



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 04 dicembre 2024**



Prime Pagine

04/12/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 04/12/2024	9
04/12/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 04/12/2024	10
04/12/2024	Il Foglio Prima pagina del 04/12/2024	11
04/12/2024	Il Giornale Prima pagina del 04/12/2024	12
04/12/2024	Il Giorno Prima pagina del 04/12/2024	13
04/12/2024	Il Manifesto Prima pagina del 04/12/2024	14
04/12/2024	Il Mattino Prima pagina del 04/12/2024	15
04/12/2024	Il Messaggero Prima pagina del 04/12/2024	16
04/12/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 04/12/2024	17
04/12/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 04/12/2024	18
04/12/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 04/12/2024	19
04/12/2024	Il Tempo Prima pagina del 04/12/2024	20
04/12/2024	Italia Oggi Prima pagina del 04/12/2024	21
04/12/2024	La Nazione Prima pagina del 04/12/2024	22
04/12/2024	La Repubblica Prima pagina del 04/12/2024	23
04/12/2024	La Stampa Prima pagina del 04/12/2024	24
04/12/2024	MF Prima pagina del 04/12/2024	25
04/12/2024	Milano Finanza Prima pagina del 04/12/2024	26

Primo Piano

03/12/2024	Borsa Italiana Porti: Giampieri (Assoporti), piu' attenzione Ue su scali Mediterraneo	27
03/12/2024	La Gazzetta Marittima Civitavecchia, il contratto portuali	28
03/12/2024	La Gazzetta Marittima Nuovi dazi	29
03/12/2024	NT+ Enti Locali & Edilizia Porti: Giampieri (Assoporti), piu' attenzione Ue su scali Mediterraneo	30

Trieste

03/12/2024	Agenparl INVITO PER LA STAMPA RESHORING E FRIENDSHORING DELLE IMPRESE REGIONALI AL CENTRO DEI LAVORI DI LEF OPERATIONS SUMMIT 2024	31
03/12/2024	Il Nautilus CMA CGM lancia BORA MED SERVICE (BMS), che collega la Turchia, i porti dell'Adriatico, l'hub di Malta e il Mediterraneo orientale	32
03/12/2024	Shipping Italy "Il Mar Mediterraneo base di un consolidato cluster marittimo portuale tra i più solidi a livello globale"	33

Venezia

03/12/2024	(Sito) Ansa Crociere Venezia, estesa la concessione per i terminal Vtp	36
03/12/2024	Informare Firmato l'atto per il riequilibrio della concessione in capo a Venezia Terminal Passeggeri	37
03/12/2024	Informatore Navale Concluso il corso per Operatore tecnico subacqueo del FSE Al Cedifop di Palermo	39
03/12/2024	Informazioni Marittime PSA Italy ordina tre nuove gru elettriche per il terminal Vecon-PSA Venice	40
03/12/2024	Messaggero Marittimo AdSp MAS e VTP, sottoscritto l'atto suppletivo per il riequilibrio della concessione	41
03/12/2024	Messaggero Marittimo PSA Italy: ordine per 3 nuove E-RTG al terminal Vecon-PSA Venice	43
03/12/2024	Port Logistic Press Tra Autorità portuale e Vtp la firma per il rilancio della crocieristica veneziana	44
03/12/2024	Sea Reporter PSA Italy ordina tre nuove gru al terminal Vecon	46
03/12/2024	Sea Reporter AdSPMAS e VTP, sottoscritto l'atto per il riequilibrio della concessione e il rilancio della crocieristica veneziana	47

03/12/2024	Ship Mag	49
Porti di Venezia e Chioggia, l'Authority allunga al 31 maggio 2036 la concessione Vtp		
03/12/2024	Shipping Italy	51
Adsp Venezia e Vtp definiscono la tregua con una nuova concessione fino al 2036		
04/12/2024	transportonline.com	53
Terminal Vecon: Psa Italy ordina tre nuove gru elettriche		
03/12/2024	Venezia Today	54
Estesa la concessione del terminal Vtp: «A Venezia un polo delle crociere di lusso»		

Genova, Voltri

03/12/2024	Informare	55
In crescita ad ottobre il traffico delle merci nei porti di Genova e Savona-Vado Ligure		
03/12/2024	Informatore Navale	57
WISTA ITALY "L'ASSOCIAZIONE DELLE PROFESSIONISTE DEL MARE" RINNOVA I VERTICI 2024-2026		
03/12/2024	Informazioni Marittime	58
Wista Italy rinnova i vertici per il biennio 2024-2026		
03/12/2024	PrimoCanale.it	59
Hennebique, un affare da 143 milioni di investimenti e tanti interrogativi		
04/12/2024	Shipping Italy	61
Bucci (Regione Liguria) sogna un'unica port authority e si prepara a riesumare Ligurian Ports		

La Spezia

03/12/2024	(Sito) Ansa	62
Confindustria, porto e 11 comuni per una Superstrada del Golfo		
03/12/2024	Citta della Spezia	63
Studio Strategico Infrastrutturale, le sindache dem: "Studiamo una metropolitana veloce"		
03/12/2024	Messaggero Marittimo	65
Infrastrutture strategiche per il futuro di La Spezia <i>Andrea Puccini</i>		
03/12/2024	PrimoCanale.it	67
Infrastrutture, le tre proposte dei costruttori spezzini		
03/12/2024	PrimoCanale.it	69
La Spezia senza il raccordo: uno studio propone tre alternative		

Ravenna

03/12/2024	RavennaNotizie.it	71
Ancisi (LpRa): Rilanciare l'aeroporto La Spreta di Ravenna come scalo dell'aviazione generale a supporto degli aeroporti civili di linea del territorio		
03/12/2024	ravennawebtv.it	73
Ancisi (LpRa): rilanciare l'aeroporto La Spreta come scalo dell'aviazione generale a supporto degli aeroporti civili		

03/12/2024	Ship Mag		75
Il porto di Ravenna sotto i riflettori a Milano			

Livorno

03/12/2024	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	77
Livorno, tensioni Tdt: si lavora a un incontro con Grimaldi entro Natale			
03/12/2024	Port News		78
Guerrieri: "Entro gennaio valuteremo il piano di TDT"			
03/12/2024	Ship Mag		79
Porto di Livorno, incendio sulla motonave Star Istind: non ci sono feriti			
04/12/2024	Ship Mag		80
Container a Livorno, quer pasticciaccio brutto delle banchine			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

03/12/2024	Corriere Marittimo		82
Fincantieri, consegnata ad Ancona la nave da crociera "Viking Vela"			
03/12/2024	La Gazzetta Marittima		83
Italian Port Days e concessioni			
03/12/2024	Ship Mag		85
Fincantieri, consegnata ad Ancona la nave da crociera "Viking Vela"			
03/12/2024	Shipping Italy		86
Consegnata da Fincantieri la nuova nave Viking Vela da 54.300 Gt			
03/12/2024	The Medi Telegraph		87
Fincantieri consegna ad Ancona la nave da crociera "Viking Vela"			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

03/12/2024	CivOnline		88
Port mobility, scatta lo sciopero			
03/12/2024	La Gazzetta Marittima		89
L'eccellenza nella formazione marittima			
03/12/2024	La Provincia di Civitavecchia		90
Port mobility, scatta lo sciopero			

Bari

03/12/2024	Ship Mag		91
Raccomar, assemblea pubblica a Bari. Ecco i nomi dei relatori			

Brindisi

03/12/2024	(Sito) Ansa	92
Norman Atlantic, un documentario a dieci anni dal naufragio		
03/12/2024	Brindisi Report	93
A dieci anni dal naufragio, l'anteprima del documentario Norman Atlantic		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

03/12/2024	CoriglianoCalabro	95
Giornate di Orientamento con l'ANMI all'IIS L. Palma ITI ITG Green Falcone Borsellino di Corigliano Rossano		
03/12/2024	Informatore Navale	96
AdSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio soddisfatta per la proficua sinergia con la società Stretto di Messina		
03/12/2024	La Gazzetta Marittima	98
Ok al sito di stoccaggi per il ponte		

Cagliari

03/12/2024	Sardegna Reporter	100
Successo per l'evento "Ruote nella Storia: un viaggio attraverso il Parco Geominerario della Sardegna"		

Augusta

03/12/2024	(Sito) Adnchronos	103
Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità		
03/12/2024	Cagliari Live Magazine	105
Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità		
03/12/2024	ComunicatiStampa.org	107
Cantiere Navale Noè di Augusta Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità		
03/12/2024	Cronaca di Sicilia	109
Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità		
03/12/2024	Giornale d'Italia	111
Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità		
03/12/2024	Lo Speciale	113
Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità		
03/12/2024	Money	115
Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità		
03/12/2024	Sbirca la Notizia	117
Immediapress Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza...		

03/12/2024	Sicilia Report	119
Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità		
03/12/2024	Siracusa Oggi	121
Porto rifugio di Santa Panagia, i lavori urgenti non sono stati definanziati		
03/12/2024	Tiscali	122
Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità		
03/12/2024	Vetrina Tv	124
Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità		

Palermo, Termini Imerese

03/12/2024	Informare	126
Nei primi nove mesi del 2024 il traffico delle merci nel porto di Palermo è diminuito del -2,5%		

Focus

03/12/2024	(Sito) Ansa	127
Crociere, in Europa generano 55 mld e 400 mila posti di lavoro		
03/12/2024	FerPress	128
Eurostat: i porti dell'UE hanno gestito 3,4 miliardi di tonnellate di merci nel 2023		
03/12/2024	Informatore Navale	129
FINCANTIERI CONSEGNA L'UNITÀ ANFIBIA LPD "AL FULK" AL QATAR		
03/12/2024	Informatore Navale	130
AZIMUT SCEGLIE SILVER SEAS YACHTS COME DEALER UFFICIALE PER LA COSTA OVEST DEGLI STATI UNITI		
03/12/2024	Informatore Navale	131
ACQUERA ALL'ANTIGUA CHARTER YACHT SHOW 2024		
03/12/2024	Informazioni Marittime	133
In Europa la crocieristica genera ogni anno 55 miliardi di euro. Il rapporto Clia		
03/12/2024	La Gazzetta Marittima	135
Sbagliati ad oggi tempi e modi		
03/12/2024	La Gazzetta Marittima	137
Neri lascia Confitarma e il Partenariato AdSP		
03/12/2024	La Gazzetta Marittima	139
Di Renzo ammiraglio di divisione		
03/12/2024	Port Logistic Press	140
Superstrada del Golfo, il progetto di un nuovo tracciato di 16.9 chilometri, diviso in tre lotti		
03/12/2024	Sea Reporter	142
Crociere 'Made in Europe' genera 55mld ogni anno, 15 in Italia		
03/12/2024	Shipping Italy	144
Presentati otto piani di salvataggio per il recupero del Bayesian		
03/12/2024	The Medi Telegraph	146
Emissioni, nuovo regolamento Ue per le navi. Gli armatori rischiano multe sino a 58 mila dollari al giorno Grafico		

Cantieri navali europei, il portafoglio ordini del settore crociere adesso vale 57 miliardi

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it



Verso un nuovo partito
Duello con Conte
Grillo: M5S morto
di Emanuele Buzzi
a pagina 20



Rigopiano
Resta la condanna
per il prefetto
di Ilaria Sacchettoni
a pagina 25



Putin e i segnali

I PERICOLI PER L'EST D'EUROPA

di Paolo Valentino

Cosa lega i sussulti georgiani contro la svolta pro-Cremlino del governo di Tbilisi, l'avanzata dell'estrema destra filorusa in Romania, la spaccatura politica della Moldavia tra sostenitori dell'adesione all'Ue e simpatizzanti di Mosca, le ambiguità della Serbia dove un governo mezzo democratico mezzo autoritario professa l'ingresso in Europa come obiettivo strategico, ma rifiuta sanzioni contro la Russia e non perde occasione per incensare Putin? Sono tutti segnali, ma si potrebbero aggiungere quelli provenienti da Armenia e Bosnia, di un potenziale smottamento nell'Europa centro-orientale, dove la guerra di aggressione russa contro Kiev ha reso vulnerabile e insicuro un gruppo di Paesi dello spazio ex sovietico, creando un arco di instabilità, una zona grigia tra la Russia e l'Ue. Quale cammino prenderà ognuno di loro dipende dall'esito della partita ucraina, se cioè Putin potrà o meno dichiararsi vincitore in una tregua e una pace, i cui contorni restano ancora controversi. A definirli saranno la situazione sul campo e le scelte della nuova Amministrazione americana. Ma sulla futura configurazione geostrategica di questo spazio peseranno anche altri due fattori: le scelte della Nato, dove Stati Uniti e Germania sono contrari all'ingresso di Kiev, e le alchimie interne alla Ue, visto che alcuni di quei Paesi (Ucraina, Moldavia, Georgia e Serbia) sono candidati all'adesione e le posizioni del 27 in materia restano molto differenziate.

continua a pagina 30



L'esercito tenta di entrare nell'aula dell'Assemblea nazionale di Seul dopo che il presidente Yoon Suk Yeol ha dichiarato la legge marziale (Yonhap/Alp)

Poi il presidente ritira la legge marziale

Corea del Sud, caos e scontri: paura del golpe

di Guido Santevecchi e Irene Soave

Il presidente della Corea del Sud, Yoon Suk Yeol, dichiara la legge marziale, poi la ritira. Il Parlamento si ribella. Caos nelle strade, scontri con i dimostranti. Paura di un golpe.

alle pagine 2 e 3

PARLA CROSETTO, MINISTRO DELLA DIFESA

«Daremo altri aiuti a Kiev

Gaza, dramma apocalittico»

di Paola Di Caro

Il ministro Crosetto dice che l'Italia è pronta a sostenere l'Ucraina con nuovi aiuti. E definisce la situazione a Gaza un «dramma apocalittico».

a pagina 11

Riconosciuta la premeditazione, non l'aggravante di crudeltà. Il legale della famiglia: un passo indietro

Giulia, ergastolo per Turetta

Gino Cecchetti: «Fatta giustizia, ma serve di più. Abbiamo perso tutti»

di Esposito, Pasqualetto e Zorzi

Ergastolo per Filippo Turetta. «Fatta giustizia ma serve di più»: il commento del padre di Giulia Cecchetti.

alle pagine 5 e 6



IL FEMMINICIDIO, LE PAROLE, IL RUMORE

Perché nulla è come prima

di Giusi Fasano



Eravamo anestetizzati. Uomini e donne a sensibilità ridotta.

continua a pagina 30

GIANNELLI



TORINO, L'EX SENATORE PD

Esposito, la gogna

Accuse archiviate

2.589 giorni dopo

di Marco Imarisio

«Uno con il mio cognome non sarà mai sindaco di Torino». Era la primavera del 2010. L'allora senatore del Partito democratico Stefano Esposito aveva appena fatto da paciere tra il segretario del suo partito, Pier Luigi Bersani, e il sindaco della sua città, Sergio Chiamparino, progressisti contro riformisti, certe cose non cambiano mai.

continua a pagina 30
a pagina 23 Flano

SALVINI: INCASSA E SCAPPA

Raffica di accuse per il «no» di Elkann al Parlamento

di Rita Quercè e Andrea Rinaldi

Non vengo in Parlamento: il presidente di Stellantis Elkann respinge la richiesta del partito di presentarsi in Aula. L'attacco del ministro Salvini: prende i soldi e scappa. Scatta l'allarme cassa integrazione: a rischio 12 mila posti. La Cig è già costata allo Stato 700 milioni. L'Unione europea: nessuna retromarcia sull'elettrico.

da pagina 8 a pagina 10
Carretto, Ducci

INTERVISTA CON URSO

«Porti al tavolo un piano serio»

di Enrico Marro

a pagina 9

Passa a Octopus Energy
tariffe convenienti nel tempo
e un servizio clienti superlativo

octopusenergy.it

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Silvio Orlando ha interrotto per qualche minuto il suo spettacolo teatrale a Bologna, dopo che il ronzio e l'illuminarsi di un cellulare avevano sporcato il silenzio e il buio della sala in un momento culminante. Lo ha fatto quasi scusandosi per l'ardire, com'è costume di questo attore mite e gentile, quindi deliziosamente fuori moda. Ma non aspettatevi che lo aderisca a una romantica crociata contro l'onnipresenza telefonica invocando sanzioni o precauzioni obbligatorie, quale sarebbe quella di consegnare l'ordigno tascabile all'ingresso come si fa con i cappotti. Siamo realisti, e soprattutto sinceri. L'esigenza di rimanere perennemente accesi, così da illudersi di controllare i movimenti dei parenti stretti e le notizie del mondo intero, non l'ha certo inventata il telefonino.

Il nostro comune amico

Semmai è il telefonino che è stato inventato per poterla finalmente soddisfare. Dirselo non migliora le cose, ma almeno sgombra il campo dalla retorica del «si dovrebbe» e dalla nostalgia per un tempo di connessioni saltuarie che, se tornasse, dopo un'iniziale euforia getterebbe la maggioranza degli umani nello sconforto. Accettare il cambiamento non significa rassegnarsi, ma averne consapevolezza. Nessuno è più capace di concentrarsi in esclusiva su un libro, uno spettacolo, una conversazione di lavoro o di piacere. Prenderne coscienza è il primo passo per imparare ad autoregolarsi. (Ho scritto questo Caffè fermandomi solo due volte a controllare i messaggi: ditemi se non è già una piccola impresa).

GRAPPA DICIOOTTO LUNE
STRAVECCHIA STRAGIOVANE

marzadro.it

Scopri le nostre origini: visitrovereto.it

41204
0 771120 463038
Foto: Inghese/Spet/AnP - D.L. 303/2003 con L. 46/2004 art.1, c.1 CD Milano



La Cassazione a 7 anni da Rigopiano: nuovo processo ai 6 dirigenti regionali assolti per omicidio e disastro colposi. Per le 29 vittime, giustizia più vicina



octopus energy logo and text: Energia pulita a prezzi accessibili

il Fatto Quotidiano logo with a megaphone icon and text: NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

octopus energy logo and text: Energia pulita a prezzi accessibili

Mercoledì 4 dicembre 2024 - Anno 16 - n° 335
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 200 - Arretrati: € 100 - € 16 con il libro "Ucraina, Russia e Nato in poche parole"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ADDIO SOGNI DI VITTORIA
La Nato chiude all'Ucraina: idea di dividerla in 2
CARIOLI A PAG. 10

DAL CARRO FUNEBRE
Grillo: "Andate a funghi". Conte: "Voltare pagina"
DE CAROLIS A PAG. 8

MENO DELL'ANNO PRIMA
Renzi 5° eletto più ricco: redditi per 2,3 milioni
PROIETTI A PAG. 10

BLITZ AL COM DI LUNEDÌ
Bavaglio: Nordio vuole segretare pure i sequestri
SALVINI A PAG. 5

IL LEADER HA STUFATO
Lega lombarda: "Basta leccare il culo a Salvini"
Lorenzo Giarelli
INVIATO A SORISOLE (BG)

Lunedì sera fa freddo e in più gioca l'Atalanta. Chi lo fa fare di uscire di casa? Ma intorno alle 9 di sera il centro civico di Petosino, già bardato di bandiere della Lega, inizia a riempirsi. Cinquanta, cento, duecento persone. Sono arrivate qui perché è previsto il primo e unico confronto tra candidati alla segreteria regionale del Carroccio, finalmente a congresso dopo dieci anni.
A PAG. 4

CONSULTA LA SENTENZA CHE LA BOCCIA SMENTISCE CALDEROLI&C.

Autonomia rasa al suolo: la Lega non potrà rifarla

PURE CASSESE FA FLOP SMANTELLATI I SUOI "LEP", MA ANCHE TUTTO IL RESTO: "LA DEMOCRAZIA E L'UNITÀ NAZIONALE IN PERICOLO". D'ANDREA: "SCATOLA VUOTA, SARÀ ARDUO RISCRIVERLA"

MASCALI, RODANO E TRUZZI A PAG. 2-3



STELLANTIS Ultima svolta L'azienda parla con Chigi Elkann-Tavares: 25 mld di profitti senza investire

Il manager siliurato dai grandi soci, ai quali ha garantito decine di miliardi di profitti (più di tre soltanto alla Exor). Quattro anni senza mai una critica. Ora John vorrebbe riavvicinarsi a Meloni



BOFFANO E DI FOGGIA A PAG. 6-7

La cattiveria
Affitta la casa a dei turisti e loro non se ne vanno più, creando disagi e perdite. Al Pd è successo col renziani
LA PALESTRA/MATTED CAPPONI

NO ALLA LEGGE MARZIALE
A Seul il presidente tenta il golpe bianco: la Camera lo stoppa
A PAG. 11



LA PIÈCE "OLIVIA DENARO"
Ambra: "Femminista? No, donnista. Il teatro la mia chemioterapia"
PONTIGGIA A PAG. 18

Grave, ma non Siria

Marco Travaglio

Per chi concepisce la geopolitica come un'eterna lotta fra il Bene e il Male, la Siria rimette le cose al loro posto: cioè nel caos più totale. Dove il più pulito ha la rognna.

Assad. Bashar, erede della dinastia che tiranneggia la Siria da 50 anni, rappresenta la setta sciita "alawita". Ed è alleato di Russia, Iran e Cina contro Usa, Turchia, Israele e regimi sunniti d'Arabia.

I "ribelli". Divisi in una dozzina di fazioni, erano i nemici numero 1 dell'Occidente sotto le sigle jihadiste sunnite di al Qaeda e Isis: ora sono promossi a "insorti" dopo che gli Usa han dato il via libera alla loro offensiva, guardacaso quando Trump sta per arrivare e cacciare il Partito della Guerra.

Curdi. Decisivi per sbaragliare lo Stato islamico, combattono pro Assad. Ma il loro Pkk guida milizie filoamericane, mentre ora gli Usa si sono alleati con i jihadisti filo-turchi e anti-curdi.

