo l'aumento della tassazione arriva il doppio controllo da parte delle Vigilanze
Via Nazionale si occuperà dei pagamenti, la Commissione degli abusi di mercato*

L'ITALIA NON CRESCE PIÙ: NEL 3° TRIMESTRE PIL INVARIATO. PIAZZA AFFARI -1,2%

Caproni e Ninfore alle pagine 2 e 3



NORME ANTI-SPIONI

Il decreto che mira a contrastare i dossieraggi slitta a metà novembre

Valente a pagina 7

L'OPINIONE

In Italia debito pubblico vera guida del governo

Sommella a pagina 2

ISPEZIONE BANKITALIA

Commissioni troppo care o non dovute: CariAsti rimborsa 10 milioni ai clienti

Carrello a pagina 13





Lavora ovunque tu sia

Con i centralini virtuali integri e semplifichi la comunicazione aziendale, anche tra sedi distanti e collaboratori in mobilità o smart working. Una soluzione innovativa e che riduce i costi attuali.

I tuoi collaboratori non sono mai stati così vicini.

&GRUPPODIGIT
DRIVING DIGITAL EVOLUTION

gruppodigit.it

info@gruppodigit.it

(ACON) NUCLEARE MILITARE. GRUPPO PD: FVG NON SI ESIMA DA RUOLO EDUCATIVO

(AGENPARL) - mer 30 ottobre 2024 (ACON) Trieste, 30 ott - "Il Fvg non pu? esimersi dall'esprimere il suo ruolo centrale nell'educazione alla pace e all'interculturalit?, tutti noi non possiamo esimerci dall'esprimere grave preoccupazione per la recente esercitazione fra mar Baltico e Nero di sottomarini nucleari e missili intercontinentali Russi. E anche per questo troviamo giusto riscrivere i Piani di emergenza in caso d'incidente nucleare alla base di Aviano e al porto di Trieste". Lo affermano, in una nota, i consiglieri regionali Laura Fasiolo, Francesco Martines e Massimo Mentil (Pd) intervenendo nel dibattito sulla mozione "No al nucleare militare in Friuli Venezia Giulia, si a una nuova legge per la pace regionale". "Non possiamo non esprimere preoccupazione per la presenza di armi nucleari, che parrebbe, secondo la vulgata comune, stazionino alla base di Aviano. Soprattutto Italia ed Europa - proseguono i dem -, e l'intera comunit? internazionale, devono perseguire la fine di tutti i conflitti eliminando la minaccia del nucleare; le esercitazioni svolte sul Friuli Venezia Giulia aprono a preoccupazioni riguardo a scenari gi? visti nella vicina Bosnia ed Erzegovina". E ancora, ribadiscono, "vanno rivisti i piani di emergenza nucleare, secretati o risalenti a vent'anni fa, di cui sia una direttiva europea e sia una legge nazionale richiedono la riscrittura e la divulgazione alla popolazione. La Regione persegua davvero una politica attiva di pace e dialogo con tutti i popoli e si faccia promotrice della cooperazione internazionale, del ripudio della guerra e di ogni tipo di arma di distruzione di massa", conclude la nota. ACON/COM/mv 301610 OTT 24 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.



Aeroporto: approvato il bilancio 2023, si riducono le perdite

La società varerà il prossimo 6 novembre un aumento di capitale di 2,9 milioni di euro. Martedì 29 ottobre 2024 l'assemblea dei soci di Aeroporto di Genova ha approvato il bilancio 2023, che si chiude con una perdita di periodo pari a 1.880.178 euro a cui si aggiungono le perdite pregresse pari a 1.289.717 euro per una perdita complessiva di esercizio pari a 3.169.895 euro. "Un risultato decisamente migliore rispetto al precedente progetto di bilancio - spiega la società in una nota -, che prevedeva una perdita complessiva di esercizio di 4.838.145 euro e che i soci (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure e Camera di Commercio di Genova) non avevano ritenuto di poter approvare in quanto necessitava di ulteriori approfondimenti". Il consiglio di amministrazione guidato da Enrico Musso con il supporto tecnico professionale di PwC e la collaborazione del collegio sindacale e della società di revisione Ey, ha pertanto proceduto con gli approfondimenti richiesti, che hanno portato al nuovo progetto di bilancio 2023, approvato, con piena soddisfazione e apprezzamento per il lavoro svolto, da parte dei soci. "Un risultato reso possibile - prosegue la società -, oltre che da una rivisitazione della voce relativa agli ammortamenti, dal miglioramento dell'andamento economico-gestionale del 2024 grazie anche agli effetti positivi che il contratto di espansione inizia a produrre sulla riduzione del costo del personale. Questo, tra l'altro, ha consentito di aggiornare il piano industriale 2024-2029 e i saldi finali relativi alla fiscalità differita, con un recupero sui conti 2023 di oltre 700mila euro. Il commento del presidente Musso:.



Aeroporto Genova, dai soci ok a bilancio con perdita a 1,8 mln

di a.p. GENOVA - Per la società che guida l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova si riduce la perdita e anche il conseguente necessario aumento di capitale. L'assemblea dei soci di Aeroporto di Genova spa ha approvato il bilancio 2023 con una perdita di periodo di 1.880.178 euro cui si aggiungono le perdite pregresse di 1.289.717 euro per un totale di 3.169.895 euro. E il 6 novembre varerà un aumento di capitale di 2,9 milioni. Un risultato decisamente migliore rispetto al precedente progetto di bilancio - sottolinea una nota della società - che prevedeva una perdita complessiva di esercizio di euro 4.838.145 e che i soci (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure 60% e Camera di Commercio di Genova 40%) non avevano ritenuto di poter approvare in quanto necessitava di ulteriori approfondimenti". Proprio la "boccatura" dei conti del bilancio e del conseguente aumento di capitale aveva portato allo scioglimento del precedente cda, guidato da Alfonso Lavarello e alla nomina a presidente di Enrico Musso. La riduzione della perdita oltre che da una rivisitazione degli ammortamenti, è stata possibile anche grazie al miglioramento dell'andamento economico-gestionale del 2024, legato anche agli effetti del contratto di espansione (i prepensionamenti) sulla riduzione del costo del personale. E ha consentito di aggiornare il piano industriale 2024-2029 e la fiscalità differita con un recupero di oltre 700 mila euro sui conti 2023. "I risultati dell'azienda dimostrano che i fondamentali economici di Aeroporto di Genova spa - al netto delle partite straordinarie - sono solidi e ci consentono di affrontare con ottimismo le prossime sfide che ci aspettano" commenta Musso. "Con il prossimo aumento di capitale si chiude una fase di incertezza - aggiunge - e ci concentreremo sulla gestione del nostro aeroporto che vedrà già un utile operativo nel prossimo esercizio 2024 e l'apertura ad inizio 2025 dell'ampliamento dell'aerostazione passeggeri".



Chiusa rampa per lungomare Canepa: caos traffico a Genova Ovest

A creare il caos è lo stop al traffico sulle rampe che portano verso lungomare Canepa (inaugurate a gennaio di quest'anno) dal casello di Genova Ovest ma anche e soprattutto dall'uscita di ponente della strada Sopraelevata GENOVA - Una chiusura inaspettata iniziata ieri che permane anche questa mattina e che manda in tilt il traffico sul nodo di San Benigno. A creare il caos è lo stop al traffico sulle rampe che portano verso lungomare Canepa (inaugurate a gennaio di quest'anno) dal casello di Genova Ovest ma anche e soprattutto dall'uscita di ponente della strada Sopraelevata. Rampe chiuse e caos traffico a Sampierdarena Il problema legato alla chiusura delle rampe nasce in via di Francia, dove automobilisti e scooter sono costretti a transitare appena scoprono (perché non sembra essere ben segnalata) la chiusura della strada che porta direttamente in lungomare Canepa. Così vengono imbottigliate nella via adiacente al Wtc, dove è presente il cantiere del nodo di San Benigno oltre che un semaforo che crea, inevitabilmente, lunghe code. Il problema continua però subito dopo, all'incrocio con Fiamme Gialle dove le persone possono girare verso lungomare Canepa bloccando però il traffico che arriva dal ponente cittadino. I lavori al nodo di San Benigno e l'obiettivo di snellire il traffico L'intervento allo snodo sampierdarenese, con una durata di oltre 250mila ore di lavoro e un investimento di 50 milioni di euro, include la realizzazione di strutture di attraversamento in via di Francia, con la creazione di nuovi percorsi viari sul ponte ad elica e l'istituzione di un collegamento diretto tra la Sopraelevata e il Lungomare Canepa opera che consente un accesso diretto dei mezzi pesanti in **porto** e un collegamento diretto tra la strada Sopraelevata e lungomare Canepa. L'obiettivo principale del progetto è quello di ottimizzare i flussi di traffico tra le barriere autostradali di Genova Ovest e Genova Aeroporto, la città e il **porto**, con l'intento di migliorare sia la fluidità che la sicurezza della circolazione stradale. Da ricordare che l'infrastruttura in questa ultima parte del Nodo di San Benigno riguarderà il collegamento con il tunnel sub portuale. La fine del cantiere entro il 2025 Non è la prima volta che una qualche nuova rampa chiude e manda in tilt il traffico e ogni volta i genovesi lamentano la sorpresa di trovare una rampa chiusa, secondo molti non segnalata. Non dovrebbe esserci comunque nessun problema al nodo, ma semplicemente nuovi lavori: la fine del cantiere dovrebbe arrivare comunque a breve, entro il 2025.



Inchiesta corruzione, giudice rinvia udienza su patteggiamento per Toti

di Michele Vari GENOVA - E' stata rinviata al prossimo 18 dicembre l'udienza sul patteggiamento per Giovanni Toti, nell'ambito dell'inchiesta per corruzione che ha decapitato la Regione Liguria. Secondo l'accordo con la Procura, la pena per l'ex presidente potrebbe essere ritoccata in 2 anni e 3 mesi, convertiti in 1.620 ore di lavori di pubblica utilità. Secondo quanto fissato dal giudice Matteo Buffoni, Toti dovrà svolgere attività intellettuale e manuale, ma non in un ente di nomina regionale, perche' inopportuno. Tra le richieste dell'ex presidente, c'era quella di svolgere attività nel parco Montemarcello, nello Spezzino. Proposta che è stata respinta. Toti attraverso il suo legale Stefano Savi aveva proposto di convertire la pena di 2 anni e un mese con 1500 ore di lavoro socialmente utile come addetto alla promozione del Parco naturale Montemarcello-Magra-Vara. Un ente presieduto da un presidente, Eleonora Landini, indicata proprio da Toti in qualità di presidente della regione. Il giudice ha detto no e ha chiesto di presentare altre possibili mansioni con cui Toti sconti il suo debito con la giustizia. L'ex presidente della Regione era stato arrestato lo scorso 7 di maggio per corruzione dalla guardia di finanza. Da qui le sue dimissioni e le nuove elezioni che hanno portato all'elezione del sindaco di Genova Bucci. L'accordo tra difesa e procura sancito il 13 settembre scorso, dopo una mediazione tra il legale di Toti, Stefano Savi, e i pm dell'inchiesta Monteverde e Manotti con la possibilità di commutare da subito una pena detentiva (di 2 anni e 1 mese) in 1500 ore di lavori socialmente utili, con in più la restituzione da parte del Comitato Toti delle somme direttamente contestate, 175 mila euro, che sarebbero state versate dai corruttori Spinelli, l'imprenditore Amico e Moncada di Esselunga. Il giudice Buffoni dovrà vagliare una serie di proposte avanzate dalla difesa per scontare i lavori socialmente utili, anche se nell'elenco di strutture o enti che erano stati portati in valutazione l'ipotesi ente parco non sembrerebbe soddisfare le esigenze previste. Fra le nuove ipotesi degli enti proposti per scontare le 1500 ore previste dal patteggiamento si è parlato anche dell'Ist, l'Istituto tumori dell'ospedale San Martino di Genova. La nuova lista che verrà proposta nelle prossime settimane dovrà essere valutata dal giudice, che dovrà dare il via libera al patteggiamento. La conseguenza immediata di questo stop è che i tempi per la sentenza di patteggiamento che riguarda Toti ma anche dei coimputati, l'imprenditore del porto Aldo Spinelli (difeso dagli avvocati Vernazza e Vaccaro) e l'ex presidente dell'**autorità portuale** Paolo Emilio Signorini, assistito dagli avvocati Grazia Volo ed Enrico Scopesi, si allungano. Spinelli si era accordato per una pena di 3 anni e 2 mesi, Signorini per una pena di 3 anni e 5 mesi, ma anche nel loro caso come per Toti ci saranno contestazioni suppletive che faranno alzare la condanna di uno o due mesi. Toti prima della sentenza, dopo il via libera del giudice



di Michele Vari GENOVA - E' stata rinviata al prossimo 18 dicembre l'udienza sul patteggiamento per Giovanni Toti, nell'ambito dell'inchiesta per corruzione che ha decapitato la Regione Liguria. Secondo l'accordo con la Procura, la pena per l'ex presidente potrebbe essere ritoccata in 2 anni e 3 mesi, convertiti in 1.620 ore di lavori di pubblica utilità. Secondo quanto fissato dal giudice Matteo Buffoni, Toti dovrà svolgere attività intellettuale e manuale, ma non in un ente di nomina regionale, perche' inopportuno. Tra le richieste dell'ex presidente, c'era quella di svolgere attività nel parco Montemarcello, nello Spezzino. Proposta che è stata respinta. Toti attraverso il suo legale Stefano Savi aveva proposto di convertire la pena di 2 anni e un mese con 1500 ore di lavoro socialmente utile come addetto alla promozione del Parco naturale Montemarcello-Magra-Vara. Un ente presieduto da un presidente, Eleonora Landini, indicata proprio da Toti in qualità di presidente della regione. Il giudice ha detto no e ha chiesto di presentare altre possibili mansioni con cui Toti sconti il suo debito con la giustizia. L'ex presidente della Regione era stato arrestato lo scorso 7 di maggio per corruzione dalla guardia di finanza. Da qui le sue dimissioni e le nuove elezioni che hanno portato all'elezione del sindaco di Genova Bucci. L'accordo tra difesa e procura sancito il 13 settembre scorso, dopo una mediazione tra il legale di Toti, Stefano Savi, e i pm dell'inchiesta Monteverde e Manotti con la possibilità di commutare da subito una pena detentiva (di 2 anni e 1 mese) in 1500 ore di lavori socialmente utili, con in più la restituzione da parte del Comitato Toti delle somme direttamente contestate, 175 mila euro, che sarebbero state versate dai corruttori Spinelli, l'imprenditore Amico e Moncada di Esselunga. Il giudice Buffoni dovrà vagliare una serie di proposte avanzate dalla difesa per scontare i lavori socialmente utili, anche se nell'elenco di strutture o enti che erano stati portati in valutazione l'ipotesi ente parco non sembrerebbe soddisfare le esigenze previste. Fra le nuove ipotesi degli enti proposti per scontare le 1500 ore previste dal patteggiamento si è parlato anche dell'Ist, l'Istituto tumori dell'ospedale San Martino di Genova. La nuova lista che verrà proposta nelle prossime settimane dovrà essere valutata dal giudice, che dovrà dare il via libera al patteggiamento. La conseguenza immediata di questo stop è che i tempi per la sentenza di patteggiamento che riguarda Toti ma anche dei coimputati, l'imprenditore del porto Aldo Spinelli (difeso dagli avvocati Vernazza e Vaccaro) e l'ex presidente dell'autorità portuale Paolo Emilio Signorini, assistito dagli avvocati Grazia Volo ed Enrico Scopesi, si allungano. Spinelli si era accordato per una pena di 3 anni e 2 mesi, Signorini per una pena di 3 anni e 5 mesi, ma anche nel loro caso come per Toti ci saranno contestazioni suppletive che faranno alzare la condanna di uno o due mesi. Toti prima della sentenza, dopo il via libera del giudice

alla proposta, dovrà presentare un dettagliato programma su come svolgerà i lavori di pubblica utilità all'Uepe, che si occupa dell'esecuzione delle condanne penali al di fuori delle misure di detenzione. Signorini e Spinelli, che saranno condannati a una pena più alta, dopo che la sentenza sarà definitiva, dovranno rivolgersi invece al tribunale di sorveglianza per chiedere l'affidamento in prova ai servizi sociali ed evitare i domiciliari.

Regionali, appello Cna: "Bucci e Orlando, alleatevi sulle infrastrutture"

Parla il presidente regionale Massimo Giacchetta di Elisabetta Biancalani

GENOVA - Massimo Giacchetta, eletto il nuovo presidente di Regione Liguria, direi nel segno della continuità, questo è il primo dato, fa bene la continuità alla Regione oppure una rivoluzione politica poteva muovere le acque? Fa bene se Bucci immediatamente dà seguito a tutti i lavori che sono stati fatti nel corso dei quattro anni precedenti e quindi significa nominare in maniera veloce la Giunta perché poi noi come CNA vorremmo presentare, rappresentare le nostre proposte, noi durante la campagna elettorale abbiamo presentato dieci proposte che vanno dalle infrastrutture, all'economia del mare, dalla green economy all'entroterra, queste proposte le ripresenteremo al presidente Bucci, ma le ripresenteremo anche ad Andrea Orlando che noi identifichiamo come il capo dell'opposizione, quindi su questo è giusto presentarlo nella democrazia anche al capo dell'opposizione e vorremmo che su questo ci dessero delle risposte concrete su come portarle avanti insieme. Se vi rivolgete anche all'opposizione perché farete immagino un appello comunque nell'interesse della Regione a non fare insomma opposizione contro i vostri punti?

Certamente perché noi crediamo che sulle infrastrutture bisogna velocizzare la modernizzazione della nostra Regione, noi abbiamo un sistema infrastrutturale soprattutto quello dell'autostrada ma anche quello delle ferrovie dove siamo ancora al 1800 o se no agli anni 50 del secolo scorso, non è pensabile che noi abbiamo una ferrovia a binario unico che va da Finale Ligure sino a Ventimiglia, non è pensabile che la Pontremolese non sia raddoppiata, non è pensabile che ancora stiamo parlando di come terminare il nodo di **Genova**. Sulle autostrade sono conosciuto per essere stato e continuo a essere il maggior oppositore della politica condotta in questi anni dai concessionari, in particolar modo Autostrade per l'Italia ma anche da Autostrade dei fiori che non hanno fatto gli interessi degli utenti ma hanno fatto i loro interessi in tutti i modi che poi sono stati rivelati purtroppo dopo la tragedia del Ponte Morandi. Peraltro proprio in questi giorni ci sono degli ingorghi all'ingresso del **porto di Genova** nell'ambito dei lavori e del nuovo nodo di San Benigno per chiusure di rampe, voi avete anche molti trasportatori nella vostra categoria che soffrono in queste ore particolarmente, segno comunque della difficoltà a realizzare queste infrastrutture e a modernizzarle. Ma difatti noi siamo molto preoccupati, l'abbiamo detto sia a Marco Bucci che ad Andrea Orlando, della transizione alla realizzazione di queste nuove infrastrutture, perché sarà una transizione che durerà anni, che penalizzerà i cittadini e le imprese liguri e questo significherà che le nostre imprese, non soltanto gli autotrasportatori, ma le migliaia di artigiani che ogni giorno si devono muovere lungo la regione, dovranno avere dei disagi economici e che non saranno competitivi nei confronti dei loro colleghi di altre regioni. Un autotrasportatore ligure nel momento in cui prende



Parla il presidente regionale Massimo Giacchetta di Elisabetta Biancalani GENOVA - Massimo Giacchetta, eletto il nuovo presidente di Regione Liguria, direi nel segno della continuità, questo è il primo dato, fa bene la continuità alla Regione oppure una rivoluzione politica poteva muovere le acque? Fa bene se Bucci immediatamente dà seguito a tutti i lavori che sono stati fatti nel corso dei quattro anni precedenti e quindi significa nominare in maniera veloce la Giunta perché poi noi come CNA vorremmo presentare, rappresentare le nostre proposte, noi durante la campagna elettorale abbiamo presentato dieci proposte che vanno dalle infrastrutture, all'economia del mare, dalla green economy all'entroterra, queste proposte le ripresenteremo al presidente Bucci, ma le ripresenteremo anche ad Andrea Orlando che noi identifichiamo come il capo dell'opposizione, quindi su questo è giusto presentarlo nella democrazia anche al capo dell'opposizione e vorremmo che su questo ci dessero delle risposte concrete su come portarle avanti insieme. Se vi rivolgete anche all'opposizione perché farete immagino un appello comunque nell'interesse della Regione a non fare insomma opposizione contro i vostri punti? Certamente perché noi crediamo che sulle infrastrutture bisogna velocizzare la modernizzazione della nostra Regione, noi abbiamo un sistema infrastrutturale soprattutto quello dell'autostrada ma anche quello delle ferrovie dove siamo ancora al 1800 o se no agli anni 50 del secolo scorso, non è pensabile che noi abbiamo una ferrovia a binario unico che va da Finale Ligure sino a Ventimiglia, non è pensabile che la Pontremolese non sia raddoppiata, non è pensabile che ancora stiamo parlando di come terminare il nodo di Genova. Sulle

un container da uno dei termini a liguri, impiega 2-3 volte di tempo rispetto a un suo collega di un'altra regione e questo perché? Perché chiaramente deve subire per esempio la chiusura notturna delle autostrade , che è un grosso problema, significa impegnare il mezzo in un viaggio diurno per superare l'Appennino, fare in modo che sia pronta con la consegna la mattina successiva, perché noi abbiamo un sistema infrastrutturale che purtroppo per i cantieri, per le lavorazioni che non sono state fatte negli anni precedenti, per la modernizzazione, significherà che per almeno sino al 2028 noi avremo dei disagi che si ripercuoteranno sulle tasche delle imprese dei cittadini liguri. Quindi da qua immagino l'auspicio affinché sì, i cantieri ci sono, ma siano studiati al meglio Esatto, noi quello che abbiamo chiesto al presidente Bucci e Orlando è un coordinamento tecnico al quale noi vorremmo partecipare , perché noi abbiamo non soltanto le imprese, ma abbiamo l'esperienza dataci dalle imprese su come dovrebbero essere gestiti questi cantieri qua, soprattutto su come dovrebbe essere gestita la mobilità, non soltanto la mobilità autostradale, ma anche la mobilità ordinaria, perché c'è un problema e cioè che i cantieri non sono coordinati con quella che è la mobilità al sistema viario ordinario e quindi sistematicamente tutte le notti ci sono decine, centinaia, migliaia di tir che purtroppo sono costretti a passare lungo la viabilità ordinaria, creando dei disagi e a volte anche dei problemi di sicurezza ai Comuni e ai cittadini che sono lungo questa via, queste vie ordinarie".

Shipping Italy

Genova, Voltri

Grimaldi preannuncia il suo interesse per il terminal di Spinelli in porto a Genova

Porti La discesa in campo del gruppo partenopeo complica ulteriormente la ricerca di una soluzione tampone dopo la sentenza del Consiglio di Stato che ha colpito la banchina multipurpose sotto la Lanterna di Redazione SHIPPING ITALY Confermando le indiscrezioni e le ipotesi che circolavano già dall'indomani della sentenza con cui il Consiglio di Stato ha definito illecita la concessione del Genoa Port Terminal (Spinelli) nel porto di Genova, Emanuele Grimaldi ha ora confermato l'interesse di Grimaldi Group a subentrare in quella porzione del porto di Genova. Lo ha dichiarato a Il Secolo XIX a margine dell'assemblea di Confitarma andata in scena a Napoli presso la Stazione Marittime e a bordo della nave da crociera Costa Smeralda, precisando che la destinazione d'uso di Ponte Somalia e Ponte Rubattino (merci varie) risulta coerente con quanto prevede il Piano Regolatore dello scalo rispetto ai traffici di carichi rotabili e merci varie che la shipping company partenopea già oggi movimentata a Genova ma presso il vicino Terminal San Giorgio (nel frattempo passato a Ignazio Messina & C.) sia con le proprie autostrade del mare che con le navi con-ro impegnate su rotte dep sea. Al Genoa Port Terminal di Spinelli (azienda partecipata al 49% da Hapag Lloyd) nel recente passato approdavano le linee ro-ro di Tirrenia e ancora oggi arriva e parte il collegamento operato da Cotunav con la Tunisia. "Stiamo studiando il dossier a livello legale. Oggi c'è un terminal che, come dice la sentenza, non sta facendo i traffici indicati dal Piano regolatore portuale, cioè sta gestendo container al posto dei traffici multipurpose. Noi facciamo invece esattamente quel tipo di traffico, con i traghetti, e siamo il principale operatore mondiale in questo settore, con una rete di terminal diffusa in Italia ed Europa " sono state le parole di Grimaldi. "Un settore - ha proseguito - che tra l'altro cresce più di tutti gli altri nel Mar Mediterraneo. Ovviamente ci faremmo carico di tutti i lavoratori che operano nel terminal. Tra l'altro, rispetto ad oggi, per la tipologia di traffico che facciamo, la richiesta di manodopera sarebbe maggiore. Insomma, la mia opinione è che non dovrebbero nemmeno fare la gara per affidarci il terminal". La discesa in campo e l'interesse di Grimaldi verso quella fetta di porto ai piedi della Lanterna complica ulteriormente il compito di chi, in primis la port authority, è alla ricerca di una maniera per mettere una pezza a una situazione già di per sé complessa generata dalla sentenza del Consiglio di Stato che imporrà a Spinelli, e probabilmente anche a palazzo San Giorgio, di ricorrere contro questo pronunciamento rivoluzionario perché potrebbe potenzialmente mettere a rischio molte concessioni attualmente esistenti sia nel porto del capoluogo ligure che in altri scali d'Italia. A proposito di traffici di Grimaldi a Genova, nei primi otto mesi del 2024 Terminal San Giorgio ha movimentato 146.287 metri lineari di carico rotabile (-5,8%), a cui si aggiungono altri



Porti La discesa in campo del gruppo partenopeo complica ulteriormente la ricerca di una soluzione tampone dopo la sentenza del Consiglio di Stato che ha colpito la banchina multipurpose sotto la Lanterna di Redazione SHIPPING ITALY Confermando le indiscrezioni e le ipotesi che circolavano già dall'indomani della sentenza con cui il Consiglio di Stato ha definito illecita la concessione del Genoa Port Terminal (Spinelli) nel porto di Genova, Emanuele Grimaldi ha ora confermato l'interesse di Grimaldi Group a subentrare in quella porzione del porto di Genova. Lo ha dichiarato a Il Secolo XIX a margine dell'assemblea di Confitarma andata in scena a Napoli presso la Stazione Marittime e a bordo della nave da crociera Costa Smeralda, precisando che la destinazione d'uso di Ponte Somalia e Ponte Rubattino (merci varie) risulta coerente con quanto prevede il Piano Regolatore dello scalo rispetto ai traffici di carichi rotabili e merci varie che la shipping company partenopea già oggi movimentata a Genova ma presso il vicino Terminal San Giorgio (nel frattempo passato a Ignazio Messina & C.) sia con le proprie autostrade del mare che con le navi con-ro impegnate su rotte dep sea. Al Genoa Port Terminal di Spinelli (azienda partecipata al 49% da Hapag Lloyd) nel recente passato approdavano le linee ro-ro di Tirrenia e ancora oggi arriva e parte il collegamento operato da Cotunav con la Tunisia. "Stiamo studiando il dossier a livello legale. Oggi c'è un terminal che, come dice la sentenza, non sta facendo i traffici indicati dal Piano regolatore portuale, cioè sta gestendo container al posto dei traffici multipurpose. Noi facciamo invece esattamente quel tipo di traffico, con i traghetti, e siamo il principale operatore mondiale in questo settore, con una rete di terminal diffusa in Italia ed Europa " sono state le parole di Grimaldi. "Un settore - ha proseguito - che tra l'altro cresce più di tutti gli altri nel Mar Mediterraneo. Ovviamente ci faremmo carico di tutti i lavoratori che operano nel terminal. Tra

Shipping Italy

Genova, Voltri

102.858 metri lineari presso le banchine dell'Ati Messina - Terminal San Giorgio (+0,9%); al Genoa Port Terminal di Spinelli, invece, dal 1 gennaio al 31 agosto i container imbarcati e sbarcati sono stati 31.150 Teu (-7,6%), le merci varie 105 tonnellate (-66,7%) e i carichi rotabili 41.489 (+2,4%). 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

Grimaldi: "Pronto a subentrare a Spinelli nel porto di Genova"

La conferma dell'operazione a margine dell'assemblea di Confitarma Napoli - Il gruppo Grimaldi sta studiando il dossier per rilevare la concessione del Genoa Port Terminal a Ponte Etiopia nel bacino di Sampierdarena, la cui concessione è stata annullata dal Consiglio di Stato pochi giorni fa. Lo conferma al Secolo XIX Emanuele Grimaldi, presidente del gruppo armatoriale italiano, da tempo alla ricerca di spazi a **Genova**: " Stiamo studiando il dossier a livello legale . Oggi c'è un terminal che, come dice la sentenza, non sta facendo i traffici indicati dal Piano regolatore portuale, cioè sta gestendo container al posto dei traffici multipurpose. Noi facciamo invece esattamente quel tipo di traffico, con i traghetti, e siamo il principale operatore mondiale in questo settore, con una rete di terminal diffusa in Italia ed Europa. Un settore che tra l'altro cresce più di tutti gli altri nel Mar Mediterraneo. Ovviamente - prosegue Grimaldi, che parla a margine dell'assemblea della Confitarma, in corso a Napoli - ci faremmo carico di tutti i lavoratori che operano nel terminal. Tra l'altro, rispetto ad oggi, per la tipologia di traffico che facciamo, la richiesta di manodopera sarebbe maggiore. Insomma, la mia opinione è che non dovrebbero nemmeno fare la gara per affidarci il terminal". Oggi Grimaldi sbarca al Terminal San Giorgio , controllato dal gruppo Messina, interessato per la parte di Ponte Somalia al possibile insediamento dei Depositi chimici, operazione nei confronti della quale Grimaldi ha fatto ricorso al Tar (con altri terminalisti e i comitati di Sampierdarena), vedendo un rischio di menomazione dei propri traffici. Una collocazione a Ponte Etiopia risolverebbe la querelle? "Personalmente rimango sempre contrario alla collocazione dei Depositi in questa parte del **porto**" risponde Grimaldi.



"Porto e Retroporto di Genova" in Piemonte: al via le prime perimetrazioni.

La durata fissata per la ZLS non può essere inferiore a sette anni, rinnovabile di ulteriori sette anni.

La Regione Piemonte, a seguito della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Repubblica del 2 Aprile 2024 del Regolamento di istituzione delle Zone Logistiche Semplificate (DPCM n.40/2024 del 4 Marzo 2024), ha provveduto, con DGR n. 15-8749 del 10 Giugno 2024 , alla prima individuazione dei perimetri delle aree piemontesi ricadenti nell'ambito della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, in attuazione del Decreto Legge n.109/2018 (cd Decreto Genova), convertito in Legge n.130/2018, che interessa le Regioni Liguria, Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna. I territori comunali piemontesi coinvolti ai sensi del D.L. n.109/2018previsti dal Decreto Genova sono quelli di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi Ligure, Alessandria, Castellazzo Bormida, Ovada e Belforte Monferrato , tutti ricadenti geograficamente nel territorio retroportuale della Città di Genova, in provincia di Alessandria. **REQUISITI DELLA ZLS** Il concetto amministrativo di ZLS, nato dall'articolo 1 (commi 61-65) della Legge n.205/2017 (del 27 Dicembre 2017), si pone come obiettivo quello di favorire la creazione di condizioni di

vantaggio dello sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali (e retroportuali) delle regioni più sviluppate, così come individuate dalla normativa europea. Tali zone devono comprendere un'area portuale, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e possono essere composte da aree territoriali anche non direttamente adiacenti, purché aventi un nesso economico funzionale con il porto .

AGEVOLAZIONI DELLA ZLS La Zona Logistica Semplificata trae origine dalle Zone Economiche Speciali (ZES) previste per il Mezzogiorno (Decreto Legge n.91/2017 del 20 Giugno 2017), dalle quali acquisisce però solamente le semplificazioni amministrative , che possono essere riassunte in: 1. Riduzione generale di un terzo dei termini procedurali previsti dalla L. 241/1990 e, in particolare, di quelli previsti dalle normative nazionali di riferimento in materia, tra l'altro, di valutazioni ambientali (VIA, VAS, AIA, ecc.); 2. Riduzione della metà dei termini della conferenza dei servizi semplificata ; 3. Riduzione della metà dei termini del silenzio assenso nei rapporti tra Pubbliche Amministrazioni ; 4. Introduzione dell' autorizzazione unica (art. 5 bis del DL n.91/2017 e s.m.i.) , nella quale confluiscono tutti gli atti di autorizzazione, assenso e nulla osta previsti dalla vigente legislazione in relazione all'opera da eseguire, al progetto da approvare o all'attività da intraprendere Attualmente in Regione Piemonte non sono previste ulteriori agevolazioni di natura fiscale , legate direttamente alla ZLS, in quanto sono legate alla zonizzazione della Carta Nazionale Aiuti a finalità regionale 2022-2027 (art. 107 par. 3 lett.c TFUE) , di cui è stata approvata revisione intermedia nel 2024, per cui attualmente non ci sono aree ZLS ricadenti in tale zonizzazione. (La Carta nazionale degli Aiuti di Stato a finalità regionale stabilisce quali siano



le Regioni ammissibili alle agevolazioni e l'intensità massima di aiuto, ossia l'importo limite dell'aiuto che può essere concesso per ciascun beneficiario, espresso sotto forma di percentuale dei costi di investimento). **REQUISITI DIMENSIONALI** Il DPCM n.40/2024 ha previsto per il Piemonte un valore massimo di superficie perimetrabile come ZLS di 5.011 ettari e la Regione, a seguito delle istanze pervenute dai 7 Comuni piemontesi individuati dal Decreto Legge n.109/2018 come ricadenti in ambito ZLS Porto e Retroporto di Genova, ha svolto l'attività tecnica di approfondimento con i relativi uffici comunali coinvolti, a partire dalla proposta di perimetrazione predisposta inizialmente dalla stessa Regione nel 2020, per individuare così le prime perimetrazioni di dettaglio, per un totale di circa 2.300 ettari. Gli ambiti individuati renderebbero possibili, quindi, ulteriori previsioni di ampliamento, nel rispetto del suddetto valore massimo consentito. I criteri condivisi per l'individuazione degli ambiti retroportuali hanno previsto, come requisito principale, la compatibilità urbanistica e si è stabilito pertanto di procedere, come prime perimetrazioni, con gli ambiti urbanisticamente già conformi secondo le indicazioni dei Piani Regolatori Comunali vigenti. **ATTIVAZIONE DELLA ZLS** L'attivazione effettiva della ZLS Porto e retroporto di Genova, e delle agevolazioni ad essa legate, necessita dell'istituzione, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, del Comitato di Indirizzo (art. 10 del DPCM n. 40/2024) , che rappresenta il soggetto a cui compete l'amministrazione della ZLS, in coerenza con il relativo Piano di Sviluppo Strategico (collegamento ipertestuale <https://politichecoesione.governo.it/media/g4xitj0r/piano-di-sviluppo-strategico.pdf>). La durata fissata per la ZLS (art 7 del DPCM n. 40/2024), in relazione agli investimenti e alle attività di sviluppo previste dal suddetto Piano, non può essere inferiore a sette anni, rinnovabile di ulteriori sette anni , su richiesta delle Regioni interessate. Fonte: REGIONE PIEMONTE

Citta della Spezia

La Spezia

Palinuro fa 90 e rientra dalla campagna di addestramento stagionale didattica

Il sole placido autunnale sul Golfo dei Poeti ha scaldato il rientro della nave Palinuro dalla campagna d'istruzione 2024, sulla scia dei festeggiamenti per i suoi 90 anni. "Non aspettavo un'accoglienza simile". Sorride il C.F. Francesco Giangarrà, comandante di recente nomina, mentre in rada a Le Grazie accoglie a bordo la delegazione storico-didattico-artistica messa in atto dal Cantiere della Memoria de Le Grazie. "Pensare che quando ho assunto l'incarico ho fatto in tempo ad arrivare dentro al porto di Venezia da Brindisi che si scatenato tutto il maltempo e si è sollevato il Mose". Quasi un contrappasso per una nave il cui motto è "Faventibus ventis", "con il favore dei venti". Un gioiello di marineria oggi appartenente alla Marina Militare, utilizzato come nave scuola per allievi sottufficiali, ma nato in Francia come peschereccio. Con il suo carico di storia, il veliero è rimasto in rada a Le Grazie prima del rientro in Arsenale a Spezia. Con la regia di Corrado Ricci del Cantiere della Memoria, si è proceduto in mare a uno scambio di saperi e di doni; si è proceduto a terra all'inaugurazione della mostra documentaria 'Bentornato Palinuro', che raccoglie la storia del veliero, dai primi merluzzi pescati alla palestra per futuri nocchieri; da quando fu varata nel 1934 nei Cantieri Navali di Nantes con il nome di 'Commandant Louis Richard' sino alla Coppa America di quest'anno a Barcellona, dove ha rappresentato il suo essere chiave di volta tra il passato e il futuro della vela agonistica, tra i bolidi della Coppa America e le barche d'epoca in raduno annuale. Ospite d'onore della giornata la classe di Operatori del legno del Cisita, la quale, sotto la guida del maestro d'ascia Francesco Buttà, ha realizzato due modelli del mezzo scafo della nave scuola, uno per l'equipaggio e l'altro per il Cantiere della Memoria. "Abbiamo usato mogano, sassofrasso e tiglio, ma devo dire che il prof Buttà ha fatto più di tutti", ammette uno studente. "E invece il nocchiere quello vero l'ho lucidato io nel corso del mio stage!", esclama un altro. Si riferisce alla polena da cui la nave goletta prende il nome: Palinuro, l'epico nocchiere di Enea, tanto esperto in navigazione che il Dio Sonno dovette ricorrere alla magia per sbalzarlo fuori dalla nave, poiché timonava anche a occhi chiusi. "C'era da usare tanta pazienza, soprattutto", oltre a spazzole, viti, colla, chiodi. "Sembrava di stare in un tempo indietro", conclude. Se il Palinuro un po' è nel cuore degli spezzini, lo è anche perché tante maestranze contribuiscono a mantenere la novantenne signora dei mari nello stato in cui si presenta. Agile, giovane, luccicante. Palestra sì, ma anche importante veicolo di rappresentanza nazionale, consorella minore del Vespucci, con i suoi mille metri quadrati di vele, diciassette chilometri di cordame e tanto ottone da lucidare. Presente anche una classe del Nautico Capellini Sauro di Spezia, protagonista del progetto "Educando per il mare" sviluppato dall'associazione "Per il mare". "I ragazzi più che domande tecniche sulla barca ci hanno



Il sole placido autunnale sul Golfo dei Poeti ha scaldato il rientro della nave Palinuro dalla campagna d'istruzione 2024, sulla scia dei festeggiamenti per i suoi 90 anni. "Non aspettavo un'accoglienza simile". Sorride il C.F. Francesco Giangarrà, comandante di recente nomina, mentre in rada a Le Grazie accoglie a bordo la delegazione storico-didattico-artistica messa in atto dal Cantiere della Memoria de Le Grazie. "Pensare che quando ho assunto l'incarico ho fatto in tempo ad arrivare dentro al porto di Venezia da Brindisi che si scatenato tutto il maltempo e si è sollevato il Mose". Quasi un contrappasso per una nave il cui motto è "Faventibus ventis", "con il favore dei venti". Un gioiello di marineria oggi appartenente alla Marina Militare, utilizzato come nave scuola per allievi sottufficiali, ma nato in Francia come peschereccio. Con il suo carico di storia, il veliero è rimasto in rada a Le Grazie prima del rientro in Arsenale a Spezia. Con la regia di Corrado Ricci del Cantiere della Memoria, si è proceduto in mare a uno scambio di saperi e di doni; si è proceduto a terra all'inaugurazione della mostra documentaria 'Bentornato Palinuro', che raccoglie la storia del veliero, dai primi merluzzi pescati alla palestra per futuri nocchieri; da quando fu varata nel 1934 nei Cantieri Navali di Nantes con il nome di 'Commandant Louis Richard' sino alla Coppa America di quest'anno a Barcellona, dove ha rappresentato il suo essere chiave di volta tra il passato e il futuro della vela agonistica, tra i bolidi della Coppa America e le barche d'epoca in raduno annuale. Ospite d'onore della giornata la classe di Operatori del legno del Cisita, la quale, sotto la guida del maestro d'ascia Francesco Buttà, ha realizzato due modelli del mezzo scafo della nave scuola, uno per l'equipaggio e l'altro per il Cantiere della Memoria. "Abbiamo usato mogano, sassofrasso e tiglio, ma devo dire che il prof Buttà ha fatto più di tutti", ammette uno studente. "E invece il nocchiere quello vero l'ho lucidato io nel corso del mio stage!", esclama un altro. Si

Citta della Spezia

La Spezia

rivolto domande riguardo a come fronteggiare la nostalgia dei tanti mesi di navigazione, come affrontare la lontananza dagli affetti, come si svolge la vita a bordo", riferiscono i G.M. Panella e Capocitti e il primo Giachino. Comprensibile: in fondo alberi griselle e pennoni sono affascinanti, ma a rendere viva una nave sono le donne e gli uomini che la fanno navigare. Un equipaggio di ottanta persone, sette ufficiali, che spariscono da una scalinata stretta sottocoperta, o riappaiono da una porticina che porta in sala macchine. Un altro mondo. La mostra allestita nel Cantiere della Memoria mette in vetrina le foto scattate da Marco Filzi, ex comandante del Palinuro. L'ufficiale, ora in servizio presso l'ufficio vela dello Stato Maggiore della Marina Militare, ha vissuto in simbiosi col veliero dal 2013 al 2014 conducendolo in una missione addestrativa passata anche per l'affascinante strettissimo canale di Corinto. A impreziosire l'esposizione, un'opera di pittura su vela del nostromo della sezione velica della Spezia, Adriano Gandino. Per suggellare il rapporto tra tradizione, marineria e arte, l'omaggio del collettivo The Spezziner, che rappresentato dai fondatori Mauro Baraldi e Italo Tosti ha presentato l'opera concepita dall'artista Andrea Ciardi, docente al Liceo Costa, un vibrante quadretto che traduce visivamente l'eleganza, l'etica e i valori del veliero di passaggio nel Golfo. Una riproduzione della copertina special edition 29 ottobre di The Spezziner, la "rivista che non esiste", in copia firmata e numerata, è stata consegnata a tutti i partecipanti della mattinata. Curioso l'incontro in mare tra legni celebri: sapendo dell'inchino graziotto del Palinuro, la goletta Oloferne e la nave scuola della Repubblica Cecoslovacca La Grace, replica autentica del brigantino della seconda metà del XVIII secolo, hanno incrociato le rotte. Più moderno ma non meno emozionante il saluto VHF via radio tra il comandante Giangarrà e Marco Rossato, il vicentino primo velista paraplegico a circumnavigare l'Italia in solitaria, giunto da Viareggio per l'occasione. A bordo con lui Tiziana Pieri. Accanto a Pieri, Rossato ha riaffermato il suo sogno: il sogno di un pontile a misura di disabile nell'antico porticciolo de Le Grazie, una fantasia per cui sono già stati svolti incontri con l'**Autorità Portuale**. Le operazioni di ricerca, incontro, trasbordo, sono state documentate da Roberto Celi di Obiettivo Spezia, che affianca il Cantiere della Memoria e l'associazione Mare di Carta nell'intento di condividere e tramandare storie e memorie di mare, che sono poi simbolo di una storia universale, sin dai tempi virgiliani. Storie di donne, di uomini e di dei, storie di natura e d'ingegno. Storie in movimento. La comitiva ha accolto a terra il saluto della Guardia Costiera e si è congedata sulle parole di Riccardo Papa, direttore del Cisita: "Trovate il vostro vento favorevole, ragazzi. Qualunque cosa decidiate di fare". Faventibus ventis, il Palinuro ha ripreso il mare, per il finale di stagione in Arsenale.