Usa. Già capifila delle coalizioni anti-al Qaeda e anti-Isis, appoggiano i reduci di al Qaeda e Isis in funzione anti-Assad.

Turchia. Il doppio-triplogiochista Erdogan appoggia i jihadisti (come prima l'Isis) per abbattere Assad, annessersi il Nord della Siria sull'antico tracciato ottomano-aturkiano, magari deportare i 3 milioni di profughi siriani che "ospita" in cambio dei miliardi Ue. Intanto resta nella Nato, pur aspirando a entrare nei Brics con i tre protettori di Assad: Russia, Cina e Iran.

Russia. Putin, miglior alleato di Assad, bombarda i jihadisti anche per difendere le sue basi navali e aeree in Siria. Ma mantiene ottimi rapporti con Israele (che dal 1967 occupa il Golan siriano) e non fa una piega quando Netanyahu bombarda la Siria (inclusa l'ambasciata iraniana).

Iran. È stato decisivo, con curdi, Russia e Usa, nella sconfitta dell'Isis. Ma ora è indebolito dagli attacchi israeliani diretti e indiretti (a Hezbollah). Assad è il suo unico alleato rimasto nell'area.

Israele. È lo storico nemico della Siria, tantopiù ora che i suprematisti ebraici al governo con Netanyahu sognano il Grande Israele (Damasco inclusa). Ma si ritrova a fianco di Erdogan, che chiama Bibi "nuovo Hitler", per dare un'altra botta all'Iran, chiudergli il corridoio al Mediterraneo (Teheran-Baghdad-Damasco-Beirut) e diventare l'unica superpotenza mediorientale.

Iraq. Cacciati i sunniti di Saddam dagli Usa, a Baghdad governano gli sciiti. Che ora inviano truppe ad Assad contro gli Usa.

Ucraina. Il Kyiv Post rivela che in Siria combattono pure gli 007 di Kiev al fianco dei jihadisti (in funzione anti-russa, come pure in Africa subsahariana). I quali, se prenderanno il potere, torneranno a essere "terroristi" e "taghiogole". E ci spereranno con le armi che noi forniamo alla famosa "democrazia ucraina".



IL FOGLIO quotidiano



ANNO XXIX NUMERO 287

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 4 DICEMBRE 2024 - € 1,80 + € 0,50 con RIVIEW n. 35 + € 1,50 il mese L'ANTIFASCISMO è CRUCIALE

Così il collasso siriano mostra un mondo che l'occidente non vuole vedere: l'asse del male indebolito dalla resistenza di Israele e Ucraina

Un filo c'è, a volerlo vedere. Non si può essere contro Putin e contro Israele. Non si può essere contro Israele e contro l'Ucraina. Non si può essere con l'Ucraina e con gli amici dell'Iran. Non si può essere con l'occidente in un quadrante e contro l'occidente nell'altro. Tutto si tiene, tutto torna. Provare a orientarsi nell'incredibile pantano siriano è un'operazione decisamente pericolosa, non priva di rischi, ma se si ha la pazienza di mettere insieme alcuni punti importanti si capirà facilmente che l'improvviso indebolimento del dittatore siriano Bashar el Assad è una finezza perfetta per provare a osservare da vicino un intreccio tossico fra i principali attori del nuovo asset del male che molti osservatori spesso si rifiutano di riconoscere. In quel mondo, in quell'universo, tutto è intrecciato. E mettere in luce i fili che tengono insieme alcuni stati canaglia può aiutare a comprendere meglio alcuni punti importanti: quanto il conflitto in Ucraina e quello in medio oriente siano collegati l'un con l'altro e quanto di conseguenza la difesa delle democrazie passi anche dalla capacità di saper riconoscere senza ipocrisie chi sono gli alleati dell'occidente libero e chi sono i loro nemici di guerra. Nel caso specifico della Siria, le buone notizie che arrivano per l'occidente non riguardano il profilo dei ribelli jihadisti pronti a dare una spallata ad Assad ma riguardano le ragioni che hanno portato all'indebolimento di Assad, che sono ragioni che si dicono con chiarezza che la resistenza crociata portata avanti dall'Ucraina contro la Russia ha costretto Putin a lasciare sgombrati alcuni fronti e che le vittorie di Israele a Gaza e in Libano hanno specularmente indebolito l'Iran a tal punto da aver ridotto la capacità di reazione del regime degli ayatollah nel difendere un suo grande alleato. L'attacco tra gli stati canaglia, tra Iran e Russia, tra Ucraina e medio oriente, è lì sotto i nostri occhi, è fin troppo evidente, ma un piccolo ripasso forse può aiutare ad aprire ulteriormente i nostri occhi. Nel 2015, dopo aver firmato gli accordi di Minsk, la Russia ha lanciato un intervento militare in Siria per aiutare uno dei pupilli degli ayatollah iraniani, Bashar el Assad, a riconquistare Aleppo, assediata dai ribelli jihadisti. Da quel giorno, la Siria è diventato uno dei punti di intersezione più evidenti tra il regime russo e quello iraniano a difesa di Assad. Il 12 marzo 2012, poi, ha scelto di inviare i terroristi di Hezbollah. L'intervento del 2015 è stato pubblicizzato dalla Russia come un grande trionfo geopolitico, anche nell'ottica

di riempimento dei vuoti di potere lasciati dagli Stati Uniti in medio oriente. Nel 2018, la Russia ottiene a Tatu, città siriana sul Mediterraneo, l'utilizzo gratuito del porto da parte delle Forze armate russe per 40 anni. In quel porto oggi ci sono due frigate di classe Gorshkov, una fregata di classe Grigorovich, due navi da appoggio e un sottomarino di classe Impermovica e proprio in queste ore da quel porto, a causa della destabilizzazione della Siria, Putin sta pensando di ritirarsi. Assad, che nel 2016 fu tra i primi a riconoscere l'annessione illegittima della Crimea da parte della Russia, dal 2022, con il benestare dell'Iran, ha fatto un contributo all'aggressione russa contro l'Ucraina, schierando mercenari per combattere le forze di sicurezza e di difesa ucraine.

di riempimento dei vuoti di potere lasciati dagli Stati Uniti in medio oriente. Nel 2018, la Russia ottiene a Tatu, città siriana sul Mediterraneo, l'utilizzo gratuito del porto da parte delle Forze armate russe per 40 anni. In quel porto oggi ci sono due frigate di classe Gorshkov, una fregata di classe Grigorovich, due navi da appoggio e un sottomarino di classe Impermovica e proprio in queste ore da quel porto, a causa della destabilizzazione della Siria, Putin sta pensando di ritirarsi. Assad, che nel 2016 fu tra i primi a riconoscere l'annessione illegittima della Crimea da parte della Russia, dal 2022, con il benestare dell'Iran, ha fatto un contributo all'aggressione russa contro l'Ucraina, schierando mercenari per combattere le forze di sicurezza e di difesa ucraine.

di riempimento dei vuoti di potere lasciati dagli Stati Uniti in medio oriente. Nel 2018, la Russia ottiene a Tatu, città siriana sul Mediterraneo, l'utilizzo gratuito del porto da parte delle Forze armate russe per 40 anni. In quel porto oggi ci sono due frigate di classe Gorshkov, una fregata di classe Grigorovich, due navi da appoggio e un sottomarino di classe Impermovica e proprio in queste ore da quel porto, a causa della destabilizzazione della Siria, Putin sta pensando di ritirarsi. Assad, che nel 2016 fu tra i primi a riconoscere l'annessione illegittima della Crimea da parte della Russia, dal 2022, con il benestare dell'Iran, ha fatto un contributo all'aggressione russa contro l'Ucraina, schierando mercenari per combattere le forze di sicurezza e di difesa ucraine.

Il caso

Lo stop all'Autonomia convince Meloni a tenere per sé il Sud

La delega di Fitto non andrà a Forti. Salvini e Tajani nell'aereo più pazzo del mondo con Di Maio e Gelmini

La premier e le regionali

Roma. Accanto a Palazzo di Linate, Milano, otto di mattina. Sul volo It6 per Roma salgono alla spicciolata due vicepremier, ex ministro degli Esteri che fa ancora per poco l'invitato Ue nel Golfo e un ex ministro. Eccoli tutti insieme divisi da pochi posti: Matteo Salvini e Antonio Tajani, i tenori rissosi del governo; Luigi Di Maio, che fu leader del M5s ma anche ministro degli Esteri prima di Tajani nonché gemello diverso di Salvini ai tempi gialloverdi. E poi Maurizio Gasparri, ministro della Difesa, ex big di Forza Italia, gli draghi, eletta con Azione e ora in maggioranza via Maurizio Gasparri. E poi Maurizio Gasparri, ministro della Difesa, ex big di Forza Italia, gli draghi, eletta con Azione e ora in maggioranza via Maurizio Gasparri. E poi Maurizio Gasparri, ministro della Difesa, ex big di Forza Italia, gli draghi, eletta con Azione e ora in maggioranza via Maurizio Gasparri.

Interdittiva sul nome

Grillo: "Il M5s è morto, fatevi un altro simbolo". Vuole togliere il contrassegno alle liste di Conte

Roma. "Questo simbolo che ha rappresentato sudore, cuore e coraggio in mano a queste persone mi dà un senso di disagio, fastidio e un altro e andate avanti". L'arma finale di Beppe Grillo ha un nome: interdittiva. Un'azione di reclamo del nome e del simbolo del M5s di cui il fondatore rivendica la proprietà. Un'arma da utilizzare al momento giusto: quello della presentazione delle liste elettorali al primo voto utile. Per impedire, ancor prima di un giudizio di merito, l'utilizzo del contrassegno a Giuseppe Conte. E' questo in concreto che potrebbe accadere dopo il tanto atteso video messaggio pubblicato ieri dai comizi sui suoi canali social.

Meloni tuta blu

Invita Stellantis ad Atreu, vuole da Elkann il "piano". Salvini fa il gemello di Landini

Roma. John Elkann ha imparato, Salvini no. Meloni cambia approccio con Stellantis, che ora chiama "multinazionale", chiede a Fdi di controbilanciare i toni, e il 14 dicembre invita, ad Atreu, il capo del personale di Stellantis. Vuole mandare in cassa integrazione la lingua in risolta di Landini. Al telefono con Elkann ha lasciato intendere che non le importa nulla se si presenta o meno in Parlamento, le importa solo che non chiuda fabbriche, che non delocalizzi, gli suggerisce "vai avanti", presenta un piano industriale vero. Elkann ha imparato che in Italia deve trattare con Meloni, Salvini dice a Elkann: "Vieni in Aula, Forti l'assogno". E il gemello diverso del leader Gdl, il vicepresidente con la tania.

L'ESEMPPIO DI GINO CECCHETTINI DOPO L'ERGASTOLO A TURKIA. Editoriale a pagina tre

Saggezza al Virgilio

Viva la preside che fa un sit-in per difendere la libertà di fare scuola. Contro l'okkupazione

È una padrona della democrazia per le vie spicce, quella che non bada alle buone maniere né all'aritmica della

maggioranza, avrebbe fatto irruzione nelle aule occupate e strappato sotto il naso il "comunicato" che stavano vedendo con l'aiuto di mamma e papà. Ma siccome è una dirigente scolastica (ex "preside") avveduta e pacata, ha convocato un sit-in silenzioso davanti alla prefettura. E ha avvisato tutti tramite registro elettronico, non tirando un molotof. Il fatto sarebbe persino banale in un paese normale, ma in Italia diventa strabiliante. Lo scorso venerdì un manipolo di studenti ha occupato il liceo Virgilio di via Giulia a Roma, non periferia disgiata e razzializzata, per protestare contro "l'autoritarismo scolastico" e "per disgiungere il profilo della scuola che vorrebbero" (ci affidiamo alla sciaccheria prosaica del Corriere perché, a suo modo, è paradigmatica della sciaccheria del genere sociologico "okkupazioni"). "L'intento è di far finire pacificamente e il più presto possibile un'occupazione che gestita da una esigua minoranza e che lede il diritto allo studio di molti", ha spiegato. Il ministro Valditara ha fatto una telefonata di solidarietà. Se avesse invece chiesto alle forze dell'ordine di mandare a casa, con le buonissime maniere, i piscielli con sacchi a dorso e berretto maglio. Ma siamo nel paese della rivolta sociale di Landini e la dirigente del Virgilio ha fatto un'altra cosa. Discreta, eppure squallante: un simbolico gesto di protesta in difesa dei diritti.

Del resto Isabella Palagi, che in sei anni di Virgilio è alla sua quarta occupazione, non è nuova ad affrontare con civiltà e fermezza il circo Baroni. Lo scorso anno di fronte a una manifestazione chiese la sospensione per i protagonisti dell'occupazione. "La repressione autoritaria entra a scucolare", scrisse qualche fesso, in complicità con un altro di nome Moneta. Il vicepresidente delle vacanze di Natale al Virgilio era entrato il teppismo: 25 mila euro di danni. Ora è stato rituale e si ripete: "e la preside" ha indetto una manifestazione. Hanno partecipato una trentina fra docenti e genitori, una cosa simbolica, "perché non venga tolta la libertà di entrare a chi vuole entrare". Del resto, asserragliati nella Stalingrado di via Giulia erano in trecento, su oltre mille studenti: la minoranza. Ma "il cortile era affollato". "Abbiamo provato ad avere un dialogo con la dirigente ma lei attua le stesse dinamiche di repressione che si vivono all'esterno". Se la frase può avere un senso compiuto. Manco fossero gli studenti di Seui sotto legge marziale.

Ogni bonus è debito

Perché la cedibilità del credito fiscale non comporta alcun vantaggio. Una risposta al Sole

La cedibilità dei crediti fiscali, sperimentata con il Superbonus, è una minaccia o un'opportunità per la stabilità macroeconomica e la crescita del paese? Sul Sole 24 Ore, Stefano Sylos Labini - membro del gruppo Moneta fiscale - scrive che "più i crediti fiscali circolano, maggiori saranno i benefici per l'attività economica e per le entrate dello stato". Non è così: è vero il contrario. Prima però è importante fissare un punto riconosciuto dallo stesso Sylos Labini ma che, in passato, non è stato così chiaro nel dibattito pubblico: la cedibilità del credito ha trasformato i bonus edilizi in un'enorme emissione di moneta fiscale.

Andrea's Version

Verissimo. L'Ucraina, Israele, americani e russi che si fronteggiano in Siria, forse un golpe in Corea del Sud e, più in piccolo, il terremoto dell'auto-

No, l'informazione non è fottuta

S'è spezzato il rapporto di fiducia tra la società e i media, e ognuno mette insieme i cocci a suo modo. Orientarsi in un mondo frammentato, tra social e "giornaloni". Le tesi di due star americane. E un futuro tutto da discutere

Il dibattito sul ruolo dei media e sulla loro trasformazione si è molto ampliato dopo le elezioni americane: si è discusso del mancato endorsement del Washington Post dello stesso editore, Jeff Bezos, che ha denunciato la mancanza di credibilità del giornalismo tradizionale; si è discusso del ruolo di Elon Musk, il nuovo più ricco del pianeta e di Donald Trump, il presidente che ha utilizzato il social di cui è proprietario, X (ex Twitter) come cassa di risonanza della campagna elettorale

comprare il latte e la carta igienica, e quando il premio della lotteria diventa grande. Quel giorno in particolare, il premio stava per diventare da record, e Mark Zuckerberg chiese: smetteremmo di lavorare se vincessimo la lotteria? Tom Campbell, un cronista giudiziario, era seduto in fondo alla stanza, non ci trovavamo nemmeno accorti che stesse ascoltando, stava digitando sul suo computer, ma ha alzato lo sguardo e ha detto: "Se vincessi la lotteria, lavorerei ancora qui, ma prenderei molta meno merda". Poi si è rimesso a scrivere. Questo è il giornalismo, giusto? E' un lavoro importante e difficile, ma lo facciamo perché ce lo amiamo. Sentiamo una vocazione, ci sono pochi lavori come questo e ci sentiamo privilegiati a poterlo fare. Stiamo vivendo un test della notizia: che succede quando la notizia vale per noi e per molti che si sentono personalmente attaccati e minacciati. Non c'è mai stato, credo, un momento tanto importante per un giornalismo lucido e coraggioso e per una ricerca incessante della verità. Grazie al National Press Club per questo Fourth Estate Award e per il sostegno al Journalism Institute, che prepara la prossima generazione di giornalisti a informare il pubblico attraverso la nostra preziosa stampa libera. Sostenete il giornalismo, sostenete la democrazia. (...) Jim Vandell e io siamo molto grati per l'opportunità di fermarci a ringraziare le tante persone che contribuiscono ad alimentare la nostra passione di raccontare agli altri le cose che contano.

La sinistra ha colpa

Cofferati: "Su Stellantis il governo va incalzato con un piano industriale. Repubblica e Stampa? Distratte"

Roma. "La crisi dell'auto è esplosa in maniera prevedibile. C'è stata una sottovalutazione da parte di tutti, anche della sinistra". Per questo secondo l'ex segretario della Cgil ed ex eurodeputato del Pd Sergio Cofferati, il governo italiano ha sicuramente delle responsabilità. Ma va incalzato con un piano per l'industria tesa a evitare drammi occupazionali. La sinistra deve rilanciare un'idea di attività produttiva. Anche i giornali del gruppo Gedi, della famiglia Elkann, hanno le loro colpe di distrazione? "Non si sono accorti di cosa stava accadendo al loro interno".

Avete paura di me?

La domanda di una manifestante e il governo georgiano che soffoca con la forza il desiderio d'Europa

Milano. Una donna cammina verso il blocco della polizia che riempie sempre la strada con i caschi, gli elmetti, i manganelli. Ha un marsupio rosso a tracolla, dice che la repressione delle proteste è contro la Georgia stessa, "che cosa volete, avete paura di me?". Ieri, dopo il discorso alla nazione di Yoon, centinaia di persone, tra attivisti, sindacalisti e membri dell'opposizione al governo - quasi tutte forze riconoscibili in Corea del sud nel gruppo della sinistra - hanno sfidato il freddo

Cancelato Morris

In Germania lo storico israeliano via dall'università. Intervista: "E' terrore intellettuale"

Roma. In Belgio non si deve parlare di "Allah non c'entra nulla nella sua classe", libro-inchiesta di Laurence D'Hotot e Jean Pierre Martin sull'infiltrazione dell'islam nelle scuole, la cui presentazione è stata cancellata per minacce.

Che ci fa Seul con la legge marziale

Elicotteri e tank per le strade della Corea del sud, come nel 1980. Il presidente Yoon accusa gli oppositori di essere pro-Pyongyang, ma nel giro di poche ore la democrazia si riprende il suo posto. Lo choc degli alleati

Seul, dalla nostra inviata. Di legge marziale il presidente sudcoreano Yoon Suk-yeol aveva parlato anche in passato, ma nessuno gli aveva creduto.

Sembrava una mossa troppo grossa perfino per lui, che è entrato come un maverick nella politica sudcoreana due anni fa, dopo essere stato per due anni procuratore generale, e che aveva poca dimestichezza con i palazzi del potere. E invece quando ieri erano le undici di sera, Yoon ha fatto una dichiarazione video a sorpresa, annunciando una legge marziale per "sradicare le forze anti istituzionali", cioè l'opposizione "filo nordcoreana" che sta mettendo in pericolo "il libero ordine costituzionale".

Nelle redazioni dei giornali, qualcuno ha addirittura pensato a un deep fake, un video modificato con l'intelligenza artificiale, tanto era estrema la decisione, e inaspettata. Nel giro di pochissimo la Corea del sud è entrata nel caos: il won, la moneta sudcoreana, è crollata in Borsa, l'Assemblea nazionale è stata messa in lockdown, i militari in stato di allerta, tagliati i servizi. Seul si sono visti passare blindati e pulman della polizia, e nel frattempo i cartelli di Yoon Suk-yeol lungo i viali che ricordano il massacro di Gwangju, la piazza del potere e del proteste, sono stati fatti sparire, sostituiti dalle transenne nere e gialle della polizia: una presenza frequente su queste strade è soprattutto quando la situazione politica si fa più tesa, e Yoon da mesi era in grossi guai politici. Le inchieste, non solo giornalistiche, lo tormentano da mesi (da più grossa è quella sul sondaggio che avrebbe pagato per diventare candidato dei conservatori) e forse era pericolosamente più vicina anche una possibile richiesta di impeachment. Ma per il resto del mondo occidentale e democratico, e soprattutto per l'Europa, in questo momento il governo di Seul era una certezza: la presenza delle truppe nordcoreane in Corea del sud rafforzava la cooperazione fra Corea del sud e Ucraina, e fra Corea del sud e America e Giappone nella sicurezza dell'Indo-Pacifico. Di infiltrazioni di "forze nordcoreane" nei gruppi democratici non vi prova ad al di là di vari propagandisti e altri esponenti dell'approccio dialogante con Pyongyang. E ne è dimostrazione il fatto, facevano notare ieri i media sudcoreani, che da due anni Yoon sta rafforzando sempre di più la Difesa contro la Corea del nord, che ha aumentato la sua aggressività dall'inizio della guerra in Ucraina.

Ogni bonus è debito

Perché la cedibilità del credito fiscale non comporta alcun vantaggio. Una risposta al Sole

La cedibilità dei crediti fiscali, sperimentata con il Superbonus, è una minaccia o un'opportunità per la stabilità macroeconomica e la crescita del paese? Sul Sole 24 Ore, Stefano Sylos Labini - membro del gruppo Moneta fiscale - scrive che "più i crediti fiscali circolano, maggiori saranno i benefici per l'attività economica e per le entrate dello stato". Non è così: è vero il contrario. Prima però è importante fissare un punto riconosciuto dallo stesso Sylos Labini ma che, in passato, non è stato così chiaro nel dibattito pubblico: la cedibilità del credito ha trasformato i bonus edilizi in un'enorme emissione di moneta fiscale.

Avete paura di me?