L'attore Luca Argentero al porto di Ravenna per le riprese di una nuova serie sul mondo dei motori

Ascolta: Slitta ancora la partenza dei Piani Speciali, mancano le coperture finanziarie. Il sindaco di Faenza: "Ma non si era sempre detto che i soldi ci sono?" L'attore Luca Argentero avvistato nei giorni scorsi al porto di Ravenna, durante le riprese di alcune scene di una serie tv sul mondo dei motori. Sulla serie, realizzata da Groenlandia Group e sostenuta da Emilia-Romagna Film Commission, c'è al momento ancora il massimo riserbo: pare che riguardi il campionato italiano Gran Turismo e che nel cast vi sono anche Giulia Michelini e Caterina Forza. Il regista è Matteo Rovere, lo stesso di 'Veloce come il vento', film con Stefano Accorsi e Matilda De Angelis. Secondo i bene informati si tratta di una serie in 6 puntate che sarà trasmessa su Netflix nel 2025, e destinata anche al mercato internazionale. Nei ciak girati lunedì sera al porto di Ravenna, Argentero è stato notato a bordo di un tir. Nelle scorse settimane l'attore era stato visto ad Imola, dove sembrava interpretare il ruolo di responsabile di un team, durante una corsa.



Maggiore sicurezza veicolare e ferroviaria nell'Area Portuale di Ravenna: presentate in Prefettura le proposte

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Il Prefetto di Ravenna, Castrese De Rosa , ha incontrato in Prefettura i rappresentanti dell'**Autorità Portuale**, di Rete Ferroviaria Italiana e di Merci Italia, insieme ai rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali Cgil, Cisl e Uil, per presentare le proposte elaborate dal Gruppo di Lavoro Tecnico, coordinato dall'Assessore al Porto, Anna Giulia Randi. Questo gruppo, insediato alcune settimane fa, ha esaminato le criticità esistenti nell'area **portuale** e ha individuato interventi necessari per migliorare la sicurezza delle arterie ferroviarie e stradali che collegano Ravenna a Marina Romea e Porto Corsini. A seguito di sopralluoghi effettuati a settembre, il Gruppo ha identificato le principali problematiche degli attraversamenti lungo la dorsale sinistra del Candiano e sulla Via Baiona, proponendo soluzioni strutturali nel breve, medio e lungo termine per aumentare i livelli di sicurezza per i lavoratori e per gli utenti della strada. Le problematiche riguardano non solo la sicurezza dei lavoratori che quotidianamente accedono all'area, ma anche quella degli automobilisti, specialmente durante la stagione estiva , quando il traffico aumenta. L'elevato volume di merci movimentate lungo i binari, che si incrociano con le strade di accesso al porto e alla banchina di Porto Corsini, richiede interventi di sicurezza , che includono il miglioramento della segnaletica stradale, l'installazione di luci di preavviso, la creazione di guard-rail e l'implementazione dell'illuminazione, essenziali per consentire le operazioni degli operatori ferroviari e per migliorare la sicurezza nei punti di attraversamento. Durante la riunione, sono state discusse diverse soluzioni , come l'installazione di passaggi a livello e semafori intelligenti, con il supporto del Comando di Polizia Locale, che ha promesso di verificare la fattibilità di tali misure per garantire una fluidità sia della circolazione stradale che di quella ferroviaria. L'**Autorità Portuale** ha annunciato un incontro con le Società Terminaliste per avviare un programma di messa in sicurezza delle aree di attraversamento, al fine di coordinare la circolazione dei treni con quella dei mezzi in uscita dalle aziende. Inoltre, l'ente ha confermato il suo impegno per trovare ulteriori accorgimenti che incrementino la sicurezza nelle intersezioni. La società appaltatrice ha evidenziato che, presso l'impianto di Ravenna, le squadre operanti sono composte da tre operatori (un carrellista e due manovratori), a differenza di altri impianti, dove solitamente operano solo due operatori. Questo per far fronte alle specifiche condizioni del sedime ferroviario e alla presenza di passaggi a livello non protetti da barriere. Le Organizzazioni Sindacali hanno accolto positivamente le soluzioni proposte, sottolineando però che gli interventi richiederanno tempo e che sono necessarie soluzioni immediate per tutelare la sicurezza di lavoratori e automobilisti.

"La questione - ha dichiarato il Prefetto De Rosa - è complessa



Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Il Prefetto di Ravenna, Castrese De Rosa , ha incontrato in Prefettura i rappresentanti dell'Autorità Portuale, di Rete Ferroviaria Italiana e di Merci Italia, insieme ai rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali Cgil, Cisl e Uil, per presentare le proposte elaborate dal Gruppo di Lavoro Tecnico, coordinato dall'Assessore al Porto, Anna Giulia Randi. Questo gruppo, insediato alcune settimane fa, ha esaminato le criticità esistenti nell'area portuale e ha individuato interventi necessari per migliorare la sicurezza delle arterie ferroviarie e stradali che collegano Ravenna a Marina Romea e Porto Corsini. A seguito di sopralluoghi effettuati a settembre, il Gruppo ha identificato le principali problematiche degli attraversamenti lungo la dorsale sinistra del Candiano e sulla Via Baiona, proponendo soluzioni strutturali nel breve, medio e lungo termine per aumentare i livelli di sicurezza per i lavoratori e per gli utenti della strada. Le problematiche riguardano non solo la sicurezza dei lavoratori che quotidianamente accedono all'area, ma anche quella degli automobilisti, specialmente durante la stagione estiva , quando il traffico aumenta. L'elevato volume di merci movimentate lungo i binari, che si incrociano con le strade di accesso al porto e alla banchina di Porto Corsini, richiede interventi di sicurezza , che includono il miglioramento della segnaletica stradale, l'installazione di luci di preavviso, la creazione di guard-rail e l'implementazione dell'illuminazione, essenziali per consentire le operazioni degli operatori ferroviari e per migliorare la sicurezza nei punti di attraversamento. Durante la riunione, sono state discusse diverse soluzioni , come l'installazione di passaggi a livello e

e delicata a causa del numero elevato di attori coinvolti e delle diverse problematiche da affrontare. Per questo motivo, ho richiesto di accelerare gli interventi sulle infrastrutture e di individuare soluzioni immediate con le Società Terminaliste, per prevenire futuri incidenti e mitigare i rischi in queste aree strategiche per la Provincia di Ravenna."

Orio Rossi, Pro Loco Porto Corsini: nuovo terminal crociere e Parco delle Dune sono grandi opportunità, ma dobbiamo trovare soluzione per il traffico

Ascolta questo articolo ora... Nei giorni scorsi a Porto Corsini si è svolta la cerimonia di posa della prima pietra del nuovo terminal crociere di Ravenna da 10.000 metri quadrati organizzata da Ravenna Civitas Cruise Port (RCCP). Il business plan del nuovo terminal crociere prevede in partenza un investimento da 35 milioni di euro, di cui 6 milioni sono messi a disposizione da **Autorità Portuale** Ravenna. AP è al centro poi del progetto in fase di realizzazione del Parco delle Dune all'interno del quale si integra la struttura del nuovo terminal (un investimento di poco meno 10 milioni di euro, con il contributo di 1,5 milioni della Regione Emilia-Romagna). È partita la costruzione del nuovo terminal crociere di Ravenna, un'opera da 35 milioni di euro: l'apertura alle prime navi è prevista per il 2026 Il nuovo terminal sarà in grado di ricevere le prime crociere nel 2026 quando i passeggeri torneranno ad essere intono ai 500mila. Per il completamento definitivo dell'opera i tempi saranno un poco più lunghi. In tanti sono intervenuti alla cerimonia, ma in quella occasione non ha parlato nessuno della comunità di Porto Corsini direttamente interessata all'opera e alle conseguenze che questa avrà per la vita del paese, già oggi sotto pressione soprattutto per il traffico in ingresso e in uscita dal terminal che intasa Via Molo San Filippo. Sentiamo dunque cosa ne pensa Orio Rossi, che guida la Pro Loco di Porto Corsini. L'INTERVISTA Orio Rossi, lei non ha preso la parola durante la cerimonia per la posa della prima pietra, perché? "Non ho parlato perché ero d'accordo così con Anna D'Imporzano di RCCP." Va bene, ma cosa pensa del progetto? "Dico che è una grande opportunità per Ravenna, per Bologna e ci auguriamo che lo diventi anche per i lidi, che oggi soffrono soprattutto per l'impatto del traffico. I tecnici comunali dicono che le crociere non producono poi tutto questo grande traffico, per lo più dovuto al traghetto, il che in parte è vero. Però se tu metti dell'altra acqua in un bicchiere già colmo, l'acqua esce e si spande intorno, giusto? Questo è un problema per Porto Corsini non ancora risolto. Per tutti i lidi, e non solo per Porto Corsini, questa operazione può essere importante, perché i lidi possono trovare una loro occasione di rilancio e di sviluppo. Lo sappiamo, è inutile negarlo. Però se siamo stati in difficoltà con un traffico di 290-300mila passeggeri che succede quando loro ne prevedono 500mila? Siamo molto preoccupati. Anche se la preoccupazione non ci fa dimenticare le opportunità. Noi continuiamo a ripetere che servono delle soluzioni. E quelle ci sarebbero. Basta avere il coraggio di parlare con la Forestale. Basta avere il coraggio di muoversi in una certa direzione". Si fermi un secondo, poi ci ritorniamo sul traffico. Cosa pensa del fatto che la grande nuova stazione marittima sarà anche a disposizione della comunità quando non sarà impegnata per il traffico passeggeri? È una buona opportunità, no? "Non raccontiamo favole. Quando non ci saranno crociere? Cominciano a febbraio



Ascolta questo articolo ora... Nei giorni scorsi a Porto Corsini si è svolta la cerimonia di posa della prima pietra del nuovo terminal crociere di Ravenna da 10.000 metri quadrati organizzata da Ravenna Civitas Cruise Port (RCCP). Il business plan del nuovo terminal crociere prevede in partenza un investimento da 35 milioni di euro, di cui 6 milioni sono messi a disposizione da Autorità Portuale Ravenna. AP è al centro poi del progetto in fase di realizzazione del Parco delle Dune all'interno del quale si integra la struttura del nuovo terminal (un investimento di poco meno 10 milioni di euro, con il contributo di 1,5 milioni della Regione Emilia-Romagna). È partita la costruzione del nuovo terminal crociere di Ravenna, un'opera da 35 milioni di euro: l'apertura alle prime navi è prevista per il 2026 Il nuovo terminal sarà in grado di ricevere le prime crociere nel 2026 quando i passeggeri torneranno ad essere intono ai 500mila. Per il completamento definitivo dell'opera i tempi saranno un poco più lunghi. In tanti sono intervenuti alla cerimonia, ma in quella occasione non ha parlato nessuno della comunità di Porto Corsini direttamente interessata all'opera e alle conseguenze che questa avrà per la vita del paese, già oggi sotto pressione soprattutto per il traffico in ingresso e in uscita dal terminal che intasa Via Molo San Filippo. Sentiamo dunque cosa ne pensa Orio Rossi, che guida la Pro Loco di Porto Corsini. L'INTERVISTA Orio Rossi, lei non ha preso la parola durante la cerimonia per la posa della prima pietra, perché? "Non ho parlato perché ero d'accordo così con Anna D'Imporzano di RCCP." Va bene, ma cosa pensa del progetto? "Dico che è una grande opportunità per Ravenna, per Bologna e ci auguriamo che lo diventi anche per i lidi, che oggi soffrono soprattutto per l'impatto del traffico. I tecnici comunali dicono che le crociere non producono poi tutto questo grande traffico, per lo più dovuto al traghetto, il che in parte è vero. Però se tu metti dell'altra acqua in un bicchiere già colmo, l'acqua esce e si spande intorno, giusto? Questo è un problema per Porto Corsini non ancora risolto. Per tutti i lidi, e non solo per Porto Corsini, questa operazione può essere importante, perché i lidi possono trovare una loro occasione di rilancio e di sviluppo. Lo sappiamo, è inutile negarlo. Però se siamo stati in difficoltà con un traffico di 290-300mila passeggeri che succede quando loro ne prevedono 500mila? Siamo molto preoccupati. Anche se la preoccupazione non ci fa dimenticare le opportunità. Noi continuiamo a ripetere che servono delle soluzioni. E quelle ci sarebbero. Basta avere il coraggio di parlare con la Forestale. Basta avere il coraggio di muoversi in una certa direzione". Si fermi un secondo, poi ci ritorniamo sul traffico. Cosa pensa del fatto che la grande nuova stazione marittima sarà anche a disposizione della comunità quando non sarà impegnata per il traffico passeggeri? È una buona opportunità, no? "Non raccontiamo favole. Quando non ci saranno crociere? Cominciano a febbraio

e finiscono a ottobre o novembre. Quindi non ci saranno a dicembre, a gennaio e un po' a febbraio. Che cosa fa la comunità in quei mesi? Le dico io che succede, la stazione sarà utilizzata per fare qualche convegno, ma non ci sarà tutta questa disponibilità per la comunità di Porto Corsini, questa è una bufala. È un po' come lavarsi i piedi con i calzettini." E del Parco delle Dune che dice? Almeno questo la convince? "Questo è importante, il Parco delle Dune che si collega poi con la stazione della Royal Caribbean. È la riqualificazione di una parte del territorio, della pineta e delle dune che hanno permesso la creazione dell'habitat intorno a Porto Corsini. La pineta si è salvata grazie alle dune, quindi è importantissimo il Parco delle Dune. Ma noi vediamo bene anche l'interesse della Royal Caribbean per il terminal crociere di Ravenna Porto Corsini. Noi ci auguriamo e speriamo che quando il tutto sarà a regime ci sarà anche una grossa risposta occupazionale per i nostri giovani. Ci auguriamo che nel giro di 8-9 anni, ma anche prima, ci sia un certo ritorno in termini di lavoro e benessere." Nel frattempo immagino lei pensi che si sarà anche trovata una sistemazione adeguata per la questione del traffico. "Direi proprio di sì. Basta far passare tutto il traffico crociere in ingresso e in uscita da Via Molo San Filippo. Per esempio, noi abbiamo via Enrico Cottino che arriva in uscita dal paese allo stradello che passa dentro la pineta e che viene dato in concessione al campeggio. Cosa ci fa il campeggio d'estate? Ci fa un parcheggio per i propri clienti: 80-90 macchine. Noi abbiamo detto che quello stradello potrebbe essere usato per far uscire il traffico delle crociere dall'altra parte del paese, far passare i pullman e tutti i taxi che escono dalla stazione crocieristica prima da Via Guizzetti e poi da Via Cottino. È una cosa fattibile con poca spesa, basta spostare un palo della luce. In Comune ci hanno detto: ma voi volete far passare dei mezzi nella pineta? Perché le 80-90 macchine che ci parcheggiano cosa sono, mongolfiere? Io dico che dobbiamo prendere in considerazione ipotesi diverse anno per anno, guardiamo se riusciamo a fare qualcosa di differente. E poi bisogna lavorare molto sulla limitazione della velocità del traffico." In Via Molo San Filippo c'è già il limite a 30 km/h, non è che ci possiamo mettere l'esercito a controllare. "L'esercito no, ma si può mettere un semaforo intelligente che dopo 100 metri se superi i 40 km/h ti ferma e ti fa la multa. Siamo andati sulla Luna si può fare anche questo." Però in sostanza la vera risposta secondo lei è trovare una maniera di far entrare i mezzi da una parte e farli uscire da un'altra parte, per dimezzare il traffico crociere su Via Molo San Filippo. "Certo. Bisognerebbe lavorare in questa direzione." Ma non c'è un tavolo con il Comune di Ravenna per discutere di queste cose? "Ecco, è qui che volevo arrivare. Noi chiediamo a viva voce di creare un tavolo congiunto per discutere con l'Amministrazione comunale, che non è un ente a sé stante così come il sindaco è il primo cittadino del paese e deve ascoltare, salvaguardare e portare avanti le proposte dei cittadini. In definitiva, noi siamo favorevoli agli investimenti che portano ricchezza e creano opportunità, però questi investimenti non devono far patire la popolazione di Porto Corsini, che ha mediamente un'età superiore ai 67 anni. Quindi chiediamo una soluzione stabile al problema del traffico."

Riorganizzazione Ufficio Dogane e Monopoli Ravenna: preoccupazioni per futuro del terminal crociere

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Con questa lettera aperta vogliamo richiamare l'attenzione delle Istituzioni competenti su una questione di primaria importanza per la sicurezza e l'efficienza dei servizi offerti al **Porto di Ravenna**, che rischiano di essere compromessi da una ipotesi di riorganizzazione che da Roma vogliono applicare in via sperimentale all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di **Ravenna**. Dalle prime voci che stanno circolando, sembra che nel piano riorganizzativo nazionale dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli, non sia inclusa la previsione strutturale specifica per il terminal crociere di **Ravenna**, un'area fondamentale sia per l'economia della città sia per l'esperienza di migliaia di turisti che ogni anno vi transitano. Inoltre non sarebbe stata presa in considerazione né l'attuale complessità dell'ufficio con volumi di traffico merci e passeggeri in continua crescita né i molteplici progetti di sviluppo della portualità ravennate, tra i quali Progetto HUB, ZLS, Rigassificatore, interventi infrastrutturali viari e ferroviari illustrati pochi giorni fa nell'Adria Shipping Summit - Stati generali della portualità e della logistica del NordEst. Il traffico navi, sia passeggeri che merci, sembrano infatti considerate al pari dei mezzi di trasporto, come i camion, per definire parametri di assetti e organici dell'Ufficio dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli di **Ravenna**, un approccio che non terrebbe conto della specificità e delle esigenze di controllo che tale servizio richiede. Senza un adeguato riconoscimento e una dotazione di risorse adeguata, la qualità operativa, compresa la sicurezza del terminal potrebbero essere gravemente compromesse. Inoltre, si registra il rischio di un ulteriore ridimensionamento del presidio dedicato al controllo dell'area giochi. Ricordiamo che l'Emilia - Romagna, con il maggior numero presente in Riviera romagnola, detiene il primato nazionale (oltre 12.000) per numero di apparecchi da intrattenimento senza vincita in denaro presenti sul territorio nazionale e registra numeri importanti nella rete vendita nel settore degli apparecchi con vincita in denaro AWP e VLT; altri dati di rilievo si registrano nella rete vendita di altre tipologie di gioco. Il presidio dunque del territorio risulta di fondamentale importanza per garantire ordinariamente il controllo territoriale in modo capillare e continuo, garantendo il gioco legale e responsabile. Non prevedere un assetto organizzativo per tale funzione rischia di compromettere la vigilanza e il controllo in un settore delicato causando un impoverimento delle professionalità monopolistiche acquisite dal personale della sede fino ad oggi. Interviene sulla questione Mario Giovanni Cozza, segretario generale Cisl FP Romagna - "Registriamo con favore l'apertura al confronto da parte della Direzione Centrale dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli dopo i dubbi e le criticità sollevate dalla delegazione Cisl FP al tavolo nazionale di qualche giorno fa sulla riorganizzazione delle sedi territoriali,



Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Con questa lettera aperta vogliamo richiamare l'attenzione delle Istituzioni competenti su una questione di primaria importanza per la sicurezza e l'efficienza dei servizi offerti al Porto di Ravenna, che rischiano di essere compromessi da una ipotesi di riorganizzazione che da Roma vogliono applicare in via sperimentale all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Ravenna. Dalle prime voci che stanno circolando, sembra che nel piano riorganizzativo nazionale dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli, non sia inclusa la previsione strutturale specifica per il terminal crociere di Ravenna, un'area fondamentale sia per l'economia della città sia per l'esperienza di migliaia di turisti che ogni anno vi transitano. Inoltre non sarebbe stata presa in considerazione né l'attuale complessità dell'ufficio con volumi di traffico merci e passeggeri in continua crescita né i molteplici progetti di sviluppo della portualità ravennate, tra i quali Progetto HUB, ZLS, Rigassificatore, interventi infrastrutturali viari e ferroviari illustrati pochi giorni fa nell'Adria Shipping Summit - Stati generali della portualità e della logistica del NordEst. Il traffico navi, sia passeggeri che merci, sembrano infatti considerate al pari dei mezzi di trasporto, come i camion, per definire parametri di assetti e organici dell'Ufficio dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli di Ravenna, un approccio che non terrebbe conto della specificità e delle esigenze di controllo che tale servizio richiede. Senza un adeguato riconoscimento e una dotazione di risorse adeguata, la qualità operativa, compresa la sicurezza del terminal potrebbero essere gravemente compromesse. Inoltre, si registra il rischio di un ulteriore ridimensionamento del presidio dedicato al controllo dell'area giochi.

ora ci aspettiamo che l'Agenzia tenga conto nella pianificazione organizzativa delle peculiarità del nostro territorio e delle specifiche necessità di un **porto** cruciale come quello di **Ravenna**, favorendo l'incremento del numero di lavoratori in servizio, oggi nettamente insufficiente, oltre a strutture organizzative capaci di mantenere alto il livello di efficienza e sicurezza, sia per il terminal crociere e il traffico merci che per tutte le altre aree sensibili come quella dei giochi." "Chiediamo a gran voce un confronto aperto e costruttivo, certi che queste nostre preoccupazioni possano trovare una risposta concreta e tempestiva per garantire un futuro sicuro e solido al nostro **porto** e alla nostra città" conclude Cozza. ALCUNI DATI 57 persone l'organico attuale dell'Ufficio Dogana di **Ravenna** (di cui 1 va in pensione al 31.12) Oltre 1.000.000.000 di (UN MILIARDO DI EURO) i diritti accertati tra dogane e accise dall'Agenzia Dogana e Monopoli di **Ravenna** dall'inizio del 2024 ad oggi.

Protocollo d'Intesa per il Porto di Ravenna. Apprezzamento di Legacoop Romagna

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Legacoop Romagna esprime grande apprezzamento per l'approvazione da parte del Consiglio Comunale di Ravenna del Protocollo d'Intesa con l'Autorità di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro Settentrionale, per coordinarsi nella pianificazione del territorio, in particolare in vista dell'attuazione del Documento di programmazione strategica di **sistema** (Dpss), il cosiddetto "piano regolatore del porto". Questo Protocollo, che avrà un impatto significativo per la città e per le imprese del territorio, rappresenta un passo avanti importante nella collaborazione tra Comune e Autorità **Portuale**, stabilendo una pianificazione condivisa e una sinergia nelle scelte strategiche per lo sviluppo dell'area **portuale** e retroportuale. Per il tessuto imprenditoriale di Ravenna si aprono nuove opportunità di crescita legate all'espansione delle infrastrutture, alla rigenerazione urbana e alla sostenibilità ambientale, con un impatto positivo sia sull'occupazione che sull'innovazione. Il Protocollo si inserisce inoltre in un contesto più ampio di sviluppo strategico per Ravenna, che vede anche l'approvazione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) del Porto. Questa misura favorirà l'attrazione di nuovi investimenti e la semplificazione delle procedure burocratiche per le imprese, potenziando ulteriormente il ruolo del Porto di Ravenna come snodo centrale per il commercio e la logistica del Paese, consentendo alle imprese del territorio una maggiore capacità di competere sui mercati nazionali e internazionali, grazie a una migliore infrastruttura e alle nuove connessioni intermodali previste. Legacoop Romagna plaude quindi a questo risultato, frutto di una visione lungimirante e di una collaborazione virtuosa tra le istituzioni, che rafforzerà il legame tra porto e città e creerà nuove prospettive di sviluppo sostenibile per tutto il territorio. Leggi anche sicurezza Maggiore sicurezza stradale e ferroviaria nell'Area **Portuale** di Ravenna: presentate in Prefettura le proposte.



Incontro in Prefettura riguardo la sicurezza veicolare e ferroviaria nell'Area Portuale di Ravenna

Il Prefetto di Ravenna Castrese De Rosa, unitamente ai rappresentanti dell'**Autorità Portuale**, Rete Ferroviaria Italiana e Merci Italia ha incontrato in Prefettura le Organizzazioni Sindacali Cgil, Cisl e Uil per illustrare le proposte formulate dal Gruppo di Lavoro Tecnico insediato alcune settimane fa e coordinato dall'Assessore al Porto Anna Giulia Randi del Comune di Ravenna, che ha approfondito insieme a tutti i soggetti coinvolti le criticità esistenti nell'Area **Portuale** ed individuati gli interventi necessari per migliorare la sicurezza delle arterie ferroviarie e stradali di accesso all'area **portuale** e di collegamento da Ravenna verso Marina Romea e Porto Corsini. Dopo i sopralluoghi effettuati nel mese di settembre, il Gruppo di Lavoro ha individuato le principali criticità degli attraversamenti lungo la dorsale sinistra Candiano e sulla Via Baiona, proponendo delle soluzioni strutturali nel breve, medio e lungo termine per aumentare i livelli di sicurezza sia per i lavoratori dell'area **portuale** che per gli utenti della strada. I problemi riguardano non soltanto la sicurezza sui luoghi di lavoro delle migliaia di lavoratori che ogni giorno accedono a quell'area, ma anche la sicurezza degli utenti della strada

che utilizzano le arterie con maggiore frequenza soprattutto durante la stagione estiva. L'enorme movimentazione di merci che avviene su binari che si intersecano in più punti sulle strade di accesso al Porto e di collegamento con la banchina di Porto Corsini, verranno messe in sicurezza attraverso differenti soluzioni che vanno dal miglioramento della segnaletica stradale sia verticale che orizzontale, alla collocazione di luci di preavviso, alla creazione di guard-rail e all'implementazione dell'illuminazione per consentire gli interventi dell'operatore della manovra ferroviaria e degli operatori del concessionario della manovra di attraversamento dei passaggi dei treni. Tutte le possibili soluzioni alle problematiche sono state discusse nel corso della riunione: dall'apposizione di passaggi a livello, alla collocazione di semafori intelligenti e tali interventi sono stati esaminati dal Comando di Polizia Locale che si è impegnato unitamente ai responsabili delle Infrastrutture Ferroviarie a verificarne la fattibilità per coniugare la fluidità della circolazione stradale con quella ferroviaria. L'**Autorità Portuale** si è impegnata ad incontrare le Società Terminaliste per avviare un lavoro di messa in sicurezza delle aree di attraversamento spesso contigue agli accessi delle Aziende, per individuare caso per caso gli interventi necessari ad agevolare la circolazione dei treni coordinandola con quella dei mezzi in uscita dalle stesse aziende. Nel contempo l'**Autorità Portuale**, Ente che ha dato in appalto all'operatore concessionario della manovra la gestione dei trasporti lungo l'arteria ferroviaria, ha assicurato il proprio impegno a trovare ulteriori accorgimenti per implementare i livelli di sicurezza nelle intersezioni. La Società appaltatrice ha peraltro sottolineato come presso l'impianto



Il Prefetto di Ravenna Castrese De Rosa, unitamente ai rappresentanti dell'Autorità Portuale, Rete Ferroviaria Italiana e Merci Italia ha incontrato in Prefettura le Organizzazioni Sindacali Cgil, Cisl e Uil per illustrare le proposte formulate dal Gruppo di Lavoro Tecnico insediato alcune settimane fa e coordinato dall'Assessore al Porto Anna Giulia Randi del Comune di Ravenna, che ha approfondito insieme a tutti i soggetti coinvolti le criticità esistenti nell'Area Portuale ed individuati gli interventi necessari per migliorare la sicurezza delle arterie ferroviarie e stradali di accesso all'area portuale e di collegamento da Ravenna verso Marina Romea e Porto Corsini. Dopo i sopralluoghi effettuati nel mese di settembre, il Gruppo di Lavoro ha individuato le principali criticità degli attraversamenti lungo la dorsale sinistra Candiano e sulla Via Baiona, proponendo delle soluzioni strutturali nel breve, medio e lungo termine per aumentare i livelli di sicurezza sia per i lavoratori dell'area portuale che per gli utenti della strada. I problemi riguardano non soltanto la sicurezza sui luoghi di lavoro delle migliaia di lavoratori che ogni giorno accedono a quell'area, ma anche la sicurezza degli utenti della strada che utilizzano le arterie con maggiore frequenza soprattutto durante la stagione estiva. L'enorme movimentazione di merci che avviene su binari che si intersecano in più punti sulle strade di accesso al Porto e di collegamento con la banchina di Porto Corsini, verranno messe in sicurezza attraverso differenti soluzioni che vanno dal miglioramento della segnaletica stradale sia verticale che orizzontale, alla collocazione di luci di preavviso, alla creazione di guard-rail e all'implementazione dell'illuminazione per consentire gli interventi dell'operatore della manovra ferroviaria e degli operatori del concessionario della manovra di attraversamento dei passaggi dei treni. Tutte le possibili soluzioni alle problematiche sono state discusse nel corso della riunione: dall'apposizione di passaggi a livello, alla collocazione di semafori intelligenti e tali interventi sono stati esaminati dal Comando di Polizia Locale che si è impegnato unitamente ai responsabili delle Infrastrutture Ferroviarie a verificarne la fattibilità per coniugare la fluidità della circolazione stradale con quella ferroviaria. L'Autorità Portuale si è impegnata ad incontrare le Società Terminaliste per avviare un lavoro di messa in sicurezza delle aree di attraversamento spesso contigue agli accessi delle Aziende, per individuare caso per caso gli interventi necessari ad agevolare la circolazione dei treni coordinandola con quella dei mezzi in uscita dalle stesse aziende. Nel contempo l'Autorità Portuale, Ente che ha dato in appalto all'operatore concessionario della manovra la gestione dei trasporti lungo l'arteria ferroviaria, ha assicurato il proprio impegno a trovare ulteriori accorgimenti per implementare i livelli di sicurezza nelle intersezioni. La Società appaltatrice ha peraltro sottolineato come presso l'impianto

di Ravenna le squadre che operano sono composte da tre operatori (un carrellista e due manovratori) a differenza degli altri impianti in cui normalmente operano solo due operatori e ciò proprio per le particolari condizioni del sedime ferroviario e della presenza di passaggi a livello non protetti da barriera. Con grande spirito di responsabilità le OO.SS. hanno accolto con favore le soluzioni proposte, facendo presente che gli interventi richiederanno tempo e necessitano soluzioni immediate a tutela della sicurezza dei lavoratori e degli utilizzatori delle strade. "La questione - ha dichiarato il Prefetto Castrese De Rosa - risulta complessa e delicata per il notevole numero di attori coinvolti e per la varietà di problematiche di differente natura che devono essere affrontate e risolte, per questo ho richiesto di accelerare gli interventi sulle infrastrutture e di individuare con le Società Terminaliste soluzioni immediate che possano evitare per il futuro incidenti e mitigare i rischi di queste aree di interesse strategico non solo per la Provincia di Ravenna."

Cisl Romagna: "Preoccupazioni per il futuro del terminal crociere e dell'area giochi"

"Con questa lettera aperta vogliamo richiamare l'attenzione delle Istituzioni competenti su una questione di primaria importanza per la sicurezza e l'efficienza dei servizi offerti al **Porto di Ravenna**, che rischiano di essere compromessi da una ipotesi di riorganizzazione che da Roma vogliono applicare in via sperimentale all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di **Ravenna**. Dalle prime voci che stanno circolando, sembra che nel piano riorganizzativo nazionale dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli, non sia inclusa la previsione strutturale specifica per il terminal crociere di **Ravenna**, un'area fondamentale sia per l'economia della città sia per l'esperienza di migliaia di turisti che ogni anno vi transitano. Inoltre non sarebbe stata presa in considerazione né l'attuale complessità dell'ufficio con volumi di traffico merci e passeggeri in continua crescita né i molteplici progetti di sviluppo della portualità ravennate, tra i quali Progetto HUB, ZLS, Rigassificatore, interventi infrastrutturali viari e ferroviari illustrati pochi giorni fa nell'Adria Shipping Summit - Stati generali della portualità e della logistica del NordEst. Il traffico navi, sia passeggeri che merci, sembrano infatti considerate al pari dei mezzi di trasporto, come i camion, per definire parametri di assetti e organici dell'Ufficio dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli di **Ravenna**, un approccio che non terrebbe conto della specificità e delle esigenze di controllo che tale servizio richiede. Senza un adeguato riconoscimento e una dotazione di risorse adeguata, la qualità operativa, compresa la sicurezza del terminal potrebbero essere gravemente compromesse. Inoltre, si registra il rischio di un ulteriore ridimensionamento del presidio dedicato al controllo dell'area giochi. Ricordiamo che l'Emilia - Romagna, con il maggior numero presente in Riviera romagnola, detiene il primato nazionale (oltre 12.000) per numero di apparecchi da intrattenimento senza vincita in denaro presenti sul territorio nazionale e registra numeri importanti nella rete vendita nel settore degli apparecchi con vincita in denaro AWP e VLT; altri dati di rilievo si registrano nella rete vendita di altre tipologie di gioco. Il presidio dunque del territorio risulta di fondamentale importanza per garantire ordinariamente il controllo territoriale in modo capillare e continuo, garantendo il gioco legale e responsabile. Non prevedere un assetto organizzativo per tale funzione rischia di compromettere la vigilanza e il controllo in un settore delicato causando un impoverimento delle professionalità monopolistiche acquisite dal personale della sede fino ad oggi." Interviene sulla questione Mario Giovanni Cozza - segretario generale Cisl FP Romagna - "Registriamo con favore l'apertura al confronto da parte della Direzione Centrale dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli dopo i dubbi e le criticità sollevate dalla delegazione Cisl FP al tavolo nazionale di qualche giorno fa sulla riorganizzazione delle sedi territoriali, ora ci aspettiamo che l'Agenzia tenga conto nella pianificazione organizzativa



delle peculiarità del nostro territorio e delle specifiche necessità di un **porto** cruciale come quello di **Ravenna**, favorendo l'incremento del numero di lavoratori in servizio, oggi nettamente insufficiente, oltre a strutture organizzative capaci di mantenere alto il livello di efficienza e sicurezza, sia per il terminal crociere e il traffico merci che per tutte le altre aree sensibili come quella dei giochi." "Chiediamo a gran voce un confronto aperto e costruttivo, certi che queste nostre preoccupazioni possano trovare una risposta concreta e tempestiva per garantire un futuro sicuro e solido al nostro **porto** e alla nostra città. - conclude Cozza."