La domanda di una manifestante e il governo georgiano che soffoca con la forza il desiderio d'Europa

Milano. Una donna cammina verso il blocco della polizia che riempie sempre la strada con i caschi, gli elmetti, i manganelli. Ha un marsupio rosso a tracolla, dice che la repressione delle proteste è contro la Georgia stessa, "che cosa volete, avete paura di me?". Ieri, dopo il discorso alla nazione di Yoon, centinaia di persone, tra attivisti, sindacalisti e membri dell'opposizione al governo - quasi tutte forze riconoscibili in Corea del sud nel gruppo della sinistra - hanno sfidato il freddo

Cancelato Morris

In Germania lo storico israeliano via dall'università. Intervista: "E' terrore intellettuale"

Roma. In Belgio non si deve parlare di "Allah non c'entra nulla nella sua classe", libro-inchiesta di Laurence D'Hotot e Jean Pierre Martin sull'infiltrazione dell'islam nelle scuole, la cui presentazione è stata cancellata per minacce.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30



PER GIULIA ERGASTOLO A TURETTA «MA NON CI FU STALKING E CRUDELTÀ» Bassi a pagina 16

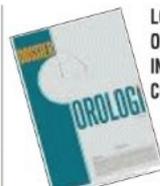
DA OGGI PIÙ FACILE UCCIDERE I LUPI IRA DEGLI ANIMALISTI: RITORNO AL PASSATO



Sorbi a pagina 17

SALUTE, IN A GIOCATORE NON IDONEO? LA PROCURA APRE UN'INCHIESTA

Tenerani a pagina 30



LO SPECIALE OROLOGI IN ALLEGATO CON «IL GIORNALE»



il Giornale



L'EDITORIALE L'IMPORTANZA DI STARE AL TAVOLO

di Alessandro Sallusti

Il Ppe, partito di maggioranza del governo Europeo, si è dato cento giorni per rivedere la normativa green che impone lo stop alle auto a trazione con combustibili fossili entro il 2035. La conversione ecologica a tappe forzate decisa dalla precedente maggioranza grigio-rosso-verde che sta mettendo in crisi le principali industrie europee - quello che sta succedendo in casa Stellantis-Fiat e Volkswagen parla chiaro - ha i mesi contati, dovrà essere rivista e dilatata nei tempi. Da quando si è insediato il governo italiano chiedeva un provvedimento del genere, e se oggi se ne parla concretamente è perché un partito conservatore, Fratelli d'Italia, ha deciso di rendersi disponibile a sostenere in alcune battaglie il governo di centrosinistra guidato da Ursula von der Leyen togliendo così ai verdi europei, e a quella parte dei socialisti loro affini, il diritto di veto su provvedimenti contrari alle loro ideologie. L'asse italiano di centrodestra, costruito con grande fatica e tra non poche critiche in Europa da Antonio Tajani, che del Ppe è esponente di spicco, e Giorgia Meloni comincia insomma a dare i suoi frutti, o quantomeno si capisce che si tratta di una strada che può portare a risultati interessanti per l'Italia. Quando si accusa la premier di occuparsi troppo di politica estera e poco di politica interna si commette un doppio errore. Il primo è sulla fondatezza di tale affermazione tutta da dimostrare, il secondo - ben più importante - è che la maggior parte delle leve da azionare per risolvere le crisi interne si trovano fuori dai nostri confini. Charles De Gaulle, padre della moderna Francia, ebbe a dire che «governare e fare politica significa sempre scegliere tra degli svantaggi». Ecco, per la destra italiana lo «svantaggio» di dover trovare accordi con i socialisti europei è infinitamente inferiore a quello di vedersi imporre dall'ideologia green dei Verdi provvedimenti ideologici capaci di mettere in ginocchio le nostre imprese. Con la Germania in crisi economica e la Francia nel caos politico, l'Italia può provare a giocarsela. Ma per farlo era indispensabile stare al tavolo e non ribaltarlo come da qualcuno suggerito anche alla Meloni.

RETROMARCIA DELL'EUROPA

Auto elettrica, si cambia

Il Ppe a Ursula: svolta sul green nei primi 100 giorni

Prove di pace governo-Stellantis: ecco le tre condizioni

De Feo, De Francesco e Giubilei

Uno dei cardini del Green Deal europeo, lo stop alla produzione dei motori endotermici nel 2035, rischia di sgretolarsi di fronte alla crisi del settore automotive. A metterlo in discussione è direttamente il principale gruppo europeo, il Ppe.

con Bonora, Bulian, Curridori e Ferrara da pagina 2 a pagina 5

CAMBIO DI PARADIGMA

Se adesso è la Meloni a rappresentare gli operai

di Vittorio Macioce a pagina 4



COREA DEL SUD Seoul nel caos: il presidente firma la legge marziale No del Parlamento

Luigi Guelpa e Roberto Fabbrì a pagina 14

L'INCHIESTA SUL SENATORE PD Esposito, incubo finito: archiviato dopo 2.589 giorni

di Stefano Zurlo

Sette anni di tormento e poi un'archiviazione che lascia sbigottiti. Contro l'allora senatore Stefano Esposito, intercettato dal 2015 e raggiunto da un avviso di garanzia nel 2017, non c'era nulla.

a pagina 9

IL RACCONTO DEL NOSTRO GIORNALISTA «Io minacciato sui social dall'imam fuggito in Pakistan»

di Fausto Biloslavo

Zulfiqar Khan, Imam di Bologna, espulso dall'Italia per motivi di sicurezza nazionale continua a pontificare dal Pakistan attraverso i social. E invita a dare la caccia ai giornalisti che non gli stanno a genio.

a pagina 12

GIÙ LA MASCHERA CERVELLI IN FUGA

di Luigi Mascheroni

eri, come prima notizia, abbiamo letto che il prestigioso Oxford Dictionary, dopo un'analisi dei propri dati linguistici e della discussione pubblica mondiale, ha scelto la parola dell'anno: *Brain rot*, traducibile come «putrefazione del cervello», in riferimento all'influenza devastante che i contenuti online hanno sulle nostre capacità cognitive. Insomma, la pesante dieta digitale a cui siamo sottoposti - post, reel, video di incidenti, di sfide estreme e di cocodrilli che azzannano bisonti - ci sta facendo marcire il cervello. E ci siamo detti d'accordo. Poi abbiamo letto su *Repubblica* l'articolo di Francesco Piccolo - scrittore più



ideologico che bravo, giro Einaudi romana, premio Strega, autore di Fabio Fazio, sceneggiatore di Nanni Moretti e amico di Veltroni - in cui si dissocia dall'Oxford Dictionary e dice - sostituendo luogo comune a luogo comune... - che la tecnologia non danneggia il cervello anzi lo arricchisce, che telefonini e social sono lo strumento del futuro e che si devono temere gli «adulti reazionari» e non le nuove generazioni. E ci siamo detti ancora più d'accordo con l'Oxford Dictionary.

E infine, dopo aver letto anche che Piccolo il telefono se lo porta a letto - «lo tratto come tratto i miei figli, forse anche un po' meglio» - ci è venuto in mente di quella volta che, durante la pandemia, in un articolo di raro egoismo, confessò di avere paura dei propri figli, e che non voleva abbracciarli per timore del virus, dopo tutto quello che leggeva su Internet.

E per la terza volta ci siamo detti d'accordo con l'Oxford Dictionary.

LOTTA ALLA BUROCRAZIA

La carica di Musk che serve agli Usa (e anche al mondo)

di Gennaro Sangiuliano

«Per aspera ad astra» era scritto sul biglietto, firmato Elon, che accompagnava un vistoso mazzo di fiori fatto recapitare dal patron di Tesla e fondatore di SpaceX, mediante un fioraio romano, sull'ara di Giulio Cesare ai Fori romani, nel luogo dove il grande condottiero romano fu cremato dopo essere stato ucciso. Ai più sembrò (...)



segue a pagina 11

IL VIDEO DEL FONDATORE

La parabola grillina dal «siete morti» al «siamo morti»

Andrea Indini

Non possiamo neanche lontanamente immaginare cos'avesse in mente Beppe Grillo quando con Gianroberto Casaleggio fondò un movimento anti sistema. Era il 4 ottobre 2009. Alla Woodstock 5 Stelle, l'anno dopo, urlava con le vene che sembravano esplodergli dal collo: «Siamo vivi, siamo usciti dalle catacombe».



con Domenico Di Sanzo a pagina 10

PALAZZO CHIGI

Fisco, il governo semplifica Ires e Irpef Deleghè per il Sud in mano alla premier

Adalberto Signore

con Napolitano a pagina 6

la stanza di

Vittorio Feltri

alle pagine 18-19

L'ipocrisia di Biden nel silenzio generale

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



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 4 dicembre 2024
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, l'incendio e le intercettazioni choc

Tre arresti per il rogo che uccise tre ragazzi «Piange? Se lo merita»

Palma a pagina 21



La Corea del Sud sprofonda nel caos

Il presidente introduce la legge marziale, l'esercito si schiera davanti al parlamento. Scontri con l'opposizione e i manifestanti Il dietrofront dopo il voto contrario dell'assemblea e l'altolà degli Usa. **L'intervista** Il sinologo Sisci: «Rischio escalation nell'Indopacifico» **Ottaviani** alle p. 4 e 5

La crisi dell'automotive

Stellantis, il governo apre il tavolo

Marin e D'Amato alle pagine 6 e 7

Intervista a Gianfranco Fini

«Le democrazie sono in difficoltà Ma il fascismo non tornerà»

Pontini a pagina 11

Nuovi ingressi nella Fondazione

Africa e non solo: Med-Or cresce Si rafforza il soft power

Raffaele Marmo a pagina 17

OMICIDIO CECCHETTIN: ERGASTOLO A TURETTA, ESCLUSA LA CRUDELTÀ LE PAROLE DEL PADRE DI GIULIA: FACCIAMO DI PIÙ PER PREVENIRE



Filippo Turetta e Gino Cecchettin ieri in due momenti del processo al tribunale di Venezia

«ABBIAMO PERSO TUTTI»

Ponchia e un commento di Anna Vagli alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

Lombardia, l'allarme del Wwf

Il lupo declassato dalla legge Ue «Così è nel mirino dei cacciatori»

F. Magni a pagina 22

Intervista a Giacomo Poretti



«Io tra Tafazzi e la magia del Trio Vi svelo l'anima»

Vincenti a pagina 29

Raccontare la metropoli
Intervista ad Antonio Calabrò

Milano nei giorni della Scala «Crocevia di conflitti e speranze»

Armando Stella e Alberto Mattioli alle pagine 12 e 13



Parla il figlio di Morricone
Mio papà Ennio, genio distante

Caselli a pagina 27





Domani l'ExtraTerrestre

INQUINAMENTI Terra, mare e cielo possono attendere: al vertice Onu di Busan sul trattato globale della plastica vincono le industrie fossili



Culture

TEMPI PRESENTI Gli scritti postumi di Mario Tronti per Il Saggiatore: domande scomode sulla politica



Visioni

U2 La band irlandese ristampa «How to Dismantle» e pubblica brani inediti da quelle session

il manifesto quotidiano comunista

IN CINQUE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 4 DICEMBRE 2024 - ANNO LIV - N° 289

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Un gruppo di jihadisti alla periferia di Hama foto Ghaith Alsayed/Ap

Sindrome siriana



In Siria è «guerra mondiale». Raid russi su Idlib, centinaia di morti negli scontri, civili in fuga. E il conflitto si estende: anche le forze curde contro Damasco, supportate da jet Usa o israeliani. Mentre la Turchia attende che l'avanzata jihadista costringa Assad a fare concessioni

Le fiamme di Aleppo Da Trump a Trump, guerre di Siria

FRANCESCO STRAZZARI

Nei calcoli di Mosca, doveva essere Kyiv a cadere in tre giorni, non Aleppo. Così i russi hanno cacciato il loro comandante, costretti a guardarsi le spalle, con un occhio alle proprie basi navali di Tartus e Latakia, cuore della proiezione nel Mediterraneo (Cirenaica) e in Africa. Negli ultimi cinque anni il mondo ha coltivato l'illusione che i fronti siriani, lungo i quali si sa dove si comincia ma raramente dove si va a finire, si fossero in qualche modo cristallizzati. Troppo difficile seguirne le dinamiche tutt'altro che lineari.

all'interno



Russia/Ucraina Stufi di combattere, boom di disertori su entrambi i fronti

Il clima patriottico, da una parte e dall'altra, sembra essersi guastato. Sul versante ucraino sono già oltre 150mila le defezioni. E tra le linee russe le cose non vanno meglio.

ANDREA SCERESINI PAGINA 4

PUBBLICATA LA SENTENZA DELLA CONSULTA. IL MINISTRO VUOLE ANDARE AVANTI E CASSESE SUI LE P LO SEGUE

Autonomia, Calderoli ignora la Corte

La sentenza con la quale la Corte costituzionale ha fatto a pezzi la legge Calderoli per l'Autonomia differenziata è stata pubblicata ieri. A tempo di record, per permettere alla Corte di Cassazione di esprimersi entro la prossima settimana sulla permanenza o meno del referendum abrogativo. I giudici costituzionali azzera-

no l'impianto previsto dal governo Meloni, ma la destra, in testa la Lega, prova a fare finta di niente. «Si va avanti con le intese» tra governo e Regioni, dicono il presidente del Veneto Luca Zaia e Alberto Stefani, segretario della Liga Veneta. Per il ministro Roberto Calderoli la sentenza addirittura confermerebbe «che la strada intra-

presa dal governo è giusta». Sulla stessa linea il presidente del Comitato per la determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni, l'architrave del progetto di devoluzione leghista, Sabino Cassese. Che ha imposto un ritmo serrato ai lavori e punta a chiudere entro il 18 dicembre. KASPAR HAUSER, ALIGHIERO FUMAGALLI A PAGINA 7

Le parole dei giudici costituzionali Un processo di devoluzione da azzerrare

LORENZO SPADACINI

La Corte costituzionale restringe molto le maglie dell'autonomia differenziata che può essere concessa alle Regioni. In primo luogo,

la Corte afferma che non si possono devolvere intere materie ma solo specifiche funzioni.

— segue a pagina 7 —

LO SCONTRO CON CONTE Grillo col carro funebre «Il M5S ormai è morto»



L'annunciato «messaggio delicato» di Beppe Grillo al M5S non contiene rivelazioni sconcertanti o promesse di battaglie legali, né professa scissioni. Il fondatore appare alla guida di un carro funebre e sconfessa il M5S degli ultimi due anni. Conte al suof: «Ormai si è posto ai margini della nostra comunità». SANTORO A PAGINA 6

STELLANTIS Elkann convince Urso: «Vicini alla svolta»



Mentre brancola nel buio nella ricerca del successore di Tavares, il presidente di Stellantis John Elkann fa asse con il governo Meloni: si al congelamento del motore endotermico oltre il 2035. Urso si convince: vicini alla svolta. Ma si illude: il rampollo Agnelli non ha margini di manovra e 25 mila posti sono a rischio in Italia. FRANCHI A PAGINA 9

Iole Mancini La staffetta di una lunga storia d'amore

ALESSANDRO PORTELLI

Iole Mancini me la ricordo, fragile e, insieme, fortissima, aveva già più di cent'anni, su un palco del 25 aprile a Porta San Paolo. Era al posto giusto, era dove era sempre stata, fin da quei momenti terribili nella prigione nazista di via Tasso.

— segue a pagina 14 —

Governo autoritario Contro l'offensiva dei costituenti senza popolo

GAETANO AZZARITI

È giunto il tempo di guardare in fondo alla crisi e porci la domanda più radicale: stiamo assistendo a un'evoluzione o a una rottura del sistema? Le trasformazioni che stiamo vivendo sono da ricondurre entro un ordinario sviluppo storico?

— segue a pagina 15 —



41104
Presto Italiana Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, DoppiaC/PN/22/103
0471-02919130000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXIV - N° 354 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, LL. 60/2003

Fondato nel 1892



Mercoledì 4 Dicembre 2024 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

ABONNAMENTO PERIODICO "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EURO 120

Verso la sfida con la Lazio
Conte alla "piazza":
«Non chiedeteci
di vincere subito»
Pino Taormina alle pagg. 16 e 17



I segreti de «L'adorazione»
Caravaggio e Napoli
nuove sorprese
dagli archivi storici
Cristiano Tarsia a pag. 14



L'editoriale
Il valore strategico
della regia della premier
LA NUOVA
GEOPOLITICA
E LA SFIDA
DEL NUOVO SUD

di Paolo Pombeni

Il nostro Mezzogiorno ha più volte giocato un ruolo importante nella storia d'Italia: dal compimento della sua unità nazionale nel Risorgimento, alla rimodulazione delle nostre carenze di sviluppo come fu nella prima fase dell'età repubblicana. Lo ha ricordato il nostro direttore, sottolineando come talora questi passaggi avessero visto il confluire della lungimiranza di un trentino come Alcide De Gasperi e di uomini del Sud come Menichella e Pescatore. Oggi la sfida che i mutamenti della geopolitica pongono, in parte non certo marginale, sono concentrati sulle aree del Sud, dall'Africa con le sue migrazioni bibliche al Medio Oriente squassato dalle guerre per nuove egemonie illosuriamente imperiali. Il nostro Mezzogiorno è, come si diceva retoricamente una volta, una piattaforma protesa verso quei territori cruciali.

Non si tratta più però di un Sud "arretrato", di un'area di sviluppo quantomeno ritardato. Senza chiudere gli occhi sui molti problemi che ancora lo affliggono, si deve prendere coscienza che è in atto una rinascita e una espansione di capacità come le cifre delle rilevazioni statistiche certificano in modo chiaro. Ora questo trend va rafforzato, il che richiede poca retorica e tanta azione coraggiosa. Ciò si inserisce appieno sia nell'ambito di una visione dell'Unione europea che al cosiddetto Sud globale deve prestare adeguata attenzione (...)
Continua a pag. 35

Giorgia Meloni tiene per sé la delega e rilancia su incentivi, infrastrutture e investimenti **SUD, ACCELERARE ANCORA**

Nando Santonastaso a pag. 2

IL CAMBIO DI PARADIGMA/ CERVELLI DI RITORNO E TURISMO DI QUALITÀ

Da Cambridge alla Federico II: porterò a Napoli i fisici di tutto il mondo

Mariagiovanna Capone

«Voglio portare a Napoli i fisici di tutto il mondo», Charlotte Sleight docente associato a Cambridge sceglie la Federico II. A pag. 3



Da Trento alla collaborazione Nasa «Ma è meglio insegnare Tlc a Napoli»

«Laura a Trento e post doc negli Usa ho scelto la Federico II». Edoardo Pasoli, professore associato di Tlc, per il secondo anno è tra gli scienziati che ha prodotto le pubblicazioni più menzionate a livello internazionale. Capone a pag. 3



Da Pompei a Torre del Greco arrivano gli investitori esteri

Paolo Barbuto

Napoli non attira solo turisti ma anche investitori: il gruppo Accor, dopo il "Mercurio Maschio Angioi-

no" e il "MGallery" di Pompei, si appresta a inaugurare un nuovo hotel a Torre del Greco, perché l'exploit turistico diventa volano anche per la provincia. A pag. 4

Autonomia differenziata / Le motivazioni della sentenza della Consulta

Scuola, energia e trasporti: no al trasferimento alle Regioni

►I paletti invalicabili: su queste materie lo Stato non potrà cedere competenze

Andrea Bassi a pag. 5

Alle «giornate» di Sorrento anche Siani e Pieraccioni



MARTONE-ELODIE, LA STRANA COPPIA

Diego Del Pozzo a pag. 15

Il dopo Tavares e l'automotive Stellantis, è disgelo con il governo: ipotesi incentivi in manovra

Malfetano e Santonastaso alle pagg. 6 e 7

Il commento

I SILENZI DELLA SINISTRA

di Mario Ajello

C'è un particolare non irrilevante che impressiona nella vicenda Stellantis. Continua a pag. 35

Poi il dietrofront
Corea del Sud
il presidente
tenta il golpe
«Legge marziale»

Evangelisti, Ventura, Vita alle pagg. 8 e 9

La sfiducia a Barnier
Francia, Macron
non molla: subito
un nuovo governo

Servizio a pag. 10

L'analisi
Il rublo e i rischi
di un'economia
di guerra

di Fabrizio Galimberti

L'economia russa continua a crescere malgrado le sanzioni. Ma la ragione di questa crescita è, allo stesso tempo, semplice e preoccupante. A pag. 35

Delitto Cecchetti/ Il padre: abbiamo perso tutti
Uccise Giulia, ergastolo a Turetta
ma per i giudici non vi fu crudeltà

di Alvaro Moretti

Quando è ergastolo, è pena a vita per tutti. Lo è, nel caso del femminicidio di Giulia Cecchetti, dall'11 novembre 2023, il giorno della sua uccisione, per tutta la sua famiglia: non si libereranno mai dal dolore, dall'assenza di quella ragazza, i Cecchetti ricordiamocelo sempre. Ora anche per Filippo Turetta e la sua famiglia la pena non avrà una data fissata. Continua a pag. 34
Amadori a pag. 13

L'altra sentenza
Rigopiano, processo
da rifare per i dirigenti
regionali assolti

Strage di Rigopiano, definitiva la condanna dell'ex prefetto di Caserta, all'epoca prefetto a Pescara Provolò. Ma la Cassazione dispone l'Appello bis per 6 dirigenti della Regione Abruzzo. Il 18 gennaio del 2017 morirono 29 persone sotto la valanga che travolse l'hotel. Pozzi a pag. 13

SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?

PikDent
SCOVOLINI INTERDENTALI
E RAGGIUNGI IL 100% DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE!

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI PIÙ EFFICACE DEL FILO INTERDENTALE

da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it

TROVA LA TUA MISURATA!
Prova subito la confezione da 7 misure assortite
3,90€



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

Il Messaggero

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

€ 1,40* ARNO 146-N° 334 ITALIA
 Sped. in A.P. 08.03.2003 con L.462/04 art.1 c.1 DCB RN

NAZIONALE

Mercoledì 4 Dicembre 2024 • S. Barbara

IL GIORNALE DEL M

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

Dopo il caso Bove
La Fige indaga sulle idoneità sospette in A
 Mustica nello Sport



L'album in uscita
Pinguini tattici «Raccontiamo la fine dei 20 anni»
 Marzi a pag.24



Il direttore-pilota
Harding, concerto sopra le nuvole (e a Fiumicino)
 Antonucci a pag.23



L'editoriale
STELLANTIS E I SILENZI DELLA SINISTRA

Mario Ajello

C'è un particolare non irrilevante che impressiona nella vicenda Stellantis. Si tratta dello scarso protagonismo del maggior partito di opposizione e del blando interventismo del sindacato in quella che è una delle maggiori crisi industriali dell'Italia nella storia recente. Stride la grandezza del problema relativo alla casa automobilistica che ha rappresentato dai primi del '900 il cuore del nostro sistema, e lo scarso allarme - giusto un invito a Giorgia Meloni ad andare in Parlamento a riferire le intenzioni del governo - che il Pd e la Cgil sembrano avvertire rispetto a una questione che riguarda la vita delle persone e il loro lavoro, la stabilità sociale del nostro Paese e la sua produttività perché l'automotive è un settore cruciale nell'esistenza di una nazione o almeno della nostra. Ma anche della Germania, dove il collasso della Volkswagen sta concentrando tutto il dibattito pubblico da parte di tutti e sta assorbendo le energie di ogni parte politica e sindacale.

Qui invece si registra un basso profilo della sinistra a proposito di una tematica che parrebbe perfetta - perché (...)
 Continua a pag. 26

Il dopo Tavares
Automotive l'esecutivo apre a fondi in Manovra
 A pag. 9

Selassié a giudizio



Perseguitato dall'ex Bortuzzo voleva rinunciare alle gare

ROMA Il campione paralimpico Manuel Bortuzzo, inseguito e perseguitato dalla ex fidanzata Lucrezia Haillé Selassié, ha anche pensato di lasciare il nuoto e le Fiamme oro: «Volevo rinunciare alle gare». Abbate e Errante a pag. 14

Tragedia di Rigopiano, appello bis per 6 dirigenti assolti

► La Cassazione riapre il processo
 Rischio prescrizione
 Federica Pozzi

Non c'è ancora la parola fine per Rigopiano. La Cassazione ha disposto l'Appello bis per 6 dirigenti regionali assolti. Confermata la condanna per l'ex prefetto Provollo.
 A pag. 13

In attesa di Trump
 Il nuovo decreto sulle armi a Kiev per tutto il 2025
 Francesco Bechis

Pronto il decreto che prorogherà l'invio di armi all'Ucraina per tutto il 2025.
 A pag. 11

Governo, Meloni si tiene le deleghe sul Sud
 Autonomia, dalla scuola all'energia la Consulta taglia le materie trasferibili
 Andrea Bassi

È un'autonomia svuotata quella sopravvissuta alla sentenza della Consulta. Lo Stato non potrà cedere competenze su energia, trasporti, commercio estero, ambiente, professioni e scuola.
 A pag. 6
 Bulleri e Malfetano alle pag. 6 e 7

L'analisi
 IL CASO VIRGILIO E LA RIVOLUZIONE INSOPPIETABILE
 Ferdinando Adornato

Il "sasso nello stagno" lanciato dalla preside del liceo Virgilio di Roma, Isabella (...)
 Continua a pag. 26

Turetta, ergastolo senza crudeltà

► Condanna a vita per il femminicidio di Giulia Cecchettin. Esclusi però lo stalking e l'aggravante
 Il papà della ragazza: «Oggi abbiamo perso tutti come società, fatta giustizia ma serve di più»

VENEZIA La Corte d'Assise di Venezia ha condannato all'ergastolo Filippo Turetta per l'omicidio di Giulia. Escluse le aggravanti della crudeltà e dello stalking. Papa Cecchettin: «Abbiamo perso tutti». Allegrì, Amadori e Brunetti alle pag. 2 e 3

Il commento
QUELL'ORRORE STA CAMBIANDO LE COSCIENZE
 Alvaro Moretti

Quando è ergastolo, è pena a vita per tutti. Lo è, nel caso del femminicidio di Giulia Cecchettin, dall'11 novembre 2023, il giorno della sua uccisione, per tutta la sua famiglia: non si libereranno mai dal dolore, dall'assenza di quella ragazza, i Cecchettin ricordano l'occhio sempre. Ora anche per Filippo Turetta e la sua famiglia la pena non avrà una data fissata.
 Continua a pag. 5



Il presidente proclama la legge marziale, scontri nelle piazze. Poi il Parlamento lo ferma
 Forze militari all'esterno dell'Assemblea nazionale a Seul (foto REUTERS)
 Evangelisti, Ventura e Vita alle pag. 4 e 5

Corea del Sud, golpe in una notte

* Tardien con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamercato € 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 € 1,50; * Roma stregata* € 6,80 (solo Roma); *L'era dei ghiacciatori - Vol. 2* € 6,90 (solo Roma)

GONFIORE ADDOMINALE?
Non sempre è questione di aria
FAI LA COLONSCOPIA A PARTIRE DAI 50 ANNI PER LA PREVENZIONE DEL TUMORE COLORETTALE
VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA
 Via Monte delle Gioie, 5 Roma - Tel. 06 86 09 41 - villamafalda.com

Il Segno di LUCA
GEMELLI, UNA NUOVA MEDAGLIA
 Oggi potrai misurare il terreno conquistato e il percorso che devi ancora realizzare per arrivare alla meta che ti sei proposto. Saturno non fa concessioni, mette i suoi limiti e ti fa anche sentire tutto il peso delle difficoltà con cui sei alle prese, sollecitando così la tua ambizione. Molte cose ruotano intorno al lavoro e al ruolo che intendi svolgere nei confronti della società. I primi risultati ti gratificano e ti spronano.
MANTRA DEL GIORNO
 La felicità non richiede un motivo.
 © RIPRODUZIONE RISERVATA
 L'oroscopo a pag. 26



il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 4 dicembre 2024
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Rimini, un nuovo colpo di scena

Appello dei figli di Pierina
«Il killer non era solo
Cercate il suo complice»

Zuppiroli a pagina 22



La Corea del Sud sprofonda nel caos

Il presidente introduce la legge marziale, l'esercito si schiera davanti al parlamento. Scontri con l'opposizione e i manifestanti. Il dietrofront dopo il voto contrario dell'assemblea e l'altolà degli Usa. **L'intervista** Il sinologo Sisci: «Rischio escalation nell'Indopacifico»

Ottaviani
alle p. 4 e 5

La crisi dell'automotive

Stellantis,
il governo
apre il tavolo

Marin e D'Amato alle pagine 6 e 7

Intervista a Gianfranco Fini

«Le democrazie
sono in difficoltà
Ma il fascismo
non tornerà»

Pontini a pagina 11

Nuovi ingressi nella Fondazione

Africa e non solo:
Med-Or cresce
Si rafforza
il soft power

Raffaele Marmo a pagina 15

OMICIDIO CECCHETTIN: ERGASTOLO A TURETTA, ESCLUSA LA CRUDELTÀ
LE PAROLE DEL PADRE DI GIULIA: FACCIAMO DI PIÙ PER PREVENIRE

Filippo Turetta e Gino Cecchettin ieri in due momenti del processo al tribunale di Venezia

«ABBIAMO PERSO TUTTI»

Ponchia e un commento di Anna Vagli alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

Bologna, serata di terrore

Pestato al Pilastro
dagli spacciatori
«Ho sentito
anche due spari»

Tempera in Cronaca

Bologna, il libro di Ascom

'Bologna bella
e curiosa': i segreti
da scoprire

In Cronaca

Imola, l'incidente

Investe ciclista
e si dà alla fuga:
caccia al pirata

In Cronaca

Raccontare la metropoli
Intervista ad Antonio Calabrò

Milano
nei giorni
della Scala
«Crocevia
di conflitti
e speranze»

Armando Stella e Alberto Mattioli
alle pagine 12 e 13



Parla il figlio di Morricone
Mio papà Ennio,
genio distante

Caselli
a pagina 28

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per la difesa immunitaria.

RAFFREDDORE





IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 4 DICEMBRE 2024

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVIII - NUMERO 287, 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

L'ERGASTOLO A TURETTA

MICHELE BRAMBILLA
LA LEZIONE
DEL PAPÀ
DI GIULIA

Ieri Filippo Turetta, il ragazzo che l'11 novembre dell'anno scorso uccise l'ex fidanzata Giulia Cecchetti, è stato condannato all'ergastolo. Non ci si aspettava nulla di diverso. Semmai, visto il modo in cui Turetta massacrò la ragazza, si fatica a capire il motivo per cui la Corte abbia escluso l'aggravante della crudeltà: ma i giudici avranno certamente ragioni che la nostra ragione non comprende.

Di solito, quando in nome del popolo italiano viene pronunciata la parola "ergastolo", i parenti delle vittime esultano. Non sono da criticare per questo, ma da capire, perché il dolore è straziante. Minor comprensione meritano invece coloro che non sono parenti delle vittime, ma solo *tricotzeuses* desiderose di sangue e di vendetta. Sono sempre in servizio effettivo e permanente, e una delle loro frasi preferite è «bisogna buttare via la chiave e farli marciare in cella».

«Abbiamo perso tutti, come società», ha detto invece ieri, subito dopo la sentenza, Gino Cecchetti, il papà di Giulia: «Nessuno mi ridarà indietro mia figlia, non sono né più sollevato né più triste rispetto a ieri. È chiaro che è stata fatta giustizia, ma dovremmo fare di più come esseri umani. E la violenza di genere va combattuta con la prevenzione, non con le pene. Come essere umano mi sento sconfitto, come papà non è cambiato niente rispetto a ieri o un anno fa».

Sì, un ergastolo è sempre una sconfitta. Che cosa c'è da festeggiare? Il fatto che qualcuno ha ucciso e ora resterà in galera fino a decomporre nel corpo e prima ancora nell'anima? Forse un ergastolo restituisce ai familiari chi hanno perso?

Gino Cecchetti, in questi dodici mesi, è stato spesso bersagliato di critiche e perfino di insulti. Non gli si è perdonato di aver scritto un libro, non gli si è perdonato di aver parlato in pubblico, non gli si è perdonato di aver parlato di patriarcato. Ora, io mi domando quale sia il senso di giustizia che può avere chi si permette di giudicare un padre cui è stata assassinata la figlia; quale senso di umanità possa avere chi non sente, piuttosto, l'impulso di abbracciare un uomo che ha tanto sofferto e ancora soffre.

Di fronte al dramma dei femmini-cidi non servono pene più severe: servono uomini come Gino Cecchetti.

IL PRESIDENTE PROCLAMA LA NORMA CHE SOSPENDE I DIRITTI. INTERVIENE L'ESERCITO, POI IL PARLAMENTO VOTA NO



L'esercito dentro il Parlamento di Seul

Scatta la legge marziale Corea del Sud nel caos

Caos in Corea del Sud: migliaia di persone si sono radunate davanti al Parlamento di Seul per protestare contro l'imposizione della legge marziale da parte del presidente Yoon Suk-yeol, che in un inatteso di-

scorso in tv l'aveva dichiarata necessaria «per proteggere il Paese dalle forze comuniste». Le forze speciali sono entrate nelle aule parlamentari, ma alla fine la Camera ha dato parere negativo. LAMPERTIZONCA / PAGINA 13

ROLLI



PRESENTAZIONE DELLA NUOVA GIUNTA REGIONALE IN AULA CON BAGARRE

Bucci-Orlando subito scintille sulla gestione di sanità e rifiuti

Scontro con le opposizioni che lo interrompono: «Vergognatevi». La replica: «Solo parole vuote»

Il clima è ancora quello da campagna elettorale. E non stupisce, quindi, che prima, durante e dopo l'illustrazione del programma da parte del neo presidente Marco Bucci l'aula di via Fieschi ieri si sia trasformata in un'arena con grida, minacce di far interrompere la seduta, polemiche e accuse reciproche.

MARIO DE FAZIO / PAGINA 4

VERSOLE ELEZIONI

Annamaria Coluccia

E i totiani rischiano di restare fuori dalla giunta genovese

L'ARTICOLO / PAGINA 5

CONCLUSA CON SUCCESSO LA SOTTOSCRIZIONE LANCIATA DAL SECOLO XIX

La generosità di Genova salva la pala del De Ferrari



La raccolta per restaurare il quadro di Gio Andrea De Ferrari di San Nicolosio a Genova si è conclusa. Erano necessari 18.000 euro più Iva, nel giro di poco più di due settimane, tra i lettori del Secolo XIX sono stati raccolti 15.978 euro. Ad ac-

celerare la chiusura della raccolta sono arrivati i contributi finali della ditta Sciutto, che si dovrà occupare della movimentazione del quadro, e ha deciso di farlo gratuitamente, e della Fondazione Passadore 1888. BRUNO VIANI / PAGINA 28

IL VIDEO DEL FONDATORE DEL MOVIMENTO SEDUTO IN UN CARRO FUNEBRE

Grillo: «Il M5S è morto» Conte: «Si volta pagina»

LE MOTIVAZIONI

Grazia Longo / PAGINA 9

Autonomia in salita dopo la Consulta

Il fondatore e garante del Movimento va all'attacco dell'ex premier che lo sta escludendo. L'obiettivo di Beppe Grillo è ripartire con una nuova avventura politica alternativa all'M5S guidato da Conte. CARRATELLI E PANARARI / PAGINA 7

IL FENOMENO FUORI STAGIONE FAVORITO DAL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Camogli, l'invasione delle meduse d'inverno

EDOARDO MEOLI

Le prove del cambiamento climatico hanno le sembianze di meduse fuori stagione nel porticciolo di Camogli e di pesci come le donzelle pavonine, trasmigrate da Ionio e Mediterraneo meridionale alle acque davanti al promontorio di Portofino.

L'ARTICOLO / PAGINA 17



PREZZI OUTLET

P

DIVINO MARKET

VINI DI MARCA IN BOTTIGLIA
CHAMPAGNE - LIQUORI - BIRRE
VINO SFUSO

VIA ARMENIA 15 R - GENOVA
APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00-19.30
GRABIO CONTINUATO - TEL. 010 731.7008

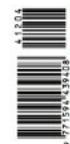
PREZZI OUTLET

P

DIVINO MARKET

VINI DI MARCA IN BOTTIGLIA
CHAMPAGNE - LIQUORI - BIRRE
VINO SFUSO

VIA ARMENIA 15 R - GENOVA
APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00-19.30
GRABIO CONTINUATO - TEL. 010 731.7008





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Regole Iva
Franchigia anche per le attività dei piccoli in tutti i Paesi Ue



Abagnale e Santacroce
— a pag. 34

Giustizia
Separazione carriere, primo sì in commissione alla Camera

Giovanni Negri
— a pag. 35



FTSE MIB 33829,34 +1,03% | SPREAD BUND 10Y 118,40 -4,00 | SOLE24ESG MORN. 1267,41 +0,78% | SOLE40 MORN. 1259,11 +1,14% **Indici & Numeri** → p. 39-43

MOBILITATO L'ESERCITO, FOLLA IN PIAZZA A SEUL

Sud Corea, il presidente revoca la legge marziale dopo il no del Parlamento

Marco Masciagna, Silvia Martelli e Adriana Castagnoli — a pag. 10



L'annuncio. Yoon Suk Yeol parla in tv

IL GUARDIAN: VIOLENZE DEGLI ISRAELIANI IN CISGIORDANIA

Libano, tregua violata Netanyahu: «La guerra non è ancora finita»

— servizi a pagina 11

PANORAMA

AUTO/1

La commissaria Ue Ribera: «Nessun passo indietro sull'addio a diesel e benzina nel 2035»

Nessuna marcia indietro della Commissione Ue sullo stop alla vendita di motori diesel e benzina dal 2035. «Non è una cosa che stiamo prendendo in considerazione», ha detto la vicepresidente con delega alla Transizione ecologica, Teresa Ribera. «La questione sul tavolo è come accompagnare l'industria automobilistica europea in un processo di trasformazione in corso e in una corsa industriale globale attivata da anni», mantenendo stabilità sulle tempistiche, ha aggiunto. — a pagina 8

AUTO/2

Stellantis, quota Exor vale meno delle esclusioni in Fca

La quota del 14% di Stellantis in capo a Exor vale meno di quel 28,6% che per anni ha garantito alla famiglia Agnelli il controllo di Fca. Terzi il titolo ha recuperato l'1,6% ma dall'inizio dell'anno perde il 43,6%. — a pagina 7

GLI EVENTI DEL SOLE

Transizione 5.0, svolta possibile con le novità normative

Orlando e Condina — a p. 24

LA SENTENZA

Autonomia: inapplicabile per la Corte costituzionale

La legge per l'autonomia ha troppi buchi e secondo la Consulta così com'è non è applicabile. Ma le motivazioni della sentenza mettono in discussione anche la riforma del titolo V del 2001. — a pagina 13

ASSICURAZIONI

Generali avvia sondaggi tra i soci per lista del Cda

Generali avrebbe avviato le consultazioni con i grandi azionisti per raccogliere pareri rispetto alla possibile presentazione di una lista promossa dal consiglio di amministrazione. — a pagina 29

Lavoro 24

Bankitalia Bancari più esposti agli effetti dell'IA

Cristina Casadei — a pag. 27

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

25% di sconto. Per info: ilsol24ore.com/abbonamento Servizio Clienti: 02.30.300.600

Irpef e Ires, il Governo dà il via libera alla riforma per professionisti e imprese

Delega fiscale

Cambiano le regole su operazioni straordinarie e rimborsi per le trasferte

Dalle aggregazioni tra studi non ci saranno plusvalenze tassabili dal Fisco

Tra le norme anche il nuovo regime di tassazione del reddito agrario

Il Governo chiude la revisione dell'Ires e dell'Irpef per professionisti e imprese. Tra le novità la modifica della tassazione del lavoro autonomo che si avvicina molto al reddito d'impresa. Introdotta la neutralità fiscale per le aggregazioni tra studi: unire le forze non genererà plusvalenze tassabili dal Fisco. Sempre per i professionisti cambiano anche le regole per dedurre gli ammortamenti e tra queste l'acquisizione della clientela, il cui costo sarà deducibile nella misura di un quinto.

La caccia alle risorse per ridurre l'Irpef al ceto medio e per un'Ires ridimensionata sulle imprese che investono resta comunque all'ordine del giorno. Tra le novità anche il nuovo regime di tassazione del reddito agrario. **Mobili e Parente** — a pag. 2

CONFERIMENTI

Partecipazioni: facilitati i passaggi generazionali

Ceppellini e Lugano — a pag. 3

NON OPERATIVE

Per le società di comodo ridotti i coefficienti

Luca Galani — a pag. 2



PARLA JOSEF ASCHBACHER, DG DELL'ESA
«Economia spaziale in crescita, ma occorre più cooperazione»

Bevila Romagnolo — a pag. 15

Vega C verso il lancio. Il razzo che sarà lanciato questa sera nella Guyana francese è sotto prodotto dall'azienda italiana Avio (nella foto i suoi laboratori)

Edilizia, investimenti giù del 4,2% L'industria resta sotto il pre Covid

Economia in affanno

L'edilizia ha chiuso il 2024 con investimenti in calo del 4,2%. A crollare sotto il peso di un mercato senza più maxi-incentivi è stato il residenziale (-14,7%). Continua intanto la lunga gelata dell'industria: il valore aggiunto è sotto del 2,9% ai livelli pre Covid, e la sua quota sul Pil è scesa dal 19,9% del 2019 al 18,15 per cento. **Fotina, Landolfi, Trovati** — alle pagine 4-5

L'ANALISI

MANIFATTURA CENTRALE PER L'EUROPA, A BRUXELLES È ORA DI AGIRE

di Stefano Manzocchi — a pagina 5

DDL CONCORRENZA

Autostrade, possibili concessioni anche oltre i 15 anni

Carmine Fotina — a pagina 12

GLOBAL DEBT MONITOR IIF

Il mondo stretto nella morsa del debito: toccati i 323mila miliardi

Maximilian Cellino — a pag. 32

LE PROSPETTIVE

Goldman Sachs: la montagna sale, ma per ora appare sostenibile

— Servizio a pag. 32

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

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.