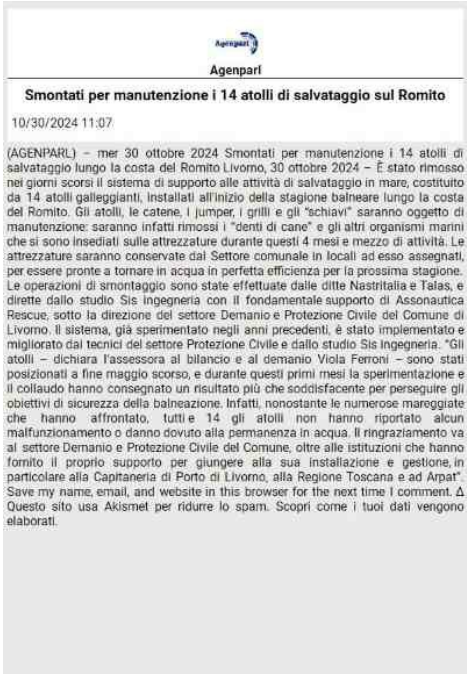
Protocollo d'intesa per il porto: apprezzamento di Legacoop Romagna

Legacoop Romagna esprime grande apprezzamento per l'approvazione da parte del Consiglio Comunale di Ravenna del Protocollo d'Intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, per coordinarsi nella pianificazione del territorio, in particolare in vista dell'attuazione del Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss), il cosiddetto "piano regolatore del porto". Questo Protocollo, che avrà un impatto significativo per la città e per le imprese del territorio, rappresenta un passo avanti importante nella collaborazione tra Comune e Autorità Portuale, stabilendo una pianificazione condivisa e una sinergia nelle scelte strategiche per lo sviluppo dell'area portuale e retroportuale. Per il tessuto imprenditoriale di Ravenna si aprono nuove opportunità di crescita legate all'espansione delle infrastrutture, alla rigenerazione urbana e alla sostenibilità ambientale, con un impatto positivo sia sull'occupazione che sull'innovazione. Il Protocollo si inserisce inoltre in un contesto più ampio di sviluppo strategico per Ravenna, che vede anche l'approvazione della Zona Logistica Semplificata (Zls) del Porto. Questa misura favorirà l'attrazione di nuovi investimenti e la semplificazione delle procedure burocratiche per le imprese, potenziando ulteriormente il ruolo del Porto di Ravenna come snodo centrale per il commercio e la logistica del Paese, consentendo alle imprese del territorio una maggiore capacità di competere sui mercati nazionali e internazionali, grazie a una migliore infrastruttura e alle nuove connessioni intermodali previste. Legacoop Romagna plaude quindi a questo risultato, frutto di una visione lungimirante e di una collaborazione virtuosa tra le istituzioni, che rafforzerà il legame tra porto e città e creerà nuove prospettive di sviluppo sostenibile per tutto il territorio.



Smontati per manutenzione i 14 atolli di salvataggio sul Romito

(AGENPARL) - mer 30 ottobre 2024 Smontati per manutenzione i 14 atolli di salvataggio lungo la costa del Romito **Livorno**, 30 ottobre 2024 - È stato rimosso nei giorni scorsi il sistema di supporto alle attività di salvataggio in mare, costituito da 14 atolli galleggianti, installati all'inizio della stagione balneare lungo la costa del Romito. Gli atolli, le catene, i jumper, i grilli e gli "schiavi" saranno oggetto di manutenzione: saranno infatti rimossi i "denti di cane" e gli altri organismi marini che si sono insediati sulle attrezzature durante questi 4 mesi e mezzo di attività. Le attrezzature saranno conservate dal Settore comunale in locali ad esso assegnati, per essere pronte a tornare in acqua in perfetta efficienza per la prossima stagione. Le operazioni di smontaggio sono state effettuate dalle ditte Nastritalia e Talas, e dirette dallo studio Sis ingegneria con il fondamentale supporto di Assonautica Rescue, sotto la direzione del settore Demanio e Protezione Civile del Comune di **Livorno**. Il sistema, già sperimentato negli anni precedenti, è stato implementato e migliorato dai tecnici del settore Protezione Civile e dallo studio Sis ingegneria. "Gli atolli - dichiara l'assessora al bilancio e al demanio Viola Ferroni - sono stati posizionati a fine maggio scorso, e durante questi primi mesi la sperimentazione e il collaudo hanno consegnato un risultato più che soddisfacente per perseguire gli obiettivi di sicurezza della balneazione. Infatti, nonostante le numerose mareggiate che hanno affrontato, tutti e 14 gli atolli non hanno riportato alcun malfunzionamento o danno dovuto alla permanenza in acqua. Il ringraziamento va al settore Demanio e Protezione Civile del Comune, oltre alle istituzioni che hanno fornito il proprio supporto per giungere alla sua installazione e gestione, in particolare alla Capitaneria di **Porto di Livorno**, alla Regione Toscana e ad Arpat". Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.



Il Nautilus

Livorno

AdSP MTS: Futuro e prospettive dell'accoglienza e del traffico crocieristico

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale presenterà lo studio di Risposte Turismo sul futuro e le prospettive dell'accoglienza e del traffico crocieristico nei porti di Livorno e Capraia All'iniziativa parteciperanno il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, il sindaco di Livorno, Luca Salvetti, il prefetto di Livorno, Giancarlo Dionisi, il presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Riccardo Breda. Apre i lavori il dirigente formazione e promozione, Claudio Capuano, mentre la presentazione dello studio sarà affidata al presidente di Risposte Turismo, Francesco di Cesare. A seguire una tavola rotonda nella quale è prevista la partecipazione del Comune di Livorno, di quelli di Capraia e Collesalveti, della CCIAA Maremma e Tirreno, della Porto di Livorno 2000 e delle Associazioni di categoria. Per l'iscrizione all'evento si prega di utilizzare il qr code riportato nel programma dell'evento qui allegato.



Il Nautilus

Livorno

Livorno, approvato il bilancio di previsione 2025 dell'AdSP

Nel triennio 2025-2027 l'Autorità di Sistema Portuale investirà nella realizzazione e manutenzione delle opere portuali quasi 400 milioni di euro, di cui 139 milioni di euro nel solo 2025. È il dato saliente del Bilancio di Previsione e del Programma triennale delle opere presentati stamani dal dirigente amministrativo Simone Gagliani e approvati dal Comitato di Gestione. Nella sua relazione, il presidente **Luciano Guerrieri** ha voluto rimarcare l'importante sforzo realizzativo messo in atto dall'ADSP negli ultimi anni, che ha portato molte delle opere dalla programmazione alla fase di cantierizzazione. "L'Autorità di Sistema Portuale intende proseguire nel solco dell'azione programmatoria già delineata negli anni passati" ha dichiarato, citando alcuni degli interventi che sono già stati messi a terra nel corso dei mesi passati, come la realizzazione, per un volume di investimento di 17,7 mln, del nuovo Punto di Controllo Frontaliero; la resecazione del canale di accesso presso la Torre del Marzocco, giunta già alla fase esecutiva e il cui costo si aggira attorno ai 20 mln di euro, e la realizzazione del raddoppio del capannone dello stoccaggio di cellulosa in zona M+K, per un valore di oltre 15

mln. Il 2025 si presenta da questo punto di vista come un anno di attuazione di progetti precedentemente finanziati che consente all'Ente di poter dare piena continuità alla propria politica di investimenti. A Livorno la Darsena Europa rimane una priorità. La maxi infrastruttura, appaltata negli anni precedenti, rientra nella programmazione 2025-2027 per la sola parte di incremento di Quadro Economico finanziato con risorse provenienti dal mutuo sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti. Oggi i lavori a terra sulla colmata sono a buon punto e stanno per iniziare anche i lavori a mare. A questo intervento strategico si affiancano quelli altrettanto importanti legati al Piano del Ferro, con il quale l'AdSP intende dar corso ad una riorganizzazione e ad un potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, allineando agli standard europei l'offerta della rete infrastrutturale ferroviaria a servizio dei Porti di Livorno e di Piombino. Nell'annualità 2025, l'Ente stanzerà 5,15 milioni di euro per la realizzazione di un nuovo fascio di binari presso il Porto Nuovo, opera che ha la finalità di migliorare la dotazione infrastrutturale a servizio dei terminal e delle banchine, favorendo il trasferimento su ferrovia di merci oggi movimentate solo via gomma. Nel Piano Triennale delle Opere sono stati peraltro finanziati per il 2025 anche gli interventi relativi alla progettazione del nuovo ponte mobile sullo Scolmatore in località Calambrone (per un totale di 400mila euro) e quelli riguardanti la realizzazione del II lotto del canale navigabile tra la Bellana e la Darsena Nuova (cui sono destinati 11,5 milioni di euro), opera che ha ovviamente ricadute importanti per la comunità cittadina e per il completamento della progettazione legata al Marina di Livorno. A Piombino la maggior parte delle risorse saranno destinate alla progettazione e realizzazione del



Nel triennio 2025-2027 l'Autorità di Sistema Portuale investirà nella realizzazione e manutenzione delle opere portuali quasi 400 milioni di euro, di cui 139 milioni di euro nel solo 2025. È il dato saliente del Bilancio di Previsione e del Programma triennale delle opere presentati stamani dal dirigente amministrativo Simone Gagliani e approvati dal Comitato di Gestione. Nella sua relazione, il presidente Luciano Guerrieri ha voluto rimarcare l'importante sforzo realizzativo messo in atto dall'ADSP negli ultimi anni, che ha portato molte delle opere dalla programmazione alla fase di cantierizzazione. "L'Autorità di Sistema Portuale intende proseguire nel solco dell'azione programmatoria già delineata negli anni passati" ha dichiarato, citando alcuni degli interventi che sono già stati messi a terra nel corso dei mesi passati, come la realizzazione, per un volume di investimento di 17,7 mln, del nuovo Punto di Controllo Frontaliero; la resecazione del canale di accesso presso la Torre del Marzocco, giunta già alla fase esecutiva e il cui costo si aggira attorno ai 20 mln di euro, e la realizzazione del raddoppio del capannone dello stoccaggio di cellulosa in zona M+K, per un valore di oltre 15 mln. Il 2025 si presenta da questo punto di vista come un anno di attuazione di progetti precedentemente finanziati che consente all'Ente di poter dare piena continuità alla propria politica di investimenti. A Livorno la Darsena Europa rimane una priorità. La maxi infrastruttura, appaltata negli anni precedenti, rientra nella programmazione 2025-2027 per la sola parte di incremento di Quadro Economico finanziato con risorse provenienti dal mutuo sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti. Oggi i lavori a terra sulla colmata sono a buon punto e stanno per iniziare anche i lavori a mare. A questo intervento strategico si affiancano quelli altrettanto importanti legati al Piano del Ferro, con il quale l'AdSP intende dar corso ad una riorganizzazione e ad un potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, allineando agli standard europei l'offerta della rete infrastrutturale ferroviaria a servizio dei Porti di Livorno e di Piombino.

Il Nautilus

Livorno

secondo lotto della SS398 ed al completamento della banchina di riva della Darsena Est (banchina ovest). Dopo aver recentemente inaugurato la bretella Gagno- Terre Rosse per il collegamento al porto nuovo e dopo aver completato le nuove aree per la logistica industriale presso la Darsena Est, lo scalo portuale punta ora a dotarsi di una viabilità che snellisca i tempi di accesso all'area portuale. Fondamentali, per il futuro dello scalo portuale toscano, risultano essere anche gli interventi legati alla realizzazione dei primi 400 metri della prima parte della nuova banchina Ovest afferente alla darsena Nord del porto che si sviluppa a partire dalla banchina Nord (recentemente completata) verso l'interno del Porto in direzione Sud. Il progetto, inserito nel Programma Triennale delle opere, prevede anche la realizzazione di una vasca di colmata impermeabilizzata e il dragaggio a quota -18 metri dei fondali prospicienti la nuova banchina. Il quadro economico dell'opera è di 51 milioni di euro. Ed è stato richiesto un finanziamento al Ministero Infrastrutture e Trasporti anche in collegamento alla contigua banchina di 820 metri lineari ed alle previsioni degli Accordi di Programma su cui le Istituzioni e l'ADSP-MTS stanno da tempo lavorando in relazione all'Investimento previsto dagli Ucraini di Metinvest Spa per una Acciaieria elettrica di 2,7 milioni di Euro di acciaio, nonché per la verifica ed il rilancio del Piano di Impresa di JSW. Nella programmazione triennale delle opere trovano infine spazio anche gli interventi di riqualificazione nei porti elbani di Portoferraio e Rio Marina, tra i quali meritano di essere menzionati quelli di ammodernamento del Palazzo ex Cromofilm, a Portoferraio (per un totale di 300.000 euro), e la progettazione e sequenziale attuazione delle opere del PRP di Rio Marina (per un totale di 100.000 euro) ed il recupero dell'edificio ex Locamare. Su Portoferraio l'Adsp-Mts sta lavorando anche per verificare la possibilità di acquisire un terreno adiacente alle banchine per migliorare la logistica portuale. Gli investimenti infrastrutturali non sono le uniche spese in conto capitale previste dall'Ente. Che intende spendere quasi tre milioni di euro per implementare la sicurezza nei porti di Piombino e Livorno, strutturandosi maggiormente, tra le altre cose, contro gli attacchi cyber. L'attenzione sempre maggiore che l'AdSP MTS ha deciso di destinare alle esigenze di potenziamento infrastrutturale degli scali portuali del Sistema avrà pesanti ricadute sull'avanzo di amministrazione, che dal 31/12/2024 al 31/12/2025 dimagrirà di oltre il 50%, passando da 51 a 22 milioni di euro, di cui quasi 19 milioni vincolati. Nel 2025 l'AdSP conta di incamerare 27,4 milioni di euro dall'applicazione delle tasse portuali e di quelli di ancoraggio, e quasi 12,3 milioni di euro derivanti dal pagamento dei canoni concessori. "L'approvazione all'unanimità del bilancio di previsione 2025 da parte del Comitato di gestione ci consente di continuare a perseguire con determinazione i nostri obiettivi strategici" è il messaggio conclusivo di Guerrieri. "Dal documento contabile emerge la volontà dell'Ente di rispondere in modo sempre più propositivo alle sollecitazioni di un mercato che chiede porti moderni ed efficienti non soltanto dal punto di vista infrastrutturale ma anche ambientale". In corso di seduta è stato infine approvato all'unanimità il Piano Operativo Triennale 2024-2026, il documento di programmazione previsto dalla legge 84/1994 che definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali.

Approvato il bilancio di previsione 2025 dell'AdSP del Tirreno Settentrionale

Nel 2025 l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale conta di incamerare 27,4 milioni di euro dall'applicazione delle tasse portuali e di ancoraggio rispetto a 23,2 milioni previsti nel 2024 e rispetto a 19,6 milioni di euro di entrate generate da questi tributi nel 2023. Inoltre il prossimo anno l'ente portuale prevede di incassare quasi 12,3 milioni di euro dal pagamento dei canoni concessori, cifra identica a quella prevista per il 2024 e a quella incassata nel 2023. I dati previsionali per il prossimo anno sono contenuti nel bilancio di previsione 2025 dell'AdSP che è stato approvato oggi all'unanimità dal Comitato di gestione dell'ente. In corso di seduta è stato approvato all'unanimità anche il Piano Operativo Triennale 2024-2026, il documento di programmazione previsto dalla legge 84/1994 che definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali. Nel triennio 2025-2027 l'Autorità di Sistema Portuale programma di investire nella realizzazione e manutenzione delle opere portuali quasi 400 milioni di euro, di cui 139 milioni di euro nel solo 2025. Nella sua relazione, il presidente dell'authority portuale, Luciano Guerrieri ha rimarcato l'importante sforzo realizzativo messo in atto dall'AdSP negli ultimi anni, che ha portato molte delle opere dalla programmazione alla fase di cantierizzazione. L'ente ha specificato che il prossimo anno l'attenzione sempre maggiore che l'AdSP ha deciso di destinare alle esigenze di potenziamento infrastrutturale degli scali portuali del sistema - Livorno, Piombino e dell'Isola d'Elba - avrà pesanti ricadute sull'avanzo di amministrazione, che dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025 dimagrirà di oltre il 50% passando da 51 a 22 milioni di euro, di cui quasi 19 milioni vincolati.

Informare

Approvato il bilancio di previsione 2025 dell'AdSP del Tirreno Settentrionale

10/30/2024 17:49

Nel 2025 l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale conta di incamerare 27,4 milioni di euro dall'applicazione delle tasse portuali e di ancoraggio rispetto a 23,2 milioni previsti nel 2024 e rispetto a 19,6 milioni di euro di entrate generate da questi tributi nel 2023. Inoltre il prossimo anno l'ente portuale prevede di incassare quasi 12,3 milioni di euro dal pagamento dei canoni concessori, cifra identica a quella prevista per il 2024 e a quella incassata nel 2023. I dati previsionali per il prossimo anno sono contenuti nel bilancio di previsione 2025 dell'AdSP che è stato approvato oggi all'unanimità dal Comitato di gestione dell'ente. In corso di seduta è stato approvato all'unanimità anche il Piano Operativo Triennale 2024-2026, il documento di programmazione previsto dalla legge 84/1994 che definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali. Nel triennio 2025-2027 l'Autorità di Sistema Portuale programma di investire nella realizzazione e manutenzione delle opere portuali quasi 400 milioni di euro, di cui 139 milioni di euro nel solo 2025. Nella sua relazione, il presidente dell'authority portuale, Luciano Guerrieri ha rimarcato l'importante sforzo realizzativo messo in atto dall'AdSP negli ultimi anni, che ha portato molte delle opere dalla programmazione alla fase di cantierizzazione. L'ente ha specificato che il prossimo anno l'attenzione sempre maggiore che l'AdSP ha deciso di destinare alle esigenze di potenziamento infrastrutturale degli scali portuali del sistema - Livorno, Piombino e dell'Isola d'Elba - avrà pesanti ricadute sull'avanzo di amministrazione, che dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025 dimagrirà di oltre il 50% passando da 51 a 22 milioni di euro, di cui quasi 19 milioni vincolati.

Dragaggio del porto canale: gli aggiornamenti

La ricognizione preliminare ha rilevato la presenza di corpi metallici FIUMICINO - «La ricognizione preliminare al dragaggio (canale quota parte e porzioni di darsena), finalizzata all'individuazione di eventuali residuati/ordigni bellici, comune a tutte le operazioni di escavo ed in tutte le realtà portuali, dopo le forzate e necessitate sospensioni dei giorni trascorsi per avverse condizioni meteorologiche, ha rivelato, nella conclusione della fase, la presenza di corpi metallici. Sono in corso, già dalla giornata di ieri, gli approfondimenti sistematici indispensabili alla sicurezza, come di rito accade per casi analoghi, in vista di un eventuale rimozione, se occorrente." E' quanto fa sapere l'Autorità portuale in una nota inviata all'Amministrazione Comunale di Fiumicino, in merito alle operazioni di dragaggio non ancora iniziate e previste per la fine di ottobre, in concomitanza con il fermo biologico. Il Comando di Fiumicino afferma di essere in continuo contatto con l'AdSP competente all'esecuzione dei lavori, nonché con i soggetti esecutori, da cui si è appreso che la bonifica è in fase di completamento e che, a causa delle piogge intervenute nelle ultime settimane, si è reso necessario l' ampliamento della vasca di colmata esistente per contenere il materiale dragato. «L'ampliamento risulta già completato e si sta ora stendendo l'impermeabilizzazione per procedere a stretto giro con l'attività di dragag'gio». «Accogliamo con attenzione gli aggiornamenti che l'Autorità Portuale ha comunicato riguardo alle operazioni di dragaggio e di bonifica del nostro porto e confidiamo che tutte le procedure necessarie vengano portate a termine nel rispetto dei tempi e degli standard di sicurezza», dichiara il sindaco, Mario Baccini.



Firmato digitalmente l'accordo procedimentale

Ridefinito anche il cronoprogramma degli interventi e delle attività da mettere in atto Daria Gaggi CIVITAVECCHIA - Dopo settimane di stallo a causa di un intoppo burocratico legato alla firma digitale, si è sbloccato l'Accordo Procedimentale tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Comune di Civitavecchia e l'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale. L'accordo è stato aggiornato e sottoscritto digitalmente lo scorso 14 ottobre. L'articolo 4 in particolare va a ridefinire il cronoprogramma delle attività, andando a scandisce le tappe fondamentali per la realizzazione degli interventi previsti. In particolare entro il 30 novembre 2024 l'AdSP provvederà alla stipula dell'atto notarile per l'acquisto dell'area denominata Fiumaretta, destinata allo sviluppo di una piattaforma logistica per il porto di Civitavecchia. Entro il 31 dicembre 2024, la stessa AdSP effettuerà il pagamento al Comune delle somme assegnate dal Mit, indispensabili per finanziare il collegamento stradale tra il porto e il casello autostradale di Civitavecchia nord. Entro il 31 dicembre 2025, l'AdSP si impegna a completare la progettazione preliminare della piattaforma logistica nell'area Fiumaretta, fondamentale per potenziare il flusso delle merci e le attività legate al settore crocieristico. Il 15 marzo 2026: il Comune è chiamato a completare tutte le autorizzazioni urbanistiche necessarie per l'area di intervento. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gnv, a Civitavecchia nel 2023 movimentati 160mila passeggeri

Redazione web **CIVITAVECCHIA** - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, ha presentato il proprio Rapporto di Comunità 2024, sintesi di una accurata analisi degli ultimi anni di attività e del legame esistente tra la Compagnia e l'Italia, realizzata in collaborazione con Risposte Turismo, società indipendente di ricerca e consulenza. In occasione dei 30 anni di operatività, la Compagnia ha infatti deciso di rendicontare i propri risultati con l'obiettivo di misurare l'impatto economico, ambientale e sociale sui territori in cui opera. GNV è presente oggi in 7 paesi nel mondo e negli ultimi anni ha accelerato il suo percorso di crescita, in Italia e all'estero, diventando la seconda Compagnia di traghetti operante nel Mediterraneo, sia per tonnellaggio che per capacità di metri lineari trasportabili (terza al mondo per entrambe le categorie) e conquistando inoltre la vetta a livello mondiale nella capacità di letti disponibili in flotta¹. Il mercato principale per GNV si conferma quello italiano, tanto che i principali servizi forniti dalla compagnia come i trasporti di passeggeri, veicoli e merci a livello nazionale valgono tra il 60% e 63% del totale. «GNV opera in 8 porti in Italia, ciascuno di questi non solo è oggi parte integrante della nostra identità e della nostra storia, ma vogliamo che sia la base anche per il nostro sviluppo futuro in un'ottica di maggiore responsabilità economica e sociale verso tutti gli stakeholder coinvolti, a qualunque livello e in qualunque territorio, sottolineando il sempre più stretto legame che intercorre tra noi e le città di mare che colleghiamo - ha dichiarato Matteo Catani, Amministratore Delegato di GNV - il traghetto rappresenta un fondamentale portatore diretto e indiretto di interessi sui territori contribuendo, al contempo, al loro benessere. Per dare un'idea concreta, secondo le rielaborazioni relative al 2023, con la sua attività d'impresa GNV genera annualmente impatti diretti, indiretti e indotti pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia italiana e i passeggeri che viaggiano a bordo delle nostre navi - 2,4 milioni nel 2023 - sono portatori di un valore aggiunto per l'industria del turismo che ammonta a oltre 800 milioni di euro. Inoltre, GNV ha la responsabilità di trasportare ogni anno sulle sue navi circa 7,4 miliardi di euro di controvalore di merci distribuite (pari allo 0,35% del PIL nazionale) che a loro volta costituiscono un volano per i territori. Sommando i due dati emersi dal rapporto, possiamo quindi assumere che GNV agisce come infrastruttura capace di attivare scambi interni per circa 8,2 miliardi di euro per l'economia del nostro paese. Un vettore come il nostro ha quindi ricadute importanti e fondamentali per lo sviluppo delle comunità e il successo dei luoghi in cui opera, e potrà continuare a farlo lavorando sulla sostenibilità, puntando alla transizione ecologica e rispondendo fattivamente a una delle più urgenti sfide per il settore. Vogliamo capitalizzare al meglio le competenze professionali e l'attenzione che ogni giorno mettiamo in ciò che facciamo, nella



convinzione che le nostre navi con i loro equipaggi, non rappresentino semplicemente un mezzo di trasporto ma veri e propri vettori di ricchezza e infrastruttura a servizio dello sviluppo del Paese». Il Rapporto si propone quindi di analizzare le ricadute positive e il contributo in termini di sviluppo che la Compagnia ha sulle città di mare in cui fa tappa e sulle comunità che le abitano non solo da un punto di vista economico, ma anche ambientale e sociale. I paragrafi che seguono declinano i principali risultati emersi dallo studio con un focus particolare sul territorio di **Civitavecchia**.

Impatto economico In un paese come l'Italia, dove le due isole maggiori svolgono un ruolo di grande rilievo da un punto di vista turistico ed economico, è fondamentale garantire la continuità territoriale con la penisola tutto l'arco dell'anno. In questo, il trasporto marittimo svolge un ruolo chiave confermato dal trend di crescita che il comparto traghetti sta registrando, soprattutto negli ultimi anni. Basti pensare che nel 2023 GNV ha ospitato a bordo delle proprie navi oltre 2,4 milioni di passeggeri, quasi 1 milione di veicoli e più di 4 milioni di metri lineari di merci e ad ogni toccata di una propria nave attiva dai 150 ai 160 lavoratori tra marittimi, portuali, autorità, operatori di biglietteria e agenzie di viaggio. Tutto ciò ha contribuito nel generare 408 milioni di euro in spese dirette da parte della Compagnia per quella che, secondo le stime, è stata una ricaduta pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia nazionale italiana, di cui 371 milioni di euro (27,3%) riferibili all'economia ligure. Le navi della Compagnia hanno movimentato complessivamente 2,9 milioni di tonnellate di merci per un controvalore di 7,4 miliardi di euro³ pari al 0,35% del PIL italiano. A quello generato dal comparto merci si affianca il valore con cui GNV, attraverso la propria attività, concorre allo sviluppo e alla ricchezza dell'industria del turismo. Secondo le stime, ogni turista che sbarca da un traghetti effettua una spesa media di circa 130 euro al giorno sul territorio (per 10 giorni di permanenza media), generando quindi un ulteriore valore aggiunto per l'industria del turismo che complessivamente ammonta oltre 800 milioni di euro. In particolar modo in Lazio, nel **porto di Civitavecchia** GNV è operativa con 7 delle proprie navi su 5 differenti linee, di cui 2 internazionali verso Tangeri e Tunisi e 3 nazionali verso Olbia, Palermo e Termini Imerese. Nel 2023 ha movimentato oltre 160.000 passeggeri (il 10% circa dei volumi totali del **porto**) e oltre 800.000 tonnellate di merci (17,87% dei traffici Ro-Ro di **Civitavecchia**). **Impatto ambientale** GNV oggi opera con 25 navi, dal 2019 ha aggiunto alla sua flotta ben 9 unità e proseguirà lungo questa rotta con l'ingresso di 4 nuovi traghetti entro il 2026. Il primo, "GNV Polaris", è stato consegnato nei giorni scorsi in Cina ed è in arrivo in Italia nelle prossime settimane, seguiranno poi "GNV Orion" nel 2025, infine "GNV Virgo" e la quarta unità nel 2026. Si tratterà di navi di nuova costruzione equipaggiate per ridurre al minimo le emissioni inquinanti per l'ambiente e favorire il risparmio energetico, permettendo alla Compagnia di compiere un importante passo nel proprio percorso per uno sviluppo sostenibile. Le prime due unità, a propulsione tradizionale, consentiranno infatti un abbattimento delle emissioni di CO₂ del 30% rispetto a quelle attualmente in flotta e la terza e la quarta, alimentate a GNL, ovvero il combustibile fossile più pulito disponibile oggi su larga scala, addirittura del 50%. L'impegno di

GNV sul fronte ambientale non si limita peraltro all'acquisto di nuove unità, ma prevede anche l'aggiornamento costante delle tecnologie presenti a bordo delle navi già operative. La Compagnia ha infatti scelto di investire oltre 100 milioni di euro nell'installazione di impianti scrubber oggi presenti su 17 delle 25 unità della flotta, tecnologia che permette il lavaggio dei gas di scarico della nave e l'abbattimento delle emissioni di ossidi di zolfo portandoli ben cinque volte al di sotto gli attuali limiti normativi. La Compagnia, inoltre, sta dotando i traghetti di un software dedicato che consente di monitorare, analizzare e migliorare le performance tecniche attraverso l'analisi periodica da parte dell'ufficio tecnico e ha allo studio delle soluzioni per convertire le unità già in navigazione predisponendole per il cold ironing. Anche lo sviluppo delle Autostrade del Mare, oltre a portare i benefici economici e sociali sopracitati, implica una significativa attenzione all'ambiente. E in questo ambito GNV intende essere protagonista contribuendo a creare un network di rotte efficienti e complementari al trasporto stradale, che possano dare impulso a uno sviluppo sempre più sostenibile della rete infrastrutturale italiana contribuendo a decongestionare le strade e abbattere le emissioni riducendo l'inquinamento prodotto dal trasporto su gomma. Come dimostrano i dati, si tratta di una tendenza in crescita: nel 2023 GNV ha registrato un trend di crescita del +27% negli ultimi 10 anni. Più in generale, GNV si è posta l'obiettivo di uno sviluppo sostenibile, rispettoso del mare e dell'ambiente, mettendosi nelle condizioni di affrontare al meglio le sfide future. Impatto sociale La Compagnia, che conta oltre 1.900 dipendenti, è da sempre focalizzata sul futuro e sulle nuove generazioni, per questo è impegnata in progetti di carattere sociale rivolti non solo alle comunità che abitano i territori toccati dalle navi, contribuendo a produrre cultura e sostegno sociale, ma anche verso i propri collaboratori e gli equipaggi, con un impegno particolare nella trasmissione della cultura e delle tradizioni marittime. Infatti, solo nello scorso anno GNV ha investito 900.000 euro nello sviluppo di corsi di formazione e specializzazione per i propri collaboratori. L'attenzione rivolta al personale è la stessa destinata alla clientela, e ai tanti animali domestici presenti ogni anno a bordo. Sulle navi GNV nel 2023 hanno infatti viaggiato circa 77.000 animali, il 5% in più rispetto al dato registrato l'anno precedente. La sempre maggiore presenza degli amici a quattro zampe sulle navi GNV testimonia gli sforzi della compagnia sul fronte dell'accoglienza a bordo.

Civitavecchia dice no al porto privato di Fiumicino

Approvato all'unanimità l'ordine del giorno contro il progetto proposto da Royal Caribbean a Isola Sacra Daria Geggi CIVITAVECCHIA - Un ordine del giorno "che avrà un effetto dirompente", come sottolineato dal sindaco Marco Piendibene. È quello votato oggi all'unanimità dal consiglio comunale, che ha espresso netta contrarietà alla realizzazione del porto turistico-crocieristico privato in località Isola Sacra a Fiumicino, proposto da Royal Caribbean. Con il documento si chiede al Sindaco di verificare quale sia la volontà del Sindaco di Roma - presidente di Città metropolitana e commissario straordinario del Giubileo - e se tale nuova infrastruttura non venga a costituirsi come ridondante e quindi dannosa rispetto alla funzione portuale già esercitata da Civitavecchia. E di verificare anche la volontà della Regione Lazio e del Mit, la prima perché il porto si collocherebbe in evidente contraddizione con gli strumenti di pianificazione territoriale ed infrastrutturale approvati e finanziati dalla Regione stessa, vanificandone gli effetti e introducendo pericolosi disequilibri che tradiscono l'obiettivo di uno sviluppo armonico dei territori; l'altro perché il porto si collocherebbe in evidente contraddizione con i dettami della legge 84/94 che demanda allo Stato la realizzazione e gestione dei porti di tipo commerciale. Allo stesso tempo si chiede di intraprendere tutte le verifiche di legittimità e coerenza rispetto al quadro normativo di riferimento a tutela dell'interesse pubblico, per riaffermare la centralità del porto di Civitavecchia quale asset strategico del Mar Tirreno centro settentrionale a servizio della Capitale, favorendone il miglioramento funzionale attraverso investimenti pubblici sulle stesse strutture portuali, sulle infrastrutture di collegamento intermodale e sulla maggiore sostenibilità ambientale. Infine si chiede di attivarsi affinché possano realizzarsi politiche di area vasta nel quadrante territoriale comprendente la costa laziale in ottica sinergica con l'Adsp e gli altri comuni del network portuale Fiumicino e Gaeta, per sviluppare una politica della portualità con funzioni complementari e coerenti tra loro. Una battaglia quindi contro un progetto giudicato ridondante e concorrenziale rispetto a quello pubblico.



Informatore Navale

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ESERCITAZIONE COMPLESSA "AIRSUBSAREX 2024" NELLE ACQUE DI CIVITAVECCHIA

Si è svolta al largo di Capo Linaro la "AIRSUBSAREX 2024", un'articolata esercitazione di soccorso ad aeromobile incidentato in mare coordinata dalla Direzione Marittima di Civitavecchia. Hanno partecipato tutti gli Enti preposti al concorso della gestione di un'emergenza di grandi dimensioni in seguito alla simulazione del crash in mare di un aereo di linea Civitavecchia, 29 ottobre 2024 - Sono intervenuti la Prefettura di Roma, il Comando Provinciale dei Vigili del fuoco, ARES 118, il Comitato regionale della Croce Rossa Italiana, la Misericordia, la Protezione Civile del Comune di Civitavecchia, Aeroporti di Roma, la locale Autorità di Sistema Portuale, l'Aeronautica Militare, i Comandi locali della Guardia di Finanza e della Polizia di Stato ed i Servizi tecnico nautici dell'ambito portuale di Civitavecchia. In mare, la Direzione Marittima di Civitavecchia ha assunto il coordinamento delle operazioni di soccorso e dei mezzi navali concorrenti, in porto sotto la direzione della Prefettura di Roma, è stato allestito un "Posto Medico Avanzato" per l'assistenza sanitaria alle vittime dell'incidente, nonché un "Posto di Comando Avanzato" per il coordinamento delle forze in campo nella fase acuta dell'emergenza nel piazzale del Forte Michelangelo. Hanno contribuito alla buona riuscita dell'evento anche i mezzi nautici di ditte specializzate nelle attività marittime - Rimorchiatori Laziali S.p.A., CO.SE.PO. S.r.l. ed il nucleo sommozzatori di S.Marinella, Cerveteri e Ladispoli - che hanno rispettivamente simulato le porzioni del relitto dell'aereo incidentato ed i figuranti coinvolti nello stesso. L'imponente evento esercitativo ha permesso di testare e perfezionare una macchina dei soccorsi articolata e complessa, verificando i tempi di intervento, la prontezza e l'affidabilità dei canali di comunicazione in occasione di un'emergenza reale. Nel complesso, hanno preso parte all'esercitazione: 10 unità navali della Guardia Costiera e delle Forze di Polizia; 3 mezzi dei Servizi tecnico nautici e servizi portuali; 19 automezzi 102 operatori 1 Aeromobile P 180 della Guardia costiera.