RAFFREDDORE





LA SENTENZA DELLA CORTE

La Consulta alle regioni rosse «L'autonomia si può fare»

Campigli a pagina 7



IL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Irpef e Ires, l'ok del governo Ecco chi ci guadagna davvero

Adelai a pagina 9



PARLA L'EX GIALLOROSSO RIZZITELLI

«Roma il peggio è passato E Dovyk sia più cattivo»

Cirulli e Pes alle pagine 26 e 27

ARTEMISIA LAB
 METO DI CONTROLLO ENECRA (ESAMINAZIONE)
 Siamo come ci curiamo!
ESAMI CLINICI IN GIORNATA DIAGNOSTICA IMMEDIATA
PREVENIRE è meglio che curare
APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO
 ESCUOLA LA SEDE PIÙ VICINO A TE

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ARTEMISIA LAB
 METO DI CONTROLLO ENECRA (ESAMINAZIONE)
 Siamo come ci curiamo!
ESAMI CLINICI IN GIORNATA DIAGNOSTICA IMMEDIATA
PREVENIRE è meglio che curare
APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO
 ESCUOLA LA SEDE PIÙ VICINO A TE

Santra Barbara, vergine e martire

Mercoledì 4 dicembre 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 335 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

Mo' so' RAGGI vostri

Soldi, simbolo, strategia. Ecco cosa c'è dietro il carro funebre di Grillo
 Il fondatore avverte Conte: «Fatti un partito, il M5S rinascerà»
 Pressing sull'ex sindaco di Roma (e altre due donne) per la leadership

Di Capua, Sirignano e Zonetti alle pagine 2 e 3

DI MIRA BRUNELLO
 Il Pd tifa Giuseppe che però rischia di uscire a pezzi
 a pagina 3

DI LUIGI TIVELLI
 Dal comico al tragico fino alla scissione
 a pagina 2

CERNOBYL

E se fosse un poker di donne

DI TOMMASO CERNO

Se Giuseppe Conte è alle prese con la mutazione democratica, una specie di iniziazione a tappe che l'ha visto abbandonare prima l'alleato Salvini poi la pochette, poi il linguaggio da avvocato degli italiani, fino a brandire bandiere rosse e presentarsi con 30 anni di ritardo ai cancelli di Pomigliano, ciò che davvero la nuova Costituzione sta liberando è la leadership mancata di un grillino della prima ora. Quella che fu impedita dalla regola dei due mandati che lasciò Conte solo ai blocchi di partenza quando i big pentastellati venivano falcidiati dallo statuto. E nell'Italia dove è donna il premier Giorgia Meloni, è donna il capo dell'opposizione Elly Schlein, potrebbe essere donna anche la nuova leader del Movimento Cinque Stelle, o di ciò che resterà del progetto di Beppe Grillo. Virginia Raggi resta defilata come insegna la gran vecchia Dc. Guai a chiamarla grillina, ma da Conte non si presenta «per motivi personali». E se i cinque anni al Campidoglio non sono proprio la medaglia d'oro al suo miglior politico, lo stato in cui versa la Capitale guidata dal Pd di Gualtieri lo trasforma in un peccato veniale. Il pressing è forte e se alla fine sarà un no, ci sono pure due sostitute. Donne anche loro, roba da far invidia a Maria Elena Boschi, che fra i centristi in cerca di leader ci ha fatto più di un pensiero ad essere la quarta del poker di donne.

IL DELITTO CECCHETTIN

Non è stato il patriarcato Ergastolo a Filippo Turetta Esclusi stalking e crudeltà

Una sentenza che non lascia spazio a interpretazioni: ergastolo a Turetta per l'omicidio di Giulia Cecchettin. La Corte ha però escluso le due aggravanti di crudeltà e stalking.

DI MARIA RITA PARSÌ
 Quel «cattivo» prigioniero di se stesso
 a pagina 12

COMMISSIONE ANTIMAFIA

La grillina Ascarì «brucia» il pentito pur di difendere Scarpinato

Svela la ditta in cui lavora il collaboratore di giustizia Avola e sostiene che sia un'azienda in odore di mafia, ma non è vero.

Cavallaro a pagina 6

DI ROBERTO ARDITTI
 Seul e quella Corte marziale che «parla» all'Occidente
 a pagina 11

DI FRANCESCO MARIA PETRICONE
 La soluzione per l'Eliseo: cambiare l'inquinilo
 a pagina 10

Il Tempo di Oshø

Francesco e il giallo dei cantieri Non apre la porta di S. Giovanni

"Attenzione che è pieno di calcinacci"

Ottaviani a pagina 18

STELLANTIS CADENTI

La festa dei dividendi è finita Così Elkann ha licenziato Tavares e ora punta al ritorno in Italia per godere di aiuti e incentivi

Caleri a pagina 4

DI TIZIANO CARMELINI
 Perché Jaki vuole stoppare l'enfant prodige Peugeot
 a pagina 5

IL PIANO DI SICUREZZA PER L'ANNO SANTO

Roma blindata per il Giubileo Al Colosseo arriva la vigilanza armata

Mariani a pagina 19

SAVINI!

Fattoria Giuseppe Savini
 www.fattoriogiuseppesavini.com

Oroscopo

Le stelle di Branko

a pagina 13

LA MOSTRA ALLA GNAM

Un viaggio in autostrada lungo 60 anni

Ferroni a pagina 23





Niente ricongiungimenti per i familiari degli afghani che avevano collaborato con gli italiani
Pier Paolo Tassi a pag. 8

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



PRIVACY
Per postare sui social network una foto di un minore di 14 anni occorre sempre il consenso di entrambi i genitori
Cecilia Messina a pag. 34

Al via la riforma di Irpef e Ires

Mini rivoluzione per le società di comodo, vertical farm in agricoltura, riduzione del doppio binario in contabilità, rilanciate le aggregazioni tra professionisti

Lavoro autonomo, via alle aggregazioni tra professionisti. Arrivano le vertical farm in agricoltura. Mini rivoluzione per le società di comodo e riduzione del doppio binario nella contabilità. Il quattordicesimo decreto legislativo attuativo della riforma fiscale, approvato in via definitiva, dal consiglio dei ministri, interviene su diversi capitoli della tassazione Irpef/Ires toccando i redditi di lavoro dipendente, quelli di lavoro autonomo e il reddito agrario.

Gli M5s sono prevalentemente meridionali e abitano soprattutto in città piccole e medie



L'Istituto Eumetra ha svolto un ampio sondaggio (per il programma «Piazza Pulita» di La 7), intervistando un vasto campione rappresentativo di cittadini del nostro paese e selezionando al suo interno quanti affermano di votare oggi per i 5 Stelle. Dall'analisi di questi ultimi è emerso anzitutto un dato già noto, ma non per questo meno importante: i 5 Stelle sono una forza politica prevalentemente e decisamente meridionale. Ancora, il Movimento 5 Stelle appare significativamente meno diffuso nei grossi centri urbani ed è più presente invece nelle città medie, dai venti ai centomila abitanti (+4,5% rispetto alla popolazione nazionale residente in queste aree).

DIRITTO & ROVESCIO
Ogni scaramella è bello a mamma sore. E pure a papà. Ma che il presidente degli Stati Uniti, in scadenza di mandato, conceda la grazia a suo figlio per i reati commessi e pure per quelli che potrebbero emergere in futuro, è un affronto alla democrazia e ad ogni basilare senso della giustizia. La scusa che il figlio è stato vittima di una persecuzione giudiziaria non regge: il dipartimento della giustizia è in mano all'amministrazione democratica e non ha senso che si metta a perseguire il figlio del presidente (democratico). Immaginate cosa sarebbe successo, in Italia, se una cosa del genere l'avesse fatta un Berlusconi qualunque. Sarebbe venuto giù il mondo. Oggi invece la sinistra italiana, da sempre schierata per Biden, fa finta di niente, si gira dall'altra parte fischiettando e spera che tutto passi presto nel dimenticatoio. Così potrà continuare a lanciare i soliti allarmi preprofessionisti contro il pericolo fascista.

PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 35

Scopri il nuovo sito

ANCHE QUESTO TI SEMBRAVA IMPOSSIBILE

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

VUOI RENDEDERE LA TUA AZIENDA A PROVA DI FUTURO?

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

Cosa possiamo fare per la tua PMI:

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

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

Richiedi una call gratuita su disruptives.it

disruptives

MILANO
BIOLOGIA
ZURIGO

*annuncio interamente creato con Intelligenza Artificiale

* Con La riforma fiscale/8 a € 8,90 in più. Con La riforma del non profit a € 9,90 in più



LA NAZIONE

Speciale

TOP 500
Firenze

MERCOLEDÌ 4 dicembre 2024
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



Ancora esami a Careggi per il calciatore

**Bove, carriera a rischio
Lesione al ventricolo
Diagnosi dai test genetici**

Ulivelli a pagina 19



La Corea del Sud sprofonda nel caos

Il presidente introduce la legge marziale, l'esercito si schiera davanti al parlamento. Scontri con l'opposizione e i manifestanti. Il dietrofront dopo il voto contrario dell'assemblea e l'altolà degli Usa. **L'intervista** Il sinologo Sisci: «Rischio escalation nell'Indopacifico»

Ottaviani
alle p. 4 e 5

La crisi dell'automotive

**Stellantis,
il governo
apre il tavolo**

Marin e D'Amato alle pagine 6 e 7

Intervista a Gianfranco Fini

**«Le democrazie
sono in difficoltà
Ma il fascismo
non tornerà»**

Pontini a pagina 11

Nuovi ingressi nella Fondazione

**Africa e non solo:
Med-Or cresce
Si rafforza
il soft power**

Raffaele Marmo a pagina 15

**OMICIDIO CECCHETTIN: ERGASTOLO A TURETTA, ESCLUSA LA CRUDELTÀ
LE PAROLE DEL PADRE DI GIULIA: FACCIAMO DI PIÙ PER PREVENIRE**

Filippo Turetta
e Gino Cecchettin
ieri in due
momenti
del processo
al tribunale
di Venezia



Ponchia e un commento di Anna Vagli alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

Empoli

**Ladro si barrica
in lavanderia
Danni e paura
Dieci ore di caos**

Pistoiesi in Cronaca

Montelupo Fiorentino

**Sos per la Pesa
«Basta prelievi»
Appello alla Regione**

Ciampi in Cronaca

Valdelsa

**Ponte sull'Elsa
Lo stop durerà
per sette mesi**

Fiorentino in Cronaca

Raccontare la metropoli
Intervista ad Antonio Calabrò

**Milano
nei giorni
della Scala
«Crocevia
di conflitti
e speranze»**

Armando Stella e Alberto Mattioli
alle pagine 12 e 13



Parla il figlio di Morricone
**Mio papà Ennio,
genio distante**

Caselli
a pagina 27



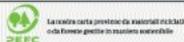


la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Mario Orfeo*

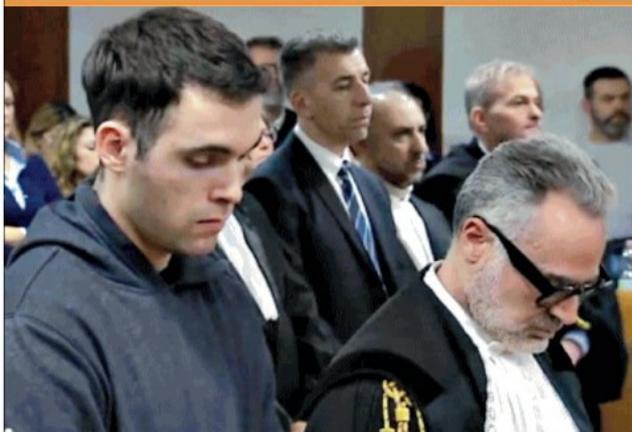


Mercoledì 4 dicembre 2024



Oggi con *Italian Tech*

Anno 49 N° 286 - In Italia € 1,70



Il verdetto Filippo Turetta e, poco distante, Gino Cecchetti durante la lettura della sentenza

La sentenza

Giustizia per Giulia ergastolo a Turetta

Una sconfitta collettiva

di **Michela Marzano**

È stata fatta giustizia, ma abbiamo perso tutti come società». Sono state queste le prime parole di Gino Cecchetti dopo la sentenza della Corte d'Assise di Venezia, che ieri ha condannato all'ergastolo Filippo Turetta, l'assassino di sua figlia Giulia.

● a pagina 29

Omicidio premeditato. La sentenza della Corte d'Assise di Venezia arriva dopo sei ore di camera di consiglio. Filippo Turetta viene condannato all'ergastolo per l'omicidio della sua ex fidanzata Giulia Cecchetti. Polemica per la mancata contestazione delle aggravanti di crudeltà e stalking.

di **Rosario Di Raimondo**
● alle pagine 10 e 11

POLITICA

La scissione di Grillo

Il fondatore dei 5Stelle: "Il Movimento è morto, Conte lo ha disintegrato. Ma non finisce qui, ho un'idea" La replica del leader: "Noi non ci facciamo calpestare". Contesa giudiziaria sulla titolarità del simbolo

La Consulta sull'Autonomia: no al trasferimento di scuola, energia e trasporti

Il necrologio show

di **Francesco Merlo**

Tentando il black humor con la propria «morte compostabile» e guidando un carro funebre come rifugio di vita, Beppe Grillo ha pubblicato, per sopravvivere, il video-necrologio di sé stesso, come quel tipo che si buttò dalla finestra per sfuggire alla morte.

● a pagina 4

Beppe Grillo, il fondatore del M5S, appare in un video alla guida di un carro funebre. Ed è un fiume in piena. "Il Movimento è morto", dice. E definisce Conte "il mago di Oz" perché non si fa mai trovare. Sul voto bis per la cancellazione del ruolo di garante: "Ho già perso". E invita i suoi seguaci all'astensione: "Andate a funghi". Poi avvisa: "Attenzione, l'humus del Movimento c'è ancora, ho idee per il futuro". Risponde con un altro video Giuseppe Conte: "Dispiace che chi dovrebbe essere al nostro fianco non lo è".

di **Cerami, Ciriaco, Ferro Pucciarelli e Sannino**
● alle pagine 2 e 3, 6 e 7

Corea del Sud

Legge marziale e scontri il quasi golpe del presidente

dal nostro corrispondente **Gianluca Modolo**



Seul Soldati avanzano verso la sede dell'Assemblea

La mossa disperata di un presidente disperato, che fa ripiombare per qualche ora la Corea del Sud negli incubi del passato. E che poi deve fare marcia indietro: sotto la pressione della piazza, dei rivali politici, del Parlamento e, quasi certamente, dell'alleato americano.

● alle pagine 12 e 13

Usa

Giudice blocca lo stipendio di 56 miliardi per Musk

dal nostro inviato **Paolo Mastrolilli**

No, 56 miliardi di dollari erano e restano troppi, come stipendio annuale per l'amministratore delegato di un'azienda. In particolare se il Ceo in questione è anche il fondatore della compagnia, e in tale veste ha convinto gli azionisti ad approvare il suo compenso. Così ha stabilito la magistrata del Delaware Kathleen McCormick, facendo infuriare Elon Musk che appunto aveva preteso dalla Tesla quell'assegno faraonico. Si consideri però che si tratta del "first buddy" del prossimo presidente degli Stati Uniti.

● a pagina 16

Repubblica-Robinson



Più libri più liberi vediamo alla nostra Arena

Da oggi a Roma l'Arena Repubblica Robinson per 5 giorni di incontri.
di **Scarfia** ● alle pagine 32 e 33

Wherever you go.

"L'inverno apre nuovi orizzonti."

Scopri l'avventura di **Hervé Barmasse** su montura.com

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

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

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

NZ



IDIRITTI
Aiutiamo la disabilità a uscire dal cono d'ombra
 NICO ACAMPORA

DAL LIBRO ALLA FICTION
Io e Comencini, due madri sul treno dei miei bambini
 VIOLA ARDONE

Il rapporto con i miei libri inizia con una voce che mi chiama a raccontare - che diventa poi quella del narratore - e finisce quando l'ultima correzione va in stampa. Poi ci sono i mesi di latenza. - PAGINA 26

SOLO NEI MIGLIORI BAR ☺

LA STAMPA

CAFFÈ
COTTADORO
TORINO 1930

MERCOLEDÌ 4 DICEMBRE 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 158 II N. 335 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it **GNN**

LA SENTENZA
Ergastolo a Turetta no a stalking e crudeltà Cecchetin: la violenza non si batte con le pene
 BERLINGHIERI, ZANCAN



Non un brusio. Meno che mai un applauso. Il presidente della Corte d'Assise di Venezia ha appena finito di leggere il dispositivo della sentenza, 3 minuti e 16 secondi in tono monocorde, in cui ha pronunciato la parola «condanna» e la parola «ergastolo». La Corte si ritira, e Gino Cecchetin resta in piedi a guardare il ragazzo che stanno portando via: è l'assassino di sua figlia. - PAGINE 2 E 3

IL COMMENTO
Se Giulia è l'archetipo di tutti i femminicidi
 NICOLETTA VERNA

Ci sono eventi che cambiano il corso della storia: s'incuneano nell'immaginario collettivo e lo trasformano. Questo processo può avvenire per unicità (eventi eccezionali che rivelano una realtà prima solo potenziale: Rosa Parks) oppure, e in un modo solo in apparenza contraddittorio, per conformità. Alcuni fatti, cioè, aderiscono così bene al modello da diventare emblematici. La vicenda di Giulia Cecchetin è esattamente questo: un gigantesco deposito di archetipi, motivi, simboli, tratti tipici del femminicidio. Che diventa comprensibile a tutti, dunque patrimonio comune. Il primo archetipo è il mistero della scomparsa. Un mistero, però, di cui sappiamo l'esito, perché è questa l'essenza dell'archetipo. - PAGINA 2

IL TITOLO RIPARTE IN BORSA. PANETTA: EUROBOND PER L'INDUSTRIA UE E LA PRODUTTIVITÀ

Stellantis, il governo apre "In manovra aiuti all'auto"

Urso: ora sono più fiducioso sul rilancio. Elkann in Parlamento ma dopo il tavolo

BARBERA, GORIA, LUISE
 La gravissima crisi dell'auto europea costringe il governo a rivedere i suoi piani sul settore. Dopo aver azzerato il fondo di sostegno pluriennale per via dei tagli alla spesa - in tutto 4,6 miliardi - ora si sta valutando il ripristino nel 2025 di parte di quelle risorse. Non si tratterà però di incentivi all'acquisto come in passato, bensì di «sostegno alla filiera», dice il ministro delle Imprese Adolfo Urso. «Stiamo ipotizzando di intervenire con contratti di sviluppo e accordi di innovazione», e dunque a favore di tutte le aziende della componentistica. L'entità del sostegno verrà formalizzato al tavolo che si riunirà al ministero il 17 dicembre. - PAGINE 4-7

LE ANALISI
Cirio: elettrico e dialogo parte una fase nuova
 Giuseppe Bottero

Ma la svolta sul green non può bastare
 Davide Tabarelli

La favola liberista e la stretta sui B&B
 Serena Sileoni

IL WELFARE
Perché tutti vogliono il tesoro dei nostri Tfr
 ELSA FORNERO

In questi giorni di affannosa discussione del Piano strutturale di bilancio si può comprendere la frustrazione dei parlamentari, stretti tra le tante esigenze di spesa e la morsa di vincoli di bilancio praticamente insormontabili. Nell'impossibilità di «smontare» la riforma previdenziale del 2011, il Parlamento ha rivoltato la sua attenzione al Tfr dei lavoratori. - PAGINA 22

OGGI IL VOTO DI FIDUCIA

Il giorno più lungo della Francia di Macron Mény: Parigi e Berlino si sono italianizzate
 CECCARELLI, SCHIANCHI



«Auspicio, ed è possibile, che le mozioni di censura non vengano votate. E ancora possibile un sussulto di responsabilità. Alla vigilia del voto all'Assemblea nazionale che potrebbe - ed è molto probabile che lo faccia - mandare a casa il suo governo, il primo ministro francese Michel Barnier tenta l'ultimo appello in diretta al tg delle 20, a reti unificate su due canali. - PAGINE 8 E 9

PARLAMENTO ED ESERCITO SI OPPONGONO ALLA LEGGE MARZIALE PROCLAMATA DAL PRESIDENTE YOON SUK YEOL

L'autogolpe coreano



La Capitol Hill di Seul
STEFANO STEFANINI

L'altra faccia di Squid Game
GIULIA ZONCA

LO SCONTRO NEI SSELLE

Il requiem di Grillo e i funghi di Conte
 MASSIMILIANO PANARARI

Vero, falso. Falso, vero, in un tourbillon di verosimiglianza ed egotismo. Nel video del «messaggio delicato» spedito dritto come un pugno da Grillo a Conte si ritrova un compendio del grillismo arrivato al tramonto. CARRATELLI - PAGINE 14 E 15

LE RIFORME

Così la Consulta affossa l'autonomia
 MARCELLO SORGI

Se serviva una conferma che la legge sulle autonomie differenziate è stata scritta male, anzi malissimo, è arrivata ieri con le motivazioni della sentenza 192/2024. - PAGINA 23

AGRI ZOO 2
PET SHOP
WWW.AGRIZOO2.IT

LA NUOVA DIRETTRICE A VENEZIA

Kouoh: alla Biennale Arte porto la vita dei migranti

MATTIA FELTRI
 «La vita è fatta di movimento, movimento di persone, movimento di idee. La vita è fatta di migrazione. Lei non sarebbe italiana se le persone non fossero migrate e, se le persone non fossero migrate, io non sarei una donna africana». Koyo Kouoh mi parla su Zoom dalla Giamaica. - PAGINA 24

IL LIBRO CON LA STAMPA

Griseri e il Bosco dei saggi anche lui ne faceva parte

CARLO PETRINI
 La ricchezza di un territorio spesso si caratterizza per la varietà di progetti e di imprese economiche e culturali che nel tempo si sono consolidate. Non c'è dubbio che il Piemonte ha saputo sviluppare una diversità di idee che si sono affermate con un prestigio internazionale. - PAGINA 19

CO.GA.L.
 COSTRUZIONI GABARETTO & LECCHE S.R.L.



Pronto il piano sui mini-reattori nucleari che sarà discusso in Parlamento

Zoppo a pagina 15

De Paoli, numero due di Enel all'epoca di Starace, lascia il gruppo

Zoppo a pagina 11



il quotidiano dei mercati finanziari

Esclusiva MFF: Miroglio svela il piano di rilancio per Trussardi

Il brand prepara il ritorno in passerella nel 2026. E cerca un flagship store

Merli in MF Fashion

Anno XXXVI n. 238

Mercoledì 4 Dicembre 2024

€2,00 *Classedtori*



FTSE MIB +1,03% 33.829
DOW JONES -0,13% 44.725**
NASDAQ +0,16% 19.435**
DAX +0,42% 20.017
SPREAD 119 (-4)
€/€ 1,0512

SEMPRE PIÙ CALDA LA GUERRA PER LE BANCHE ITALIANE

Orcel sonda l'Agricole

A breve il summit con i francesi, primi soci di Banco Bpm: sul tavolo il contratto Amundi Deutsche Bank si aspetta un rilancio dell'ops fino a 14 mld. Caltagirone sale al 5% di Mps

MONEYFARM COMPRA IN UK LA PIATTAFORMA DI INVESTIMENTO WILLIS OWEN

Gualtieri alle pagine 8 e 9



LA PROPOSTA BANKITALIA

Panetta: eurobond per finanziare il varo di un patto Ue sulla produttività

Ninfolo a pagina 4

IL DOPO-TAVARES

Urso confida in un accordo con Elkann sul piano auto

Boeris alle pagine 2 e 3

INCONTRO A VENEZIA

Il Nasdaq si presenta alle pmi del Nordest che lavorano su AI, healthcare e robotica

Fusi a pagina 4



NEL 1999, HAI CREDUTO NEL NOSTRO PROGETTO DI BANCA. NEL 2024, HAI UNA BANCA CHE CREDE NEI TUOI PROGETTI DI VITA.