Si è svolta al largo di Capo Linaro la "AIRSUBSAREX 2024", un'articolata esercitazione di soccorso ad aeromobile incidentato in mare coordinata dalla Direzione Marittima di Civitavecchia. Hanno partecipato tutti gli Enti preposti al concorso della gestione di un'emergenza di grandi dimensioni in seguito alla simulazione del crash in mare di un aereo di linea Civitavecchia, 29 ottobre 2024 - Sono intervenuti la Prefettura di Roma, il Comando Provinciale dei Vigili del fuoco, ARES 118, il Comitato regionale della Croce Rossa Italiana, la Misericordia, la Protezione Civile del Comune di Civitavecchia, Aeroporti di Roma, la locale Autorità di Sistema Portuale, l'Aeronautica Militare, i Comandi locali della Guardia di Finanza e della Polizia di Stato ed i Servizi tecnico nautici dell'ambito portuale di Civitavecchia. In mare, la Direzione Marittima di Civitavecchia ha assunto il coordinamento delle operazioni di soccorso e dei mezzi navali concorrenti, in porto sotto la direzione della Prefettura di Roma, è stato allestito un "Posto Medico Avanzato" per l'assistenza sanitaria alle vittime dell'incidente, nonché un "Posto di Comando Avanzato" per il coordinamento delle forze in campo nella fase acuta dell'emergenza nel piazzale del Forte Michelangelo. Hanno contribuito alla buona riuscita dell'evento anche i mezzi nautici di ditte specializzate nelle attività marittime - Rimorchiatori Laziali S.p.A., CO.SE.PO. S.r.l. ed il nucleo sommozzatori di S.Marinella, Cerveteri e Ladispoli - che hanno rispettivamente simulato le porzioni del relitto dell'aereo incidentato ed i figuranti coinvolti nello stesso. L'imponente evento esercitativo ha permesso di testare e perfezionare una macchina dei soccorsi articolata e complessa, verificando i tempi di intervento, la prontezza e l'affidabilità dei canali di comunicazione in occasione di un'emergenza reale. Nel complesso, hanno preso parte all'esercitazione: 10 unità navali della Guardia Costiera e delle Forze di Polizia; 3 mezzi dei Servizi tecnico nautici e servizi portuali; 19 automezzi 102 operatori 1 Aeromobile P 180 della Guardia costiera.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Dragaggio del porto canale: gli aggiornamenti

FIUMICINO - «La ricognizione preliminare al dragaggio (canale quota parte e porzioni di darsena), finalizzata all'individuazione di eventuali residui/ordigni bellici, comune a tutte le operazioni di escavo ed in tutte le realtà portuali, dopo le forzate e necessitate sospensioni dei giorni trascorsi per avverse condizioni meteorologiche, ha rivelato, nella conclusione della fase, la presenza di corpi metallici. Sono in corso, già dalla giornata di ieri, gli approfondimenti sistematici indispensabili alla sicurezza, come di rito accade per casi analoghi, in vista di un eventuale rimozione, se occorrente." E' quanto fa sapere l'Autorità portuale in una nota inviata all'Amministrazione Comunale di Fiumicino, in merito alle operazioni di dragaggio non ancora iniziate e previste per la fine di ottobre, in concomitanza con il fermo biologico. Il Comando di Fiumicino afferma di essere in continuo contatto con l'AdSP competente all'esecuzione dei lavori, nonché con i soggetti esecutori, da cui si è appreso che la bonifica è in fase di completamento e che, a causa delle piogge intervenute nelle ultime settimane, si è reso necessario l' ampliamento della vasca di colmata esistente per contenere il materiale dragato. «L'ampliamento risulta già completato e si sta ora stendendo l'impermeabilizzazione per procedere a stretto giro con l'attività di dragag'gio». «Accogliamo con attenzione gli aggiornamenti che l'Autorità Portuale ha comunicato riguardo alle operazioni di dragaggio e di bonifica del nostro porto e confidiamo che tutte le procedure necessarie vengano portate a termine nel rispetto dei tempi e degli standard di sicurezza», dichiara il sindaco, Mario Baccini. Commenti.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Firmato digitalmente l'accordo procedimentale

CIVITAVECCHIA - Dopo settimane di stallo a causa di un intoppo burocratico legato alla firma digitale, si è sbloccato l'Accordo Procedimentale tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Comune di Civitavecchia e l'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale. L'accordo è stato aggiornato e sottoscritto digitalmente lo scorso 14 ottobre. L'articolo 4 in particolare va a ridefinire il cronoprogramma delle attività, andando a scandisce le tappe fondamentali per la realizzazione degli interventi previsti. In particolare entro il 30 novembre 2024 l'AdSP provvederà alla stipula dell'atto notarile per l'acquisto dell'area denominata Fiumaretta, destinata allo sviluppo di una piattaforma logistica per il porto di Civitavecchia. Entro il 31 dicembre 2024, la stessa AdSP effettuerà il pagamento al Comune delle somme assegnate dal Mit, indispensabili per finanziare il collegamento stradale tra il porto e il casello autostradale di Civitavecchia nord. Entro il 31 dicembre 2025, l'AdSP si impegna a completare la progettazione preliminare della piattaforma logistica nell'area Fiumaretta, fondamentale per potenziare il flusso delle merci e le attività legate al settore crocieristico. Il 15 marzo 2026: il Comune è chiamato a completare tutte le autorizzazioni urbanistiche necessarie per l'area di intervento. ©RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenti.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Gnv, a Civitavecchia nel 2023 movimentati 160mila passeggeri

CIVITAVECCHIA - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, ha presentato il proprio Rapporto di Comunità 2024, sintesi di una accurata analisi degli ultimi anni di attività e del legame esistente tra la Compagnia e l'Italia, realizzata in collaborazione con Risposte Turismo, società indipendente di ricerca e consulenza. In occasione dei 30 anni di operatività, la Compagnia ha infatti deciso di rendicontare i propri risultati con l'obiettivo di misurare l'impatto economico, ambientale e sociale sui territori in cui opera. GNV è presente oggi in 7 paesi nel mondo e negli ultimi anni ha accelerato il suo percorso di crescita, in Italia e all'estero, diventando la seconda Compagnia di traghetti operante nel Mediterraneo, sia per tonnellaggio che per capacità di metri lineari trasportabili (terza al mondo per entrambe le categorie) e conquistando inoltre la vetta a livello mondiale nella capacità di letti disponibili in flotta¹. Il mercato principale per GNV si conferma quello italiano, tanto che i principali servizi forniti dalla compagnia come i trasporti di passeggeri, veicoli e merci a livello nazionale valgono tra il 60% e 63% del totale. «GNV opera in 8 porti in Italia, ciascuno di questi non solo è oggi parte integrante della nostra

identità e della nostra storia, ma vogliamo che sia la base anche per il nostro sviluppo futuro in un'ottica di maggiore responsabilità economica e sociale verso tutti gli stakeholder coinvolti, a qualunque livello e in qualunque territorio, sottolineando il sempre più stretto legame che intercorre tra noi e le città di mare che colleghiamo - ha dichiarato Matteo Catani, Amministratore Delegato di GNV - il traghetto rappresenta un fondamentale portatore diretto e indiretto di interessi sui territori contribuendo, al contempo, al loro benessere. Per dare un'idea concreta, secondo le rielaborazioni relative al 2023, con la sua attività d'impresa GNV genera annualmente impatti diretti, indiretti e indotti pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia italiana e i passeggeri che viaggiano a bordo delle nostre navi - 2,4 milioni nel 2023 - sono portatori di un valore aggiunto per l'industria del turismo che ammonta a oltre 800 milioni di euro. Inoltre, GNV ha la responsabilità di trasportare ogni anno sulle sue navi circa 7,4 miliardi di euro di controvalore di merci distribuite (pari allo 0,35% del PIL nazionale) che a loro volta costituiscono un volano per i territori. Sommando i due dati emersi dal rapporto, possiamo quindi assumere che GNV agisce come infrastruttura capace di attivare scambi interni per circa 8,2 miliardi di euro per l'economia del nostro paese. Un vettore come il nostro ha quindi ricadute importanti e fondamentali per lo sviluppo delle comunità e il successo dei luoghi in cui opera, e potrà continuare a farlo lavorando sulla sostenibilità, puntando alla transizione ecologica e rispondendo fattivamente a una delle più urgenti sfide per il settore. Vogliamo capitalizzare al meglio le competenze professionali e l'attenzione che ogni giorno mettiamo in ciò che facciamo, nella



CIVITAVECCHIA - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, ha presentato il proprio Rapporto di Comunità 2024, sintesi di una accurata analisi degli ultimi anni di attività e del legame esistente tra la Compagnia e l'Italia, realizzata in collaborazione con Risposte Turismo, società indipendente di ricerca e consulenza. In occasione dei 30 anni di operatività, la Compagnia ha infatti deciso di rendicontare i propri risultati con l'obiettivo di misurare l'impatto economico, ambientale e sociale sui territori in cui opera. GNV è presente oggi in 7 paesi nel mondo e negli ultimi anni ha accelerato il suo percorso di crescita, in Italia e all'estero, diventando la seconda Compagnia di traghetti operante nel Mediterraneo, sia per tonnellaggio che per capacità di metri lineari trasportabili (terza al mondo per entrambe le categorie) e conquistando inoltre la vetta a livello mondiale nella capacità di letti disponibili in flotta¹. Il mercato principale per GNV si conferma quello italiano, tanto che i principali servizi forniti dalla compagnia come i trasporti di passeggeri, veicoli e merci a livello nazionale valgono tra il 60% e 63% del totale. «GNV opera in 8 porti in Italia, ciascuno di questi non solo è oggi parte integrante della nostra identità e della nostra storia, ma vogliamo che sia la base anche per il nostro sviluppo futuro in un'ottica di maggiore responsabilità economica e sociale verso tutti gli stakeholder coinvolti, a qualunque livello e in qualunque territorio, sottolineando il sempre più stretto legame che intercorre tra noi e le città di mare che colleghiamo - ha dichiarato Matteo Catani, Amministratore Delegato di GNV - il traghetto rappresenta un fondamentale portatore diretto e indiretto di interessi sui territori contribuendo, al contempo, al loro benessere. Per dare un'idea concreta, secondo le rielaborazioni relative al 2023, con la sua attività d'impresa GNV genera annualmente impatti diretti, indiretti e indotti pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia italiana e i passeggeri che viaggiano a bordo delle nostre navi - 2,4 milioni nel 2023 - sono portatori di un valore aggiunto per l'industria del turismo

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

convinzione che le nostre navi con i loro equipaggi, non rappresentino semplicemente un mezzo di trasporto ma veri e propri vettori di ricchezza e infrastruttura a servizio dello sviluppo del Paese». Il Rapporto si propone quindi di analizzare le ricadute positive e il contributo in termini di sviluppo che la Compagnia ha sulle città di mare in cui fa tappa e sulle comunità che le abitano non solo da un punto di vista economico, ma anche ambientale e sociale. I paragrafi che seguono declinano i principali risultati emersi dallo studio con un focus particolare sul territorio di **Civitavecchia**.

Impatto economico In un paese come l'Italia, dove le due isole maggiori svolgono un ruolo di grande rilievo da un punto di vista turistico ed economico, è fondamentale garantire la continuità territoriale con la penisola tutto l'arco dell'anno. In questo, il trasporto marittimo svolge un ruolo chiave confermato dal trend di crescita che il comparto traghetti sta registrando, soprattutto negli ultimi anni. Basti pensare che nel 2023 GNV ha ospitato a bordo delle proprie navi oltre 2,4 milioni di passeggeri, quasi 1 milione di veicoli e più di 4 milioni di metri lineari di merci e ad ogni toccata di una propria nave attiva dai 150 ai 160 lavoratori tra marittimi, portuali, autorità, operatori di biglietteria e agenzie di viaggio. Tutto ciò ha contribuito nel generare 408 milioni di euro in spese dirette da parte della Compagnia per quella che, secondo le stime, è stata una ricaduta pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia nazionale italiana, di cui 371 milioni di euro (27,3%) riferibili all'economia ligure. Le navi della Compagnia hanno movimentato complessivamente 2,9 milioni di tonnellate di merci per un controvalore di 7,4 miliardi di euro³ pari al 0,35% del PIL italiano. A quello generato dal comparto merci si affianca il valore con cui GNV, attraverso la propria attività, concorre allo sviluppo e alla ricchezza dell'industria del turismo. Secondo le stime, ogni turista che sbarca da un traghetto effettua una spesa media di circa 130 euro al giorno sul territorio (per 10 giorni di permanenza media), generando quindi un ulteriore valore aggiunto per l'industria del turismo che complessivamente ammonta oltre 800 milioni di euro. In particolar modo in Lazio, nel **porto di Civitavecchia** GNV è operativa con 7 delle proprie navi su 5 differenti linee, di cui 2 internazionali verso Tangeri e Tunisi e 3 nazionali verso Olbia, Palermo e Termini Imerese. Nel 2023 ha movimentato oltre 160.000 passeggeri (il 10% circa dei volumi totali del **porto**) e oltre 800.000 tonnellate di merci (17,87% dei traffici Ro-Ro di **Civitavecchia**).

Impatto ambientale GNV oggi opera con 25 navi, dal 2019 ha aggiunto alla sua flotta ben 9 unità e proseguirà lungo questa rotta con l'ingresso di 4 nuovi traghetti entro il 2026. Il primo, "GNV Polaris", è stato consegnato nei giorni scorsi in Cina ed è in arrivo in Italia nelle prossime settimane, seguiranno poi "GNV Orion" nel 2025, infine "GNV Virgo" e la quarta unità nel 2026. Si tratterà di navi di nuova costruzione equipaggiate per ridurre al minimo le emissioni inquinanti per l'ambiente e favorire il risparmio energetico, permettendo alla Compagnia di compiere un importante passo nel proprio percorso per uno sviluppo sostenibile. Le prime due unità, a propulsione tradizionale, consentiranno infatti un abbattimento delle emissioni di CO₂ del 30% rispetto a quelle attualmente in flotta e la terza e la quarta, alimentate a GNL, ovvero il combustibile fossile più pulito disponibile oggi su larga scala, addirittura del 50%. L'impegno di

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

GNV sul fronte ambientale non si limita peraltro all'acquisto di nuove unità, ma prevede anche l'aggiornamento costante delle tecnologie presenti a bordo delle navi già operative. La Compagnia ha infatti scelto di investire oltre 100 milioni di euro nell'installazione di impianti scrubber oggi presenti su 17 delle 25 unità della flotta, tecnologia che permette il lavaggio dei gas di scarico della nave e l'abbattimento delle emissioni di ossidi di zolfo portandoli ben cinque volte al di sotto degli attuali limiti normativi. La Compagnia, inoltre, sta dotando i traghetti di un software dedicato che consente di monitorare, analizzare e migliorare le performance tecniche attraverso l'analisi periodica da parte dell'ufficio tecnico e ha allo studio delle soluzioni per convertire le unità già in navigazione predisponendole per il cold ironing. Anche lo sviluppo delle Autostrade del Mare, oltre a portare i benefici economici e sociali sopracitati, implica una significativa attenzione all'ambiente. E in questo ambito GNV intende essere protagonista contribuendo a creare un network di rotte efficienti e complementari al trasporto stradale, che possano dare impulso a uno sviluppo sempre più sostenibile della rete infrastrutturale italiana contribuendo a decongestionare le strade e abbattere le emissioni riducendo l'inquinamento prodotto dal trasporto su gomma. Come dimostrano i dati, si tratta di una tendenza in crescita: nel 2023 GNV ha registrato un trend di crescita del +27% negli ultimi 10 anni. Più in generale, GNV si è posta l'obiettivo di uno sviluppo sostenibile, rispettoso del mare e dell'ambiente, mettendosi nelle condizioni di affrontare al meglio le sfide future. Impatto sociale La Compagnia, che conta oltre 1.900 dipendenti, è da sempre focalizzata sul futuro e sulle nuove generazioni, per questo è impegnata in progetti di carattere sociale rivolti non solo alle comunità che abitano i territori toccati dalle navi, contribuendo a produrre cultura e sostegno sociale, ma anche verso i propri collaboratori e gli equipaggi, con un impegno particolare nella trasmissione della cultura e delle tradizioni marittime. Infatti, solo nello scorso anno GNV ha investito 900.000 euro nello sviluppo di corsi di formazione e specializzazione per i propri collaboratori. L'attenzione rivolta al personale è la stessa destinata alla clientela, e ai tanti animali domestici presenti ogni anno a bordo. Sulle navi GNV nel 2023 hanno infatti viaggiato circa 77.000 animali, il 5% in più rispetto al dato registrato l'anno precedente. La sempre maggiore presenza degli amici a quattro zampe sulle navi GNV testimonia gli sforzi della compagnia sul fronte dell'accoglienza a bordo. Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia dice no al porto privato di Fiumicino

CIVITAVECCHIA - Un ordine del giorno "che avrà un effetto dirompente", come sottolineato dal sindaco Marco Piendibene. È quello votato oggi all'unanimità dal consiglio comunale, che ha espresso netta contrarietà alla realizzazione del porto turistico-crocieristico privato in località Isola Sacra a Fiumicino, proposto da Royal Caribbean. Con il documento si chiede al Sindaco di verificare quale sia la volontà del Sindaco di Roma - presidente di Città metropolitana e commissario straordinario del Giubileo - e se tale nuova infrastruttura non venga a costituirsi come ridondante e quindi dannosa rispetto alla funzione portuale già esercitata da Civitavecchia. E di verificare anche la volontà della Regione Lazio e del Mit, la prima perché il porto si collocherebbe in evidente contraddizione con gli strumenti di pianificazione territoriale ed infrastrutturale approvati e finanziati dalla Regione stessa, vanificandone gli effetti e introducendo pericolosi disequilibri che tradiscono l'obiettivo di uno sviluppo armonico dei territori; l'altro perché il porto si collocherebbe in evidente contraddizione con i dettami della legge 84/94 che demanda allo Stato la realizzazione e gestione dei porti di tipo commerciale. Allo stesso tempo si chiede di intraprendere tutte le verifiche di legittimità e coerenza rispetto al quadro normativo di riferimento a tutela dell'interesse pubblico, per riaffermare la centralità del porto di Civitavecchia quale asset strategico del Mar Tirreno centro settentrionale a servizio della Capitale, favorendone il miglioramento funzionale attraverso investimenti pubblici sulle stesse strutture portuali, sulle infrastrutture di collegamento intermodale e sulla maggiore sostenibilità ambientale. Infine si chiede di attivarsi affinché possano realizzarsi politiche di area vasta nel quadrante territoriale comprendente la costa laziale in ottica sinergica con l'Adsp e gli altri comuni del network portuale Fiumicino e Gaeta, per sviluppare una politica della portualità con funzioni complementari e coerenti tra loro. Una battaglia quindi contro un progetto giudicato ridondante e concorrenziale rispetto a quello pubblico. Commenti.



CIVITAVECCHIA - Un ordine del giorno "che avrà un effetto dirompente", come sottolineato dal sindaco Marco Piendibene. È quello votato oggi all'unanimità dal consiglio comunale, che ha espresso netta contrarietà alla realizzazione del porto turistico-crocieristico privato in località Isola Sacra a Fiumicino, proposto da Royal Caribbean. Con il documento si chiede al Sindaco di verificare quale sia la volontà del Sindaco di Roma - presidente di Città metropolitana e commissario straordinario del Giubileo - e se tale nuova infrastruttura non venga a costituirsi come ridondante e quindi dannosa rispetto alla funzione portuale già esercitata da Civitavecchia. E di verificare anche la volontà della Regione Lazio e del Mit, la prima perché il porto si collocherebbe in evidente contraddizione con gli strumenti di pianificazione territoriale ed infrastrutturale approvati e finanziati dalla Regione stessa, vanificandone gli effetti e introducendo pericolosi disequilibri che tradiscono l'obiettivo di uno sviluppo armonico dei territori; l'altro perché il porto si collocherebbe in evidente contraddizione con i dettami della legge 84/94 che demanda allo Stato la realizzazione e gestione dei porti di tipo commerciale. Allo stesso tempo si chiede di intraprendere tutte le verifiche di legittimità e coerenza rispetto al quadro normativo di riferimento a tutela dell'interesse pubblico, per riaffermare la centralità del porto di Civitavecchia quale asset strategico del Mar Tirreno centro settentrionale a servizio della Capitale, favorendone il miglioramento funzionale attraverso investimenti pubblici sulle stesse strutture portuali, sulle infrastrutture di collegamento intermodale e sulla maggiore sostenibilità ambientale. Infine si chiede di attivarsi affinché possano realizzarsi politiche di area vasta nel quadrante territoriale comprendente la costa laziale in ottica sinergica con l'Adsp e gli altri comuni del network portuale Fiumicino e Gaeta, per sviluppare una politica della portualità con funzioni complementari e coerenti tra loro. Una battaglia quindi contro un progetto giudicato ridondante e concorrenziale rispetto a quello pubblico. Commenti.

Confitarma elenca le azioni per accrescere il contributo dello shipping al Sistema Italia

A Napoli l'assemblea pubblica della Confederazione

In occasione dell'assemblea pubblica annuale della Confederazione Italiana Armatori, svoltasi oggi nel porto di Napoli a bordo della nave da crociera Costa Smeralda , nella sua relazione il presidente della Confitarma, Mario Zanetti, illustrato gli interventi ritenuti prioritari per accrescere il contributo dello shipping alla creazione di valore del Paese, a partire dal consolidamento del Registro Internazionale, condizione necessaria e per di più - ha precisato - non sufficiente per garantire la competitività dell'industria marittima italiana. Ha evidenziato anche la necessità di procedere con la semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale, con la "sburocratizzazione" dei processi e con la digitalizzazione delle procedure, e di affermare la consapevolezza che la decarbonizzazione è una priorità globale e così devono esserlo le misure che la perseguono. Nella sua relazione Zanetti ha sollecitato, inoltre, a destinare le entrate generate dal sistema ETS dell'UE ad un fondo specifico di settore per sostenere finanziariamente la transizione energetica, a rivedere i criteri tassonomici per preservare la competitività di tutto il naviglio di interesse nazionale, ad incrementare significativamente gli stanziamenti del Sea Modal Shift e ad intervenire sui porti italiani a livello infrastrutturale, regolamentare e finanziario. Infine ha evidenziato la necessità di tutelare nei mari del mondo la salute e la sicurezza dei lavoratori marittimi italiani, di semplificare l'accesso alle professioni del mare e valorizzare il ruolo degli ITS Academy e di digitalizzare i servizi a supporto delle attività del mare, investendo sulle opportunità offerte dall'intelligenza artificiale.



Informatore Navale

Napoli

Assemblea pubblica di Confitarma a Napoli - Mario Zanetti: Competitività dello shipping significa competitività dell'intero Paese

Si è svolta oggi a **Napoli**, in Stazione Marittima e a bordo di Costa Smeralda, l'Assemblea pubblica di Confitarma, intitolata "La nave nel futuro". Un'intera giornata dedicata alla nave, infrastruttura mobile di trasporto, leader di un mondo industriale che, oltre alle merci i passeggeri e al turismo, abbraccia anche la cantieristica, l'industria delle estrazioni marine, il diporto, le attività di ricerca, la filiera ittica, le attività sportive. **Napoli**, 30 ottobre 2024 - "Competitività dello shipping significa competitività dell'intero Paese", così il Presidente Mario Zanetti ha sottolineato nel corso della sua relazione. "Confitarma ha tracciato una rotta con dieci obiettivi strategici e indifferibili, contenente le azioni concrete per accrescere il contributo dello shipping alla creazione di valore del Paese: Consolidare il Registro Internazionale, condizione necessaria e per di più non sufficiente per garantire la competitività dell'industria marittima italiana. Traguardare la semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale, la "sburocratizzazione" dei processi e la digitalizzazione delle procedure. Affermare la consapevolezza che la decarbonizzazione è una priorità globale e così devono esserlo le misure che la perseguono. Destinare le entrate generate dal sistema ETS ad un fondo specifico di settore per sostenere finanziariamente la transizione energetica. Rivedere i criteri tassonomici per preservare la competitività di tutto il naviglio di interesse nazionale. Incrementare significativamente gli stanziamenti del Sea Modal Shift. Intervenire sui nostri porti a livello infrastrutturale, regolamentare e finanziario. Tutelare sempre nei mari del mondo la salute e la sicurezza dei nostri lavoratori marittimi. Semplificare l'accesso alle professioni del mare e valorizzare il ruolo degli ITS Academy. Digitalizzare i servizi a supporto delle attività del mare, investendo sulle opportunità offerte dall'Intelligenza Artificiale". L'Assemblea è stata aperta dal messaggio indirizzato a Confitarma del Presidente del Consiglio Giorgia Meloni, con il quale ha sottolineato - tra l'altro - che "Il Governo farà tesoro delle proposte che emergeranno dai lavori. Confitarma non ha fatto mai mancare il proprio contributo, in un progetto comune in grado di renderci sempre più orgogliosi di ciò che siamo e sempre più proiettati verso nuove rotte". I Ministri delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e degli Affari Esteri e Cooperazione Internazionale Antonio Tajani, hanno voluto testimoniare la loro vicinanza al settore, rimarcando con i loro messaggi l'interlocazione quotidiana di Confitarma con le Istituzioni nazionali. Con la scelta di svolgere l'Assemblea pubblica confederale a **Napoli**, alla presenza delle autorità locali, Confitarma ha voluto accendere i riflettori su una città di mare e non solo sul mare, perché è proprio dai territori che si costruisce la marittimità del Paese. "Vogliamo riprendere" - ha sottolineato il Presidente Zanetti - "il percorso



10/30/2024 20:47

Si è svolta oggi a Napoli, in Stazione Marittima e a bordo di Costa Smeralda, l'Assemblea pubblica di Confitarma, intitolata "La nave nel futuro". Un'intera giornata dedicata alla nave, infrastruttura mobile di trasporto, leader di un mondo industriale che, oltre alle merci i passeggeri e al turismo, abbraccia anche la cantieristica, l'industria delle estrazioni marine, il diporto, le attività di ricerca, la filiera ittica, le attività sportive. Napoli, 30 ottobre 2024 - "Competitività dello shipping significa competitività dell'intero Paese", così il Presidente Mario Zanetti ha sottolineato nel corso della sua relazione. "Confitarma ha tracciato una rotta con dieci obiettivi strategici e indifferibili, contenente le azioni concrete per accrescere il contributo dello shipping alla creazione di valore del Paese: Consolidare il Registro Internazionale, condizione necessaria e per di più non sufficiente per garantire la competitività dell'industria marittima italiana. Traguardare la semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale, la "sburocratizzazione" dei processi e la digitalizzazione delle procedure. Affermare la consapevolezza che la decarbonizzazione è una priorità globale e così devono esserlo le misure che la perseguono. Destinare le entrate generate dal sistema ETS ad un fondo specifico di settore per sostenere finanziariamente la transizione energetica. Rivedere i criteri tassonomici per preservare la competitività di tutto il naviglio di interesse nazionale. Incrementare significativamente gli stanziamenti del Sea Modal Shift. Intervenire sui nostri porti a livello infrastrutturale, regolamentare e finanziario. Tutelare sempre nei mari del mondo la salute e la sicurezza dei nostri lavoratori marittimi. Semplificare l'accesso alle professioni del mare e valorizzare il ruolo degli ITS Academy. Digitalizzare i servizi a supporto delle attività del mare, investendo sulle opportunità offerte dall'Intelligenza Artificiale". L'Assemblea è

Informatore Navale

Napoli

di un'Italia ormai cresciuta che ha preso consapevolezza della sua forza ed è chiamata a fare scelte che, fin da ora, determineranno il suo futuro". Come evidenziato dal Presidente del Consiglio Meloni, "è una scelta che sottolinea il rinnovato protagonismo del Sud nel contesto nazionale e non solo..". La competitività dello shipping è stato il filo conduttore dell'intera giornata aperta nella mattinata con un'Expo di networking e quattro panel di approfondimento che hanno raccolto intorno alle priorità di Confitarma per l'agenda del Paese il cluster marittimo. Al centro del confronto la nave come driver strategico di sviluppo competitivo, geopolitico, sociale e professionale, con particolare riferimento a transizione energetica, digitale e burocratica, finanza, sicurezza e libertà di navigazione sulle grandi rotte marittime, continuità territoriale, porti e infrastrutture, lavoro e formazione.

Shipping Italy

Napoli

"Con l'estensione del Registro Internazionale Italiano l'80% delle navi ha scelto la bandiera maltese"

Politica&Associazioni Nell'ultimo anno 25 navi sono state iscritte nell'elenco dei beneficiari dei vantaggi fiscali italiani ma non batteranno il tricolore di Nicola Capuzzo **Napoli** - Ultima chiamata per salvare la bandiera italiana. Quello lanciato dal Ship Day organizzato alla Stazione Marittima di **Napoli** da Confitarma è stato l'ennesimo, ma forse il più incisivo mediaticamente, grido d'allarme lanciato dalla confederazione presieduta da Mario Zanetti per chiedere al Governo attenzione e interventi efficaci per rendere il Registro Internazionale Italiano delle navi competitivo almeno quanto lo sono altri registri concorrenti come quello di Malta. Durante il "panel nave driver competitivo" alcuni numeri forniti da Nicola Coccia, presidente del gruppo tecnico Finanza e Diritto d'impresa di Confitarma sono stati emblematici: "Da dicembre scorso è andata a compimento la riforma che ha aperto i benefici del Registro Internazionale Italiano anche alle altre bandiere comunitarie. Da quel momento a oggi 25 sono state le navi iscritte nell'apposito elenco, pari a circa un milione di tonnellate di stazza lorda, e l'80% di queste ha scelto la bandiera di Malta (alcune erano navi che si sono trasferite dalla bandiera italiana mentre altre erano nuovi acquisti entrati in flotta". È giunto il momento indispensabile - ha sottolineato Coccia - di sburocratizzare il Registro altrimenti il rischio è che fra qualche anno non ci siano più navi battenti bandiera italiana attive su rotte di traffico internazionale". Le uniche navi che rimarranno sotto bandiera italiana saranno quelle attive sul cabotaggio nazionale. Cosa significhi in concreto questo rischio lo ha illustrato in maniera netta e chiara Stefano Basso, Equity partner dello Studio tributario e societario Deloitte, sottolineando che "anche la Tonnage Tax sarà aperta ed estesa alle altre bandiere europee. L'Italia - ha rimarcato Basso - deve decidere quanto vuole pesare nel futuro della politica marittima internazionale. Rischiamo di mantenere le aziende in Italia ma perdere un peso politico internazionale". Il messaggio, forte e chiaro, arriva proprio mentre "è in corso ma non si vede la riforma della Tonnage Tax" per il prossimo decennio e il rischio è che "questo processo di rinnovo sia come la ristrutturazione di un palazzo antico, dove viene rifatta la facciata ma non sarà uno stabile anti-sismico". Tradotto: la futura Tonnage Tax italiana rischia di crollare di fronte al terremoto generato anche dalla riforma della tassazione minima globale avviata in sede Ocse e che riguarda anche l'attività marittima, a cui è stata riconosciuta e confermata l'importanza dei benefici fiscali per competere a livello internazionale. Introducendo i temi al centro del panel dedicato alla competitività del trasporto marittimo italiano, Coccia ha anche evidenziato come questa si sia spostata, a seguito di un perfetto allineamento dei costi, verso un confronto sugli oneri amministrativi e burocratici che sono a carico dell'impresa per la bandiera che innalza. "Dopo la scomparsa del Ministero della Marina



Shipping Italy

Napoli

Mercantile - ha affermato - oggi la bandiera italiana deve confrontarsi con nove diversi dicasteri a vario titolo interessati. Si è creato recentemente un Comitato interministeriale (Cipom) che cerca di avere una governance unitaria e questa è una buona notizia ma abbiamo necessità prioritaria di sburocratizzare a livello normativa la bandiera italiana. Se non hai un certo peso come bandiera non conti negli organismi internazionali, in primis all'Imo (International Maritime Organization)". Il presidente del gruppo tecnico Finanza e Diritto d'impresa di Confitarma, ha infine ricordato come le prime cinque posizioni a livello mondiale per flotte iscritte siano occupate da registri di comodo, poi c'è la Cina e a seguire il primo paese comunitario risulta essere Malta; l'Italia è al 17° posto. "Malta ha 6 volte il tonnellaggio dell'Italia per navi iscritte perché ha saputo organizzare un registro moderno, digitalizzato, flessibile, ecc." è l'amara conclusione a proposito del lavoro e del modello che l'Italia dovrebbe seguire ma che non sembra suscitare l'auspicato interesse a livello politico nazionale. 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

Napoli

Dieci richieste da Confitarma al Governo per salvare la competitività delle navi italiane

Politica&Associazioni Un secondo decreto Rinnovo flotte, il rinnovo del Registro Internazionale, della Tonnage Tax e interventi di sburocratizzazione sono alcune delle richieste indirizzate al Governo di Nicola Capuzzo **Napoli** - Confitarma nella sua assemblea pubblica a **Napoli** (presso la Stazione Marittima e a bordo di Costa Favolosa) ha evidenziato dieci obiettivi strategici, fra cui uno particolarmente urgente: ridare competitività alla bandiera italiana per evitare o limitare il processo di flagging out del naviglio controllato e operato da aziende basate nel nostro Paese ma che sta progressivamente scegliendo altri registri comunitari. Alla sua prima assemblea da presidente, Mario Zanetti (Costa Crociere), ha sottolineato che "proteggere la bandiera italiana vuol dire difendere il nostro tessuto imprenditoriale e mantenere il peso politico dell'Italia nei consessi internazionali. Lo si deve fare in primis attraverso la semplificazione e l'aggiornamento di norme e procedure che, in alcuni casi, risalgono alla fine dell'Ottocento. Le imprese di navigazione devono confrontarsi quotidianamente con almeno dieci Dicasteri e ciò crea diverse criticità nella gestione ordinaria; criticità che i nostri competitor non hanno. Pertanto, occorre attuare quella riforma, non più dilazionabile nel tempo, dell'ordinamento di settore: dal codice della navigazione al regime amministrativo della nave, dal lavoro alla sanità marittima". Il vertice di Confitarma più in dettaglio ha aggiunto: "Il Governo ha la possibilità di imprimere una netta accelerazione e creare quindi discontinuità con il passato. La maggior parte delle proposte sostenute da Confitarma sono state inserite nel Piano del Mare, nel disegno di legge 'Malan' (A.S. n. 673), nel DDL Semplificazioni approvato a marzo scorso dal Consiglio dei Ministri. Realizziamo questa riforma di sistema e daremo tutti insieme una nuova forza alla bandiera italiana!" è stato l'appello lanciato. Se ciò non avverrà i rischi sono già sotto gli occhi di tutti: l'80% delle navi che nell'ultimo anno sono state iscritte nel Registro Internazionale Italiano hanno scelto di battere bandiera maltese "Non è più procrastinabile, in buona sostanza, la semplificazione, a livello normativo e procedurale, della bandiera italiana. Si può fare a costo zero" era scritto nella relazione di Zanetti, che ha ricordato come da anni gli armatori chiedano ad esempio "la modernizzazione dell'ordinamento di sanità marittima, non più in linea con gli standard internazionali. Non solo. È necessario tenere in considerazione la generalizzata carenza di medici del sistema sanitario nazionale che ormai è un'emergenza. È quindi importante portare a termine il lavoro svolto dal tavolo presso il Ministero della Salute". Confitarma ha tracciato una rotta con i seguenti dieci obiettivi strategici e indifferibili contenenti le azioni concrete per accrescere il contributo dello shipping alla creazione di valore del Paese: Nella sua relazione il presidente della Confederazione Italiana Armatori ha posto in evidenza il fatto



10/30/2024 20:59

Nicola Capuzzo

Politica&Associazioni Un secondo decreto Rinnovo flotte, il rinnovo del Registro Internazionale, della Tonnage Tax e interventi di sburocratizzazione sono alcune delle richieste indirizzate al Governo di Nicola Capuzzo **Napoli** - Confitarma nella sua assemblea pubblica a **Napoli** (presso la Stazione Marittima e a bordo di Costa Favolosa) ha evidenziato dieci obiettivi strategici, fra cui uno particolarmente urgente: ridare competitività alla bandiera italiana per evitare o limitare il processo di flagging out del naviglio controllato e operato da aziende basate nel nostro Paese ma che sta progressivamente scegliendo altri registri comunitari. Alla sua prima assemblea da presidente, Mario Zanetti (Costa Crociere), ha sottolineato che "proteggere la bandiera italiana vuol dire difendere il nostro tessuto imprenditoriale e mantenere il peso politico dell'Italia nei consessi internazionali. Lo si deve fare in primis attraverso la semplificazione e l'aggiornamento di norme e procedure che, in alcuni casi, risalgono alla fine dell'Ottocento. Le imprese di navigazione devono confrontarsi quotidianamente con almeno dieci Dicasteri e ciò crea diverse criticità nella gestione ordinaria; criticità che i nostri competitor non hanno. Pertanto, occorre attuare quella riforma, non più dilazionabile nel tempo, dell'ordinamento di settore: dal codice della navigazione al regime amministrativo della nave, dal lavoro alla sanità marittima". Il vertice di Confitarma più in dettaglio ha aggiunto: "Il Governo ha la possibilità di imprimere una netta accelerazione e creare quindi discontinuità con il passato. La maggior parte delle proposte sostenute da Confitarma sono state inserite nel Piano del Mare, nel disegno di legge 'Malan' (A.S. n. 673), nel DDL Semplificazioni approvato a marzo scorso dal Consiglio dei Ministri. Realizziamo questa riforma di sistema e daremo tutti insieme una nuova forza alla bandiera italiana!" è stato l'appello lanciato. Se ciò non avverrà i rischi sono già sotto gli occhi di tutti: l'80% delle navi che nell'ultimo anno sono state

Shipping Italy

Napoli

che, "malgrado prosegua la tendenza negativa della consistenza della flotta italiana, delle 57 unità ordinate dall'armamento nazionale nel quadriennio 2024-2027 circa l'80% fanno capo a imprese associate a Confitarma, per un totale di oltre 2,5 miliardi di dollari di investimenti. Un altro punto fondamentale della relazione è stata l'evoluzione dei regimi del Registro Internazionale e della Tonnage Tax. "Fermo restando il rispetto delle linee guida comunitarie e della relativa prassi della Commissione, l'invito che rivolgiamo al Governo è che la revisione in corso sia ispirata al mantenimento della competitività dei due strumenti nel contesto internazionale. Ci attendiamo - ha proseguito Zanetti - che le decisioni di rinnovo per entrambi i regimi, a valere per il prossimo decennio, intervengano, in tempi ragionevoli, al fine di fornire alle imprese interessate un quadro giuridico chiaro ed allineato alle best practices adottate dai regimi degli altri Stati Membri. È bene ribadirlo con fermezza: il Registro Internazionale è una condizione necessaria per garantire la competitività dell'armamento italiano". Un passaggio importante della relazione di Zanetti è stato infine dedicato al nuovo Decreto rinnovo e refitting della flotta mercantile. Queste le parole in proposito del presidente di Confitarma: "Il Decreto rinnovo flotte, che poteva essere un'opportunità, non ha sortito l'effetto auspicato. Certamente non per una mancanza di interesse da parte dell'armamento. Abbiamo quindi proposto un emendamento al Collegato (alla legge di bilancio 2024) sulla Blue Economy per l'istituzione di un nuovo fondo di 500 milioni di euro per finanziare un Decreto flotte bis. Qualora venisse accolto, occorrerà definire criteri compatibili con l'evoluzione del mercato dello shipping attraverso un nuovo bando. In tema di refitting e costruzione di nuove unità navali, riteniamo fondamentale il tavolo aperto con Assonave e Fincantieri. Dobbiamo pensare in un'ottica sistemica e strategica, superare le spinte di settore e di conseguenza agire secondo criteri di generazione e condivisione del valore". In materia di short sea shipping, Confitarma ha ribadito che "è fondamentale che gli stanziamenti del Sea Modal Shift debbano ritornare a valori che possano generare impatti economico-sociali significativi e per importi non inferiori al passato. Parliamo quindi di almeno 100 milioni di euro l'anno".

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 "Con l'estensione del Registro Internazionale Italiano l'80% delle navi ha scelto la bandiera maltese".

The Medi Telegraph

Napoli

Riforma dei porti, Rixi: "La faremo entro il 2025"

L'obiettivo, sottolinea Rixi all'assemblea di Confitarma, "è creare una rete efficiente, capace di rafforzare la nostra posizione nel Mediterraneo" **Napoli** - "Il nostro impegno per la riforma delle Autorità portuali, da attuare entro il 2025, mira a rendere i porti italiani più competitivi e interconnessi a livello globale". Ad affermarlo è il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, in apertura dell'assemblea di Confitarma di scena oggi a **Napoli**. L'obiettivo, sottolinea, "è creare una rete efficiente, capace di rafforzare la nostra posizione nel Mediterraneo e contribuire alla competitività del Paese in un contesto internazionale. Entro fine novembre, inoltre, concluderemo il Memorandum of Understanding con l'India per il corridoio Imec, un progetto strategico che faciliterà i flussi commerciali tra Asia, Medio Oriente, Europa e Africa, dando impulso alle nostre relazioni geopolitiche. La blue economy sarà centrale per una crescita sostenibile, non solo economica ma anche sociale. Rappresenta un'opportunità per sviluppare nuove professioni, favorire inclusione e sostenibilità, rendendo l'Italia protagonista nell'innovazione e nella tutela delle risorse marine".