Da 25 anni guardiamo lontano, restandoti vicino.





Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.

Pronto il piano sui mini-reattori nucleari che sarà discusso in Parlamento

Zoppo a pagina 15

De Paoli, numero due di Enel all'epoca di Starace, lascia il gruppo

Zoppo a pagina 11



il quotidiano dei mercati finanziari

Esclusiva MFF: Miroglio svela il piano di rilancio per Trussardi

Il brand prepara il ritorno in passerella nel 2026. E cerca un flagship store

Merli in MF Fashion

Anno XXXVI n. 238

Mercoledì 4 Dicembre 2024

€2,00 *Classedtori*



FTSE MIB +1,03% 33.829

DOW JONES -0,13% 44.725**

NASDAQ +0,16% 19.435**

DAX +0,42% 20.017

SPREAD 119 (-4) €/S 1,0512
** Dati aggiornati alle ore 20,30

SEMPRE PIÙ CALDA LA GUERRA PER LE BANCHE ITALIANE

Orcel sonda l'Agricole

A breve il summit con i francesi, primi soci di Banco Bpm: sul tavolo il contratto Amundi Deutsche Bank si aspetta un rilancio dell'ops fino a 14 mld. Caltagirone sale al 5% di Mps

MONEYFARM COMPRA IN UK LA PIATTAFORMA DI INVESTIMENTO WILLIS OWEN

Gualtieri alle pagine 8 e 9



LA PROPOSTA BANKITALIA

Panetta: eurobond per finanziare il varo di un patto Ue sulla produttività

Ninfolo a pagina 4

IL DOPO-TAVARES

Urso confida in un accordo con Elkann sul piano auto

Boeris alle pagine 2 e 3

INCONTRO A VENEZIA

Il Nasdaq si presenta alle pmi del Nordest che lavorano su AI, healthcare e robotica

Fusi a pagina 4



Il Toro di Wall Street

NEL 1999, HAI CREDUTO NEL NOSTRO PROGETTO DI BANCA. NEL 2024, HAI UNA BANCA CHE CREDE NEI TUOI PROGETTI DI VITA.

Da 25 anni guardiamo lontano, restandoti vicino.





Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.

Borsa Italiana

Primo Piano

Porti: Giampieri (Assoport), piu' attenzione Ue su scali Mediterraneo

'Legge europea su Ets e' demente' (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 3 dic - 'I porti hanno bisogno di attenzione, soprattutto da parte dell'Europa per un riequilibrio, perche' ora l'Europa e' troppo squilibrata a favore dei porti del Nord Europa'. Lo ha detto il presidente di **Assoport Rodolfo Giampieri** intervenendo all'assemblea di Alis. **Giampieri** ha invocato un impegno per 'una strategia a favore della parte sud dell'Europa e del Mediterraneo, che e' sempre piu' strategico'. Il presidente di **Assoport** ha lamentato che invece 'l'Europa fa leggi dementi, come quella dell'Ets con cui si penalizzano i porti dell'Unione europea nel Mediterraneo' con la conseguenza di rendere la competizione 'non piu' equa'. Il riferimento e' alla direttiva che prevede un sistema di tassazione progressivo contro le emissioni che si applica alle navi che sostano nei porti europei. 'I porti - ha aggiunto **Giampieri** - hanno bisogno di una strategia unica, una strategia Italia. E' finita l'epoca in cui un porto italiano fa concorrenza a un altro porto italiano: il sistema Italia deve fare concorrenza al sistema Europeo e al sistema mondiale'. Fro (RADIOCOR) 03-12-24 16:16:50 (0463)INF 5 NNNN.

Borsa Italiana

Porti: Giampieri (Assoport), piu' attenzione Ue su scali Mediterraneo

12/03/2024 16:35

'Legge europea su Ets e' demente' (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 3 dic - 'I porti hanno bisogno di attenzione, soprattutto da parte dell'Europa per un riequilibrio, perche' ora l'Europa e' troppo squilibrata a favore dei porti del Nord Europa'. Lo ha detto il presidente di Assoport Rodolfo Giampieri intervenendo all'assemblea di Alis. Giampieri ha invocato un impegno per 'una strategia a favore della parte sud dell'Europa e del Mediterraneo, che e' sempre piu' strategico'. Il presidente di Assoport ha lamentato che invece 'l'Europa fa leggi dementi, come quella dell'Ets con cui si penalizzano i porti dell'Unione europea nel Mediterraneo' con la conseguenza di rendere la competizione 'non piu' equa'. Il riferimento e' alla direttiva che prevede un sistema di tassazione progressivo contro le emissioni che si applica alle navi che sostano nei porti europei. 'I porti - ha aggiunto Giampieri - hanno bisogno di una strategia unica, una strategia Italia. E' finita l'epoca in cui un porto italiano fa concorrenza a un altro porto italiano: il sistema Italia deve fare concorrenza al sistema Europeo e al sistema mondiale'. Fro (RADIOCOR) 03-12-24 16:16:50 (0463)INF 5 NNNN.

Civitavecchia, il contratto portuali

Pino Musolino CIVITAVECCHIA - Il Comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, presieduto da Pino Musolino ha approvato una serie di provvedimenti, tra i quali il rinnovo del contratto dei portuali. Oltre al presidente dell'AdSP erano presenti il segretario generale dell'ente Paolo Rizzo, il direttore marittimo del Lazio e comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia Michele Castaldo, il comandante della Capitaneria di Porto di Fiumicino Silvestro Girgenti, il comandante della Capitaneria di Porto di Gaeta Biagio Mauro Sciarra, il componente designato dal Comune di Civitavecchia Emiliano Scotti. Il presidente ha comunicato ai membri del Comitato che il MIT ha assegnato ed erogato ufficialmente la somma di 35 milioni all'AdSP per l'acquisto dell'area denominata Polo di convergenza turistica Civitavecchia Porto - Fiumaretta, oggetto dell'accordo procedimentale tra Ministero, Comune e AdSP. Il Comitato di Gestione ha approvato all'unanimità la IV nota di variazione al bilancio di previsione 2024 che aveva già ottenuto il parere favorevole del Collegio dei Revisori dei Conti. Si tratta di una variazione per complessivi oltre 38 milioni di euro, di cui 35 relativi al predetto accordo procedimentale per Fiumaretta. Approvati all'unanimità anche tutti gli altri punti all'ordine del giorno, tra cui - come già scritto sopra - il recepimento del rinnovo del CCNL dei lavoratori dei porti 2024 - 2026, con i chiarimenti a verbale sull'art. 52 che chiariscono e confermano, a livello nazionale, quanto già a suo tempo proposto ad **Assoporti** dal presidente Musolino in sede di sottoscrizione dell'accordo di Il livello dei dipendenti non dirigenti dell'ente.



Nuovi dazi

ROMA Qualcuno comincia a porsi, in modo concreto, il problema legato alla volontà espressa sia dagli Usa che dalla stessa Unione Europea di affrontare il prossimo futuro con un forte aumento dei dazi. Proteggere l'industria di casa, è la giustificazione: e in particolare, proteggerla dalla crescente invasione dei prodotti cinesi, con le auto-elettriche ma non solo che rischiano di schiacciare definitivamente le fabbriche dell'Occidente. Portavoce di queste riflessioni, che si registrano anche a livello italiano, è stata la tedesca Angela Titzrath, presidente dell'Associazione dei porti della Germania: una specie di **Assoport**, con partecipazioni anche dirette di terminal e operatori. Le sue considerazioni, riprese da gran parte della stampa, riguardano sia la necessità di finanziare pesantemente la crescita e la competitività dei porti germanici nei confronti di un Mediterraneo aggressivo specie sulla parte della sponda due, sia in particolare la politica dei dazi sulle merci e sulle auto cinesi, considerata per l'Europa suicida. Nelle considerazioni della Titzrath rientra probabilmente il fatto che è portavoce di un importante terminal molto impegnato nell'importazione dell'automotive cinese. Ma la sua ricetta è universale: Il ritorno al protezionismo esasperato dei mercati nazionali ha detto tra l'altro rischia di portare all'isolamento in una visione di autarchia ormai fuori dai tempi. È il libero scambio che favorisce la crescita economica e della qualità della vita: dobbiamo dunque andare in direzione opposta, ridurre le barriere doganali e portare avanti sempre più accordi di libero scambio. Nessuno cita Trump e i suoi proclami di America First: ma circola l'immagine dello squalo USA contornato da piccoli pesci pilota, che più di essere pilota sono pilotati verso una preoccupante politica di dazi e di barriere. (A.F.)



Porti: Giampieri (Assoporti), più attenzione Ue su scali Mediterraneo

'I porti hanno bisogno di attenzione, soprattutto da parte dell'Europa per un riequilibrio, perché ora l'Europa è troppo squilibrata a favore dei porti del Nord Europa'. Lo ha detto il presidente di **Assoporti** Rodolfo Giampieri intervenendo all'assemblea di Alis. Giampieri ha invocato un impegno per 'una strategia a favore della parte sud dell'Europa e del Mediterraneo, che è sempre più strategica'. Il presidente di **Assoporti** ha lamentato che invece 'l'Europa fa leggi dementi, come quella dell'Ets con cui si penalizzano i porti dell'Unione europea nel Mediterraneo' con la conseguenza di rendere la competizione 'non più equa'. Il riferimento è alla direttiva che prevede un sistema di tassazione progressivo contro le emissioni che si applica alle navi che sostano nei porti europei. 'I porti - ha aggiunto Giampieri - hanno bisogno di una strategia unica, una strategia Italia. È finita l'epoca in cui un porto italiano fa concorrenza a un altro porto italiano: il sistema Italia deve fare concorrenza al sistema Europeo e al sistema mondiale'.

NT+ Enti Locali & Edilizia

Porti: Giampieri (Assoporti), più attenzione Ue su scali Mediterraneo

12/03/2024 17:07

Informativa sui cookie Utilizzare dati di geolocalizzazione precisi. Scansione attiva delle caratteristiche del dispositivo ai fini dell'identificazione. Archiviare informazioni su dispositivo e/o accedere. Pubblicità e contenuti personalizzati, misurazione delle prestazioni dei contenuti e degli annunci, ricerche sul pubblico, sviluppo di servizi. Elenco dei partner (fornitori).

Agenparl

Trieste

INVITO PER LA STAMPA | RESHORING E FRIENDSHORING DELLE IMPRESE REGIONALI AL CENTRO DEI LAVORI DI LEF OPERATIONS SUMMIT 2024

(AGENPARL) - mar 03 dicembre 2024 Pordenone, 3 dicembre 2024 - Il reshoring, processo attraverso cui un'azienda riporta in patria attività produttive o servizi precedentemente delocalizzati in altri paesi, solitamente per ragioni di costo, qualità o controllo o il friendshoring - spostare la produzione o l'approvvigionamento di beni verso paesi alleati o con relazioni politiche e commerciali stabili, per ridurre i rischi legati a tensioni geopolitiche e garantire maggiore sicurezza nelle catene di fornitura - sono temi divenuti sempre più cruciali per le imprese della regione in termini di competitività, specialmente in un contesto globale instabile come quello del tempo in cui viviamo. I settori maggiormente interessati sono metallurgia, meccanica e mobile. I vantaggi di un riavvicinamento sono molteplici: maggiore resilienza della catena di approvvigionamento, riduzione dei costi di trasporto, accesso a competenze locali, sostenibilità, sviluppo di relazioni stabili e incentivi governativi. A questi temi è interamente dedicata l'edizione 2024 e il titolo (Reshoring & Friendshoring: strategie chiave per il futuro industriale) del LEF Operations Summit, evento centrale nel programma dell'azienda digitale

modello che si svolgerà il 6 dicembre in azienda a San Vito al Tagliamento con inizio alle ore 10.30. Parteciperanno, moderati da Daniele Bellasio, vicedirettore del Sole 24 Ore, Marco Olivotto, Direttore generale LEF, Sergio Farioli, Partner McKinsey & Company, **Vittorio Torbianelli**, Commissario Straordinario **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** - Porti di Trieste e Monfalcone, Alessandro Fontana, Direttore Centro Studi Confindustria, Gianni Frasson, General Manager Frasson e Rubbermac e Presidente Fondazione Sportsystem, Mauro Bandelli partner di Gen-USA, Davide Zardo, Presidente e Amministratore Delegato Schneider Electric e Simone Marchetti, Business Development Director Oracle. Al termine l'intervista a Michelangelo Agrusti, Presidente Confindustria Alto **Adriatico** e LEF Massimo Boni 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

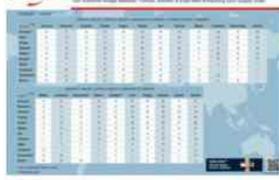
Trieste

CMA CGM lancia BORA MED SERVICE (BMS), che collega la Turchia, i porti dell'Adriatico, l'hub di Malta e il Mediterraneo orientale

Marseille . CMA CGM - Short Sea Lines Division ha annunciato il lancio di BORA MED SERVICE (BMS) a partire dall'ultima settimana del fine 2024. Questo servizio settimanale, con partenza ad Antalya il 23 dicembre 2024, servirà il mercato Adriatico per il commercio globale. Il servizio prevede un collegamento marittimo sostenibile tra la Turchia, la regione adriatica e il Mediterraneo orientale. Sarà composto da sei navi da 2500 teu, con una rotazione che prevede di scalare i porti di Antalya (1/2) - Izmir - Aliaga - Ambarli - Gebze - Gemlik - Malta - Ancona - Ravenna - Venezia - **Trieste** - Koper - Rijeka - Bar - Taranto - Malta - Limassol - Alexandria - Beirut & back. Di seguito si riportano i 'transit time' del Bora Med Service. Del loop - durata di 42 giorni - il porto di Malta sarà il "Med Hub", toccato sia in eastbound sia in westbound. Poi saranno scalati i porti Ancona (Act), Ravenna (Tcr), Venezia (Vecon) e **Trieste** (Tmt); seguiranno i porti Koper, Rijeka, Bar e Taranto (Scct) prima di tornare a Malta e di lì a Limassol, Alessandria d'Egitto, Beirut.

Il Nautilus

CMA CGM lancia BORA MED SERVICE (BMS), che collega la Turchia, i porti dell'Adriatico, l'hub di Malta e il Mediterraneo orientale



12/03/2024 13:11

Marseille . CMA CGM - Short Sea Lines Division ha annunciato il lancio di BORA MED SERVICE (BMS) a partire dall'ultima settimana del fine 2024. Questo servizio settimanale, con partenza ad Antalya il 23 dicembre 2024, servirà il mercato Adriatico per il commercio globale. Il servizio prevede un collegamento marittimo sostenibile tra la Turchia, la regione adriatica e il Mediterraneo orientale. Sarà composto da sei navi da 2500 teu, con una rotazione che prevede di scalare i porti di Antalya (1/2) - Izmir - Aliaga - Ambarli - Gebze - Gemlik - Malta - Ancona - Ravenna - Venezia - Trieste - Koper - Rijeka - Bar - Taranto - Malta - Limassol - Alexandria - Beirut & back. Di seguito si riportano i 'transit time' del Bora Med Service. Del loop - durata di 42 giorni - il porto di Malta sarà il "Med Hub", toccato sia in eastbound sia in westbound. Poi saranno scalati i porti Ancona (Act), Ravenna (Tcr), Venezia (Vecon) e Trieste (Tmt); seguiranno i porti Koper, Rijeka, Bar e Taranto (Scct) prima di tornare a Malta e di lì a Limassol, Alessandria d'Egitto, Beirut.

Shipping Italy

Trieste

"Il Mar Mediterraneo base di un consolidato cluster marittimo portuale tra i più solidi a livello globale"

Pubblichiamo la versione in lingua italiana dell'articolo di Gian Enzo Duci, introduzione del Dossier ISPI, da lui curato, "Navigating Challenges: Temporary Troubles or the New Normal for Mediterranean Logistics?" presentato durante i recenti "Rome Med Dialogues" aperti dal Presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Negli anni recenti, la vulgata geopolitica comune era sembrata cambiare progressivamente approccio al Mar Mediterraneo, da libero e pacifico mare di mezzo tra continenti, culle di civiltà variegate (Europa, Asia ed Africa), a via di collegamento commerciale (Medio Oceano) tra gli Oceani Indiano ed Atlantico. Un esempio chiaro di tale atteggiamento lo si può osservare comparando la cartografia ufficiale cinese della Belt & Road Initiative: nella prima versione, quando ancora veniva denominata Nuova Via della Seta, la linea partente dalla Cina terminava a Venezia, nell'ultima versione la linea entrava a Suez e proseguiva senza toccar terra fino a Gibilterra per poi perdersi nell'Atlantico. In questo mare di transito, il ruolo chiave era svolto dai choke points (Gibilterra e Suez, in primis) in un contesto di portualità, descritta come, diffusa e poco efficiente e in un clima di subalternità politica agli interessi dei Paesi del Nord Europa (dotati, loro sì, di pochi porti grandi ed efficienti). Il progressivo disimpegno da parte della Marina Militare statunitense, garante per più di mezzo secolo dell'ordine costituito, ma ormai sempre più focalizzata sull'Indo-Pacifico, ne erano la consequenziale prova del nove. In uno scenario simile, in cui ben il 30-40% di quel 12% di traffici mondiali che dal Mediterraneo (l'1,5% delle acque globali) passava, lo faceva senza toccarvi alcun porto (quale via più rapida nel collegamento tra Asia, Nord Europa e Nord America), molti pensavano che la crisi del Mar Rosso, iniziata il 19 ottobre 2023, con il primo attacco Houthi ad una nave commerciale, avrebbe messo in ginocchio la blu economy dell'area. A distanza di poco più di anno, la lettura dei dati ci danno un quadro diverso da quello che ci si sarebbe potuto aspettare. A differenza di come pronosticato da **Zeno D'Agostino**, presidente di ESPO (European Sea Ports Organisation) pur non passando le navi da Suez (-49% il dato complessivo dei primi nove mesi del 2024 con il picco di -71% per le portacontaineri), i porti del Mediterraneo non sono tornati al 1868, anno di apertura del Canale e il vecchio Mare Nostrum non si è trasformato in un lago chiuso. Ad un occhio non container-centrico, il Mediterraneo appare, prima di tutto, non come mare di transito, ma come base di un consolidato cluster marittimo portuale tra i più solidi a livello globale: Anche lo stesso settore container, comunque, per quanto impattato seriamente dal blocco di Bab Al Mandeb, ha dimostrato una capacità di adattamento e riorganizzazione molto rapida. I traffici che seguono la rotta dal Capo di Buona Speranza e non passano più da Suez si sono distribuiti, in logica transhipment , tra i porti più vicini a Gibilterra (Tangeri, Barcellona,



Economia Secondo Duci l'Italia è piattaforma geografica al centro del Mediterraneo, ma non è in alcun modo una piattaforma logistica. Piano Mare e Piano Mattei sembrano voler esaltare queste potenzialità di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Pubblichiamo la versione in lingua italiana dell'articolo di Gian Enzo Duci, introduzione del Dossier ISPI, da lui curato, "Navigating Challenges: Temporary Troubles or the New Normal for Mediterranean Logistics?" presentato durante i recenti "Rome Med Dialogues" aperti dal Presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Negli anni recenti, la vulgata geopolitica comune era sembrata cambiare progressivamente approccio al Mar Mediterraneo, da libero e pacifico mare di mezzo tra continenti, culle di civiltà variegate (Europa, Asia ed Africa), a via di collegamento commerciale (Medio Oceano) tra gli Oceani Indiano ed Atlantico. Un esempio chiaro di tale atteggiamento lo si può osservare comparando la cartografia ufficiale cinese della Belt & Road Initiative: nella prima versione, quando ancora veniva denominata Nuova Via della Seta, la linea partente dalla Cina terminava a Venezia, nell'ultima versione la linea entrava a Suez e proseguiva senza toccar terra fino a Gibilterra per poi perdersi nell'Atlantico. In questo mare di transito, il ruolo chiave era svolto dai choke points (Gibilterra e Suez, in primis) in un contesto di portualità, descritta come, diffusa e poco efficiente e in un clima di subalternità politica agli interessi dei Paesi del Nord Europa (dotati, loro sì, di pochi porti grandi ed efficienti). Il progressivo disimpegno da parte della Marina Militare statunitense, garante per più di mezzo secolo dell'ordine costituito, ma ormai sempre più focalizzata sull'Indo-Pacifico, ne erano la consequenziale prova del nove. In uno scenario simile, in cui ben il 30-40% di quel 12% di traffici mondiali che dal Mediterraneo (l'1,5% delle acque globali) passava, lo faceva senza toccarvi alcun porto (quale via più rapida nel collegamento tra Asia, Nord Europa e Nord