Cronache Della Campania

Salerno

Scarpe contraffatte a Salerno, 700 paia sequestrate e donate alla Croce Rossa

S carpe contraffatte a **Salerno** - La Guardia di Finanza di **Salerno** ha consegnato al Comitato locale della Croce Rossa Italiana oltre 700 paia di calzature, sequestrate in precedenza durante un'operazione anti-contraffazione al **porto** di **Salerno**. La merce, proveniente dalla Spagna e destinata al mercato del falso, era stata sottratta alla circolazione dai finanzieri e destinata alla distruzione. Tuttavia, su richiesta delle stesse Fiamme Gialle, l'autorità giudiziaria ha autorizzato la donazione, valutando l'utilità delle calzature per fini umanitari e per rispondere alle esigenze dei cittadini più bisognosi della comunità. La consegna ufficiale è avvenuta nella sede del Gruppo di **Salerno**. Alla consegna hanno partecipato anche i rappresentanti della Croce Rossa Italiana e i militari che avevano condotto l'operazione di sequestro. L'iniziativa rappresenta un gesto significativo di solidarietà che, grazie alla collaborazione tra forze dell'ordine e associazioni di volontariato, permetterà a numerose famiglie in difficoltà di beneficiare di un supporto essenziale. Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento. .



Brindisi Report

Brindisi

Vendite al dettaglio in aeroporti, stazioni e autostrade: il workshop a Brindisi

Organizzato da Aeroporti di Puglia e Lagardère Travel Retail Italia, si terrà 6 novembre, presso la Sala Convegni dell'**Autorità Portuale**. È pensato per i produttori e le aziende locali di diversi comparti BRINDISI - Aeroporti di Puglia e Lagardère Travel Retail Italia comunicano che il prossimo 6 novembre, presso la Sala Convegni dell'**Autorità Portuale** di Brindisi, si terrà un workshop destinato alle aziende del territorio. L'evento, organizzato in collaborazione con Unioncamere Puglia, vuole rappresentare un momento di confronto tra Lagardère Travel Retail, leader mondiale del settore vendite al dettaglio in aeroporti, stazioni e autostrade, e i produttori e le aziende locali di diversi comparti quali vino e alcolici, artigianato, pasta, conserve, fashion e profumi. Queste aziende locali avranno l'opportunità di scoprire le regole di questo mercato, la possibilità di proporre i loro prodotti e di sviluppare un eventuale business con un gruppo di valore internazionale. Le aziende interessate a partecipare potranno farlo registrandosi a questo indirizzo 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/>.



Porto di Gioia Tauro, per la Corte Appello sono «infondate le richieste del Corap»

L'obiettivo era ottenere il riconoscimento della proprietà delle infrastrutture e delle opere a servizio dello scalo reggino REGGIO CALABRIA «E' un altro importante passo in avanti quello segnato dall'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio nei confronti del Consorzio per lo Sviluppo delle Attività Produttive (Corap), stabilito dalla Corte d'Appello di Reggio Calabria con sentenza n 477/2024». Lo si legge in un documento dell'Autorità.

Alla base del contenzioso - è scritto - «l'obiettivo del Corap di ottenere il riconoscimento della proprietà delle infrastrutture e delle opere pubbliche dallo stesso realizzate, nel tempo, a servizio dell'agglomerato industriale di **Gioia Tauro**. In particolare, tra le infrastrutture rivendicate la costruzione delle opere viarie e ferroviarie nella zona industriale di **Gioia Tauro** - Rosarno, con riferimento specifico al tronco di strada a scorrimento veloce tra il varco portuale e l'autostrada A3, dotato di relativo impianto di illuminazione e segnaletica». «A tutto questo, il Corap - si fa rilevare - aggiungeva la rivendicazione della proprietà di quattro svincoli, anch'essi attrezzati di impianto di illuminazione e segnaletica, varie opere d'arte stradali quali sottopassi, cavalcavia e viadotto. Ma il Corap richiedeva, altresì, la proprietà delle opere infrastrutturali realizzate per l'avvio del **porto** di **Gioia Tauro** come terminal container, consistenti nella pavimentazione in calcestruzzo, nella sistemazione idraulica, rete idrica e illuminazione dei piazzali limitrofi alle banchine, destinati alla costruzione di un terminal container nella zona del **porto** e ulteriori piazzali nell'area nord lungo la banchina RO-RO. E poi, ancora, sette edifici di servizio al terminal container (oggi utilizzati dalla società MCT), l'edificio attualmente utilizzato dalla Capitaneria di **porto** di **Gioia Tauro** e l'asse di servizio alle industrie ed al **porto** di **Gioia Tauro** con relativo impianto di illuminazione e acquedotto». Dal canto suo, prosegue la nota, «l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, tra le tesi sostenute a difesa della propria posizione, sin dal primo grado di giudizio, evidenziava la non plausibilità del trasferimento della proprietà in capo al Corap di opere ricadenti nel territorio del **porto** di **Gioia Tauro**, classificato "porto internazionale" dal DL 457 del 30.12.1997, in virtù del quale veniva escluso il trasferimento alle regioni delle funzioni esercitate dalle autorità portuali. Nel porre definitivamente fine al contenzioso in favore dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, la Corte d'Appello di Reggio Calabria ha dichiarato infondata la tesi sostenuta dal Corap sia perché - scrive l'Autorità - gli atti prodotti a fondamento della domanda non hanno le caratteristiche e il valore di atti di trasferimento della proprietà, sia perché le opere infisse al suolo hanno caratteristiche e natura di beni immobili (art 812 c.c.), e tali atti non hanno



Corriere Della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

il potere di derogare alle regole ed ai principi fondamentali dettati dal codice civile in materia di proprietà immobiliare». Rimane pendente un contenzioso di fronte alla Corte di Cassazione, avverso la sentenza della Corte di Appello di Reggio Calabria che, con sentenza numero 111/2023 emessa il 3 febbraio 2023, ha riconosciuto il diritto del Consorzio ad ottenere la restituzione di vaste aree ubicate nell'ambito territoriale in cui insiste il porto di Gioia Tauro e ricomprese nel demanio marittimo.

La Corte d'Appello di Reggio Calabria dà ragione all'AdSP di Gioia Tauro nel contenzioso che la contrappone al Corap

Rimane pendente un contenzioso di fronte la Corte di Cassazione

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha reso noto che la Corte d'Appello di Reggio Calabria si è pronunciata a favore dell'ente nel contenzioso che contrappone l'AdSP al Consorzio per lo Sviluppo delle Attività Produttive (Corap). L'obiettivo di quest'ultimo è di ottenere il riconoscimento della proprietà delle infrastrutture e delle opere pubbliche realizzate dal Corap, nel tempo, a servizio dell'agglomerato industriale di Gioia Tauro. In particolare, tra le infrastrutture rivendicate dal Corap, la costruzione delle opere viarie e ferroviarie nella zona industriale di Gioia Tauro-Rosarno, con riferimento specifico al tronco di strada a scorrimento veloce tra il varco portuale e l'autostrada A3, dotato di relativo impianto di illuminazione e segnaletica. A ciò, il Corap aggiungeva la rivendicazione della proprietà di quattro svincoli, anch'essi attrezzati di impianto di illuminazione e segnaletica, varie opere d'arte stradali quali sottopassi, cavalcavia e viadotto. Più ancora, il Corap richiedeva la proprietà delle opere infrastrutturali realizzate per l'avvio del porto di Gioia Tauro come terminal container, consistenti nella pavimentazione in calcestruzzo, nella sistemazione idraulica, rete idrica e illuminazione dei piazzali limitrofi alle banchine, destinati alla costruzione di un container terminal nella zona del porto e ulteriori piazzali nell'area nord lungo la banchina ro-ro. E poi, ancora, sette edifici di servizio al container terminal (oggi utilizzati dalla società MCT), l'edificio attualmente utilizzato dalla Capitaneria di Porto di Gioia Tauro e l'asse di servizio alle industrie ed al porto di Gioia Tauro con relativo impianto di illuminazione e acquedotto. Dal canto suo, l'Autorità di Sistema Portuale, tra le tesi sostenute a difesa della propria posizione, sin dal primo grado di giudizio evidenziava la non plausibilità del trasferimento della proprietà in capo al Corap di opere ricadenti nel territorio del porto di Gioia Tauro, classificato "porto internazionale" dal decreto-legge n. 457 del 30 dicembre 1997, in virtù del quale veniva escluso il trasferimento alle regioni delle funzioni esercitate dalle autorità portuali. Oggi l'ente portuale ha evidenziato che, nel porre definitivamente fine al contenzioso in favore dell'AdSP, la Corte d'Appello di Reggio Calabria ha dichiarato infondata la tesi sostenuta dal Corap sia perché gli atti prodotti a fondamento della domanda non hanno le caratteristiche e il valore di atti di trasferimento della proprietà, sia perché le opere infisse al suolo hanno caratteristiche e natura di beni immobili (art 812 c.c.), e tali atti non hanno il potere di derogare alle regole ed ai principi fondamentali dettati dal codice civile in materia di proprietà immobiliare. Rimane pendente un contenzioso di fronte la Corte di Cassazione, avverso la sentenza della Corte di Appello di Reggio Calabria che, con sentenza n. 111/2023 emessa il 3 febbraio 2023, aveva riconosciuto il diritto del



Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Consorzio ad ottenere la restituzione di vaste aree ubicate nell'ambito territoriale in cui insiste il porto di Gioia Tauro e ricomprese nel demanio marittimo.

AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - Riunione dell'organismo di partenariato: consenso alla politica economica e infrastrutturale dell'ente

Si è riunito stamattina l'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, previsto dall'articolo 11 della legge 84/94, e composto da 13 membri con funzioni di confronto partenariale tra le autorità pubbliche e il mondo delle imprese che operano in porto. L'obiettivo è quello di avviare una strategica cooperazione su specifiche tematiche, legate allo sviluppo delle infrastrutture portuali interne alla circoscrizione dell'Ente. Tra gli argomenti posti all'ordine del giorno, è stato illustrato il Bilancio di previsione 2025, organizzato per far fronte agli investimenti che l'Ente, guidato dal presidente **Andrea Agostinelli**, ha indicato a sostegno della crescita dei porti interni alla propria circoscrizione. A tale proposito, nel corso dell'incontro, sono stati descritti gli interventi infrastrutturali, previsti nel Programma operativo triennale e nel Programma triennale delle opere pubbliche, attraverso i quali sono state delineate opere specifiche a sostegno della maggiore infrastrutturazione dei cinque porti, ognuno dei quali con specifica destinazione. La conclusione della seduta ha visto la manifestazione dell'unanime consenso, con la relativa approvazione del verbale, espresso dai membri dell'organismo in merito alla complessiva programmazione economica e infrastrutturale che sarà presentata e votata, per la relativa adozione, ai membri del Comitato di gestione nella prossima riunione del 31 ottobre. In base a quanto disposto dalla normativa vigente sono membri dell'organismo di partenariato della risorsa mare, oltre il presidente dell'Adsp, che lo presiede, l'Autorità marittima, un rappresentante degli armatori, uno degli industriali, uno degli operatori portuali (articoli 16 e 18), un rappresentante degli spedizionieri, degli operatori logistici intermodali, degli operatori ferroviari, degli agenti e dei raccomandatari marittimi, degli autotrasportatori, da tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese, da un rappresentante del turismo e del commercio operanti in porto.

Informatore Navale

AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio – Riunione dell'organismo di partenariato: consenso alla politica economica e infrastrutturale dell'ente

10/30/2024 16:57

Si è riunito stamattina l'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, previsto dall'articolo 11 della legge 84/94, e composto da 13 membri con funzioni di confronto partenariale tra le autorità pubbliche e il mondo delle imprese che operano in porto. L'obiettivo è quello di avviare una strategica cooperazione su specifiche tematiche, legate allo sviluppo delle infrastrutture portuali interne alla circoscrizione dell'Ente. Tra gli argomenti posti all'ordine del giorno, è stato illustrato il Bilancio di previsione 2025, organizzato per far fronte agli investimenti che l'Ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, ha indicato a sostegno della crescita dei porti interni alla propria circoscrizione. A tale proposito, nel corso dell'incontro, sono stati descritti gli interventi infrastrutturali, previsti nel Programma operativo triennale e nel Programma triennale delle opere pubbliche, attraverso i quali sono state delineate opere specifiche a sostegno della maggiore infrastrutturazione dei cinque porti, ognuno dei quali con specifica destinazione. La conclusione della seduta ha visto la manifestazione dell'unanime consenso, con la relativa approvazione del verbale, espresso dai membri dell'organismo in merito alla complessiva programmazione economica e infrastrutturale che sarà presentata e votata, per la relativa adozione, ai membri del Comitato di gestione nella prossima riunione del 31 ottobre. In base a quanto disposto dalla normativa vigente sono membri dell'organismo di partenariato della risorsa mare, oltre il presidente dell'Adsp, che lo presiede, l'Autorità marittima, un rappresentante degli armatori, uno degli industriali, uno degli operatori portuali (articoli 16 e 18), un rappresentante degli spedizionieri, degli operatori logistici intermodali, degli operatori ferroviari, degli agenti e dei raccomandatari marittimi, degli autotrasportatori, da tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese, da un rappresentante del turismo e del commercio operanti in porto.

AdSp dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio vince la causa contro il Corap

Andrea Puccini

GIOIA TAURO L' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio segna un'importante vittoria legale contro il Consorzio per lo Sviluppo delle Attività Produttive (Corap) con la sentenza n° 477/2024 della Corte d'Appello di Reggio Calabria. Il lungo contenzioso riguardava la rivendicazione da parte del Corap della proprietà su infrastrutture realizzate nell'area industriale di Gioia Tauro, tra cui opere viarie e ferroviarie, svincoli, viadotti e infrastrutture al servizio del terminal container del porto. Il Corap sosteneva infatti di aver diritto alla proprietà di numerose infrastrutture costruite nel tempo, tra cui strade, svincoli, sottopassi, ponti, viadotti e impianti di illuminazione nella zona industriale di Gioia Tauro Rosarno, fino al tratto che collega il porto all'autostrada A3. Corap rivendicava inoltre alcune opere realizzate per il terminal container, come piazzali in calcestruzzo, sistemi di illuminazione, edifici di servizio e reti idriche, tutti attualmente utilizzati per le attività portuali e dal personale della Capitaneria di Porto e della Medcenter Container Terminal (MCT). A difesa della propria posizione, l'Autorità Portuale aveva già dal primo grado sostenuto che queste rivendicazioni di proprietà fossero infondate, in quanto il porto di Gioia Tauro è classificato come porto internazionale dal Decreto Legge 457 del 1997. Tale status esclude la possibilità di trasferire alle regioni competenze e beni relativi all'area portuale internazionale, sotto la giurisdizione dell'Autorità Portuale e non delle entità regionali o locali. Con la sentenza della Corte d'Appello, è stata definitivamente respinta la tesi del Corap. Il tribunale ha rilevato che gli atti prodotti dal Consorzio non costituiscono documenti di trasferimento di proprietà validi, sottolineando inoltre che le opere rivendicate hanno la natura di beni immobili secondo l'articolo 812 del Codice Civile. Tale natura rende inapplicabili deroghe o trasferimenti non previsti dal codice in materia di proprietà immobiliare. Resta però aperta una causa parallela: il Corap ha presentato ricorso in Cassazione contro una precedente sentenza della Corte d'Appello, la n. 111/2023, che riconosceva al Consorzio il diritto alla restituzione di alcune aree, comprese nel demanio marittimo e nell'area del porto di Gioia Tauro.



Contenzioso Corap: La Corte d'Appello di Reggio Calabria dà ragione all'AdSP di Gioia Tauro

Ott 30, 2024 - È un altro importante passo in avanti quello segnato dall'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio nei confronti del Consorzio per lo Sviluppo delle Attività Produttive (Corap), stabilito dalla Corte d'Appello di Reggio Calabria con sentenza n° 477/2024. Alla base del contenzioso l'obiettivo del Corap di ottenere il riconoscimento della proprietà delle infrastrutture e delle opere pubbliche dallo stesso realizzate, nel tempo, a servizio dell'agglomerato industriale di **Gioia Tauro**. In particolare, tra le infrastrutture rivendicate la costruzione delle opere viarie e ferroviarie nella zona industriale di **Gioia Tauro** - Rosarno, con riferimento specifico al tronco di strada a scorrimento veloce tra il varco portuale e l'autostrada A3, dotato di relativo impianto di illuminazione e segnaletica. A tutto questo, il Corap aggiungeva la rivendicazione della proprietà di quattro svincoli, anch'essi attrezzati di impianto di illuminazione e segnaletica, varie opere d'arte stradali quali sottopassi, cavalcavia e viadotto. Ma il Corap richiedeva, altresì, la proprietà delle opere infrastrutturali realizzate per l'avvio del **porto di Gioia Tauro** come terminal container, consistenti nella pavimentazione in calcestruzzo, nella sistemazione idraulica, rete idrica e illuminazione dei piazzali limitrofi alle banchine, destinati alla costruzione di un terminal container nella zona del **porto** e ulteriori piazzali nell'area nord lungo la banchina RO-RO. E poi, ancora, sette edifici di servizio al terminal container (oggi utilizzati dalla società MCT), l'edificio attualmente utilizzato dalla Capitaneria di **porto di Gioia Tauro** e l'asse di servizio alle industrie ed al **porto di Gioia Tauro** con relativo impianto di illuminazione e acquedotto. Dal canto suo, l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, tra le tesi sostenute a difesa della propria posizione, sin dal primo grado di giudizio, evidenziava la non plausibilità del trasferimento della proprietà in capo al Corap di opere ricadenti nel territorio del **porto di Gioia Tauro**, classificato "**porto** internazionale" dal DL 457 del 30.12.1997, in virtù del quale veniva escluso il trasferimento alle regioni delle funzioni esercitate dalle autorità portuali. Nel porre definitivamente fine al contenzioso in favore dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, la Corte d'Appello di Reggio Calabria ha dichiarato infondata la tesi sostenuta dal Corap sia perché gli atti prodotti a fondamento della domanda non hanno le caratteristiche e il valore di atti di trasferimento della proprietà, sia perché le opere infisse al suolo hanno caratteristiche e natura di beni immobili (art 812 c.c.), e tali atti non hanno il potere di derogare alle regole ed ai principi fondamentali dettati dal codice civile in materia di proprietà immobiliare. Rimane pendente un contenzioso di fronte la Corte di Cassazione, avverso la sentenza



Ott 30, 2024 - È un altro importante passo in avanti quello segnato dall'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio nei confronti del Consorzio per lo Sviluppo delle Attività Produttive (Corap), stabilito dalla Corte d'Appello di Reggio Calabria con sentenza n° 477/2024. Alla base del contenzioso l'obiettivo del Corap di ottenere il riconoscimento della proprietà delle infrastrutture e delle opere pubbliche dallo stesso realizzate, nel tempo, a servizio dell'agglomerato industriale di Gioia Tauro. In particolare, tra le infrastrutture rivendicate la costruzione delle opere viarie e ferroviarie nella zona industriale di Gioia Tauro - Rosarno, con riferimento specifico al tronco di strada a scorrimento veloce tra il varco portuale e l'autostrada A3, dotato di relativo impianto di illuminazione e segnaletica. A tutto questo, il Corap aggiungeva la rivendicazione della proprietà di quattro svincoli, anch'essi attrezzati di impianto di illuminazione e segnaletica, varie opere d'arte stradali quali sottopassi, cavalcavia e viadotto. Ma il Corap richiedeva, altresì, la proprietà delle opere infrastrutturali realizzate per l'avvio del porto di Gioia Tauro come terminal container, consistenti nella pavimentazione in calcestruzzo, nella sistemazione idraulica, rete idrica e illuminazione dei piazzali limitrofi alle banchine, destinati alla costruzione di un terminal container nella zona del porto e ulteriori piazzali nell'area nord lungo la banchina RO-RO. E poi, ancora, sette edifici di servizio al terminal container (oggi utilizzati dalla società MCT), l'edificio attualmente utilizzato dalla Capitaneria di porto di Gioia Tauro e l'asse di servizio alle industrie ed al porto di Gioia Tauro con relativo impianto di illuminazione e acquedotto. Dal canto suo, l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, tra le tesi sostenute a difesa della propria posizione, sin dal primo grado di giudizio, evidenziava la non plausibilità del trasferimento della proprietà in capo al Corap di opere ricadenti nel territorio del porto di Gioia Tauro.

Sea Reporter

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

della Corte di Appello di Reggio Calabria che, con sentenza n. 111/2023 emessa il 3 febbraio 2023, ha riconosciuto il diritto del Consorzio ad ottenere la restituzione di vaste aree ubicate nell'ambito territoriale in cui insiste il porto di Gioia Tauro e ricomprese nel demanio marittimo.

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

I piazzali del porto di Gioia Tauro sono dell'Adsp locale

Porti L'ente rende nota la pronuncia della Corte d'Appello di Reggio Calabria su parte del contenzioso col Corap di REDAZIONE SHIPPING ITALY Nuovo step nella lite che da anni vede opposti Autorità di sistema portuale di **Gioia Tauro** e Consorzio per lo Sviluppo delle Attività Produttive locale. "Alla base del contenzioso l'obiettivo del Corap di ottenere il riconoscimento della proprietà delle infrastrutture e delle opere pubbliche dallo stesso realizzate, nel tempo, a servizio dell'agglomerato industriale di **Gioia Tauro**. In particolare, tra le infrastrutture rivendicate la costruzione delle opere viarie e ferroviarie nella zona industriale di **Gioia Tauro** - Rosarno, con riferimento specifico al tronco di strada a scorrimento veloce tra il varco portuale e l'autostrada A3, dotato di relativo impianto di illuminazione e segnaletica. A tutto questo, il Corap aggiungeva la rivendicazione della proprietà di quattro svincoli, anch'essi attrezzati di impianto di illuminazione e segnaletica, varie opere d'arte stradali quali sottopassi, cavalcavia e viadotto" spiega una nota dell'Autorità di sistema portuale calabrese. Ma il Corap richiedeva, altresì, la proprietà delle opere infrastrutturali realizzate per l'avvio del **porto** di **Gioia Tauro** come terminal

container, consistenti nella pavimentazione in calcestruzzo, nella sistemazione idraulica, rete idrica e illuminazione dei piazzali limitrofi alle banchine, destinati alla costruzione di un terminal container nella zona del **porto** e ulteriori piazzali nell'area nord lungo la banchina ro-ro. E poi, ancora, sette edifici di servizio al terminal container (oggi utilizzati dalla società Mct), l'edificio attualmente utilizzato dalla Capitaneria di **porto** di **Gioia Tauro** e l'asse di servizio alle industrie ed al **porto** di **Gioia Tauro** con relativo impianto di illuminazione e acquedotto. "Nel porre definitivamente fine al contenzioso in favore dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, la Corte d'Appello di Reggio Calabria ha dichiarato infondata la tesi sostenuta dal Corap sia perché gli atti prodotti a fondamento della domanda non hanno le caratteristiche e il valore di atti di trasferimento della proprietà, sia perché le opere infisse al suolo hanno caratteristiche e natura di beni immobili (art 812 c.c.), e tali atti non hanno il potere di derogare alle regole ed ai principi fondamentali dettati dal codice civile in materia di proprietà immobiliare" ha rivelato l'ente portuale. "Rimane pendente un contenzioso di fronte la Corte di Cassazione, avverso la sentenza della Corte di Appello di Reggio Calabria che, con sentenza n. 111/2023 emessa il 3 febbraio 2023, ha riconosciuto il diritto del Consorzio ad ottenere la restituzione di vaste aree ubicate nell'ambito territoriale in cui insiste il **porto** di **Gioia Tauro** e ricomprese nel demanio marittimo". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP:



Porti L'ente rende nota la pronuncia della Corte d'Appello di Reggio Calabria su parte del contenzioso col Corap di REDAZIONE SHIPPING ITALY Nuovo step nella lite che da anni vede opposti Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro e Consorzio per lo Sviluppo delle Attività Produttive locale. "Alla base del contenzioso l'obiettivo del Corap di ottenere il riconoscimento della proprietà delle infrastrutture e delle opere pubbliche dallo stesso realizzate, nel tempo, a servizio dell'agglomerato industriale di Gioia Tauro. In particolare, tra le infrastrutture rivendicate la costruzione delle opere viarie e ferroviarie nella zona industriale di Gioia Tauro - Rosarno, con riferimento specifico al tronco di strada a scorrimento veloce tra il varco portuale e l'autostrada A3, dotato di relativo impianto di illuminazione e segnaletica. A tutto questo, il Corap aggiungeva la rivendicazione della proprietà di quattro svincoli, anch'essi attrezzati di impianto di illuminazione e segnaletica, varie opere d'arte stradali quali sottopassi, cavalcavia e viadotto" spiega una nota dell'Autorità di sistema portuale calabrese. Ma il Corap richiedeva, altresì, la proprietà delle opere infrastrutturali realizzate per l'avvio del porto di Gioia Tauro come terminal container, consistenti nella pavimentazione in calcestruzzo, nella sistemazione idraulica, rete idrica e illuminazione dei piazzali limitrofi alle banchine, destinati alla costruzione di un terminal container nella zona del porto e ulteriori piazzali nell'area nord lungo la banchina ro-ro. E poi, ancora, sette edifici di servizio al terminal container (oggi utilizzati dalla società Mct), l'edificio attualmente utilizzato dalla Capitaneria di porto di Gioia Tauro e l'asse di servizio alle industrie ed al porto di Gioia Tauro con relativo impianto di illuminazione e acquedotto. "Nel porre definitivamente fine al contenzioso in favore dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, la Corte d'Appello di Reggio Calabria ha dichiarato infondata la tesi sostenuta dal Corap sia perché gli atti prodotti a fondamento della domanda non hanno le caratteristiche e il valore di atti

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNAT.

(Sito) Ansa

Olbia Golfo Aranci

Sbarca in porto a Olbia con 1 kg di cocaina, corriere arrestato

Stava sbarcando nel porto Isola Bianca di Olbia a bordo di una macchina nella quale aveva nascosto un chilo di cocaina: un uomo, residente a Roma, è stato arrestato dai finanzieri del Gruppo di Olbia con l'accusa di traffico di stupefacenti. Ad insospettire gli uomini delle Fiamme Gialle impegnati nelle operazioni di controllo durante gli sbarchi delle motonavi in arrivo dai porti di Civitavecchia e Livorno, è stato l'atteggiamento dell'uomo alla guida di una Peugeot 208 e le giustificazioni del viaggio che questo ha dato ai finanzieri. Grazie poi alla segnalazione dei cani antidroga, è stato possibile perquisire la vettura e trovare, all'interno di uno zaino avvolto da cellophane e nastro adesivo, la cocaina. Il corriere si trova ora nella casa circondariale di Nuchis (Sassari) a disposizione dell'autorità giudiziaria. Complessivamente le operazioni antidroga condotte nei porti e aeroporti del nord Sardegna dalla Guardia di Finanza della provincia di Sassari hanno portato al sequestro di quasi 100 chili di stupefacente, tra cocaina, eroina e marijuana e all'arresto di nove corrieri.



Agenzia Giornalistica Opinione

Olbia Golfo Aranci

GDF - GUARDIA DI FINANZA / SASSARI * «COCAINA IN ARRIVO AL PORTO DI OLBIA, ARRESTATO CORRIERE E SEQUESTRATO UN KG DI DROGA»

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) - Nella mattinata del 28 ottobre scorso, durante le operazioni di sbarco delle motonavi in arrivo dai porti di Civitavecchia e Livorno, i finanzieri del Gruppo **Olbia** hanno arrestato in flagranza di reato un uomo, residente a Roma, con l'accusa di traffico di stupefacenti. L'intervento delle Fiamme Gialle olbiesi, rientrando nel dispositivo di contrasto ai traffici illeciti disposto dal Comando Provinciale Sassari, è partito dai controlli a mezzi e passeggeri in arrivo al **Porto** Isola Bianca di **Olbia**. In particolare, l'atteggiamento del conducente del mezzo, unitamente ai motivi giustificativi del viaggio, ha insospettito i militari che hanno deciso di provvedere con un controllo più accurato con l'ausilio delle unità cinofile. A seguito della segnalazione del cane antidroga, particolarmente interessato all'autovettura controllata, i militari hanno preceduto ad effettuare una perquisizione approfondita del mezzo e dei bagagli trasportati. Al termine delle operazioni, è stato possibile scoprire che all'interno di uno zaino da viaggio era presente un panetto in cellophane e nastro adesivo da imballaggio contenente oltre 1 kg di cocaina. Il conducente

del mezzo è stato arrestato e condotto presso la Casa Circondariale di Nuchis, a disposizione della Procura della Repubblica di Tempio Pausania. Si tratta dell'ennesima operazione antidroga, caratterizzata da significativo sequestro di sostanza stupefacente, messa a segno dalle Fiamme Gialle della provincia di Sassari in ambito portuale e aeroportuale. Complessivamente sono quasi 100 i kg di droga sequestrati (tra cocaina, eroina e marijuana) e 9 i corrieri arrestati, a testimonianza dell'impegno profuso nella repressione ai traffici di sostanze stupefacenti. Nota stampa autorizzata dall'Autorità Giudiziaria come da decreto motivato n. 40 del Reg. 2024 del 28 ottobre 2024 con la precisazione che i provvedimenti cautelari personali adottati, allo stato, si riferiscono esclusivamente alla fase cautelare fatto salvo giudizio di merito ed, eventualmente, del Giudice del Riesame.



(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) - Nella mattinata del 28 ottobre scorso, durante le operazioni di sbarco delle motonavi in arrivo dai porti di Civitavecchia e Livorno, i finanzieri del Gruppo Olbia hanno arrestato in flagranza di reato un uomo, residente a Roma, con l'accusa di traffico di stupefacenti. L'intervento delle Fiamme Gialle olbiesi, rientrando nel dispositivo di contrasto ai traffici illeciti disposto dal Comando Provinciale Sassari, è partito dai controlli a mezzi e passeggeri in arrivo al Porto Isola Bianca di Olbia. In particolare, l'atteggiamento del conducente del mezzo, unitamente ai motivi giustificativi del viaggio, ha insospettito i militari che hanno deciso di provvedere con un controllo più accurato con l'ausilio delle unità cinofile. A seguito della segnalazione del cane antidroga, particolarmente interessato all'autovettura controllata, i militari hanno preceduto ad effettuare una perquisizione approfondita del mezzo e dei bagagli trasportati. Al termine delle operazioni, è stato possibile scoprire che all'interno di uno zaino da viaggio era presente un panetto in cellophane e nastro adesivo da imballaggio contenente oltre 1 kg di cocaina. Il conducente del mezzo è stato arrestato e condotto presso la Casa Circondariale di Nuchis, a disposizione della Procura della Repubblica di Tempio Pausania. Si tratta dell'ennesima operazione antidroga, caratterizzata da significativo sequestro di sostanza stupefacente, messa a segno dalle Fiamme Gialle della provincia di Sassari in ambito portuale e aeroportuale. Complessivamente sono quasi 100 i kg di droga sequestrati (tra cocaina, eroina e marijuana) e 9 i corrieri arrestati, a testimonianza dell'impegno profuso nella repressione ai traffici di sostanze stupefacenti. Nota stampa autorizzata dall'Autorità Giudiziaria come da decreto motivato n. 40 del Reg. 2024 del 28

Olbia Notizie

Olbia Golfo Aranci

Al porto di Olbia arrestato un corriere con oltre un chilo di cocaina

OLBIA. La mattina del 28 ottobre scorso, durante le operazioni di sbarco delle motonavi provenienti dai porti di Civitavecchia e Livorno, i finanzieri del Gruppo **Olbia** hanno arrestato in flagranza un uomo residente a Roma, accusato di traffico di stupefacenti. L'operazione delle Fiamme Gialle di **Olbia**, parte del dispositivo anti-traffico illecito attivato dal Comando Provinciale di Sassari, è stata avviata durante i controlli su mezzi e passeggeri in arrivo al **Porto** Isola Bianca di **Olbia**. In particolare, il comportamento del conducente e le motivazioni addotte per il viaggio hanno insospettito i militari, che hanno deciso di eseguire un controllo approfondito con il supporto delle unità cinofile. A seguito della segnalazione del cane antidroga, che ha mostrato un particolare interesse per l'autovettura in questione, i militari hanno proceduto a una perquisizione dettagliata del veicolo e dei bagagli. Alla fine dell'ispezione, all'interno di uno zaino da viaggio è stato trovato un panetto avvolto in cellophane e nastro adesivo contenente oltre un chilo di cocaina. Il conducente è stato arrestato e trasferito presso la Casa Circondariale di Nuchis, a disposizione della Procura della Repubblica di Tempio Pausania. Questa operazione antidroga è una delle numerose messe a segno dalle Fiamme Gialle della provincia di Sassari, che hanno portato a importanti sequestri di sostanze stupefacenti nelle aree portuali e aeroportuali. Complessivamente, sono stati sequestrati quasi 100 kg di droga (tra cocaina, eroina e marijuana) e arrestati 9 corrieri, a testimonianza dell'impegno nella lotta contro il traffico di stupefacenti. © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.



Yacht Atina affondato e bruciato a Olbia: da domani le operazioni di recupero

OLBIA. Dalle prime ore di domani inizieranno le operazioni di recupero Yacht Atina bruciato e affondato il 10 agosto scorso nelle acque tra Marina Maria e le Saline a sud di Olbia. In particolare, alle 10.30 il Pontone CONQUEST MB1, ormeggiato presso la banchina Industriale Nord del Porto Cocciani, è stato trasferito a rimorchio del rimorchiatore Cala Azzurra e del rimorchiatore portuale Mascalzone Scatenato sul luogo dell'affondamento dell'imbarcazione. Dopo il posizionamento, seguirà un'ispezione subacquea finalizzata alla verifica del sito e del relitto prima dell'imbragatura, della durata di circa una giornata. A seguire il relitto verrà imbragato opportunamente con catene. Solo una volta assicurato, si procederà al raddrizzamento (parbuckling) e sollevamento dell'unità tramite la gru presente a bordo del pontone, per il successivo imbarco, previsto di massima per i giorni 4/5 novembre prossimi. Al termine delle operazioni, si procederà alla bonifica del sito con recupero di eventuali detriti / materiali emersi durante le operazioni di recupero. La data ultima per il termine operazioni è prevista per il giorno 11 novembre 2024, dopo la quale il convoglio partirà alla volta del porto di demolizione. Al riguardo, questo Comando ha emanato una specifica Ordinanza che prevede, tra l'altro, l'interdizione di un'area di 0,5 miglia nautiche dal punto di affondamento dello yacht. E' stato altresì richiesto il divieto di sorvolo da parte di droni e velivoli assimilati a tale categoria per l'intera durata dell'intervento. La data ultima per il termine operazioni è prevista per il giorno 11 novembre 2024, dopo la quale il convoglio partirà alla volta del porto di demolizione © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.

Olbia Notizie

Yacht Atina affondato e bruciato a Olbia: da domani le operazioni di recupero

10/30/2024 12:32

OLBIA. Dalle prime ore di domani inizieranno le operazioni di recupero Yacht Atina bruciato e affondato il 10 agosto scorso nelle acque tra Marina Maria e le Saline a sud di Olbia. In particolare, alle 10.30 il Pontone CONQUEST MB1, ormeggiato presso la banchina Industriale Nord del Porto Cocciani, è stato trasferito a rimorchio del rimorchiatore Cala Azzurra e del rimorchiatore portuale Mascalzone Scatenato sul luogo dell'affondamento dell'imbarcazione. Dopo il posizionamento, seguirà un'ispezione subacquea finalizzata alla verifica del sito e del relitto prima dell'imbragatura, della durata di circa una giornata. A seguire il relitto verrà imbragato opportunamente con catene. Solo una volta assicurato, si procederà al raddrizzamento (parbuckling) e sollevamento dell'unità tramite la gru presente a bordo del pontone, per il successivo imbarco, previsto di massima per i giorni 4/5 novembre prossimi. Al termine delle operazioni, si procederà alla bonifica del sito con recupero di eventuali detriti / materiali emersi durante le operazioni di recupero. La data ultima per il termine operazioni è prevista per il giorno 11 novembre 2024, dopo la quale il convoglio partirà alla volta del porto di demolizione. Al riguardo, questo Comando ha emanato una specifica Ordinanza che prevede, tra l'altro, l'interdizione di un'area di 0,5 miglia nautiche dal punto di affondamento dello yacht. E' stato altresì richiesto il divieto di sorvolo da parte di droni e velivoli assimilati a tale categoria per l'intera durata dell'intervento. La data ultima per il termine operazioni è prevista per il giorno 11 novembre 2024, dopo la quale il convoglio partirà alla volta del porto di demolizione © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.

Sardegna Reporter

Olbia Golfo Aranci

Gdf Sassari: cocaina in arrivo al porto di Olbia. Arrestato corriere e sequestrati 1 kg di stupefacente.

Nella mattinata del 28 ottobre scorso, durante le operazioni di sbarco delle motonavi in arrivo dai porti di Civitavecchia e Livorno, i finanzieri del Gruppo **Olbia** hanno arrestato in flagranza di reato un uomo, residente a Roma, con l'accusa di traffico di stupefacenti. L'intervento delle Fiamme Gialle olbiesi, rientrante nel dispositivo di contrasto ai traffici illeciti disposto dal Comando Provinciale Sassari, è partito dai controlli a mezzi e passeggeri in arrivo al **Porto** Isola Bianca di **Olbia**. In particolare, l'atteggiamento del conducente del mezzo, unitamente ai motivi giustificativi del viaggio, ha insospettito i militari che hanno deciso di provvedere con un controllo più accurato con l'ausilio delle unità cinofile. A seguito della segnalazione del cane antidroga, particolarmente interessato all'autovettura controllata, i militari hanno preceduto ad effettuare una perquisizione approfondita del mezzo e dei bagagli trasportati. Al termine delle operazioni, è stato possibile scoprire che all'interno di uno zaino da viaggio era presente un panetto in cellophane e nastro adesivo da imballaggio contenente oltre 1 kg di cocaina. Il conducente del mezzo è stato arrestato e condotto presso la Casa Circondariale di Nuchis, a disposizione della Procura della Repubblica di Tempio Pausania. Si tratta dell'ennesima operazione antidroga, caratterizzata da significativo sequestro di sostanza stupefacente, messa a segno dalle Fiamme Gialle della provincia di Sassari in ambito portuale e aeroportuale. Complessivamente sono quasi 100 i kg di droga sequestrati (tra cocaina, eroina e marijuana) e 9 i corrieri arrestati, a testimonianza dell'impegno profuso nella repressione ai traffici di sostanze stupefacenti. Nota stampa autorizzata dall'Autorità Giudiziaria come da decreto motivato n. 40 del Reg. 2024 del 28 ottobre 2024 con la precisazione che i provvedimenti cautelari personali adottati, allo stato, si riferiscono esclusivamente alla fase cautelare fatto salvo giudizio di merito ed, eventualmente, del Giudice del Riesame.