Shipping Italy

Trieste

Valencia, arrivando ad interessare finanche Marsiglia e Genova) per poi essere distribuiti con navi feeder nel Mediterraneo orientale, dove l'effetto Houthi (sommato alla crisi del Mar Nero) ha, comunque, avuto gli effetti maggiori (si pensi al calo di traffico del Pireo, malgrado il suo controllo cinese, o ai porti adriatici). I porti mediterranei stanno sfruttando l'attuale crisi per ripensarsi e per allargare il proprio fronte d'azione (si pensi ai porti quali hub energetici, ad esempio). Non sfugga, inoltre che due dei primi tre global liner del settore container (dove 4 su 5 - MSC, Maersk, CMA CGM e Hapag Lloyd - sono europei), siano a tutti gli effetti da considerare mediterranei: per nome, proprietà ed interessi prevalenti, la ginevrina MSC e per sede e controllo la francese, basata a Marsiglia, CMA CGM. L'orderbook ai cantieri di nuove navi, lascia ipotizzare che proprio i due Liners mediterranei saranno i leader globali a partire dal 2026 (MSC è già oggi la prima al mondo) e l'alleanza "Gemini" tra la danese Maersk e la tedesca Hapag Lloyd è stata letta da molti, anche nel nome, come una difesa dei due carrier nord-europei spinti in un angolo dai competitor latini. E' interessante notare come la tanto vituperata integrazione verticale dei vettori marittimi che hanno sfruttato gli enormi profitti generati negli anni del Covid per acquisire terminal e società di servizi di terra, sembri essere una fonte di radicamento sul territorio: si pensi alla crescita di traffico, nel primo semestre 2024, a Gioia Tauro derivante dalla scelta strategica del suo concessionario MSC di anestetizzare il mancato passaggio da Suez continuando ad usare per le proprie navi il porto calabrese quale hub di transhipment. Dopo anni di spalle rivolte al mare (si legga al riguardo l'illuminante "L'Italia ha paura del mare" di Francesco Maselli, edito da NR), l'Italia sembra avere, per la prima volta in epoca repubblicana, riscoperto una propria vocazione mediterranea, con un sguardo attento a quanto succede sulla sponda sud del Mare Nostrum. Il Piano del Mare e il Piano Mattei sembrano delineare con coerenza una visione del nostro Paese quale mix tra Port e Sea Power. L'Italia è piattaforma geografica al centro del Mediterraneo, ma non è in alcun modo una piattaforma logistica. Le dorsali montuose che dividono il Nord dai Paesi confinanti e l'Appennino che rende complesso e costoso la movimentazione est/ovest delle merci (si pensi ai collegamenti Napoli-Bari, o Roma-Ancona), fa del nostro sistema portuale diffuso un asset tarato su esigenze reali di servizio ad economie locali con limitate opportunità di economie di scala. Solo la non conoscenza dei fondamentali del settore può consentire a qualcuno di confrontarlo con il sistema dei porti del Nord Europa, loro sì piattaforme logistiche scalabili dimensionalmente, con facilità di collegamento con un ampio retroterra servibile in pianura se non addirittura attraverso vie d'acqua (si pensi al Reno e al porto di Basilea). Se la geografia quindi non ci favorisce rispetto ad essere al servizio del Nord Europa sulle grandi rotte intercontinentali est ovest, quando guardiamo a Sud il discorso cambia. August Comte diceva che la demografia è destino e la demografia ci dice di guardare all'Africa. Nel 1900, la popolazione europea era tre volte quella del Continente Nero. Nel 2037 è previsto che quella africana sarà tre volte quella europea (quattro volte nel 2047). Appare evidente che per quanto non si sia certi che il futuro dell'economia globale possa davvero essere in Africa, sicuramente,

Shipping Italy

Trieste

possiamo dire che per noi Mediterranei, dipenderà fortemente dall'Africa. Lo sviluppo dei Paesi del Maghreb quale hub manifatturiero, metterebbe la nostra flotta Ro-Ro in grado di azzerare il vantaggio competitivo delle navi Lo-Lo portancontainer sulle lunghe distanze e i nostri porti in posizione privilegiata rispetto a quelli del Nord Europa. Il controllo e la gestione dei flussi migratori clandestini via mare da parte della nostra Guardia Costiera ha abbassato la tensione sociale sul tema, consentendo alla nostra politica di aggiungere angoli di visuale diversa sul dossier relativo all'altra sponda del Mare Nostrum. Le sei direttrici di intervento del Piano Mattei (istruzione e formazione, salute, agricoltura, acqua, energia e infrastrutture), da realizzarsi in un'ottica cooperativa e non predatoria, possono fondarsi su una dotazione economica (5,5 miliardi di Euro) senza precedenti e si integrano, in una logica di "mare che unisce le terre che divide" con le linee guida del Piano del Mare. Mare che stiamo imparando a pensare più ampio e a guardare in ottica tridimensionale. Più ampio perché, se le rotte mediterranee sono messe in crisi da situazioni di guerra o tensione in mar Rosso e nell'Indo-Pacifico, quello diventa "Mediterraneo esteso" da presidiare. Tridimensionale perché quanto avviene sottacqua sta assumendo una importanza paragonabile a quanto avviene in superficie. I cavi sottomarini, le pipelines e il controllo della dimensione subacquea stanno vedendo il nostro paese assumere un ruolo di primogenitura nella normativa e di leadership tecnologica che trovano nella costituzione del Polo della Subacquea (13 dicembre 2023), coordinato dalla Marina Militare, la più plastica delle dimostrazioni. Il Canale di Sicilia è uno degli snodi chiave dei cavi sottomarini per la trasmissione dei dati e la sua sorveglianza diventa vitale per lo sviluppo del nostro Paese tanto più in un momento in cui la presenza militare diretta di paesi terzi (Russia e Turchia) in Libia e l'intraprendenza della marina militare algerina ci impongono un ruolo attivo nell'area. E' in questa prospettiva, probabilmente, che devono essere letto l'aggiornamento 2023-2028, fatto ad ottobre di quest'anno, sui traffici container fatta da Drewry: crescita globale 3%, crescita dell'intero Med 3,4% e crescita del Nord Africa 3,7% prescindere da Suez.

(Sito) Ansa

Venezia

Crociere Venezia, estesa la concessione per i terminal Vtp

E' stata estesa di ulteriori dieci anni, con la ridefinizione degli ambiti per i terminal, la concessione demaniale rinnovata questa mattina da **Fulvio Lino Di Blasio**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e Commissario Straordinario per le crociere a Venezia, e **Fabrizio Spagna**, presidente e ad di Venezia Terminal Passeggeri Spa. Il documento disciplina le modifiche rispetto a quanto già previsto dagli atti di concessione che dal 2000 hanno dato assetto e sviluppo ai Terminal Passeggeri di Marittima e di Chioggia, nel contesto delle Ordinanze del Commissario Crociere Venezia Ccv emanate nel periodo 2021-2024, con l'obiettivo di consentire a Vtp il mantenimento della gestione dei beni demaniali destinati alle operazioni di sbarco e imbarco passeggeri e delle attività collegate. La concessione vigente è stata prorogata dal 31 maggio 2026 al 31 maggio 2036, sulla base del Piano delle attività di Vtp. L'estensione - informa l'Authority veneziana - tiene conto sia del tempo necessario al recupero della piena funzionalità della concessione, sia del tempo strettamente necessario all'ammortamento degli investimenti necessari all'attrezzaggio dei terminal e l'utilizzo dei nuovi ormeggi che Vtp Spa si è impegnata a realizzare con un investimento di 19,2 milioni di euro. Il tutto, ovviamente, in parallelo con le opere commissariali legate al miglioramento dell'accessibilità nautica (manutenzione dei canali e "smussi") e alla costruzione della stazione marittima a Canale Nord. La concessione regola e dà assetto ai tre compendi in gestione a Vtp: il Terminal Venezia Marittima, comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati come risulterà dopo la restituzione di alcuni fabbricati in area Marittima, San Basilio e Santa Marta; il Terminal Isola Saloni a Chioggia; il Terminal Canale Nord Marghera, comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati che verranno realizzati da Vtp a conclusione delle opere commissariali.



E' stata estesa di ulteriori dieci anni, con la ridefinizione degli ambiti per i terminal, la concessione demaniale rinnovata questa mattina da Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Commissario Straordinario per le crociere a Venezia, e Fabrizio Spagna, presidente e ad di Venezia Terminal Passeggeri Spa. Il documento disciplina le modifiche rispetto a quanto già previsto dagli atti di concessione che dal 2000 hanno dato assetto e sviluppo ai Terminal Passeggeri di Marittima e di Chioggia, nel contesto delle Ordinanze del Commissario Crociere Venezia Ccv emanate nel periodo 2021-2024, con l'obiettivo di consentire a Vtp il mantenimento della gestione dei beni demaniali destinati alle operazioni di sbarco e imbarco passeggeri e delle attività collegate. La concessione vigente è stata prorogata dal 31 maggio 2026 al 31 maggio 2036, sulla base del Piano delle attività di Vtp. L'estensione - informa l'Authority veneziana - tiene conto sia del tempo necessario al recupero della piena funzionalità della concessione, sia del tempo strettamente necessario all'ammortamento degli investimenti necessari all'attrezzaggio dei terminal e l'utilizzo dei nuovi ormeggi che Vtp Spa si è impegnata a realizzare con un investimento di 19,2 milioni di euro. Il tutto, ovviamente, in parallelo con le opere commissariali legate al miglioramento dell'accessibilità nautica (manutenzione dei canali e "smussi") e alla costruzione della stazione marittima a Canale Nord. La concessione regola e dà assetto ai tre compendi in gestione a Vtp: il Terminal Venezia Marittima, comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati come risulterà dopo la restituzione di alcuni fabbricati in area Marittima, San Basilio e Santa Marta; il Terminal Isola Saloni a Chioggia; il Terminal Canale Nord Marghera, comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati che verranno realizzati da Vtp a conclusione delle opere commissariali.

Informare

Venezia

Firmato l'atto per il riequilibrio della concessione in capo a Venezia Terminal Passeggeri

Spagna: l'obiettivo è di «dar vita ad una "nuova normalità", che punta fortemente su un segmento di clientela medio-alta, con l'obiettivo di creare a Venezia un polo per le crociere di lusso» L'Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** ha sottoscritto oggi con Venezia Terminal Passeggeri, la società che gestisce il traffico dei passeggeri nel porto di Venezia e che è partecipata dalla stessa AdSP, l'atto supplemento che prevede l'estensione della concessione in capo a VTP di ulteriori dieci anni, un nuovo piano di investimenti e la ridefinizione degli ambiti oggetto della stessa per i terminal Venezia Marittima, Isola Saloni di Chioggia e Canale Nord di Marghera e degli interventi da realizzare del 26 febbraio e 20 giugno. Il documento disciplina le modifiche intervenute rispetto a quanto già previsto dagli atti di concessione che dal 2000 hanno dato assetto e sviluppo ai terminal passeggeri di Marittima e di Chioggia, nel contesto delle ordinanze del commissario crociere Venezia, Fulvio Lino Di Blasio, che è presidente della stessa AdSP, emanate nel periodo 2021-2024 a seguito del decreto governativo del 2021 che impedisce alle grandi navi di raggiungere la stazione marittima di Venezia attraverso il Bacino di San Marco, il Canale di San Marco e il Canale della Giudecca del 13 luglio 2021). L'obiettivo dell'atto supplemento è di consentire a VTP, quale gestore interessato dal divieto di transito di cui all'art. 1, comma 2 del decreto-legge n. 103/2021, il mantenimento della gestione dei beni demaniali destinati alle operazioni di sbarco e imbarco passeggeri e delle attività collegate e/o connesse previste all'interno degli atti di concessione già rilasciati. Sulla base del comma 5 dell'articolo 1 del decreto-legge che, per il riequilibrio del piano economico finanziario della concessione, stabilisce che la revisione della concessione può prevedere la proroga della sua durata, la riduzione, rateizzazione o rimodulazione del canone concessorio, l'atto siglato oggi prevede la riparametrazione temporale della concessione vigente dal termine di attuale scadenza, fissato al 31 maggio 2026, sino al 31 maggio 2036, sulla base del piano delle attività di VTP. Tale estensione - ha spiegato l'ente **portuale** veneziano - tiene conto sia del tempo necessario al recupero della piena funzionalità della concessione, che ha risentito dell'entrata in vigore del decreto-legge n. 103/2021, sia del tempo strettamente necessario all'ammortamento degli investimenti necessari all'attrezzaggio dei terminal e l'utilizzo dei nuovi ormeggi che VTP Spa si è impegnata a realizzare con un investimento di 19,2 milioni di euro. Il tutto in parallelo con le opere commissariali legate al miglioramento dell'accessibilità nautica (manutenzione dei canali e "smussi") e alla costruzione della stazione marittima a Canale Nord. Per quanto riguarda gli ambiti, invece, l'atto di concessione



Spagna: l'obiettivo è di «dar vita ad una "nuova normalità", che punta fortemente su un segmento di clientela medio-alta, con l'obiettivo di creare a Venezia un polo per le crociere di lusso» L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha sottoscritto oggi con Venezia Terminal Passeggeri, la società che gestisce il traffico dei passeggeri nel porto di Venezia e che è partecipata dalla stessa AdSP, l'atto supplemento che prevede l'estensione della concessione in capo a VTP di ulteriori dieci anni, un nuovo piano di investimenti e la ridefinizione degli ambiti oggetto della stessa per i terminal Venezia Marittima, Isola Saloni di Chioggia e Canale Nord di Marghera e degli interventi da realizzare del 26 febbraio e 20 giugno. Il documento disciplina le modifiche intervenute rispetto a quanto già previsto dagli atti di concessione che dal 2000 hanno dato assetto e sviluppo ai terminal passeggeri di Marittima e di Chioggia, nel contesto delle ordinanze del commissario crociere Venezia, Fulvio Lino Di Blasio, che è presidente della stessa AdSP, emanate nel periodo 2021-2024 a seguito del decreto governativo del 2021 che impedisce alle grandi navi di raggiungere la stazione marittima di Venezia attraverso il Bacino di San Marco, il Canale di San Marco e il Canale della Giudecca del 13 luglio 2021). L'obiettivo dell'atto supplemento è di consentire a VTP, quale gestore interessato dal divieto di transito di cui all'art. 1, comma 2 del decreto-legge n. 103/2021, il mantenimento della gestione dei beni demaniali destinati alle operazioni di sbarco e imbarco passeggeri e delle attività collegate e/o connesse previste all'interno degli atti di concessione già rilasciati. Sulla base del comma 5 dell'articolo 1 del decreto-legge che, per il riequilibrio del piano economico finanziario della concessione, stabilisce che la revisione della concessione può prevedere la proroga della sua durata, la riduzione, rateizzazione o rimodulazione del canone concessorio, l'atto siglato oggi prevede la riparametrazione temporale della concessione vigente dal

Informare

Venezia

regola e dà assetto ai tre compendi in gestione a VTP: il Terminal Venezia Marittima comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati come risulterà a seguito della restituzione di alcuni fabbricati in area Marittima, San Basilio e Santa Marta, il Terminal Isola Saloni con le aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati che costituiscono il terminal operativo a Chioggia e il Terminal Canale Nord Marghera comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati che verranno realizzati da VTP a conclusione delle opere commissariali previste dal decreto interministeriale n. 545 del 31 dicembre 2021. Insieme a una ridefinizione dei tempi e degli ambiti della concessione, il documento stabilisce un **sistema** di monitoraggio e revisione volto a verificare e mantenere l'equilibrio economico e finanziario della concessione e il rispetto delle condizioni assunte ai fini del mantenimento dell'estensione decennale. «Questo atto - ha commentato il presidente dell'AdSP e commissario straordinario, Fulvio Lino Di Blasio - è il risultato di un lungo e fruttuoso lavoro tecnico di confronto con VTP, condotto in ottemperanza del decreto-legge n. 103/2021. Non era facile, ma abbiamo raccolto la sfida facendo squadra: come struttura commissariale e come Autorità di **Sistema** - insieme al vice ministro Rixi, alla Direzione porti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Comitato di gestione, alla Capitaneria di Porto e con il supporto fondamentale dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato - abbiamo individuato la migliore soluzione per garantire continuità allo sviluppo del traffico passeggeri degli scali veneti e dei servizi collegati, fornendo così maggiori certezze per il mercato e conferme per tutti i lavoratori del comparto. Il futuro della crocieristica in ottica più sostenibile, senza mai dimenticare il necessario equilibrio con il settore commerciale, passa anche per questo importante passaggio amministrativo che rappresenta una vera e propria svolta per la nostra portualità». Evidenziando che oggi è la conclusione di «un grande lavoro di concertazione e di confronto che ha permesso di dare piena forma al nuovo modello di offerta crocieristica in laguna, fondato sul programma di approdi diffusi nato a seguito del decreto 103 del 2021», il presidente e amministratore delegato di Venezia Terminal Passeggeri, Fabrizio Spagna, ha specificato che l'intento è di «dar vita ad una "nuova normalità", che punta fortemente su un segmento di clientela medio-alta, con l'obiettivo di creare a Venezia un polo per le crociere di lusso fondato sulla qualità dei servizi e sul rispetto per il contesto in cui opera. Grazie all'atto suppletivo firmato oggi - ha aggiunto Spagna - saremo dunque in grado di portare avanti con chiarezza un programma di investimenti ambizioso, che prevede l'impiego di 19,2 milioni di euro per dotare i porti di Venezia e Chioggia di infrastrutture e tecnologie all'avanguardia che consentiranno una fluida gestione dei flussi. Siamo certi che la strada intrapresa sia quella giusta e che, grazie alla collaborazione tra tutti i soggetti in gioco, potremo dar vita ad un modello compatibile con la bellezza e la fragilità di Venezia e, al contempo, rispettoso del tessuto economico e sociale del territorio, bilanciando la necessità di accogliere visitatori con l'impegno a proteggere e valorizzare il nostro patrimonio unico».

Informatore Navale

Venezia

Concluso il corso per Operatore tecnico subacqueo del FSE Al Cedifop di Palermo

. Allievi in attesa di svolgere gli esami, il percorso finanziato dal Fondo Sociale Europeo ha avuto inizio lo scorso 6 maggio . Il 2 dicembre inizia un altro analogo percorso ma autofinanziato e che si concluderà il 21 marzo . Palermo, 30 novembre 2024 - Iniziato il 6 maggio, si è concluso lo scorso 14 novembre il corso "Ots" Operatore tecnico subacqueo finanziato dal Fondo Sociale Europeo e realizzato dal Centro Studi Cedifop formazione professionale di subacquea industriale. Adesso, per dare corso agli esami finali, l'ente diretto dal greco Manos Kouvakis resta in attesa che l'assessorato alla Formazione professionale della regione siciliana attivi la procedura che consenta di farne richiesta tramite la relativa piattaforma. Saranno 15, infatti, gli allievi che, avendo seguito l'intero iter formativo, attendono di sottoporsi alla prova finale. Intanto 12 di loro stanno attualmente proseguendo la formazione con altri allievi aggiuntisi per completare il percorso formativo fino al livello Inshore Diver che consentirà loro l'iscrizione al repertorio dei Commercial Diver italiani presso l'assessorato al Lavoro della Regione Siciliana e di conseguire, inoltre, il brevetto di saldatore subacqueo rilasciato da Bureau Veritas (l'azienda di origine francese di rilevanza mondiale nella valutazione ed analisi dei rischi legati alla qualità, all'ambiente, alla salute, alla sicurezza e alla responsabilità sociale) i cui esami finali sono in programma venerdì 13 dicembre. Intanto, dal prossimo 2 dicembre, 20 nuovi allievi, dei quali 15 italiani (tra loro soltanto 2 siciliani) e 5 stranieri provenienti dal Cile, dallo Sri Lanka, dalla Tunisia, dal Senegal e dalla Croazia, inizieranno un nuovo percorso formativo per il livello Ots con un corso autofinanziato la cui conclusione è prevista il 21 marzo del prossimo anno. Sempre presso la sede del Centro Studi Cedifop, ente che opera all'interno del porto di Palermo, un altro (breve) corso per Diver Medic Primo Soccorso con certificazione UNI CEI EN ISO/IEC 17024 di Cepas/Bureau Veritas, è in programmazione nella seconda metà di questo mese di dicembre. Corso reso obbligatorio dalla legge 07/2016 della regione siciliana (adesso anche dall'articolo 3.5 della legge in vigore in Friuli **Venezia** Giulia) che consente l'accesso ai 2 livelli offshore (Top Up, 30 e 50 metri extraportuali) e Saturazione, percorsi formativi questi raccomandati dall'IMCA, l'Associazione Internazionale degli Appaltatori Marittimi.



Informazioni Marittime

Venezia

PSA Italy ordina tre nuove gru elettriche per il terminal Vecon-PSA Venice

Il valore complessivo delle E-RTG (Electric Rubber Tyred Gantry cranes) è di 8,5 milioni di euro. A Venezia PSA Italy ha ufficializzato l'ordine di acquisto di tre nuove E-RTG (Electric Rubber Tyred Gantry cranes), le gru da piazzale totalmente elettriche e a zero emissioni, per un valore complessivo di 8,5 milioni di euro, consolidando l'impegno verso un futuro più sostenibile e competitivo nel settore portuale. Le nuove gru, progettate per migliorare l'efficienza operativa e ridurre l'impatto ambientale, saranno operative nel terminal di Vecon - PSA Venice entro il 2026, al termine del processo di produzione e consegna. Investimenti strategici L'acquisto dei tre E-RTG rappresenta il culmine della prima tranche di investimenti strategici pianificati in termini di equipment e infrastruttura; nel 2024 il terminal Vecon-PSA Venice ha già realizzato la messa in funzione di quattro nuove Reach Stacker, fondamentali per le operazioni di movimentazione dei container, e altre due in arrivo nel 2025. Sono stati inoltre completati importanti lavori di rifacimento e asfaltatura del piazzale, insieme alla realizzazione delle nuove vie di corsa del gommato, con l'obiettivo di migliorare la viabilità interna e l'efficienza operativa. Sistema di stoccaggio Parallelamente, è stato potenziato il sistema di stoccaggio delle merci refrigerate attraverso la creazione di nuovi Reefer Rack, con un incremento di 96 prese reefer, rispondendo così alla crescente domanda del mercato per il trasporto di merci a temperatura controllata. Un'attenzione particolare è stata riservata anche al benessere dei lavoratori e degli operatori esterni, grazie alla realizzazione di nuovi spogliatoi e di un'area di ristoro moderna e accogliente. Sostenibilità e innovazione Questi interventi si inseriscono in una strategia complessiva di potenziamento delle infrastrutture e delle tecnologie portuali, in linea con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e miglioramento dei servizi. "Siamo fieri di annunciare questo nuovo passo avanti nei nostri investimenti: questa prima tranche, pianificata nel 2024, fa riferimento al nostro impegno di oltre 80 milioni di euro annunciato a giugno del 2023, in occasione del rinnovo della concessione del nostro terminal qui a Marghera - ha dichiarato Daniele Marchiori, general manager di PSA Venice-Vecon -. L'introduzione di 3 nuovi E-RTG rappresenta non solo un importante salto tecnologico che ci consentirà di migliorare ulteriormente il livello di servizio, ma anche un chiaro segnale del nostro impegno per la sostenibilità e l'innovazione, elementi chiave per garantire competitività nel mercato globale". PSA Italy continuerà a lavorare a stretto contatto con i propri partner e stakeholder per perseguire ulteriori obiettivi di sviluppo, contribuendo alla crescita del terminal PSA Venice-Vecon nel porto di Venezia e Marghera come hub strategico per il Mar Adriatico. Condividi Tag porti venezia Articoli correlati.