Nella mattinata del 28 ottobre scorso, durante le operazioni di sbarco delle motonavi in arrivo dai porti di Civitavecchia e Livorno, i finanzieri del Gruppo Olbia hanno arrestato in flagranza di reato un uomo, residente a Roma, con l'accusa di traffico di stupefacenti. L'intervento delle Fiamme Gialle olbiesi, rientrante nel dispositivo di contrasto ai traffici illeciti disposto dal Comando Provinciale Sassari, è partito dai controlli a mezzi e passeggeri in arrivo al Porto Isola Bianca di Olbia. In particolare, l'atteggiamento del conducente del mezzo, unitamente ai motivi giustificativi del viaggio, ha insospettito i militari che hanno deciso di provvedere con un controllo più accurato con l'ausilio delle unità cinofile. A seguito della segnalazione del cane antidroga, particolarmente interessato all'autovettura controllata, i militari hanno preceduto ad effettuare una perquisizione approfondita del mezzo e dei bagagli trasportati. Al termine delle operazioni, è stato possibile scoprire che all'interno di uno zaino da viaggio era presente un panetto in cellophane e nastro adesivo da imballaggio contenente oltre 1 kg di cocaina. Il conducente del mezzo è stato arrestato e condotto presso la Casa Circondariale di Nuchis, a disposizione della Procura della Repubblica di Tempio Pausania. Si tratta dell'ennesima operazione antidroga, caratterizzata da significativo sequestro di sostanza stupefacente, messa a segno dalle Fiamme Gialle della provincia di Sassari in ambito portuale e aeroportuale. Complessivamente sono quasi 100 i kg di droga sequestrati (tra cocaina, eroina e marijuana) e 9 i corrieri arrestati, a testimonianza dell'impegno profuso nella repressione ai traffici di sostanze stupefacenti. Nota stampa autorizzata dall'Autorità Giudiziaria come da decreto motivato n. 40 del Reg. 2024 del 28 ottobre 2024 con la precisazione che i provvedimenti cautelari personali adottati, allo stato, si riferiscono esclusivamente alla fase cautelare fatto salvo giudizio di merito ed, eventualmente, del Giudice del

Grendi dà un calcio agli stereotipi di genere e sostiene il futsal femminile

Redazione Seareporter.it

Milano 'We Can Play Futsal, Il calcio a 5 a scuola per dare un calcio alla violenza di genere' è l'iniziativa sostenuta dal Gruppo Grendi che contiene già in sé le finalità del progetto, ovvero lavorare sull'empowerment femminile, coinvolgendo alunne e alunni degli istituti superiori, con interventi tesi a scardinare gli stereotipi di genere a partire da quello più tipico in ambito sportivo, 'le donne non possono giocare a calcio'. Ieri il gruppo di logistica integrata ha ospitato nella sede di Cagliari le giocatrici del Cagliari Calcio a 5 femminile, la nuova compagine sportiva rossoblù di cui Grendi è main partner e gli ideatori di questa iniziativa giunta alla sua quarta edizione. Oltre al Gruppo Grendi questo progetto è sostenuto anche da altre realtà dell'isola, come Fondazione Sardegna e Saras, e riguarda le scuole di Cagliari con il coinvolgimento di circa 1.000 studenti da quando è nata questa iniziativa nel 2021. Più in dettaglio, nelle classi dove avviene l'intervento, vengono effettuate 8 ore di attività motoria (con gli allenatori della Mediterranea Calcio a 5, per migliorare l'atteggiamento delle ragazze verso l'educazione motoria e l'attività fisica e incuriosirle sulla pratica del calcio e del calcio a 5) e 4 ore di laboratori (con le psicologhe e avvocatessse di Donna Ceteris, associazione no-profit contro la violenza sulle donne, stalking e maltrattamenti in famiglia e nel sociale, per affrontare nello specifico i temi delle disuguaglianze di genere, nello sport e nella società civile). Alla fine di questo ciclo verrà organizzato un evento a Cagliari, nel quale tutte le classi incontrano una o più campionesse nazionali, che raccontano alla platea la propria esperienza sportiva e come lo sport (e lo studio) possono essere potenti strumenti di emancipazione. Per Costanza Musso, amministratrice delegata del Gruppo Grendi: 'Le società benefit, come il Gruppo Grendi, sono un alleato naturale per lo sport al femminile con il loro costante impegno per la promozione di valori come inclusione, parità di genere e sostenibilità, valori alla base di un ambiente sportivo più equo e solidale. L'obiettivo è anche cambiare la percezione del calcio femminile e far passare finalmente il concetto che occorre valorizzare i talenti dei giovani sportivi, indipendentemente dal genere'. Infine Corrado Melis, presidente di Mediterranea Cagliari e responsabile del progetto Cagliari Calcio a 5 femminile, ha affermato: 'Siamo felici ed orgogliosi che il Gruppo Grendi sostenga la nostra iniziativa. Lo sport è uno strumento potentissimo anche in tema di empowerment femminile: come società sportiva sentiamo la responsabilità di utilizzarlo al meglio per avere un impatto concreto sulla comunità'. Il Gruppo Grendi è un'impresa familiare nata a Genova nel 1828 operativa nell'ambito dei trasporti marittimi e della logistica. Grendi offre ai propri partner commerciali un'offerta integrata di soluzioni logistiche per tutte le isole, il centro e Sud Italia utilizzando magazzini di raccolta e di distribuzione e un'ampia tipologia di mezzi: dall'autotreno al



Sea Reporter

Cagliari

furgone, terminal portuali e linee marittime; tutto sempre sotto il suo diretto controllo. Una logistica ritagliata sulle esigenze del cliente e pensata solo per le necessità della merce. È il primo operatore marittimo a modificare lo statuto per diventare Società Benefit nel 2021 , aggiungendo agli obiettivi di risultati economici soddisfacenti l'impegno verso un impatto positivo per ambiente, dipendenti e collaboratori, clienti, fornitori e comunità. Il Gruppo Grendi in numeri: Fatturato consolidato nell'ultimo esercizio (2023) : 98 milioni di Dipendenti diretti: 200; Indotto diretto: circa 400

Approvato il bilancio di previsione 2025 dell'AdSP del Mare di Sardegna

Ieri Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il bilancio di previsione 2025 dell'ente che per l'anno prevede circa 89 milioni di euro di entrate, rispetto a 81,9 milioni attesi per l'esercizio annuale 2024, e 174 milioni di uscite di cui 105 milioni in conto capitale per opere già programmate, rispetto a 253,7 milioni di uscite previste per il 2024 di cui 186,3 milioni in conto capitale. Somme per il 2025, queste ultime - ha specificato l'ente portuale - «che verranno in parte (per il 2025 sono stati stanziati 10 milioni di euro) destinate a copertura dell'avvio di nuove opere quali, ad esempio, la realizzazione di una darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi; dell'edificio polifunzionale nell'area imbarchi e la demolizione dei fabbricati del piazzale delle Rocce Rosse nel porto di Arbatax; del secondo lotto della Darsena servizi ed il ripristino della diga foranea con contestuale inserimento di un dispositivo di cattura dell'energia da moto ondoso (cosiddetto "Millepiedi") a Porto Torres; mentre, a Portovesme, verrà dato corso al dragaggio degli specchi acquei della banchina traghetti». Il presidente dell'AdSP sarda, Massimo Deiana, ha evidenziato che il bilancio di previsione ed il programma triennale delle opere approvati dal Comitato di gestione «sono la rappresentazione economica e programmatica di un mandato, vicino al termine, che ha creato stabilità, tenuto i conti in regola e generato investimenti per oltre mezzo miliardo di euro nel prossimo quinquennio. È del tutto evidente - ha aggiunto Deiana - che quest'ultimo atto di programmazione finanziaria della mia gestione consegna alla prossima governance un'Autorità di Sistema Portuale vivace, con decine di grandi cantieri aperti, nuove sfide di carattere ambientale programmate e avviate, buona parte dei fondi PNRR e PNC già spesa ed in fase di rendicontazione, ma, soprattutto, una struttura altamente competente che saprà dare la giusta spinta per innalzare ulteriormente il livello qualitativo della performance del sistema portuale della Sardegna».

Informare

Approvato il bilancio di previsione 2025 dell'AdSP del Mare di Sardegna

10/30/2024 09:49

Ieri Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il bilancio di previsione 2025 dell'ente che per l'anno prevede circa 89 milioni di euro di entrate, rispetto a 81,9 milioni attesi per l'esercizio annuale 2024, e 174 milioni di uscite di cui 105 milioni in conto capitale per opere già programmate, rispetto a 253,7 milioni di uscite previste per il 2024 di cui 186,3 milioni in conto capitale. Somme per il 2025, queste ultime - ha specificato l'ente portuale - «che verranno in parte (per il 2025 sono stati stanziati 10 milioni di euro) destinate a copertura dell'avvio di nuove opere quali, ad esempio, la realizzazione di una darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi; dell'edificio polifunzionale nell'area imbarchi e la demolizione dei fabbricati del piazzale delle Rocce Rosse nel porto di Arbatax; del secondo lotto della Darsena servizi ed il ripristino della diga foranea con contestuale inserimento di un dispositivo di cattura dell'energia da moto ondoso (cosiddetto "Millepiedi") a Porto Torres; mentre, a Portovesme, verrà dato corso al dragaggio degli specchi acquei della banchina traghetti». Il presidente dell'AdSP sarda, Massimo Deiana, ha evidenziato che il bilancio di previsione ed il programma triennale delle opere approvati dal Comitato di gestione «sono la rappresentazione economica e programmatica di un mandato, vicino al termine, che ha creato stabilità, tenuto i conti in regola e generato investimenti per oltre mezzo miliardo di euro nel prossimo quinquennio. È del tutto evidente - ha aggiunto Deiana - che quest'ultimo atto di programmazione finanziaria della mia gestione consegna alla prossima governance un'Autorità di Sistema Portuale vivace, con decine di grandi cantieri aperti, nuove sfide di carattere ambientale programmate e avviate, buona parte dei fondi PNRR e PNC già spesa ed in fase di rendicontazione, ma, soprattutto, una struttura altamente competente che saprà dare la giusta spinta per innalzare ulteriormente il livello qualitativo della performance del sistema portuale della Sardegna».

Ponte sullo Stretto, il Comune di Messina non ha inserito lo svincolo di Giampileri tra le opere compensative

De Leo: "Serve maggiore chiarezza" "L'amministrazione comunale di Messina non considera strategico lo svincolo di Giampileri. Ne prendiamo atto e finalmente c'è chiarezza, eliminando illusioni su un'opera che non rientra nei piani della giunta comunale ". Così il deputato regionale di Forza Italia, On. Alessandro De Leo, al termine della riunione della Quarta Commissione regionale "Ambiente, territorio e mobilità" all'Ars, alla quale hanno partecipato l'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Aricò, il consigliere comunale Salvatore Papa, in rappresentanza della Prima Commissione consiliare di Messina , e il vicesindaco Salvatore Mondello. Il nodo dello svincolo A18 Durante l'incontro, è emerso che la realizzazione dello svincolo A18 a Giampileri è, almeno per il momento, tramontata. "Lo svincolo non è stato inserito dal Comune di Messina tra le 24 opere di compensazione del Ponte sullo Stretto perché il progetto, risalente al 1992, non è più attuale né attuabile, non rispondendo alle dinamiche territoriali profondamente mutate negli ultimi 30 anni. Analogamente, non è stato inserito neanche lo svincolo di Ali Terme, che invece dispone di un progetto esecutivo ed è immediatamente

cantierabile", considerato che le opere correlate al ponte riguardano anche la città Metropolitana evidenzia l'on. De Leo. De Leo apprezza comunque la disponibilità dell'assessore Aricò, che ha ribadito come il governo regionale sia pronto a recepire le istanze per uno sviluppo funzionale del territorio. Restano aperti, tuttavia, altri iter con nodi da sciogliere per gli svincoli di Ali Terme e Santa Teresa di Riva. Per Ali Terme, finanziato inizialmente con 41,7 milioni di euro dalle Risorse FSC 2014-2020, l'aumento dei costi dei materiali ha portato il costo a oltre 67 milioni. Lo svincolo di Santa Teresa, opera da 26,4 milioni, attende chiarimenti dal Ministero dell'Ambiente su valutazioni ambientali, geologiche, idrogeologiche e sismiche. De Leo: "Svincolo importante per servire i centri di fascia ionica" "Lo svincolo di Giampileri sarebbe stato importante, anche in relazione al porto di Tremestieri e per servire i centri della fascia ionica - prosegue De Leo - ma l'impressione è che, al di là della chiusura su Giampileri, si stia temporeggiando forse per motivi non legati alle esigenze del territorio. Serve maggiore chiarezza e puntare su reali opportunità strategiche per il territorio ", conclude De Leo. Iscriviti gratis al canale WhatsApp di QdS.it, news e aggiornamenti CLICCA QUI.



De Leo: "Serve maggiore chiarezza" "L'amministrazione comunale di Messina non considera strategico lo svincolo di Giampileri. Ne prendiamo atto e finalmente c'è chiarezza, eliminando illusioni su un'opera che non rientra nei piani della giunta comunale ". Così il deputato regionale di Forza Italia, On. Alessandro De Leo, al termine della riunione della Quarta Commissione regionale "Ambiente, territorio e mobilità" all'Ars, alla quale hanno partecipato l'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Aricò, il consigliere comunale Salvatore Papa, in rappresentanza della Prima Commissione consiliare di Messina , e il vicesindaco Salvatore Mondello. Il nodo dello svincolo A18 Durante l'incontro, è emerso che la realizzazione dello svincolo A18 a Giampileri è, almeno per il momento, tramontata. "Lo svincolo non è stato inserito dal Comune di Messina tra le 24 opere di compensazione del Ponte sullo Stretto perché il progetto, risalente al 1992, non è più attuale né attuabile, non rispondendo alle dinamiche territoriali profondamente mutate negli ultimi 30 anni. Analogamente, non è stato inserito neanche lo svincolo di Ali Terme, che invece dispone di un progetto esecutivo ed è immediatamente cantierabile", considerato che le opere correlate al ponte riguardano anche la città Metropolitana evidenzia l'on. De Leo. De Leo apprezza comunque la disponibilità dell'assessore Aricò, che ha ribadito come il governo regionale sia pronto a recepire le istanze per uno sviluppo funzionale del territorio. Restano aperti, tuttavia, altri iter con nodi da sciogliere per gli svincoli di Ali Terme e Santa Teresa di Riva. Per Ali Terme, finanziato inizialmente con 41,7 milioni di euro dalle Risorse FSC 2014-2020, l'aumento dei costi dei materiali ha portato il costo a oltre 67 milioni. Lo svincolo di Santa Teresa, opera da 26,4 milioni, attende chiarimenti dal Ministero dell'Ambiente su valutazioni ambientali, geologiche, idrogeologiche e sismiche. De Leo: "Svincolo importante per servire i centri di fascia ionica" "Lo svincolo di Giampileri sarebbe stato importante, anche in relazione al porto di Tremestieri e per servire i centri della fascia ionica - prosegue De Leo - ma l'impressione è che, al di là della chiusura su Giampileri, si stia temporeggiando forse per motivi non legati alle esigenze del territorio. Serve maggiore chiarezza e puntare su reali opportunità strategiche per il territorio ", conclude De Leo. Iscriviti gratis al canale WhatsApp di QdS.it, news e aggiornamenti CLICCA QUI.

Ponte sullo Stretto, il Comune di Messina non ha inserito lo svincolo di Giampilieri tra le opere compensative: "finalmente è tutto chiaro"

Le parole del parlamentare regionale di Forza Italia, On. Alessandro De Leo "La Città Metropolitana di Messina non ritiene strategico lo svincolo di Giampilieri. Ne prendiamo atto e finalmente è stata fatta chiarezza, sgombrando il campo da illusioni su un'opera che ad oggi non rientra nei piani degli amministratori della Città di Messina". Così il parlamentare regionale di Forza Italia, On. Alessandro De Leo al termine della riunione di Quarta commissione regionale "Ambiente, territorio e mobilità" all'Ars che ha visto oggi la partecipazione del consigliere comunale Salvatore Papa , in rappresentanza della Prima Commissione consiliare di Messina (con deleghe Viabilità e Mobilità) ed il vicesindaco di Messina, Salvatore Mondello , per la Commissione Ponte. Al termine del confronto a Palermo, alla presenza dell'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Aricò , è praticamente tramontata, almeno per il momento, la prospettiva della realizzazione di uno svincolo A18 a Giampilieri. " Dal confronto emerso nell'odierna seduta della IV commissione all'ARS, con la partecipazione del vicesindaco di Messina e del presidente della Commissione Ponte del comune di Messina, si evince chiaramente che lo svincolo di Gianpilieri non è stato inserito tra le 24 opere di compensazione del Ponte sullo Stretto in quanto il progetto risale al 1992 e non soltanto non è più attuale ed attuabile, ma non risponde più ai meccanismi di dinamica territoriale che sono profondamente mutati nel corso degli ultimi 30 anni. Parimenti, non è stato inserito la tra le opere di compensazione neanche lo svincolo di Ali Terme, che invece gode di una progettazione esecutiva e sarebbe immediatamente canterabile ", evidenzia l'on. De Leo " Sullo svincolo di Giampilieri - ha comunque precisato De Leo - c'è tuttavia, la piena disponibilità, apprezzabile e da sottolineare, da parte dell'assessore alle Infrastrutture, Aricò, che in Commissione ha ribadito come il governo regionale sarebbe sempre pronto a recepire le istanze e fare la propria parte per uno sviluppo funzionale del territorio" Rimangono così in piedi, al momento, altri iter caratterizzati da diversi nodi da sciogliere, per gli svincoli ad Ali Terme e Santa Teresa di Riva . Per lo svincolo di Ali Terme , a suo tempo finanziato dalle Risorse FSC 2014-2020 (Patto per lo Sviluppo della Città Metropolitana) per 41 milioni 797 mila euro, l'aumento dei costi di materiali hanno portato il costo aggiornato dell'opera ad oltre 67 milioni di euro, con una differenza di 25 milioni rispetto all'importo in origine finanziato. Nel caso dello svincolo A18 Santa Teresa , si tratta di un'opera da 26,4 milioni sulla quale ha lavorato a suo tempo anche l'attuale dg del Comune di Messina ed al cui riguardo il Ministero dell'Ambiente lo scorso agosto ha chiesto chiarimenti circa la valutazione ambientale, sul piano geologico, idrogeologico e sismico. " Lo svincolo a Giampilieri sarebbe stato importante, anche in riferimento alle previsioni del **porto di Tremestieri** ed in grado di servire i centri della fascia ionica, essendo a



Le parole del parlamentare regionale di Forza Italia, On. Alessandro De Leo "La Città Metropolitana di Messina non ritiene strategico lo svincolo di Giampilieri. Ne prendiamo atto e finalmente è stata fatta chiarezza, sgombrando il campo da illusioni su un'opera che ad oggi non rientra nei piani degli amministratori della Città di Messina". Così il parlamentare regionale di Forza Italia, On. Alessandro De Leo al termine della riunione di Quarta commissione regionale "Ambiente, territorio e mobilità" all'Ars che ha visto oggi la partecipazione del consigliere comunale Salvatore Papa , in rappresentanza della Prima Commissione consiliare di Messina (con deleghe Viabilità e Mobilità) ed il vicesindaco di Messina, Salvatore Mondello , per la Commissione Ponte. Al termine del confronto a Palermo, alla presenza dell'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Aricò , è praticamente tramontata, almeno per il momento, la prospettiva della realizzazione di uno svincolo A18 a Giampilieri. " Dal confronto emerso nell'odierna seduta della IV commissione all'ARS, con la partecipazione del vicesindaco di Messina e del presidente della Commissione Ponte del comune di Messina, si evince chiaramente che lo svincolo di Gianpilieri non è stato inserito tra le 24 opere di compensazione del Ponte sullo Stretto in quanto il progetto risale al 1992 e non soltanto non è più attuale ed attuabile, ma non risponde più ai meccanismi di dinamica territoriale che sono profondamente mutati nel corso degli ultimi 30 anni. Parimenti, non è stato inserito la tra le opere di compensazione neanche lo svincolo di Ali Terme, che invece gode di una progettazione esecutiva e sarebbe immediatamente canterabile ", evidenzia l'on. De Leo " Sullo svincolo di Giampilieri - ha comunque precisato De Leo - c'è tuttavia, la piena disponibilità, apprezzabile e da sottolineare, da parte dell'assessore alle Infrastrutture, Aricò, che in Commissione ha ribadito come il governo regionale sarebbe sempre pronto a recepire le istanze e fare la propria parte per uno sviluppo funzionale del territorio" Rimangono così in piedi, al momento, altri iter caratterizzati da diversi nodi da sciogliere, per gli svincoli ad Ali Terme e Santa Teresa di Riva . Per lo svincolo di Ali Terme , a suo tempo finanziato dalle Risorse FSC 2014-2020 (Patto per lo Sviluppo della Città Metropolitana) per 41 milioni 797 mila euro, l'aumento dei costi di materiali hanno portato il costo aggiornato dell'opera ad oltre 67 milioni di euro, con una differenza di 25 milioni rispetto all'importo in origine finanziato. Nel caso dello svincolo A18 Santa Teresa , si tratta di un'opera da 26,4 milioni sulla quale ha lavorato a suo tempo anche l'attuale dg del Comune di Messina ed al cui riguardo il Ministero dell'Ambiente lo scorso agosto ha chiesto chiarimenti circa la valutazione ambientale, sul piano geologico, idrogeologico e sismico. " Lo svincolo a Giampilieri sarebbe stato importante, anche in riferimento alle previsioni del **porto di Tremestieri** ed in grado di servire i centri della fascia ionica, essendo a

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

16 km di distanza da Roccalumera - continua De Leo L'impressione è che, al netto della chiusura su Giampileri, si stia temporeggiando e sarebbe opportuno fare chiarezza visto che si parla di 3 potenziali svincoli: ogni opera può sempre avere una valenza per i territori ma è difficile immaginare che in pochi chilometri si vadano a realizzare due o tre svincoli nella stessa tratta. E occorrerebbe capire se poteva intervenire sulla questione il sindaco Basile, nella qualità di sindaco della Città Metropolitana, visto che le 24 opere riguardano non soltanto la Città di Messina ma anche gli altri comuni, in particolare quelli della fascia ionica. Servirebbe maggiore chiarezza e, in ogni caso, non bisogna illudere i cittadini ma puntare sulle reali opportunità strategiche per il territorio ".

Bloccato un carico di 9 tonnellate di buste di plastica illegali al porto di Augusta

Redazione

AUGUSTA Nell'ambito di un controllo effettuato al porto commerciale di Augusta (Siracusa), militari del NIPAAF carabinieri di Catania unitamente a personale della Sezione Operativa Territoriale dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli , a seguito di verifica del contenuto di un container proveniente dalla Cina, hanno posto sotto sequestro circa 9 tonnellate di buste di plastica illegali in quanto non conformi alla normativa nazionale e alle Direttive Europee , che l'importatore aveva dichiarato essere destinate a sacchetti per la raccolta differenziata . Il carico di buste illegale Gli accertamenti compiuti hanno dimostrato che le buste non erano a norma poiché non riportavano alcuna indicazione né in ordine alla compostabilità e biodegradabilità né in merito alla percentuale di plastica riciclata , e che le stesse venivano vendute dall'importatore a diversi negozi che le utilizzavano come buste per il trasporto merci e alimentari . I sacchetti, in materiale plastico ultraleggero, infatti sia per formato che per qualità non rispondevano agli standard previsti per i sacchetti per la raccolta differenziata dei rifiuti. L'escamotage In pratica con l'escamotage di far passare le buste come sacchetti per rifiuti urbani, si voleva aggirare il dettato normativo e far entrare nel mercato interno buste illegali che poi sarebbero state destinate agli esercizi commerciali per vendite al dettaglio di merci ed alimenti, con potenziali effetti dannosi per l'ambiente e gli ecosistemi naturali. Il carico , diviso in 1800 confezioni, è stato pertanto sequestrato e all'importatore è stata irrogata una sanzione di 5mila euro per violazione del Testo Unico Ambientale . L'attività si inserisce nell'ambito dei controlli sul rispetto della normativa ambientale da parte dell'Agenzia delle Dogane e dell'Arma volti a scongiurare l'immissione in commercio di shoppers in plastica illegali che sono responsabili dell'inquinamento dei nostri ambienti naturali ed in particolare dei nostri mari e delle specie che li abitano.



Federpesca: eolico offshore attento a coinvolgere settore

Sfida transizione energetica non deve avere ripercussioni negative Roma, 30 ott. (askanews) - "Per il nostro settore la sfida della transizione energetica eolica offshore potrà essere sostenibile solo se non porterà ulteriori ripercussioni negative sull'ambiente marino, ma soprattutto sulla coesione economica, sociale e territoriale in un Paese e in una Regione come la Sicilia che dipende dalla pesca come fonte di sostentamento alimentare ed economico". Lo ha detto la direttrice di Federpesca, Francesca Biondo, durante la conferenza "Offshore Wind Revolution - Building the industry and getting the ports ready", che si è tenuta a Palermo presso il Marina Convention Center lo scorso 24 e 25 ottobre 2024. Promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, in collaborazione con Magellan Circle, l'evento è stato organizzato con la partnership di WindEurope, Anev e Aero, e con il patrocinio dell'Ambasciata di Danimarca in Italia, e dedicato proprio al tema della produzione di energia da eolico offshore. L'obiettivo dell'appuntamento è stato quello di inquadrare la strategicità del tema per il Paese e condividere una linea di indirizzo comune per non perdere l'occasione di essere driver europei di questo nuovo mercato in forte espansione. "Da tempo abbiamo iniziato una collaborazione con AERO per lavorare su un coinvolgimento attivo degli operatori del settore della pesca - ha detto Biondo - verso la promozione della loro partecipazione non solo nella definizione di orientamenti trasparenti, ma anche per nello svolgimento di valutazioni di impatto dei singoli progetti, oltre che nella pianificazione spaziale marittima. L'auspicio è quello di trovare soluzioni efficienti che mirino a promuovere la coesistenza, bilanciando gli interessi dell'industria e della pesca, e assicurando che entrambe le attività possano svilupparsi ed evolversi. Se immaginata insieme, questa collaborazione non solo promuove la sostenibilità ambientale verso gli obiettivi dell'Agenda 2030, ma può anche generare opportunità economiche per le comunità costiere, creando un modello di sviluppo integrato", ha concluso la direttrice di Federpesca.



Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

Oltre 150 professionisti a Palermo per Offshore Wind Revolution

ARTICOLO PUBBLIREDAZIONALE L'appuntamento organizzato da Circle in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha chiamato a raccolta imprese e operatori provenienti da tutta Europa attivi nei settori energy, porti, trasporti e logistica di Redazione SHIPPING ITALY Si è conclusa con successo l'iniziativa " Offshore Wind Revolution: Building the Industry and Getting the Ports Ready" , dedicata alla produzione di energia eolica offshore che ha coinvolto oltre 150 professionisti provenienti da tutta Europa attivi nei settori energy, porti, trasporti e logistica.

Si tratta dell'evento organizzato da Magellan Circle in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, che si è tenuto il 24 e il 25 ottobre presso il Marina Convention Center di Palermo. In particolare l'evento, alla sua prima edizione, ha ospitato Alexio Picco, managing director di Circle Group, Amm. Isp. (CP) Aurelio Caligiore, Commissario Commissione Pnrr-Pniec, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica , Jesper Bank, Chief Commercial Officer del Porto di Esbjerg , Stefano Besseghini Presidente di ARERA e **Zeno D'Agostino**, Presidente dell'European Sea Ports

Organisation (ESPO) . Organizzato in collaborazione con WindEurope ANEV e AERO , e con il patrocinio dell'Ambasciata di Danimarca in Italia e di Innovation Norway ; tra gli importanti attori a sponsorizzare l'evento era presente BayWa r.e. Giulia Lo Bianco, responsabile offshore BayWa r.e. Italia , ha affermato: "La tutela ambientale è una priorità fondamentale; proprio per questo, in Sicilia, BayWa r.e. ha recentemente completato le indagini preliminari per la costruzione di tre impianti offshore, con l'obiettivo di garantire che lo sviluppo avvenga in piena armonia con la biodiversità del Mediterraneo. Questi studi, condotti in collaborazione con esperti ambientali, hanno coperto un'area di circa 190 miglia nautiche quadrate e sono mirati a proteggere specie marine e avifaunistiche in aree ecologicamente sensibili. La crescita del settore dell'eolico offshore richiede non solo investimenti tecnologici, ma anche un forte impegno nello sviluppo delle competenze tecniche. In particolare, in Italia, è fondamentale colmare il gap formativo nel settore tecnico-professionale, creando percorsi specifici che preparino le nuove generazioni alle sfide e alle opportunità offerte dalla transizione energetica. È essenziale investire in una formazione mirata che possa supportare la domanda crescente di figure specializzate in ambiti come l'ingegneria, la manutenzione e l'installazione di impianti offshore. La collaborazione con istituti tecnici, università e centri di formazione sarà determinante per garantire che l'Italia possa giocare un ruolo da protagonista in questo settore in rapida crescita." Offshore Wind Revolution: Building the Industry and Getting the Ports Ready ha reso possibile, inoltre, la creazione di gruppi di lavoro fruttuosi ed efficaci, tra gli esiti positivi vi è la sottoscrizione di due accordi non vincolanti che coinvolgono Innovation



ARTICOLO PUBBLIREDAZIONALE L'appuntamento organizzato da Circle in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha chiamato a raccolta imprese e operatori provenienti da tutta Europa attivi nei settori energy, porti, trasporti e logistica di Redazione SHIPPING ITALY Si è conclusa con successo l'iniziativa " Offshore Wind Revolution: Building the Industry and Getting the Ports Ready" , dedicata alla produzione di energia eolica offshore che ha coinvolto oltre 150 professionisti provenienti da tutta Europa attivi nei settori energy, porti, trasporti e logistica. Si tratta dell'evento organizzato da Magellan Circle in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, che si è tenuto il 24 e il 25 ottobre presso il Marina Convention Center di Palermo. In particolare l'evento, alla sua prima edizione, ha ospitato Alexio Picco, managing director di Circle Group, Amm. Isp. (CP) Aurelio Caligiore, Commissario Commissione Pnrr-Pniec, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica , Jesper Bank, Chief Commercial Officer del Porto di Esbjerg , Stefano Besseghini Presidente di ARERA e Zeno D'Agostino, Presidente dell'European Sea Ports Organisation (ESPO) . Organizzato in collaborazione con WindEurope ANEV e AERO , e con il patrocinio dell'Ambasciata di Danimarca in Italia e di Innovation Norway ; tra gli importanti attori a sponsorizzare l'evento era presente BayWa r.e. Giulia Lo Bianco, responsabile offshore BayWa r.e. Italia , ha affermato: "La tutela ambientale è una priorità fondamentale; proprio per questo, in Sicilia, BayWa r.e. ha recentemente completato le indagini preliminari per la costruzione di tre impianti offshore, con l'obiettivo di garantire che lo sviluppo avvenga in piena armonia con la biodiversità del Mediterraneo. Questi studi, condotti in collaborazione con esperti ambientali, hanno coperto un'area di circa 190 miglia nautiche quadrate e sono mirati a proteggere specie marine e avifaunistiche in aree ecologicamente sensibili. La crescita del settore dell'eolico offshore richiede non solo investimenti tecnologici,

Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

Norway, l'organizzazione governativa norvegese dedicata allo sviluppo delle relazioni internazionali e della cooperazione industriale, rappresentata dall'acting director Mauro Migliavacca . L'ente internazionale ha scelto infatti di firmare e lanciare in anteprima un Memorandum of Understanding con due associazioni italiane proprio in sede all'evento riconoscendolo, già alla prima edizione, come un palcoscenico internazionale di alto livello per i player del settore. L'obiettivo di entrambi i protocolli; rispettivamente con AERO, l'associazione delle energie rinnovabili offshore, guidata da Fulvio Mamone Capria , e ANEV, l'associazione nazionale per l'energia del vento, con alla presidenza Simone Togni ; è di promuovere una collaborazione più stretta su temi di interesse comune nel settore della produzione di energia sostenibile e rinnovabile. In particolare, il focus principale si concentra sullo sviluppo ed utilizzo di tecnologie legate all'energia eolica offshore, in grado di incentivare così la cooperazione bilaterale tra le industrie, gli istituti di ricerca e le organizzazioni italiane e norvegesi. Attraverso la condivisione di informazioni ed esperienze, si punta a creare sinergie utili per entrambe le nazioni. " Offshore Wind Revolution: Building the Industry and Getting the Ports Ready" - afferma Alexio Picco managing director di Circle - si inserisce in un momento cruciale per l'industria dell'offshore wind in Italia, che sta finalmente maturando in modo più evidente rispetto al passato. Sebbene esista ancora un'incertezza riguardo al quadro regolatorio globale, gli sviluppatori sono pronti a dare il via agli investimenti, soprattutto in contesti in cui esiste un sistema portuale in grado di sostenere lo sviluppo delle wind farm. In questo senso, la Sicilia si presenta come un territorio ideale, pronta a raccogliere questa sfida in maniera coesa e collaborativa. Tuttavia, per realizzare pienamente questo potenziale, è necessario investire significativamente nei porti, adattandoli alle esigenze della nuova era energetica. Ciò comporta interventi per aumentare la portata di carico dei moli, migliorare le necessità energetiche e effettuare dragaggi mirati. È fondamentale riconoscere che l'industria dell'offshore wind non rappresenta solo un'opportunità economica, ma anche un'importante chance per la creazione di posti di lavoro qualificati. Per sfruttare al meglio questo potenziale, è imprescindibile iniziare subito a formare professionisti competenti, capaci di affrontare le sfide di un settore in rapida espansione. Solo così potremo garantire un futuro sostenibile e prospero per la nostra regione e per il paese intero. Come Magellan Circle siamo estremamente soddisfatti della riuscita dell'evento e siamo pronti a supportare il settore anche nella ricerca di fondi e incentivi che ne facilitino lo sviluppo. E ovviamente stiamo già lavorando per l'edizione 2025." **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.**

Trapani: Sequestrati oltre 8.000 euro a bordo di uno yacht straniero

Durante un controllo di polizia effettuato all'interno del porto di Trapani, la motovedetta V. 835 della Sezione Operativa Navale della Guardia di Finanza ha ispezionato uno yacht di lusso battente bandiera delle Isole Marshall e proveniente dall'estero. La nave, di proprietà di una società con sede nelle Isole Vergini Britanniche, era condotta da un cittadino neozelandese. L'attenzione degli agenti è stata immediatamente catturata da un dettaglio singolare a bordo: la presenza di una macchina conta denaro, solitamente utilizzata nelle banche, un accessorio insolito per una nave da diporto. L'inusuale scoperta ha spinto i finanzieri a condurre un'ispezione approfondita dei locali dell'imbarcazione. La perquisizione ha portato al rinvenimento di una cassaforte contenente una significativa somma in contanti: 18.454,00 euro, non dichiarati all'Autorità Doganale al momento dell'ingresso nella zona di vigilanza doganale di Trapani. Secondo quanto previsto dall'articolo 3 del D.Lgs. 195/2008, infatti, è obbligatorio dichiarare somme di denaro contante superiori ai 10.000 euro. In linea con le normative, i militari della Guardia di Finanza, in collaborazione con l'Autorità Doganale trapanese, hanno proceduto al sequestro del 30% della somma eccedente la soglia consentita, ovvero 2.536,20 euro, a titolo di garanzia per il pagamento delle sanzioni previste per la mancata dichiarazione. Il comandante dell'imbarcazione è stato invitato a presentarsi presso l'Agenzia delle Dogane e Monopoli di Trapani per ricevere la notifica del verbale di contestazione per l'illecito amministrativo. Ha scelto di regolarizzare immediatamente la sua posizione, pagando una sanzione ridotta tramite oblazione, che gli ha permesso di recuperare parte del denaro sequestrato. Questo intervento della Guardia di Finanza evidenzia l'importanza dei controlli in ambito marittimo per contrastare le violazioni delle normative doganali, un aspetto essenziale per la sicurezza economica e la prevenzione di reati finanziari nel territorio italiano.



Trapani Oggi

Trapani

Navigava con a bordo circa 20 mila euro in contanti, sequestrati dalla Finanza di Trapani

Trapani - La Sezione Operativa Navale di **Trapani** ha nel corso di un controllo di polizia del mare ad una nave da diporto estera ha rinvenuto opportunamente custodito in una cassaforte, un ingente somma di denaro in contante, 18.454,00 euro che non era stato dichiarato. Nello scorso weekend, la motovedetta V. 835 della Sezione Operativa Navale della Guardia di Finanza di **Trapani** ha esperito un controllo di polizia del mare all'interno del **porto** di **Trapani**, ad una nave da diporto proveniente dall'estero. La nave, battente bandiera delle Isole Marshall, la cui proprietà risultava riconducibile ad una società armatrice straniera con sede nelle Isole Vergini Britanniche, era condotta da un soggetto di nazionalità Neozelandese. L'attenzione dei militari, saliti a bordo, ricadeva su un insolito accessorio di cui il panfilo controllato risultava munito: una macchinetta conta denaro, di quelle usate tipicamente dalle banche. L'insolito accessorio installato a bordo dello yacht da diporto induceva i militari del comparto navale della Guardia di Finanza di **Trapani** ad estendere il controllo ai vari locali della nave. All'esito dell'ispezione, i militari rinvenivano, opportunamente custodito in una cassaforte, ingente denaro contante, ovvero 18.454,00 euro che non era stato dichiarato all'Autorità Doganale all'atto dell'ingresso nella zona di Vigilanza Doganale Marittima di **Trapani**. La normativa doganale, prevista dall'art. 3 del D.Lgs. 195/2008, prevede l'obbligo di dichiarare il denaro contante detenuto in misura eccedente la soglia di 10.000 euro. Pertanto, le fiamme gialle del comparto navale, d'intesa con l'Autorità Doganale trapanese, hanno proceduto a sequestrare il 30%, stabilito per legge, della somma di denaro eccedente i 10.000 euro: somme che hanno funto da garanzia per il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie previste per la mancata dichiarazione doganale. Il comandante della nave, invitato a presentarsi presso l'Agenzia delle Dogane e Monopoli di **Trapani** per la notifica del verbale di contestazione dell'illecito amministrativo, ha scelto di pagare immediatamente la sanzione amministrativa in misura ridotta (oblazione immediata), recuperando, così facendo, parte del denaro contante oggetto di sequestro. I controlli doganali e le attività di vigilanza economico-finanziaria della Guardia di Finanza, svolti d'intesa con l'Autorità Doganale mirano a prevenire e contrastare il traffico illecito di denaro contante, garantendo il rispetto delle normative vigenti. Il contrasto alle frodi doganali è essenziale per salvaguardare le risorse del bilancio dell'Unione Europea e dello Stato e proteggere gli operatori economici onesti.



Porti, Rixi: "Riforma per renderli più competitivi e interconnessi"

Il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, è intervenuto in apertura dell'Assemblea di Confitarma a Napoli 30 ottobre 2024 | 11.55 LETTURA: 1 minuti "Il nostro impegno per la riforma delle autorità portuali, da attuare entro il 2025, mira a rendere i **porti** italiani più competitivi e interconnessi a livello globale". Ad affermarlo è il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, in apertura dell'Assemblea di Confitarma di scena oggi a Napoli. L'obiettivo, sottolinea, "è creare una rete efficiente, capace di rafforzare la nostra posizione nel Mediterraneo e contribuire alla competitività del Paese in un contesto internazionale. Entro fine novembre, inoltre, concluderemo il Memorandum of Understanding con l'India per il corridoio Imec, un progetto strategico che faciliterà i flussi commerciali tra Asia, Medio Oriente, Europa e Africa, dando impulso alle nostre relazioni geopolitiche. La blue economy sarà centrale per una crescita sostenibile, non solo economica ma anche sociale. Rappresenta un'opportunità per sviluppare nuove professioni, favorire inclusione e sostenibilità, rendendo l'Italia protagonista nell'innovazione e nella tutela delle risorse marine".



Porti, Carlone (Guardia costiera): "Sostenibilità e semplificazione temi cruciali"

"Cruciale transizione verso un trasporto a basse emissioni" 30 ottobre 2024 | 13.04 LETTURA: 1 minuti "La sostenibilità e la semplificazione nei **porti** sono temi cruciali per il futuro dell'industria marittima e della logistica e alla base del nostro operato per i prossimi anni". Lo ha detto l'ammiraglio Nicola Carlone, comandante Generale del Corpo delle capitanerie di porto, Guardia Costiera, in occasione dell'assemblea pubblica di Confitarma, la Confederazione italiana armatori, che si sta svolgendo a Napoli sul tema 'la nave del futuro'. "Proprio da Napoli - continua Carlone - spiegheremo i processi che ci accingiamo a portare avanti per supportare l'armamento con i nuovi carburanti e allo stesso tempo per velocizzare i processi per permettere un miglioramento dei rapporti tra la nave, il porto e tutti gli attori coinvolti compresa la logistica. Non basta la posizione geografica favorevole nel Mediterraneo per essere competitivi". La decarbonizzazione, aggiunge, "è un elemento fondamentale dei **porti** e per il futuro degli armatori che devono scommettere sulle navi del futuro e su tecnologie più sostenibili, che includono il metano liquido e l'idrogeno. La transizione verso un trasporto a basse emissioni è cruciale non solo per la sostenibilità ambientale - conclude - ma anche per garantire la competitività la conformità alle normative del futuro. Bisogna far trovare i nostri **porti** pronti per questi nuovi prodotti e la sfida riguarda anche l'armamento che - conclude - deve scommettere sulle navi del futuro". Doctor's Life, formazione continua per i medici Il primo canale televisivo di formazione e divulgazione scientifica dedicato a Medici di Medicina Generale, Medici Specialisti e Odontoiatri e Farmacisti. Disponibile on demand su SKY.



Meloni: "L'economia del mare vale 180 miliardi, Sud tornato protagonista"

Messaggio della premier all'assemblea Confitarma 30 ottobre 2024 | 16.11

LETTURA: 2 minuti "Sono molto felice che Confitarma abbia voluto celebrare

questo appuntamento a Napoli, perché è una scelta che sottolinea il rinnovato

protagonismo del Sud nel contesto nazionale e non solo". Si apre così il

messaggio inviato dalla premier Giorgia Meloni e letto in apertura

dell'assemblea di Confitarma, in corso a Napoli. "Il mare rappresenta molte

cose per noi. È storia, identità, cultura. Ma è, anche, un pezzo insostituibile del

nostro sistema produttivo ed economico - è il messaggio del presidente del

Consiglio - che produce ricchezza e occupazione. L'economia del mare è un

comparto che dà al PIL nazionale un contributo significativo, nel 2022 pari a

180 miliardi di euro. Il governo si è dotato per la prima volta di uno strumento

di programmazione, il Piano del Mare, per valorizzare la vocazione

geostrategica italiana e tutti gli aspetti che ruotano intorno alla risorsa mare,

con obiettivi ambiziosi, in un contesto internazionale di crescente

competitività". Tra gli obiettivi presentati da Meloni c'è "l'opportunità di

diventare snodo strategico per i flussi energetici tra l'Africa e l'Europa e

all'occasione di diventare protagonisti nelle nuove interconnessioni economiche che si stanno sviluppando tra il

Mediterraneo e l'Indo-Pacifico, come il corridoio IMEC, che l'Italia ha contribuito a far nascere in ambito G20 e che

può liberare un enorme potenziale per le nostre imprese". La premier, nel suo messaggio, ha citato traffici marittimi,

cantieristica, industria armatoriale e **crocieristica**, ma anche "le nuove sfide, a partire dalla corsa al mondo subacqueo

e alle risorse dei fondali. Abbiamo istituito il Polo nazionale della dimensione subacquea alla Spezia e abbiamo

approvato in Consiglio dei ministri un disegno di legge che punta a disciplinare, in modo organico, le crescenti attività

che pubblico e privato svolgono nell'ambiente sottomarino". Secondo la presidente del Consiglio, "l'obiettivo comune

è diventare sempre più protagonisti nell'economia del mare" ed ha assicurato che "il governo farà tesoro delle

proposte che emergeranno" dai lavori dell'assemblea Confitarma. L'informazione continua con la newsletter Vuoi

restare informato? Iscriviti a e-news , la newsletter di Adnkronos inviata ogni giorno, dal lunedì al venerdì, con le più

importanti notizie della giornata.



Salvini: "Comparto marittimo in crescita del 4%"

In videomessaggio durante l'assemblea Confitarma: "Vale il 9% del valore economico dell'Italia" 30 ottobre 2024 | 17.04 LETTURA: 1 minuti "Negli ultimi 4 anni, il comparto marittimo è in crescita: dal 2019 al 2023 del 4%, con grande successo delle imprese gestite dalle donne e nel turismo con un +9%, Oggi il settore marittimo vale il 9% del valore economico del nostro Paese, grazie alle scelte degli imprenditori e nonostante le scelte dei burocrati europei sulle norme green". Lo ha detto il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, in un videomessaggio che ha aperto l'assemblea di Confitarma in corso a Napoli. "Seguo lo sviluppo del comparto marittimo con attenzione e ringrazio Confitarma per quanto fa per lo sviluppo e i servizi per navigazione, in Italia e all'estero" ha detto Salvini. "Il Piano d'azione a medio lungo termine, stilato grazie al viceministro Edoardo Rizzo, contiene alcuni capisaldi del progetto - ha aggiunto Salvini - e permetterà di sostenere di più il settore turistico, con pratiche più sostenibili. Il Piano d'azione del Governo prevede una riforma per la semplificazione, per tagliare costi e burocrazia. Nel Fondo 2023-2026 vogliamo semplificare anche la formazione dei marittimi. Il Piano nazionale dei trasporti - ha concluso il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - prevede anche la digitalizzazione della catena logistica e il miglioramento della qualità infrastrutturale dei **porti**, con l'elettrificazione delle banchine".



Zanetti (Confitarma): "Mare di nuovo al centro del Paese"

"Vogliamo rimettere il mare al centro del Paese e che l'Italia riconosca definitivamente che la sua forza è nel mare, valorizzandone tutte le sue risorse". Lo ha detto Mario Zanetti, presidente della Confederazione Italiana degli Armatori, nel corso della sua relazione che ha chiuso l'assemblea di Confitarma. Un settore che, come emerge dal XII Rapporto sull'Economia del Mare elaborato da Ossermare-Unioncamere, in complesso vede oltre 230mila imprese e più di un milione di occupati, il 4,1% dell'occupazione nazionale, che produce un valore aggiunto diretto di 65 miliardi di euro, il 3,7% dell'intera economia del Paese e che ha un effetto moltiplicatore per ogni euro investito di circa 1,8. "L'Economia del Mare in Italia genera quindi un PIL di quasi 180 miliardi di euro - ha confermato Zanetti - superando il 10% del valore aggiunto prodotto dall'intera economia nazionale". Ad oggi trasporti marittimi e logistica valgono circa il 12% del PIL mondiale, mentre "complessivamente l'Italia realizza circa il 60% del proprio interscambio internazionale utilizzando il trasporto marittimo, poco meno di 267 milioni di tonnellate" ha sottolineato Zanetti. Trasporto e logistica rappresentano leve di competitività per l'intera industria nazionale. Confitarma rappresenta una flotta diversificata in tutti i settori strategici per l'industria nazionale con più di 800 navi e la flotta mercantile occupa oltre 64mila lavoratori di cui 8mila diretti a terra. "L'Italia - ha detto il presidente di Confitarma - è ai vertici del trasporto via mare di passeggeri, è prima in Europa per merci movimentate in Short Sea Shipping ed ha la prima flotta di traghetti al mondo". L'Italia vanta la seconda flotta europea di product tanker (quinta nel mondo) così come battono bandiera italiana le navi della flotta del leader europeo nel settore crocieristico. "Un comparto che solo nei **porti** italiani accoglie 14 milioni di passeggeri e genera un indotto di circa 16 miliardi di euro. Le imprese armatoriali e le navi - ha sottolineato Zanetti - rappresentano da sempre uno straordinario volano di internazionalizzazione, innovazione, investimenti e occupazione".



Porti, Rixi: "Riforma per renderli più competitivi e interconnessi"

Napoli, 30 ott. (Adnkronos) - "Il nostro impegno per la riforma delle autorità portuali, da attuare entro il 2025, mira a rendere i porti italiani più competitivi e interconnessi a livello globale". Ad affermarlo è il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, in apertura dell'Assemblea di Confitarma di scena oggi a Napoli. L'obiettivo, sottolinea, "è creare una rete efficiente, capace di rafforzare la nostra posizione nel Mediterraneo e contribuire alla competitività del Paese in un contesto internazionale. Entro fine novembre, inoltre, concluderemo il Memorandum of Understanding con l'India per il corridoio Imec, un progetto strategico che faciliterà i flussi commerciali tra Asia, Medio Oriente, Europa e Africa, dando impulso alle nostre relazioni geopolitiche. La blue economy sarà centrale per una crescita sostenibile, non solo economica ma anche sociale. Rappresenta un'opportunità per sviluppare nuove professioni, favorire inclusione e sostenibilità, rendendo l'Italia protagonista nell'innovazione e nella tutela delle risorse marine".



Affari Italiani

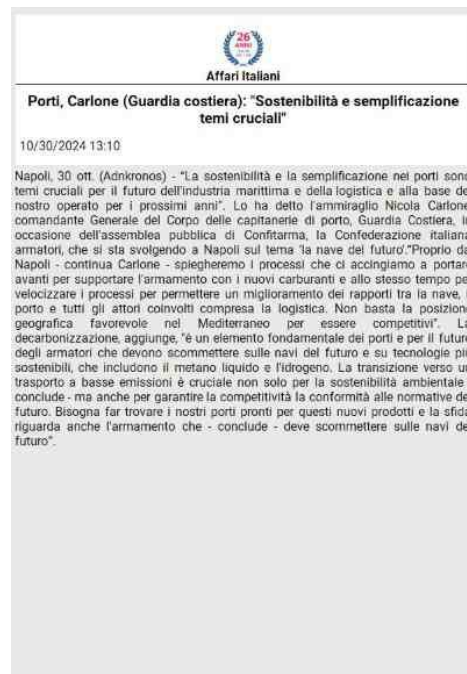
Porti, Rixi: "Riforma per renderli più competitivi e interconnessi"

10/30/2024 12:06

Napoli, 30 ott. (Adnkronos) - "Il nostro impegno per la riforma delle autorità portuali, da attuare entro il 2025, mira a rendere i porti italiani più competitivi e interconnessi a livello globale". Ad affermarlo è il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, in apertura dell'Assemblea di Confitarma di scena oggi a Napoli. L'obiettivo, sottolinea, "è creare una rete efficiente, capace di rafforzare la nostra posizione nel Mediterraneo e contribuire alla competitività del Paese in un contesto internazionale. Entro fine novembre, inoltre, concluderemo il Memorandum of Understanding con l'India per il corridoio Imec, un progetto strategico che faciliterà i flussi commerciali tra Asia, Medio Oriente, Europa e Africa, dando impulso alle nostre relazioni geopolitiche. La blue economy sarà centrale per una crescita sostenibile, non solo economica ma anche sociale. Rappresenta un'opportunità per sviluppare nuove professioni, favorire inclusione e sostenibilità, rendendo l'Italia protagonista nell'innovazione e nella tutela delle risorse marine".

Porti, Carlone (Guardia costiera): "Sostenibilità e semplificazione temi cruciali"

Napoli, 30 ott. (Adnkronos) - "La sostenibilità e la semplificazione nei **porti** sono temi cruciali per il futuro dell'industria marittima e della logistica e alla base del nostro operato per i prossimi anni". Lo ha detto l'ammiraglio Nicola Carlone, comandante Generale del Corpo delle capitanerie di porto, Guardia Costiera, in occasione dell'assemblea pubblica di Confitarma, la Confederazione italiana armatori, che si sta svolgendo a Napoli sul tema 'la nave del futuro'. "Proprio da Napoli - continua Carlone - spiegheremo i processi che ci accingiamo a portare avanti per supportare l'armamento con i nuovi carburanti e allo stesso tempo per velocizzare i processi per permettere un miglioramento dei rapporti tra la nave, il porto e tutti gli attori coinvolti compresa la logistica. Non basta la posizione geografica favorevole nel Mediterraneo per essere competitivi". La decarbonizzazione, aggiunge, "è un elemento fondamentale dei **porti** e per il futuro degli armatori che devono scommettere sulle navi del futuro e su tecnologie più sostenibili, che includono il metano liquido e l'idrogeno. La transizione verso un trasporto a basse emissioni è cruciale non solo per la sostenibilità ambientale - conclude - ma anche per garantire la competitività la conformità alle normative del futuro. Bisogna far trovare i nostri **porti** pronti per questi nuovi prodotti e la sfida riguarda anche l'armamento che - conclude - deve scommettere sulle navi del futuro".



Salvini: "Comparto marittimo in crescita del 4%"

Napoli, 30 ott. - (Adnkronos) - "Negli ultimi 4 anni, il comparto marittimo è in crescita: dal 2019 al 2023 del 4%, con grande successo delle imprese gestite dalle donne e nel turismo con un +9%, Oggi il settore marittimo vale il 9% del valore economico del nostro Paese, grazie alle scelte degli imprenditori e nonostante le scelte dei burocrati europei sulle norme green". Lo ha detto il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, in un videomessaggio che ha aperto l'assemblea di Confitarma in corso a Napoli.

"Seguo lo sviluppo del comparto marittimo con attenzione e ringrazio Confitarma per quanto fa per lo sviluppo e i servizi per navigazione, in Italia e all'estero" ha detto Salvini. "Il Piano d'azione a medio lungo termine, stilato grazie al viceministro Edoardo Rizzo, contiene alcuni capisaldi del progetto - ha aggiunto Salvini - e permetterà di sostenere di più il settore turistico, con pratiche più sostenibili. Il Piano d'azione del Governo prevede una riforma per la semplificazione, per tagliare costi e burocrazia. Nel Fondo 2023-2026 vogliamo semplificare anche la formazione dei marittimi. Il Piano nazionale dei trasporti - ha concluso il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - prevede anche la digitalizzazione della catena logistica e il miglioramento della qualità infrastrutturale dei porti, con l'elettrificazione delle banchine".



Zanetti (Confitarma): "Mare di nuovo al centro del Paese"

Napoli, 30 ott. - (Adnkronos) - "Vogliamo rimettere il mare al centro del Paese e che l'Italia riconosca definitivamente che la sua forza è nel mare, valorizzandone tutte le sue risorse". Lo ha detto Mario Zanetti, presidente della Confederazione Italiana degli Armatori, nel corso della sua relazione che ha chiuso l'assemblea di Confitarma. Un settore che, come emerge dal XII Rapporto sull'Economia del Mare elaborato da Ossemare-Unioncamere, in complesso vede oltre 230mila imprese e più di un milione di occupati, il 4,1% dell'occupazione nazionale, che produce un valore aggiunto diretto di 65 miliardi di euro, il 3,7% dell'intera economia del Paese e che ha un effetto moltiplicatore per ogni euro investito di circa 1,8. "L'Economia del Mare in Italia genera quindi un PIL di quasi 180 miliardi di euro - ha confermato Zanetti - superando il 10% del valore aggiunto prodotto dall'intera economia nazionale". Ad oggi trasporti marittimi e logistica valgono circa il 12% del PIL mondiale, mentre "complessivamente l'Italia realizza circa il 60% del proprio interscambio internazionale utilizzando il trasporto marittimo, poco meno di 267 milioni di tonnellate" ha sottolineato Zanetti. Trasporto e logistica rappresentano leve di competitività per l'intera industria nazionale. Confitarma rappresenta una flotta diversificata in tutti i settori strategici per l'industria nazionale con più di 800 navi e la flotta mercantile occupa oltre 64mila lavoratori di cui 8mila diretti a terra. "L'Italia - ha detto il presidente di Confitarma - è ai vertici del trasporto via mare di passeggeri, è prima in Europa per merci movimentate in Short Sea Shipping ed ha la prima flotta di traghetti al mondo". L'Italia vanta la seconda flotta europea di product tanker (quinta nel mondo) così come battono bandiera italiana le navi della flotta del leader europeo nel settore crocieristico. "Un comparto che solo nei porti italiani accoglie 14 milioni di passeggeri e genera un indotto di circa 16 miliardi di euro. Le imprese armatoriali e le navi - ha sottolineato Zanetti - rappresentano da sempre uno straordinario volano di internazionalizzazione, innovazione, investimenti e occupazione".

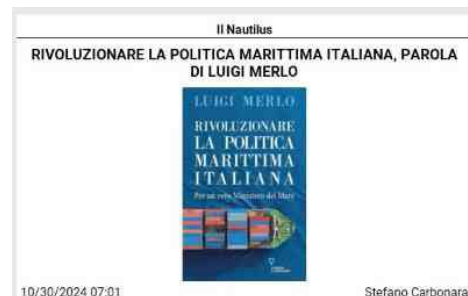


Il Nautilus

Focus

RIVOLUZIONARE LA POLITICA MARITTIMA ITALIANA, PAROLA DI LUIGI MERLO

Ho sempre nutrito qualche perplessità verso chi, nel nostro paese, maneggia il verbo "rivoluzionare". Perché, detto tra noi, non siamo un paese a cui piace stravolgersi più di tanto. Devo tuttavia ammettere che, leggendo l'ultimo libro di Luigi Merlo dal titolo "Rivoluzionare la politica marittima italiana. Per un vero Ministero del Mare", non ho mostrato alcuna titubanza. Anzi, sin dalle prime pagine, mi sono immediatamente convinto dell'appropriatezza del titolo - e del monito - lanciato dall'autore del libro. Perché, lo ammette lui stesso, "stiamo diventando un popolo di bagnanti, più che di navigatori" e, prima che l'insipienza prenda il sopravvento, occorre ridefinire la nostra politica marittima. E Merlo, con grande autorevolezza, prova ad immaginare per essa una possibile rotta, istituendo un vero e proprio "Ministero per la Tutela e la Valorizzazione dell'Economia del Mare". Vale a dire, un soggetto - diametralmente opposto al buon vecchio Ministero della Marina Mercantile - avente come unico denominatore il mare e in grado di governare e coordinare le politiche del mare dal punto di vista economico, industriale, ambientale, energetico e culturale. Ad accompagnare questa proposta, vi sono poi una serie di spunti, anch'essi di primissimo piano, con cui Merlo delinea questo grande disegno riformatore: penso, in ordine sparso, al bisogno di una "Coldiretti del Mare", al tema dell'armonizzazione dei rapporti tra Ministero dei Trasporti e ART, passando inoltre per la nuova governance portuale e la revisione - razionalizzazione del sistema logistico nazionale. Suggestioni, a mio parere, fin troppo delicate che, per questo motivo, meritano un opportuno chiarimento e approfondimento direttamente con l'autore del libro. Dott. Merlo, la ringrazio anzitutto per la disponibilità a concedermi quest'intervista. Parto dal titolo della sua opera, "Rivoluzionare la politica marittima italiana. Per un vero Ministero del Mare". Quante possibilità ci sono per l'Italia di disporre di un Ministero del Mare? "Le possibilità esistono ma il percorso non è affatto semplice. La recente costituzione del Ministero delle Politiche del Mare rappresenta certamente un passo in avanti ma bisogna far di più, ad esempio, conferendo allo stesso Ministero competenze in materia marittima oggi in capo ad altri Ministeri. Sarebbe opportuno, per esempio, che il Ministero disponesse di competenze in tema di pianificazione dello spazio marittimo, in materia ambientale (occupandosi direttamente delle questioni attinenti alla tutela della costa e alla lotta al cambiamento climatico) e, inoltre, per quanto attiene lo sviluppo dell'Eolico Offshore". Mi ha colpito fortemente il capitolo n. 25 dal titolo "Modelli Associativi: una Coldiretti del Mare". Riporto a tal proposito un passaggio in cui Lei afferma: "eppure il mondo delle associazioni imprenditoriali ha sempre storicamente trainato Shipping e sistema portuale verso crescita e sviluppo, ha imposto protagonisti assoluti capaci di incidere sulle scelte politiche, si è caratterizzato spesso come contropotere rispetto a governi e forze sociali".



10/30/2024 07:01 Stefano Carbonara

Ho sempre nutrito qualche perplessità verso chi, nel nostro paese, maneggia il verbo "rivoluzionare". Perché, detto tra noi, non siamo un paese a cui piace stravolgersi più di tanto. Devo tuttavia ammettere che, leggendo l'ultimo libro di Luigi Merlo dal titolo "Rivoluzionare la politica marittima italiana. Per un vero Ministero del Mare", non ho mostrato alcuna titubanza. Anzi, sin dalle prime pagine, mi sono immediatamente convinto dell'appropriatezza del titolo - e del monito - lanciato dall'autore del libro. Perché, lo ammette lui stesso, "stiamo diventando un popolo di bagnanti, più che di navigatori" e, prima che l'insipienza prenda il sopravvento, occorre ridefinire la nostra politica marittima. E Merlo, con grande autorevolezza, prova ad immaginare per essa una possibile rotta, istituendo un vero e proprio "Ministero per la Tutela e la Valorizzazione dell'Economia del Mare". Vale a dire, un soggetto - diametralmente opposto al buon vecchio Ministero della Marina Mercantile - avente come unico denominatore il mare e in grado di governare e coordinare le politiche del mare dal punto di vista economico, industriale, ambientale, energetico e culturale. Ad accompagnare questa proposta, vi sono poi una serie di spunti, anch'essi di primissimo piano, con cui Merlo delinea questo grande disegno riformatore: penso, in ordine sparso, al bisogno di una "Coldiretti del Mare", al tema dell'armonizzazione dei rapporti tra Ministero dei Trasporti e ART, passando inoltre per la nuova governance portuale e la revisione - razionalizzazione del sistema logistico nazionale. Suggestioni, a mio parere, fin troppo delicate che, per questo motivo, meritano un opportuno chiarimento e approfondimento direttamente con l'autore del libro. Dott. Merlo, la ringrazio anzitutto per la disponibilità a concedermi quest'intervista. Parto dal titolo della sua opera, "Rivoluzionare la politica marittima italiana. Per un vero Ministero del Mare". Quante possibilità ci sono per l'Italia di disporre di un Ministero del Mare? "Le possibilità esistono ma il percorso non è affatto semplice. La recente costituzione del Ministero delle Politiche del Mare rappresenta certamente un passo in avanti ma bisogna far di più, ad esempio, conferendo allo stesso Ministero competenze in materia marittima oggi in capo ad altri Ministeri. Sarebbe opportuno, per esempio, che il Ministero disponesse di competenze in tema di pianificazione dello spazio marittimo, in materia ambientale (occupandosi direttamente delle questioni attinenti alla tutela della costa e alla lotta al cambiamento climatico) e, inoltre, per quanto attiene lo sviluppo dell'Eolico Offshore". Mi ha colpito fortemente il capitolo n. 25 dal titolo "Modelli Associativi: una Coldiretti del Mare". Riporto a tal proposito un passaggio in cui Lei afferma: "eppure il mondo delle associazioni imprenditoriali ha sempre storicamente trainato Shipping e sistema portuale verso crescita e sviluppo, ha imposto protagonisti assoluti capaci di incidere sulle scelte politiche, si è caratterizzato spesso come contropotere rispetto a governi e forze sociali".

Il Nautilus

Focus

Vengo alla domanda: si vedono all'orizzonte protagonisti assoluti, provenienti dall'associazionismo, capaci di incidere sulle scelte politiche in materia di trasporti e logistica? E, restando sul tema, Lei crede che ci sia davvero la volontà di creare una Coldiretti del mare? "Parto dall'ultima domanda, non c'è al momento la volontà di creare una Coldiretti del mare. Faccio l'esempio della Federazione del Mare che, pur esistendo da anni, non riesce ancora oggi a essere rappresentativa dell'intero settore della portualità e della logistica in quanto non tutte le associazioni di riferimento hanno voluto cedere ad essa funzioni e poteri. Il grande limite, in generale, che si incontra nel mondo associativo è proprio questo: non si riesce quasi mai a bilanciare i vari interessi in gioco e c'è sempre qualcuno che prevale sull'altro. Servirebbe, dunque, un approccio più innovativo e costruttivo sul punto visto che, comunque, ci sono nel panorama nazionale soggetti associativi - penso ad Assoarmatori e ad Aero (Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore) - in grado di concepire la loro missione in maniera più propositiva e meno rivendicativa". Nel capitolo n. 21 del suo libro, dal titolo "Dalla politica di relazione a quella di regolazione", Lei sostiene l'avvento dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART) nel panorama nazionale. Non è un mistero, tuttavia, che l'attività di ART sovente venga criticata da alcuni movimenti di pensiero perché in potenziale conflitto con le prerogative del Ministero dei Trasporti. Ciò è avvenuto, per esempio, nel momento in cui - Lei stesso lo cita nel suo libro - ART ha approvato "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali". Cosa si può fare, a tal proposito, per armonizzare l'attività di ART rispetto a quella ministeriale? Esiste davvero una sovrapposizione di competenze tra ART e il Ministero dei Trasporti? "Sono ben consapevole del fatto che, a livello generale, esista una allergia a certi modelli regolatori (come ART, per esempio) e che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non veda di buon grado la stessa Autorità dei Trasporti. Bisogna però convincersi che i soggetti regolatori forniscono trasparenza e chiarezza a livello normativo (penso, ad esempio, al prezioso contributo fornito da ART in materia di revisione delle concessioni aeroportuali e in tema di gestione delle concessioni portuali) e, dunque, agiscono a beneficio dell'utenza. Non parlerei, pertanto, di sovrapposizione di competenze ma di mancato riconoscimento del ruolo di ART da parte del Ministero". Nel capitolo n. 17, dal titolo, "ADSP, Presidenti in cerca d'identità", si legge quanto segue: "Nessuno, nel settore aereo, si sognerebbe di dar vita alle polemiche e agli scontri che quotidianamente avvengono sulle banchine. Questo non significa che il modello che regola gli aeroporti sia mutuabile come tale, come invece qualcuno propone, perché il mercato di riferimento è profondamente diverso". Le domando Dott. Merlo, cosa si intende per "mercato completamente diverso"? Quali sono, a suo parere, le ragioni per le quali la governance portuale non è sovrapponibile a quella aerea? "Perché, appunto, il mercato aeroportuale è completamente diverso da quello portuale dove, invece, abbiamo molti più interlocutori, sia pubblici che privati. La vera distinzione di fondo tra il settore portuale e quello aeroportuale è proprio questa. Le società di gestione degli aeroporti hanno, appunto, poteri gestionali mentre le ADSP, avendo ruoli regolatori, non dispongono

Il Nautilus

Focus

di analoghi poteri. Anzi, spesso sono state percepite - negli anni immediatamente successivi alla riforma dell'84/94 - in maniera ambigua dall'utenza (penso, ad esempio, a quanto è successo nei vecchi Comitati Portuali) e tutto ciò ha in qualche modo compromesso la loro operatività". "Sono consapevole che questo rappresenti un tema divisivo, ma la realtà dei fatti indica che più si sottrae la portualità italiana ai localismi e agli interessi di parte, e più si potranno dispiegare le sue enormi potenzialità. Attribuire più poteri a Regioni e Comuni, oltre a riaccendere sfide campanilistiche e creare duplicazioni di investimenti inutili a distanza di pochi chilometri, annullerebbero il ruolo dei presidenti delle ADSP, i quali, di fatto, sarebbero di volta in volta commissariati dal presidente della Regione o dal sindaco, snaturando così le funzioni di programmazione e gestionali delle stesse ADSP" (capitolo 20, Una nuova possibile riforma). Dott. Merlo, Lei ritiene che la sottrazione della portualità ai localismi e agli interessi di parte sia possibile con una gestione pubblica dei porti? "Certo che è possibile, assolutamente, ma bisogna fare in fretta. Per anni ci siamo affidati a una regolazione di tipo spontaneistico, demandando alle singole ADSP la gestione di questioni complesse (ad esempio, il rilascio delle concessioni ex art. 18, Legge 84/94). Questo, oggi, non è più possibile visto che i sistemi portuali operano su scala internazionale e ciò incide radicalmente sulla competitività dei singoli scali e dei sistemi stessi. Proprio perché le regole del gioco sono diventate globali (Niente è più globale dello Shipping), non è più possibile agire seguendo logiche nazionali. Peraltro, i traffici (ad esempio, quelli container) sono in stagnazione da anni e ciò significa che le cose non stanno funzionando per il verso giusto. Serve, pertanto, una governance nazionale che razionalizzi e coordini i vari sistemi portuali. Ripeto, bisogna fare in fretta, cercando di intervenire sull'attuale quadro normativo lavorando su una serie di istituti da introdurre, ad esempio, con una legge finanziaria. Perché, lo sappiamo tutti, le riforme portuali notoriamente sono accompagnate da un ampio dibattito e non sono mai immediate". Nel capitolo n. 30, dedicato alla nuova funzione energetica dei porti, Lei scrive: "Centrali che chiudono o che potrebbero essere riconvertite a gas, sovente con forti resistenze delle comunità locali. In tutti i casi, queste trasformazioni liberano importanti aree strategiche, da destinare ad altre funzioni e spesso si ipotizza una loro riconversione ad attività logistiche. Non a caso, Enel ha dato vita a Enel Logistics, una società che ha proprio lo scopo di riconvertire queste aree. Come sempre, tutto avviene nella completa assenza di una visione generale. Enel fa il suo mestiere correttamente dal suo punto di vista, cerca di valorizzare il proprio asset. Nessuna amministrazione riflette, tuttavia, sulla possibile destabilizzazione del sistema logistico nazionale" ecc. Secondo Lei, considerando i piani infrastrutturali del PNRR e l'avvento della ZES unica nel Meridione, ci sono effettivamente rischi di destabilizzazione del sistema logistico nazionale? "Ci sono rischi di destabilizzazione poiché c'è la possibilità che si configuri una sovraccapacità di offerta logistica. Prendiamo ad esempio la perimetrazione delle aree ZES nel Meridione: l'eccessiva perimetrazione di queste aree, a mio parere, implica tout court l'assenza di una pianificazione di base. E, temendo che il Ministero non disponga di tutti i dati necessari per

Il Nautilus

Focus

poter pianificare, bisogna procedere con cautela nella previsione di nuovi siti logistici. Sarebbe auspicabile in tal senso coinvolgere gli operatori privati nella pianificazione di nuove aree e controllare puntualmente l'attualità e l'utilità degli investimenti pubblici in tale ambito. Perché, ricordiamocelo, le ZES non devono per forza significare nuove aree logistiche e, soprattutto, bisogna pensare a far funzionare quelle già esistenti". Arrivato a questo punto, dopo aver esaurito le mie domande, provo a tracciare qualche considerazione. L'opera di Merlo, per bocca del suo stesso autore, "non nasce con l'ambizione di avere un valore scientifico, bensì per suggerire [] una possibile strada. Animando un dibattito teso a consentire al nostro Paese di affrontare in chiave moderna le moltissime opportunità che la cosiddetta Blue Economy oggi offre". Dunque, le considerazioni contenute in questo libro potrebbero, al netto di opinioni diverse, non avere quella maturità necessaria per poter essere convertite in proposte immediatamente fattibili. Cadrei in errore, tuttavia, se mi limitassi a esaminare queste considerazioni su un piano di mera fattibilità. Perché le stesse, pur dovendo ancora svilupparsi appieno, toccano tutti quei nervi scoperti che il nostro sistema Paese non ha mai voluto pienamente gestire: la centralizzazione delle strategie e la conseguente razionalizzazione degli investimenti, la creazione di sistemi portuali competitivi, l'adozione di logiche privatistiche nella gestione pubblica degli scali, il rafforzamento del sistema associazionistico settoriale e via discorrendo. Gli spunti contenuti in questo libro, pertanto, non possono che essere il punto di partenza di un grande, impegnativo, progetto di riforma del settore. Un progetto che metta al centro dell'agenda strategica governativa il mare e che si preoccupi di superare tutte quelle storiche resistenze subite dalla portualità e dalla logistica: "quelle della politica che non vuole rinunciare a importanti prerogative, per di più in ambiti che presentano strette connessioni con la politica economica, industriale e sociale; quelle della burocrazia ministeriale che non intende perdere la propria influenza sulla elaborazione e sull'applicazione delle decisioni; quelle degli stessi operatori, e in particolare degli incumbent, che da una politica accondiscendente e un'amministrazione debole sanno di poter trarre maggiori benefici" (v. Alessandro Tonetti in L'Autorità di regolazione dei trasporti, *Giornale di diritto amministrativo*, 2012, p. 589 ss.).

Informare

Focus

Nel terzo trimestre il traffico delle merci nei porti turchi è diminuito del -1,8%

Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nei **porti** turchi è ammontato a 128,6 milioni di tonnellate, con una lieve flessione del -1,8% sullo stesso periodo del 2023 che è stata determinata dalla riduzione dei volumi di carichi in importazione attestatisi a 60,0 milioni di tonnellate (-6,2%). Il traffico di esportazione è cresciuto del +1,4% salendo a 34,6 milioni di tonnellate ed in aumento è risultato il traffico di cabotaggio con 16,6 milioni di tonnellate (+3,6%) così come quello di transito con 17,4 milioni di tonnellate (+3,7%). Inoltre nel periodo luglio-settembre del 2024 la contrazione del traffico complessivo è stata generata dalla diminuzione dei volumi di rinfuse liquide e solide che sono risultati pari rispettivamente a 38,5 milioni (-8,1%) e 36,4 milioni di tonnellate (-4,9%). In aumento i traffici dei container con 36,1 milioni di tonnellate (+4,3%) per quasi 3,4 milioni di container teu movimentati (+2,6%), di rotabili con 2,8 milioni di tonnellate (+7,3%) e di merci convenzionali con 14,8 milioni di tonnellate (+9,6%). Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico complessivo movimentato dai **porti** della Turchia da e per l'Italia è stato di oltre 10,6 milioni di tonnellate (+2,9%), con un solo traffico dei contenitori che è stato pari a 138mila teu (+2,1%). Nei primi nove mesi del 2024 il traffico complessivo delle merci negli scali portuali turchi è stato di 397,8 milioni di tonnellate, con un rialzo del +1,5% sul corrispondente periodo dello scorso anno. Il solo traffico con l'Italia è ammontato a 33,3 milioni di tonnellate (-3,9%), con un traffico dei container che è risultato pari a 475mila teu (+15,1%).



Confitarma, Zanetti "Competitività shipping contributo per intero paese"

NAPOLI (ITALPRESS)- Si è svolta a Napoli, in Stazione Marittima e a bordo di Costa Smeralda, l'Assemblea pubblica di Confitarma, intitolata "La nave nel futuro". Un'intera giornata dedicata alla nave, infrastruttura mobile di trasporto, leader di un mondo industriale che, oltre alle merci i passeggeri e al turismo, abbraccia anche la cantieristica, l'industria delle estrazioni marine, il diporto, le attività di ricerca, la filiera ittica, le attività sportive. "Competitività dello shipping significa competitività dell'intero Paese", così il Presidente Mario Zanetti ha sottolineato nel corso della sua relazione. "Confitarma ha tracciato una rotta con dieci obiettivi strategici e indifferibili, contenente le azioni concrete per accrescere il contributo dello shipping alla creazione di valore del Paese: Consolidare il Registro Internazionale, condizione necessaria e per di più non sufficiente per garantire la competitività dell'industria marittima italiana. Traguardare la semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale, la 'sburocratizzazione dei processi e la digitalizzazione delle procedure. Affermare la consapevolezza che la decarbonizzazione è una priorità globale e così devono esserlo le misure che la perseguono. Destinare le entrate generate dal sistema ETS ad un fondo specifico di settore per sostenere finanziariamente la transizione energetica. Rivedere i criteri tassonomici per preservare la competitività di tutto il naviglio di interesse nazionale. Incrementare significativamente gli stanziamenti del Sea Modal Shift. Intervenire sui nostri porti a livello infrastrutturale, regolamentare e finanziario. Tutelare sempre nei mari del mondo la salute e la sicurezza dei nostri lavoratori marittimi. Semplificare l'accesso alle professioni del mare e valorizzare il ruolo degli ITS Academy. Digitalizzare i servizi a supporto delle attività del mare, investendo sulle opportunità offerte dall'Intelligenza Artificiale". L'Assemblea è stata aperta dal messaggio indirizzato a Confitarma del Presidente del Consiglio Giorgia Meloni, con il quale ha sottolineato - tra l'altro - che "Il Governo farà tesoro delle proposte che emergeranno dai lavori. Confitarma non ha fatto mai mancare il proprio contributo, in un progetto comune in grado di renderci sempre più orgogliosi di ciò che siamo e sempre più proiettati verso nuove rotte". I Ministri delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e degli Affari Esteri e Cooperazione Internazionale Antonio Tajani, hanno voluto testimoniare la loro vicinanza al settore, rimarcando con i loro messaggi l'interlocuzione quotidiana di Confitarma con le Istituzioni nazionali. Con la scelta di svolgere l'Assemblea pubblica confederale a Napoli, alla presenza delle autorità locali, Confitarma ha voluto accendere i riflettori su una città di mare e non solo sul mare, perchè è proprio dai territori che si costruisce la marittimità del Paese. "Vogliamo riprendere" - ha sottolineato il Presidente Zanetti - "il percorso di un'Italia ormai cresciuta che



ha preso consapevolezza della sua forza ed è chiamata a fare scelte che, fin da ora, determineranno il suo futuro". Come evidenziato dal Presidente del Consiglio Meloni, "è una scelta che sottolinea il rinnovato protagonismo del Sud nel contesto nazionale e non solo..". La competitività dello shipping è stato il filo conduttore dell'intera giornata aperta nella mattinata con un'Expo di networking e quattro panel di approfondimento che hanno raccolto intorno alle priorità di Confitarma per l'agenda del Paese il cluster marittimo. Al centro del confronto la nave come driver strategico di sviluppo competitivo, geopolitico, sociale e professionale, con particolare riferimento a transizione energetica, digitale e burocratica, finanza, sicurezza e libertà di navigazione sulle grandi rotte marittime, continuità territoriale, **porti** e infrastrutture, lavoro e formazione. - Foto: Ufficio stampa Confitarma - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

Verso summit mondiale delle Guardie Costiere

ROMA In questi giorni si è svolta la prima riunione preparativa in vista del Coast Guard Global Summit, la conferenza plenaria che vedrà, nei giorni 11 e 12 settembre dell'anno prossimo a con i rappresentanti delle organizzazioni di Guardia Costiera del mondo per confrontarsi sui temi comuni legati alla marittimità. Per la prima volta nella storia nel 2025, in occasione delle celebrazioni del 160esimo anniversario della fondazione del Corpo delle Capitanerie di Porto un Paese europeo guiderà il Global Summit, finora presieduto esclusivamente dal Giappone. La Guardia Costiera italiana e quella giapponese, quest'ultima giunta in questi giorni a Roma con una delegazione, gestiranno la co-presidenza di questa quarta edizione del summit nello spirito di cooperazione internazionale che da sempre contraddistingue le due organizzazioni. Si è partiti dall'incontro dei giorni scorsi denominato Work level meeting a cui sono state invitate a partecipare, in collegamento da remoto, oltre 100 delegazioni con l'obiettivo di preparare i temi che verranno affrontati nel corso dell'assemblea plenaria di settembre 2025. In agenda argomenti come la salvaguardia degli oceani, l'uso dell'intelligenza artificiale nel mondo marittimo, il controllo del traffico marittimo, l'uso di combustibili alternativi, il rispetto e l'applicazione delle normative marittime e la cooperazione per il contrasto ai crimini transnazionali nonché il miglioramento dello scambio informativo tra organizzazioni con funzioni di guardia costiera e lo sviluppo della formazione e dell'addestramento del personale dedicato a tale settore. * ROMA Nei giorni scorsi a Setúbal, in Portogallo, è stata affidata ufficialmente alla Guardia Costiera italiana la presidenza dell'European Coast Guard Functions Forum (ECGFF), un consesso internazionale che riunisce i rappresentanti delle principali Organizzazioni con funzioni di Guardia Costiera degli Stati membri dell'Unione europea. Un primo passo verso un anno importante, il 2025, per la Guardia Costiera italiana, alla quale verrà affidata anche la presidenza del Mediterranean Coast Guard Functions Forum e del Global Coast Guard Forum, momenti di incontro che vedranno i rappresentanti delle omologhe organizzazioni di Guardia Costiera del Mediterraneo e del mondo confrontarsi sui temi comuni legati alla marittimità. Per la prima volta nella storia nel 2025, in occasione delle celebrazioni del 160esimo anniversario della fondazione del Corpo delle Capitanerie di Porto un singolo Paese ospiterà tutti e tre i forum contemporaneamente, e sarà anche la prima volta che un Paese europeo guiderà il Global Forum, finora presieduto dal Giappone. L'obiettivo è quello di mantenere vivo un proficuo dialogo su tematiche di comune interesse tra le quali la sicurezza della navigazione e dei trasporti marittimi, la protezione dell'ambiente marino e la promozione della sicurezza marittima. Questi incontri internazionali riuniranno i vertici delle guardie costiere mondiali per discutere in concreto le sfide attuali e promuovere per il futuro una sempre maggiore cooperazione internazionale



La Gazzetta Marittima

Focus

e intersettoriale. Il comandante Generale, ammiraglio Carlone, ha voluto esprimere un commento a riconoscimento dell'importante risultato raggiunto. Queste le sue parole: «Sono orgoglioso di essere al comando di un'istituzione moderna e prestigiosa come la Guardia Costiera italiana. Il riconoscimento e la considerazione che ci vengono tributati a livello internazionale rappresentano una chiara dimostrazione che il percorso intrapreso è quello giusto, a conferma che la Guardia Costiera italiana è un modello di riferimento apprezzato e stimato dalle organizzazioni omologhe di tutto il mondo». * GENOVA Da domani 28 al 31 ottobre una delegazione dell'amministrazione marittima Ucraina sarà in visita a Genova per il meeting di apertura del progetto, finanziato dall'Unione Europea, denominato Institutional Support to the State Service for Maritime, Inland Waterway Transport and Shipping of Ukraine Supporto istituzionale al Servizio statale per i trasporti marittimi, vie navigabili interne e navigazione marittima dell'Ucraina. Il progetto è finalizzato a fornire supporto all'Ucraina nell'adeguamento delle norme agli standard europei ed internazionali nel settore del trasporto marittimo, colmando le eventuali carenze e fornendo una formazione di alto profilo e specializzazione al personale. La Guardia Costiera italiana e la Fondazione Accademia italiana della Marina Mercantile hanno visto l'approvazione del programma di lavoro proposto, e conseguentemente siglato un accordo di twinning gemellaggio con l'Amministrazione Marittima Ucraina della durata di 24 mesi che riguarderà gli aspetti di sicurezza della navigazione a 360 gradi, coinvolgendo ricerca e soccorso in mare, controllo del traffico, formazione del personale marittimo, controllo dello stato di approdo e requisiti dello stato di bandiera. Il progetto sostiene la cooperazione tra l'Europa e l'Ucraina per la creazione di un sistema sostenibile e integrato di sicurezza marittima, per contribuire a ridurre i rischi di incidenti e disastri marittimi.

MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER

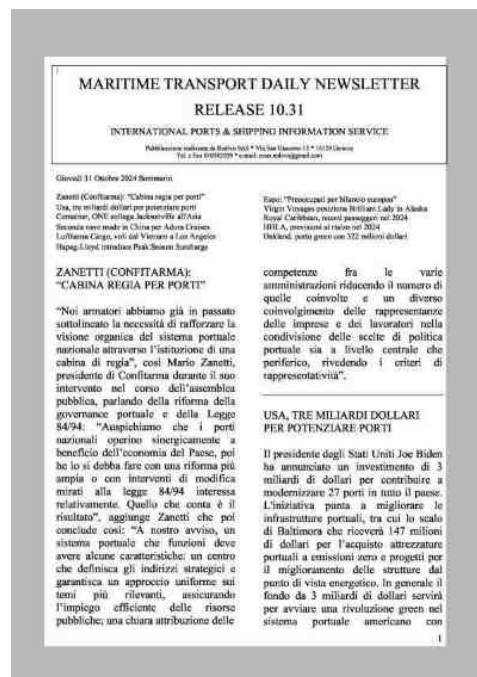
Focus

MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER RELEASE 10.31

INTERNATIONAL PORTS & SHIPPING INFORMATION SERVICE

Giovedì 31 Ottobre 2024 Sommario Zanetti (Confitarma): Cabina regia per porti Usa, tre miliardi dollari per potenziare porti Container, ONE collega Jacksonville all'Asia Seconda nave made in China per Adora Cruises Lufthansa Cargo, voli dal Vietnam a Los Angeles Hapag-Lloyd introduce Peak Season Surcharge Espo: Preoccupati per bilancio europeo Virgin Voyages posiziona Brilliant Lady in Alaska Royal Caribbean, record passeggeri nel 2024 HHLA, previsioni al rialzo nel 2024 Oakland. porto green con 322 milioni dollari ZANETTI (CONFITARMA): CABINA REGIA PER PORTI Noi armatori abbiamo già in passato sottolineato la necessità di rafforzare la visione organica del sistema portuale nazionale attraverso l'istituzione di una cabina di regia, così Mario Zanetti, presidente di Confitarma durante il suo intervento nel corso dell'assemblea pubblica, parlando della riforma della governance portuale e della Legge 84/94: Auspichiamo che i porti nazionali operino sinergicamente a beneficio dell'economia del Paese, poi he lo si debba fare con una riforma più ampia o con interventi di modifica mirati alla legge 84/94 interessa relativamente.

Quello che conta è il risultato, aggiunge Zanetti che poi conclude così: A nostro avviso, un sistema portuale che funzioni deve avere alcune caratteristiche: un centro che definisca gli indirizzi strategici e garantisca un approccio uniforme sui temi più rilevanti, assicurando l'impiego efficiente delle risorse pubbliche; una chiara attribuzione delle competenze fra le varie amministrazioni riducendo il numero di quelle coinvolte e un diverso coinvolgimento delle rappresentanze delle imprese e dei lavoratori nella condivisione delle scelte di politica portuale sia a livello centrale che periferico, rivedendo i criteri di rappresentatività. USA, TRE MILIARDI DOLLARI PER POTENZIARE PORTI Il presidente degli Stati Uniti Joe Biden ha annunciato un investimento di 3 miliardi di dollari per contribuire a modernizzare 27 porti in tutto il paese. L'iniziativa punta a migliorare le infrastrutture portuali, tra cui lo scalo di Baltimora che riceverà 147 milioni di dollari per l'acquisto attrezzature portuali a emissioni zero e progetti per il miglioramento delle strutture dal punto di vista energetico. In generale il fondo da 3 miliardi di dollari servirà per avviare una rivoluzione green nel sistema portuale americano con l'acquisto di mille camion per il trasporto, 10 locomotive e 20 navi, oltre a sistemi di alimentazione da terra per le navi, infrastrutture per la ricarica e il rifornimento di veicoli a batteria, a idrogeno ma anche generazione di energia solare. La Casa Bianca ha dichiarato che questo progetto permetterà la creazione di 40.000 posti di lavoro in tutto il paese, tra cui oltre 6.500 nel settore manifatturiero. In questo modo ci sarà una significativa riduzione di emissioni di anidride carbonica nei primi 10 anni di attuazione (oltre 3 milioni di tonnellate) che sono equivalenti al consumo energetico di quasi 400.000 abitazioni in uno anno, spiega ancora la Casa Bianca. CONTAINER, ONE COLLEGA JACKSONVILLE ALL'ASIA



MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER

Focus

A partire da febbraio 2025, Ocean Network Express (ONE) integrerà il porto di Jacksonville nel suo servizio East Coast 2 (EC2), stabilendo un collegamento diretto tra Jacksonville e cinque porti in Asia. Il servizio settimanale utilizzerà una flotta di navi da 13.500 TEU, tutte operate da ONE. Le navi attraccheranno al recentemente aggiornato SSA Jacksonville Container Terminal presso il Blount Island Marine Terminal. Il servizio seguirà una rotazione che include Xiamen, Yantian, Ningbo e Shanghai in Cina; Busan in Corea del Sud; Manzanillo a Panama; Savannah, Charleston e Jacksonville negli Stati Uniti; Manzanillo; Busan; ritorno a Xiamen. **SECONDA NAVE MADE IN CHINA PER ADORA CRUISES** Adora Cruises ha svelato il nome della sua seconda grande nave da crociera costruita in Cina, Adora Flora City. La nave, la terza della flotta. Adora, è prevista per la consegna entro la fine del 2026. L'introduzione di Adora Flora City rappresenta una pietra miliare significativa per Adora Cruises. Destinata a offrire viaggi internazionali da Guangzhou, la nave mira a diventare la principale attrazione della città. Con 2.130 cabine in grado di ospitare 5.232 ospiti a piena capacità, Adora Flora City dispone di ampi spazi pubblici progettati per migliorare l'esperienza a bordo rispetto alla gemella Adora Magic City, che ha iniziato a operare da Shanghai dal 1° gennaio. La nave offrirà più suite, strutture di intrattenimento all'avanguardia, un atrio di dimensioni doppie e spazi comuni più ampi. **LUFTHANSA CARGO, VOLI DAL VIETNAM A LOS ANGELES** Lufthansa Cargo ha avviato i primi voli transpacifici diretti con l'inizio di un servizio operato con un Boeing 777 da Ho Chi Minh City (SGN) a Los Angeles (LAX). Il primo volo è decollato inizialmente da Francoforte (FRA) per il Vietnam sabato 26 ottobre. Poi, domenica 27 ottobre, l'aereo è partito per Los Angeles grazie alle joint venture tra Lufthansa Cargo e DHL, AeroLogic. **HAPAG-LLOYD INTRODUCE PEAK SEASON SURCHARGE** Hapag-Lloyd ha annunciato una nuova Peak Season Surcharge (PSS) dalla costa occidentale dell'America Latina, Centro America e Caraibi verso l'Europa del Nord e il Mediterraneo. Il supplemento di 400 USD per container sarà applicabile a tutte le partenze a partire dall'11 novembre e sarà valido fino a nuovo avviso. La data di implementazione per Colombia, Ecuador, Porto Rico e Isole Vergini Americane sarà il 29 novembre, secondo l'annuncio della compagnia. **ESPO: PREOCCUPATI PER BILANCIO EUROPEO** L'Espo, l'associazione dei porti marittimi europei ha lanciato l'allarme sui piani della Commissione Europea per il futuro bilancio dell'Unione. La Commissione, infatti, sta preparando una riforma radicale: da quanto filtra una parte significativa dei finanziamenti per i trasporti sarebbe all'interno di un piano di finanziamento unico per ciascuno Stato membro. Questo approccio limiterebbe i finanziamenti sotto la gestione diretta dell'Ue ai grandi progetti transfrontalieri, come la Rail Baltica, il tunnel del Fehmarnbelt o la linea ferroviaria Lione-Torino, sottolinea Espo che invita invece la Commissione a continuare a sostenere e rafforzare lo strumento europeo dedicato alle infrastrutture dei trasporti, attualmente noto come Connecting Europe Facility adattandolo maggiormente alle esigenze dei porti e dei loro operatori. Secondo l'associazione che riunisce i porti europei questo è l'unico modo efficace per garantire la realizzazione di una rete europea dei trasporti efficiente e all'avanguardia, che rappresenti la spina dorsale del mercato interno europeo, conclude Espo. **VIRGIN VOYAGES POSIZIONA BRILLIANT LADY**

MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER**Focus**

IN ALASKA Virgin Voyages ha annunciato gli itinerari inaugurali in Alaska per la Brilliant Lady, costruita da Fincantieri a Sestri Ponente, che sarà lanciata nell'estate del 2026. Da maggio a settembre, la nave offrirà 17 viaggi verso 12 destinazioni in Alaska. Brilliant Lady offrirà itinerari da sette a dodici notti con partenze da Seattle e Vancouver, con tappe in Alaska e nel nord-ovest del Canada. Il viaggio inaugurale, previsto dal 21 al 28 maggio, salperà da Seattle verso Ketchikan, un villaggio nella Tongass National Forest. L'itinerario include una visita a Sitka, seguita da un giorno nel Tracy Arm Fjord. La nave farà tappa anche a Prince Rupert, nella Columbia Britannica, prima di tornare a Seattle. Brilliant Lady farà il suo debutto nel settembre 2026, iniziando la stagione inaugurale a New York. Successivamente, la nave offrirà viaggi da Miami, Los Angeles e Seattle, inclusa una crociera di sedici notti attraverso il Canale di Panama.

ROYAL CARIBBEAN, RECORD PASSEGGERI NEL 2024 È stato un terzo trimestre del 2024 da incorniciare per il gruppo crocieristico americano Royal Caribbean Cruises incominciando dal numero dei passeggeri che sono saliti a bordo delle navi: sono stati 2,31 milioni (+15,5% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno). Nei primi nove mesi del 2024, inoltre, la flotta del gruppo ha ospitato complessivamente 6,4 milioni di passeggeri, con una crescita del +12,2% sullo stesso periodo dello scorso anno. Assolutamente positivi anche i risultati finanziari con ricavi record: 4,89 miliardi di dollari, con un notevole incremento del +17,4% rispetto a dodici mesi fa. Di questi 3,47 miliardi (+18,0%) sono stati generati dalla vendita delle crociere e 1,41 miliardi (+16,1%) dalle vendite a bordo delle navi del gruppo. Il nuovo valore record del margine operativo lordo trimestrale è stato di 2,14 miliardi (+25,0%) e nuovi massimi storici sono stati raggiunti anche dai valori dell'utile operativo e dell'utile netto che sono risultati pari rispettivamente a 1,63 miliardi (+29,2%) e 1,11 miliardi di dollari (+10,3%).

HHLA, PREVISIONI AL RIALZO NEL 2024 Il gruppo terminalistico tedesco HHLA ha alzato le previsioni per l'esercizio in corso sulla base dei risultati preliminari registrati nei primi nove mesi del 2024. Infatti, la divisione logistica-portuale dovrebbe registrare una lieve crescita del flusso di container, mentre il trasporto di container dovrebbe crescere notevolmente. Secondo le analisi, dunque, si prevede che i ricavi possano aumentare in modo significativo grazie principalmente all'impennata delle entrate derivanti dal trasporto ferroviario. Il risultato operativo dovrebbe essere compreso tra 110 milioni e 130 milioni di euro, in aumento rispetto al precedente intervallo tra 70 milioni e 100 milioni di euro, un exploit garantito anche dall'aumento delle entrate derivanti dall'allungamento dei tempi di sosta dei container nei terminal di Amburgo.

OAKLAND. PORTO GREEN CON 322 MILIONI DOLLARI L'Agenzia statunitense per la protezione dell'ambiente ha assegnato al porto di Oakland 322 milioni di dollari per accelerare la transizione green per accelerare la movimentazione delle merci verso l'obiettivo delle emissioni zero. Lo stanziamento servirà per acquistare diverse attrezzature da utilizzare sulle banchine che riducano l'impatto ambientale delle attività. Per il presidente del porto di Oakland, Michael Colbruno questo fondo rappresenta un'importante vittoria per l'ambiente perché questo finanziamento contribuirà in modo significativo alla decarbonizzazione della catena di approvvigionamento di Oakland e fornirà

MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER

Focus

benefici ambientali ed economici a tutto il nostro territorio.

Approvato il rinnovo del CCNL Porti (ma USB contesta il risultato)

Andrea Puccini

ROMA Con oltre il 70% dei consensi, è stata approvata l'ipotesi di rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) per i lavoratori dei porti. Lo annunciano in una nota congiunta Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, sottolineando l'importanza di questo accordo, raggiunto dopo dieci mesi di trattative serrate e due scioperi, in un contesto segnato da crisi internazionali e dall'incertezza su una possibile riforma del settore. Le organizzazioni sindacali esprimono soddisfazione per aver messo in sicurezza il CCNL e si dichiarano pronte ad affrontare le questioni irrisolte, come il riconoscimento del lavoro usurante e lo sblocco del fondo di accompagnamento all'esodo, punti considerati cruciali per la categoria. Da domani spiegano i sindacati il nostro impegno si concentrerà su queste tematiche, in collaborazione con le lavoratrici e i lavoratori, per rilanciare l'azione sindacale e ottenere i risultati che meritano.

USB autoproduzione Il dissenso dell'USB Di parere diverso è l'Unione Sindacale di Base (USB), che non ha preso parte alle trattative. In una nota, USB critica l'esclusione dal tavolo delle trattative, pur rappresentando oltre il 5% dei lavoratori, e contesta la validità dei risultati del voto, sottolineando un presunto dissenso non riflesso nei dati ufficiali. Secondo USB, in alcuni porti però l'esito del voto nasconderebbe profonde divisioni, con significativi NO nelle principali aziende. USB conclude annunciando iniziative per dare voce al dissenso dei lavoratori, al fine di ottenere condizioni migliori in termini di sicurezza, salario e occupazione. Dopo essere stati estromessi senza giusta motivazione dal tavolo del rinnovo del CCNL PORTI, pur avendo più del 5% della rappresentanza a livello Nazionale, apprendiamo che CGIL, CISL e UIL sottopongono ai lavoratori e alle lavoratrici una consultazione sull'ipotesi di rinnovo in alcuni Porti Italiani, da cui emergono risultati contestabili poiché nascondono, in realtà, l'enorme dissenso che emerge rispetto alla proposta dei Confederali si legge nel comunicato della segreteria nazionale.

A Trieste non ci sono dati ufficiali delle singole aziende, ma è stato pubblicato solo dato cumulativo dei porti di Trieste e Monfalcone dove ha prevalso il SI al contratto, ma le notizie da Trieste riportano l'affermazione del NO nelle più grandi aziende Adriafer, TMT e ALPT. Per USB, si possono rilevare risultati difforni anche nella realtà portuali di Genova, Livorno (mancherebbe all'appello il voto della compagnia ALP ex art.17, con i lavoratori fondamentalmente non convocati per esprimersi), con Palermo, Catania, Augusta, Gioia Tauro, Salerno addirittura non partecipanti in toto ad alcuna votazione. Mancherebbero poi i dati dai porti di Venezia, Ravenna, Civitavecchia e Napoli. Come Coordinamento Porti di USB non lasceremo che queste infime manovre passino e si normalizzino nel silenzio totale. Dopo il responso dei lavoratori, assumiamo l'iniziativa perché il dissenso non può essere zittito ma organizzato per ottenere condizioni di lavoro migliori, in termini di occupazione,



Messaggero Marittimo

Focus

sicurezza e salario è la dichiarazione bellicosa' del sindacato.

Sindacati, approvata dai lavoratori l'ipotesi di rinnovo del contratto dei porti

Redazione

29 Ottobre 2024 - Redazione Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti: Da domani il nostro impegno si sposta sulla soluzione di questioni che restano ancora irrisolte Roma Approvata a larga maggioranza, superando il 70% dei consensi con un dato piuttosto omogeneo da nord a sud, l'ipotesi di rinnovo del Ccnl dei lavoratori dei porti. A riferirlo unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti sottolineando che è un rinnovo giunto dopo due scioperi ed oltre dieci mesi di serrate trattative, svolte dentro un contesto molto complesso e difficile anche a causa della paventata riforma e delle diverse crisi internazionali. Aver messo in sicurezza il Ccnl dei lavoratori dei porti rappresenta un fatto estremamente importante sottolineano le tre organizzazioni sindacali e da domani il nostro impegno si sposta sulla soluzione di questioni che restano ancora irrisolte a partire dal riconoscimento del lavoro usurante e dallo sblocco del fondo di accompagnamento all'esodo. Su questi temi proseguiremo nel confronto con le lavoratrici ed i lavoratori allo scopo di rilanciare l'azione sindacale per raggiungere i risultati che la categoria merita di ottenere.



Osservatorio sulla Portualità: geopolitica, protezionismo, navi e commercio il 28 novembre a Roma / Il programma

Redazione

Tema dell'evento di Shipmag: La rotta breve del protezionismo / Gli ostacoli al commercio e gli effetti sui porti: così la geopolitica minaccia lo shipping. Partecipano il ministro Musumeci, Carlone, D'Alema, Zanetti, Messina, Merlo, Pessina, De Ruvo, Cosulich, Sommariva, D'Agostino, Provenzano, Cisint, D'Attis Roma. Le elezioni americane, i conflitti nell'Est europeo e in Medio Oriente, le spinte protezionistiche che si fanno strada sempre più spesso nelle agende politiche dei governi. Che effetti potranno avere questi eventi sulla portualità mediterranea e italiana in particolare? Tutti temi che saranno approfonditi nella quarta edizione dell'Osservatorio sulla Portualità (Analisi e riflessioni in memoria di Francesco Nerl i) organizzato da Shipmag , in programma il prossimo 28 novembre a Roma. L'evento, che dal 2021 richiama nella capitale i principali protagonisti della politica, del lavoro e delle imprese dello shipping, quest'anno ha come titolo La rotta breve del protezionismo / Gli ostacoli al commercio e gli effetti sui porti: così la geopolitica minaccia lo shipping . Dopo i saluti dell'editore di Shipmag, Franco Mariani , e del comandante del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, ammiraglio Nicola Carlone , ci sarà una relazione introduttiva sulla situazione politico-economica mondiale a cura di Mario Sommariva, presidente del gruppo Spinelli-Hapag Lloyd, esperto in materia marittimo-portuale. I lavori proseguiranno quindi con due tavole rotonde. La prima tavola rotonda è intitolata Chiudere i mercati: quali conseguenze e vi partecipano Augusto Cosulich, ceo del Gruppo Fratelli Cosulich, Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, Stefano Messina presidente di Assarmatori, Paolo Pessina, presidente di Federagenti, e Mario Zanetti presidente di Confitarma. Conduce Leonardo Parigi, giornalista di Shipmag. La seconda tavola rotonda, Economie aperte, porti aperti , vede la partecipazione di Anna Maria Cisint, parlamentare europeo della Lega, Zeno D'Agostino, presidente di Technital ed esperto in materia marittimo-portuale, Massimo D'Alema, presidente Fondazione Italianieuropei, Giuseppe Provenzano, deputato del Pd e membro della Commissione Esteri, Mauro D'Attis, deputato Fi e membro della Commissione Bilancio. Conduce Teodoro Chiarelli, direttore di Shipmag. Chiude i lavori l'intervento del ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci. Il convegno avrà inizio alle 14.30 al Centro Congressi Roma Eventi Piazza di Spagna e si concluderà alle 18 con un networking cocktail. Per informazioni e iscrizioni eventi@shipmag.it Programma-A4_Stampa_Step4_NO-SPONSOR_241029_210734



Logistica e innovazione: quello che l'Italia non ha ancora capito | Il commento

L'organizzazione della intera filiera logistica subirà delle trasformazioni sia sul breve che sul lungo raggio, e ciò avverrà con tempi e modalità che, come in tutte le rivoluzioni, sono difficili da prevedere. Sarà decisivo per l'economia italiana non farsi trovare impreparati e promuovere l'innovazione delle imprese e la formazione delle tante nuove figure professionali che stanno emergendo

Prof. Ennio Cascetta

Il mondo della logistica sta attraversando una rivoluzione dalla quale uscirà profondamente modificato così come l'economia e la società. Gli studiosi la chiamano la settima rivoluzione, e le sue conseguenze saranno 'disruptive' come quelle che hanno accompagnato le sei rivoluzioni precedenti fra cui quelle del motore a vapore e del motore a combustione interna. L'ultima rivoluzione, la sesta, è stata proprio quella della logistica del container che ha consentito, ovviamente insieme ad altri fattori, la globalizzazione dell'economia, l'affermarsi delle catene logistiche lunghe, e tutto ciò che ne è conseguito. Anche la settima rivoluzione sarà trainata dalla tecnologia, ma investirà tutte le componenti: infrastrutture, mercati, produzione industriale e modi di vivere delle persone. La rivoluzione ha ben tre drivers tecnologici che sono già ampiamente attivi, anche se non ne abbiamo ancora pienamente compreso le potenzialità 'complessive'. Ne parliamo ancora in modo settoriale, come se fossero problemi e opportunità che riguardano questa o quella industria, questo o quel Paese. Provo ad elencare alcuni aspetti di questi driver tecnologici con un riferimento particolare alla logistica. Il primo è collegato alla decarbonizzazione, al passaggio dal petrolio e dai gas ai nuovi vettori energetici. Una sfida enorme dopo un secolo di dominio incontrastato del petrolio e di cui oggi intravediamo solo i prodromi, soprattutto nel campo del trasporto merci. I mezzi pesanti su gomma sono praticamente tutti alimentati a gasolio e con gas naturale e costituiscono l'80 % del trasporto delle merci in tutta Europa. I vettori energetici alternativi sono ancora nelle fasi iniziali, sia per il full electric che per l'idrogeno, ancora non competitivi sul costo di acquisto e gestione dei mezzi in attesa di evoluzioni tecnologiche su peso e costi delle batterie, sulla distribuzione dell'idrogeno, sulla piena eliminazione delle emissioni di CO2 nella produzione di elettricità. Al di là delle dichiarazioni commerciali o politiche è difficile ad oggi prevedere tempi ed esiti di questa transizione. E' molto probabile che ci sarà una fase più o meno lunga in cui diversi vettori energetici conviveranno soprattutto per gli autocarri più grandi. Oggi appaiono molto interessanti le prestazioni emissive dei bio-carburanti (bio-metano e bio-diesel) per i quali il nostro Paese ha notevoli capacità industriali. Di converso la normativa europea spinge verso la decarbonizzazione anche se lo fa, almeno per i motori, in modo tecnologicamente non neutro, ossia limitando le emissioni durante l'uso (thank-to-wheel) e non sull'intero ciclo di produzione dell'energia e del suo consumo durante il moto (well to wheel). Insomma quello del trasporto merci pesante è un settore particolarmente difficile da decarbonizzare,



The Medi Telegraph

Focus

lo chiamano 'hard to abate', che tuttavia sarà soggetto a rendicontazioni di impronta carbonica importanti . La direttiva sui bilanci di sostenibilità aziendali (Corporate Sustainability Reporting Directive) impone, a mio avviso giustamente, che da quest'anno tutte le aziende di maggiori dimensioni espongano le emissioni di CO2 corrispondenti alla propria missione tipica (scope 1) e ai consumi energetici e a quelli indotti (scope 2 e 3). Il trasporto delle merci entrerà quindi nel bilancio energetico di tutte le aziende come scope 3 (tutti spostano merci per produrre e vendere) e come emissioni per la produzione tipica (scope 1) per le imprese di trasporto e logistica. Si attiverà un nuovo mercato di crediti carbonici e le imprese di produzione e di logistica competeranno anche sulla base della loro capacità di decarbonizzare il trasporto. Non solo con nuovi motori e vettori energetici, ma anche ottimizzando i carichi e riducendo gli sprechi alla guida. Insomma ci sarà una visione olistica dell'impronta carbonica per la quale è del tutto inutile che una impresa investa per ottenere una produzione sempre più sostenibile se, fuori dai cancelli della fabbrica, utilizza una logistica assolutamente insostenibile, come spesso avviene oggi. Il secondo driver tecnologico riguarda la guida autonoma dei veicoli. Le applicazioni della intelligenza artificiale e la nuova sensoristica già oggi permettono (o permetterebbero) di avere treni completamente automatizzati , a breve autocarri e navi senza conducenti ed equipaggi . Le tecnologie di assistenza alla guida sono ormai obbligatorie sulle nuove automobili, non altrettanto per i mezzi pesanti. Già oggi sono operative auto e navette completamente automatiche in ambiente aperto (vedi i robo-taxi a San Francisco) e presto si diffonderanno queste tecnologie anche per i mezzi pesanti. Qui si parla di Truck platooning, ossia della possibilità di avere ' treni' di autocarri collegati dal filo invisibile dei sensori con un unico pilota nel primo del convoglio o addirittura senza autisti. Anche in questo caso le conseguenze sono difficili da prevedere, sia nel mondo del lavoro sia per la visione complessiva della logistica. Le imprese del settore venderanno al mercato non solo il trasporto della merce , ma anche la sua impronta carbonica, la differenza fra trasporto su strada e su ferrovia andrà progressivamente riducendosi e così via. Il terzo driver tecnologico riguarda tutte le tecnologie per produrre servizi 'per e di' mobilità , li chiamo di smart mobility, abilitati dallo sviluppo delle TLC (ormai siamo prossimi al 5G) e degli algoritmi di Intelligenza artificiale. Questi servizi vanno da quelli informativi fino a quelli per organizzare il viaggio. Siamo ormai tutti abituati ad avere informazioni in tempo reale sui percorsi stradali e i relativi ritardi, presto avremo informazioni anche sui cantieri previsti nei prossimi giorni e i ritardi attesi in modo da poter pianificare per tempo i tour delle flotte di veicoli. Ancora, è già possibile avere dei sistemi di pagamento dei pedaggi basati sulla lettura della targa e quindi sarà possibile avere tariffazioni differenziate per livelli di emissione ,come avviene già in Germania e altri Paesi Europei per la direttiva UE Eurovignette alla quale dovrà adeguarsi anche l'Italia. Ma si può andare ancora più in là, immaginando tariffe flessibili in relazione all'orario e alla congestione , alla ripetitività del viaggio e così via. E potrei proseguire a lungo con la possibilità di prenotare gli ingressi ai nodi portuali ed interportuali da remoto senza affollare le aree limitrofe,

The Medi Telegraph

Focus

di ottimizzare i carichi lungo il percorso, di prenotare aree di sosta notturna e ricariche. In definitiva l'organizzazione della intera filiera logistica subirà delle trasformazioni sia sul breve che sul lungo raggio, e ciò avverrà con tempi e modalità che, come in tutte le rivoluzioni, sono difficili da prevedere. Sarà decisivo per l'economia italiana non farsi trovare impreparati e promuovere l'innovazione delle imprese e la formazione delle tante nuove figure professionali che stanno emergendo. Su questo mi sembra che ancora non ci sia la giusta consapevolezza e il Pnrr non ha assolutamente inciso. Penso che le amministrazioni e le imprese che si apriranno per prime alla innovazione ne ricaveranno un notevole vantaggio competitivo. (l'autore è ordinario di infrastrutture e sistemi di trasporto presso Universitas Mercatorum)

I porti europei preoccupati per il nuovo bilancio europeo

Michele Latorre

L'associazione dei porti marittimi europei Espo ha espresso il 29 ottobre 2024 forti preoccupazioni riguardo ai piani della Commissione Europea per il futuro bilancio dell'Unione. La Commissione sta preparando una riforma radicale del bilancio, in cui una parte significativa dei finanziamenti per i trasporti sarebbe inclusa in un piano di finanziamento unico per ciascuno Stato membro. Questo approccio limiterebbe i finanziamenti sotto la gestione diretta dell'UE ai grandi progetti transfrontalieri, come la Rail Baltica, il tunnel del Fehmarnbelt o la linea ferroviaria Lione-Torino. Espo invita la Commissione a continuare a sostenere e rafforzare lo strumento europeo dedicato alle infrastrutture dei trasporti, attualmente noto come Connecting Europe Facility (Cef), adattandolo maggiormente alle esigenze dei porti e dei loro operatori. Questo è l'unico modo efficace per garantire la realizzazione di una rete europea dei trasporti efficiente e all'avanguardia, che rappresenti la spina dorsale del mercato interno europeo. Inoltre, una rete di trasporti ben funzionante è anche fondamentale per rafforzare la resilienza dell'Europa e migliorare la sua preparazione militare. Il piano della Commissione di includere gli investimenti portuali nei piani nazionali va contro la necessità di una valutazione comune e di una pianificazione europea più ampia, come evidenziato nel rapporto Draghi. Sebbene Espo comprenda che i piani nazionali dovranno rispettare criteri rigorosi e seguire le priorità dell'UE, l'approccio proposto indebolisce il coordinamento delle infrastrutture a livello europeo e rischia di compromettere la parità di condizioni tra gli Stati membri. Un approccio basato su fondi nazionali rischia di riportare la politica dei trasporti agli anni '80, con priorità nazionali frammentate tra i 27 Stati membri e le numerose regioni. In assenza di un'adeguata destinazione dei fondi per i porti e i progetti di rilevanza portuale (come quelli legati alla transizione energetica), gli investimenti rischiano di essere trascurati a favore di altre priorità politiche. La fine del finanziamento Cef o di strumenti simili significherebbe che i porti dovrebbero soddisfare requisiti rigidi, come previsti dalla politica Ten-T rivista, mentre le opportunità di finanziamento e la stabilità degli investimenti a lungo termine sarebbero messe a rischio dalle mutevoli priorità dei Governi nazionali. Ciò non contribuirebbe a mantenere visioni coerenti lungo i corridoi di trasporto, progettati per collegare le economie dell'Unione Europea e competere con altre potenze economiche globali. Inoltre, collegare i finanziamenti nazionali per i trasporti a un'agenda di riforma in altri settori potrebbe mettere pericolosamente a rischio il progresso degli investimenti nei porti, senza che questi abbiano alcuna responsabilità o competenza per spingere tali riforme. Ogni futuro piano della Commissione dovrebbe evitare che i finanziamenti portuali siano trattenuti per il mancato rispetto delle riforme a livello statale. Secondo i porti europei, i piani di investimento nei trasporti dovrebbero essere



valutati principalmente in base alla conformità con le priorità della politica Ten-T dell'UE e dovrebbero essere resi prioritari in base al valore aggiunto per l'Unione. I porti non sono spesso entità strettamente "transfrontaliere", ma hanno un impatto cruciale a livello internazionale: rappresentano il punto di partenza delle operazioni intermodali e dei flussi di trasporto marittimo transfrontalieri, servendo il mercato locale e molte connessioni di retroterra oltre confine. Il settore dei trasporti è un'industria di rete: un'infrastruttura carente in una regione compromette l'intero network, ostacolando l'economia europea. Viceversa, un porto efficiente garantisce connettività e valore aggiunto ben oltre i confini nazionali. Per essere pienamente efficace, Espo ritiene che il futuro strumento di infrastrutture dei trasporti dell'UE dovrebbe ricevere un budget dedicato ai porti molto più forte, garantire che una parte sufficiente del bilancio supporti i progetti portuali cruciali dal punto di vista sociale e che possano contribuire a una Europa verde, digitale, sicura e competitiva, assicurare che il criterio "transfrontaliero" in senso stretto non sia una condizione sine qua non per ottenere finanziamenti, essere più trasparente nella selezione dei progetti e sul ruolo degli Stati membri in questo processo, strutturare le chiamate per modalità di trasporto, non per temi generali, per migliorare la chiarezza e evitare sovrapposizioni, e ridurre la complessità e l'onere amministrativo nei processi di candidatura. © TrasportoEuropa - Riproduzione riservata