Informazioni Marittime
PSA Italy ordina tre nuove gru elettriche per il terminal Vecon-PSA Venice

12/03/2024 18:23

Il valore complessivo delle E-RTG (Electric Rubber Tyred Gantry cranes) è di 8,5 milioni di euro. A Venezia PSA Italy ha ufficializzato l'ordine di acquisto di tre nuove E-RTG (Electric Rubber Tyred Gantry cranes), le gru da piazzale totalmente elettriche e a zero emissioni, per un valore complessivo di 8,5 milioni di euro, consolidando l'impegno verso un futuro più sostenibile e competitivo nel settore portuale. Le nuove gru, progettate per migliorare l'efficienza operativa e ridurre l'impatto ambientale, saranno operative nel terminal di Vecon - PSA Venice entro il 2026, al termine del processo di produzione e consegna. Investimenti strategici L'acquisto dei tre E-RTG rappresenta il culmine della prima tranche di investimenti strategici pianificati in termini di equipment e infrastruttura; nel 2024 il terminal Vecon-PSA Venice ha già realizzato la messa in funzione di quattro nuove Reach Stacker, fondamentali per le operazioni di movimentazione dei container, e altre due in arrivo nel 2025. Sono stati inoltre completati importanti lavori di rifacimento e asfaltatura del piazzale, insieme alla realizzazione delle nuove vie di corsa del gommato, con l'obiettivo di migliorare la viabilità interna e l'efficienza operativa. Sistema di stoccaggio Parallelamente, è stato potenziato il sistema di stoccaggio delle merci refrigerate attraverso la creazione di nuovi Reefer Rack, con un incremento di 96 prese reefer, rispondendo così alla crescente domanda del mercato per il trasporto di merci a temperatura controllata. Un'attenzione particolare è stata riservata anche al benessere dei lavoratori e degli operatori esterni, grazie alla realizzazione di nuovi spogliatoi e di un'area di ristoro moderna e accogliente. Sostenibilità e innovazione Questi interventi si inseriscono in una strategia complessiva di potenziamento delle infrastrutture e delle tecnologie portuali, in linea con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e miglioramento dei servizi. "Siamo fieri di annunciare questo nuovo passo avanti nei nostri investimenti: questa prima tranche, pianificata nel 2024, fa

AdSp MAS e VTP, sottoscritto l'atto suppletivo per il riequilibrio della concessione

Andrea Puccini

VENEZIA Una riparametrazione della scadenza temporale dell'attuale concessione con l'estensione di ulteriori dieci anni e la ridefinizione degli ambiti oggetto della stessa per i terminal Venezia Marittima, Isola Saloni di Chioggia e Canale Nord di Marghera e degli interventi da realizzare. È quanto previsto dall'atto di concessione demaniale suppletivo firmato da Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Commissario Straordinario per le crociere a Venezia, e Fabrizio Spagna, presidente e ad di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. Il documento disciplina le modifiche intervenute rispetto a quanto già previsto dagli atti di concessione che dal 2000 hanno dato assetto e sviluppo ai Terminal Passeggeri di Marittima e di Chioggia, nel contesto delle Ordinanze del Commissario Crociere Venezia CCV emanate nel periodo 2021-2024, con l'obiettivo di consentire a VTP, quale gestore interessato dal divieto di transito di cui all'art. 1, comma 2 del D.L. n. 103/2021, il mantenimento della gestione dei beni demaniali destinati alle operazioni di sbarco e imbarco passeggeri e delle attività collegate e/o connesse previste all'interno degli atti di concessione già rilasciati. Nel dettaglio, l'atto prevede, ai sensi dell'art. 1, comma 5 del D.L. 103/2021, la riparametrazione temporale della concessione vigente dal termine di attuale scadenza, fissato al 31.05.2026, sino al 31.05.2036, sulla base del Piano delle attività di VTP. Tale estensione tiene conto sia del tempo necessario al recupero della piena funzionalità della concessione (che ha risentito dell'entrata in vigore del D.L. n. 103/2021), sia del tempo strettamente necessario all'ammortamento degli investimenti necessari all'attrezzaggio dei terminal e l'utilizzo dei nuovi ormeggi che VTP Spa si è impegnata a realizzare con un investimento di 19,2 milioni di euro. Il tutto, ovviamente, in parallelo con le opere commissariali legate al miglioramento dell'accessibilità nautica (manutenzione dei canali e smussi) e alla costruzione della stazione marittima a Canale Nord. Per quanto riguarda gli ambiti, invece, l'atto di concessione regola e dà assetto ai tre compendi in gestione a VTP: il Terminal Venezia Marittima comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati come risulterà a seguito della restituzione di alcuni fabbricati in area Marittima, San Basilio e Santa Marta, il Terminal Isola Saloni con le aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati che costituiscono il terminal operativo a Chioggia e il Terminal Canale Nord Marghera comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati che verranno realizzati da VTP a conclusione delle opere commissariali previste dal Decreto Interministeriale n. 545 del 31 dicembre 2021. Insieme a una ridefinizione dei tempi e degli ambiti della concessione, il documento stabilisce un sistema di monitoraggio e revisione volto a verificare e mantenere l'equilibrio economico e finanziario della concessione e il rispetto delle condizioni assunte



Messaggero Marittimo

Venezia

ai fini del mantenimento dell'estensione decennale. Questo atto commenta il presidente AdSPMAS e commissario straordinario Fulvio Lino Di Blasio è il risultato di un lungo e fruttuoso lavoro tecnico di confronto con VTP, condotto in ottemperanza del D.L. n. 103/2021. Non era facile, ma abbiamo raccolto la sfida facendo squadra: come struttura commissariale e come Autorità di sistema insieme al Vice Ministro Rixi, alla Direzione porti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Comitato di gestione, alla Capitaneria di porto e con il supporto fondamentale dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato abbiamo individuato la migliore soluzione per garantire continuità allo sviluppo del traffico passeggeri degli scali veneti e dei servizi collegati, fornendo così maggiori certezze per il mercato e conferme per tutti i lavoratori del comparto. Il futuro della crocieristica in ottica più sostenibile, senza mai dimenticare il necessario equilibrio con il settore commerciale, passa anche per questo importante passaggio amministrativo che rappresenta una vera e propria svolta per la nostra portualità. Venezia Terminal Fabrizio Spagna, presidente e ad di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., dichiara: Oggi si conclude un grande lavoro di concertazione e di confronto che ha permesso di dare piena forma al nuovo modello di offerta crocieristica in laguna, fondato sul programma di approdi diffusi nato a seguito del decreto 103 del 2021. Vogliamo dar vita ad una nuova normalità', che punta fortemente su un segmento di clientela medio-alta, con l'obiettivo di creare a Venezia un polo per le crociere di lusso fondato sulla qualità dei servizi e sul rispetto per il contesto in cui opera. Grazie all'atto suppletivo firmato oggi, saremo dunque in grado di portare avanti con chiarezza un programma di investimenti ambizioso, che prevede l'impiego di 19,2 milioni di euro per dotare i porti di Venezia e Chioggia di infrastrutture e tecnologie all'avanguardia che consentiranno una fluida gestione dei flussi. Siamo certi che la strada intrapresa sia quella giusta e che, grazie alla collaborazione tra tutti i soggetti in gioco, potremo dar vita ad un modello compatibile con la bellezza e la fragilità di Venezia e, al contempo, rispettoso del tessuto economico e sociale del territorio, bilanciando la necessità di accogliere visitatori con l'impegno a proteggere e valorizzare il nostro patrimonio unico.

PSA Italy: ordine per 3 nuove E-RTG al terminal Vecon-PSA Venice

Andrea Puccini

VENEZIA PSA Italy ha ufficializzato l'ordine di acquisto di tre nuove E-RTG (Electric Rubber Tyred Gantry cranes), le gru da piazzale totalmente elettriche e a zero emissioni, per un valore complessivo di 8,5 milioni di euro, consolidando l'impegno verso un futuro più sostenibile e competitivo nel settore portuale. Le nuove gru, progettate per migliorare l'efficienza operativa e ridurre l'impatto ambientale, saranno operative nel terminal di Vecon PSA Venice entro il 2026, al termine del processo di produzione e consegna. L'acquisto dei tre E-RTG rappresenta il culmine della prima tranche di investimenti strategici pianificati in termini di equipment e infrastruttura; nel 2024 il terminal Vecon-PSA Venice ha già realizzato la messa in funzione di quattro nuove Reach Stacker, fondamentali per le operazioni di movimentazione dei container, e altre due in arrivo nel 2025. Sono stati inoltre completati importanti lavori di rifacimento e asfaltatura del piazzale, insieme alla realizzazione delle nuove vie di corsa del gommato, con l'obiettivo di migliorare la viabilità interna e l'efficienza operativa. Parallelamente, è stato potenziato il sistema di stoccaggio delle merci refrigerate attraverso la creazione di nuovi Reefer Rack, con un incremento di 96 prese reefer, rispondendo così alla crescente domanda del mercato per il trasporto di merci a temperatura controllata. Un'attenzione particolare è stata riservata anche al benessere dei lavoratori e degli operatori esterni, grazie alla realizzazione di nuovi spogliatoi e di un'area di ristoro moderna e accogliente. Questi interventi si inseriscono in una strategia complessiva di potenziamento delle infrastrutture e delle tecnologie portuali, in linea con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e miglioramento dei servizi. Siamo fieri di annunciare questo nuovo passo avanti nei nostri investimenti: questa prima tranche, pianificata nel 2024, fa riferimento al nostro impegno di oltre 80 milioni di euro annunciato a giugno del 2023, in occasione del rinnovo della concessione del nostro terminal qui a Marghera ha dichiarato Daniele Marchiori, General Manager di PSA Venice-Vecon. L'introduzione di 3 nuovi E-RTG rappresenta non solo un importante salto tecnologico che ci consentirà di migliorare ulteriormente il livello di servizio, ma anche un chiaro segnale del nostro impegno per la sostenibilità e l'innovazione, elementi chiave per garantire competitività nel mercato globale. PSA Italy continuerà a lavorare a stretto contatto con i propri partner e stakeholder per perseguire ulteriori obiettivi di sviluppo, contribuendo alla crescita del terminal PSA Venice-Vecon nel porto di Venezia e Marghera come hub strategico per il Mar Adriatico.



Port Logistic Press

Venezia

Tra Autorità portuale e Vtp la firma per il rilancio della crocieristica veneziana

Venezia Una riparametrazione della scadenza temporale dell'attuale concessione con l'estensione di altri 10 anni e la ridefinizione degli ambiti della stessa per i terminal Venezia Marittima, Isola Saloni di Chioggia e Canale Nord di Marghera e degli interventi da realizzare. È quanto previsto dall'atto di concessione demaniale suppletivo firmato, questa mattina, da Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Commissario Straordinario per le crociere a Venezia, e Fabrizio Spagna, presidente e ad di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. Il documento disciplina le modifiche intervenute rispetto a quanto già previsto dagli atti di concessione che dal 2000 hanno dato assetto e sviluppo ai Terminal Passeggeri di Marittima e di Chioggia, nel contesto delle Ordinanze del Commissario Crociere Venezia CCV emanate nel periodo 2021-2024, con l'obiettivo di consentire a VTP, quale gestore interessato dal divieto di transito di cui all'art. 1, comma 2 del D.L. n. 103/2021, il mantenimento della gestione dei beni demaniali destinati alle operazioni di sbarco e imbarco passeggeri e delle attività collegate e/o connesse previste all'interno degli atti di concessione già rilasciati. Nel dettaglio, l'atto prevede, ai sensi dell'art. 1, comma 5 del D.L. 103/2021, la riparametrazione temporale della concessione vigente dal termine di attuale scadenza, fissato al 31.05.2026, sino al 31.05.2036, sulla base del Piano delle attività di VTP. Tale estensione tiene conto sia del tempo necessario al recupero della piena funzionalità della concessione (che ha risentito dell'entrata in vigore del D.L. n. 103/2021), sia del tempo strettamente necessario all'ammortamento degli investimenti necessari all'attrezzaggio dei terminal e l'utilizzo dei nuovi ormeggi che VTP Spa si è impegnata a realizzare con un investimento di 19,2 milioni di euro. Il tutto, ovviamente, in parallelo con le opere commissariali legate al miglioramento dell'accessibilità nautica (manutenzione dei canali e smussi) e alla costruzione della stazione marittima a Canale Nord. Per quanto riguarda gli ambiti, invece, l'atto di concessione regola e dà assetto ai tre compendi in gestione a VTP: il Terminal Venezia Marittima comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati come risulterà a seguito della restituzione di alcuni fabbricati in area Marittima, San Basilio e Santa Marta, il Terminal Isola Saloni con le aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati che costituiscono il terminal operativo a Chioggia e il Terminal Canale Nord Marghera comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati che verranno realizzati da VTP a conclusione delle opere commissariali previste dal Decreto Interministeriale n. 545 del 31 dicembre 2021. Insieme a una ridefinizione dei tempi e degli ambiti della concessione, il documento stabilisce un sistema di monitoraggio e revisione volto a verificare e mantenere l'equilibrio economico e finanziario della concessione e il rispetto delle condizioni assunte ai fini del mantenimento



Port Logistic Press

Venezia

dell'estensione decennale. Questo atto dichiara il presidente AdSPMAS e commissario straordinario Fulvio Lino Di Blasio è il risultato di un lungo e fruttuoso lavoro tecnico di confronto con VTP, condotto in ottemperanza del D.L. n. 103/2021. Non era facile, ma abbiamo raccolto la sfida facendo squadra: come struttura commissariale e come Autorità di sistema insieme al Vice Ministro Rixi, alla Direzione porti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Comitato di gestione, alla Capitaneria di porto e con il supporto fondamentale dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato abbiamo individuato la migliore soluzione per garantire continuità allo sviluppo del traffico passeggeri degli scali veneti e dei servizi collegati, fornendo così maggiori certezze per il mercato e conferme per tutti i lavoratori del comparto. Il futuro della **crocieristica** in ottica più sostenibile, senza mai dimenticare il necessario equilibrio con il settore commerciale, passa anche per questo importante passaggio amministrativo che rappresenta una vera e propria svolta per la nostra portualità. Per Fabrizio Spagna, presidente e ad di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. si conclude oggi un grande lavoro di concertazione e di confronto che ha permesso di dare piena forma al nuovo modello di offerta **crocieristica** in laguna, fondato sul programma di approdi diffusi nato a seguito del decreto 103 del 2021. Vogliamo dar vita ad una nuova normalità', che punta fortemente su un segmento di clientela medio-alta, con l'obiettivo di creare a Venezia un polo per le crociere di lusso fondato sulla qualità dei servizi e sul rispetto per il contesto in cui opera. Grazie all'atto suppletivo firmato oggi, saremo dunque in grado di portare avanti con chiarezza un programma di investimenti ambizioso, che prevede l'impiego di 19,2 milioni di euro per dotare i porti di Venezia e Chioggia di infrastrutture e tecnologie all'avanguardia che consentiranno una fluida gestione dei flussi. Siamo certi che la strada intrapresa sia quella giusta e che, grazie alla collaborazione tra tutti i soggetti in gioco, potremo dar vita ad un modello compatibile con la bellezza e la fragilità di Venezia e, al contempo, rispettoso del tessuto economico e sociale del territorio, bilanciando la necessità di accogliere visitatori con l'impegno a proteggere e valorizzare il nostro patrimonio unico.

Sea Reporter

Venezia

PSA Italy ordina tre nuove gru al terminal Vecon

Dic 3, 2024 tre nuove E-RTG (Electric Rubber Tyred Gantry cranes), le gru da piazzale totalmente elettriche e a zero emissioni, per un valore complessivo di 8,5 milioni di euro, consolidando l'impegno verso un futuro più sostenibile e competitivo nel settore portuale. Le nuove gru, progettate per migliorare l'efficienza operativa e ridurre l'impatto ambientale, saranno operative nel terminal di Vecon - PSA Venice entro il 2026, al termine del processo di produzione e consegna. L'acquisto dei tre E-RTG rappresenta il culmine della prima tranche di investimenti strategici pianificati in termini di equipment e infrastruttura; nel 2024 il terminal Vecon-PSA Venice ha già realizzato la messa in funzione di quattro nuove Reach Stacker, fondamentali per le operazioni di movimentazione dei container, e altre due in arrivo nel 2025. Sono stati inoltre completati importanti lavori di rifacimento e asfaltatura del piazzale, insieme alla realizzazione delle nuove vie di corsa del gommato, con l'obiettivo di migliorare la viabilità interna e l'efficienza operativa. Parallelamente, è stato potenziato il sistema di stoccaggio delle merci refrigerate attraverso la creazione di nuovi Reefer Rack, con un incremento di 96 prese reefer, rispondendo così alla crescente domanda del mercato per il trasporto di merci a temperatura controllata. Un'attenzione particolare è stata riservata anche al benessere dei lavoratori e degli operatori esterni, grazie alla realizzazione di nuovi spogliatoi e di un'area di ristoro moderna e accogliente. Questi interventi si inseriscono in una strategia complessiva di potenziamento delle infrastrutture e delle tecnologie portuali, in linea con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e miglioramento dei servizi. " Siamo fieri di annunciare questo nuovo passo avanti nei nostri investimenti: questa prima tranche, pianificata nel 2024, fa riferimento al nostro impegno di oltre 80 milioni di euro annunciato a giugno del 2023, in occasione del rinnovo della concessione del nostro terminal qui a Marghera - ha dichiarato Daniele Marchiori, General Manager di PSA Venice-Vecon - L'introduzione di 3 nuovi E-RTG rappresenta non solo un importante salto tecnologico che ci consentirà di migliorare ulteriormente il livello di servizio, ma anche un chiaro segnale del nostro impegno per la sostenibilità e l'innovazione, elementi chiave per garantire competitività nel mercato globale. " PSA Italy continuerà a lavorare a stretto contatto con i propri partner e stakeholder per perseguire ulteriori obiettivi di sviluppo, contribuendo alla crescita del terminal PSA Venice-Vecon nel porto di Venezia e Marghera come hub strategico per il Mar Adriatico.



Dic 3, 2024 tre nuove E-RTG (Electric Rubber Tyred Gantry cranes), le gru da piazzale totalmente elettriche e a zero emissioni, per un valore complessivo di 8,5 milioni di euro, consolidando l'impegno verso un futuro più sostenibile e competitivo nel settore portuale. Le nuove gru, progettate per migliorare l'efficienza operativa e ridurre l'impatto ambientale, saranno operative nel terminal di Vecon - PSA Venice entro il 2026, al termine del processo di produzione e consegna. L'acquisto dei tre E-RTG rappresenta il culmine della prima tranche di investimenti strategici pianificati in termini di equipment e infrastruttura; nel 2024 il terminal Vecon-PSA Venice ha già realizzato la messa in funzione di quattro nuove Reach Stacker, fondamentali per le operazioni di movimentazione dei container, e altre due in arrivo nel 2025. Sono stati inoltre completati importanti lavori di rifacimento e asfaltatura del piazzale, insieme alla realizzazione delle nuove vie di corsa del gommato, con l'obiettivo di migliorare la viabilità interna e l'efficienza operativa. Parallelamente, è stato potenziato il sistema di stoccaggio delle merci refrigerate attraverso la creazione di nuovi Reefer Rack, con un incremento di 96 prese reefer, rispondendo così alla crescente domanda del mercato per il trasporto di merci a temperatura controllata. Un'attenzione particolare è stata riservata anche al benessere dei lavoratori e degli operatori esterni, grazie alla realizzazione di nuovi spogliatoi e di un'area di ristoro moderna e accogliente. Questi interventi si inseriscono in una strategia complessiva di potenziamento delle infrastrutture e delle tecnologie portuali, in linea con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e miglioramento dei servizi. " Siamo fieri di annunciare questo nuovo passo avanti nei nostri investimenti: questa prima tranche, pianificata nel 2024, fa riferimento al nostro impegno di oltre 80 milioni di euro annunciato a giugno del 2023, in occasione del rinnovo della concessione del nostro terminal qui a Marghera - ha dichiarato Daniele Marchiori, General Manager di PSA Venice-Vecon -

AdSPMAS e VTP, sottoscritto l'atto per il riequilibrio della concessione e il rilancio della crocieristica veneziana

AdSPMAS e VTP, sottoscritto l'atto per il riequilibrio della concessione e il rilancio della crocieristica veneziana Dic 3, 2024 Venezia - Una riparametrazione della scadenza temporale dell'attuale concessione - con l'estensione di ulteriori dieci anni - e la ridefinizione degli ambiti oggetto della stessa per i terminal Venezia Marittima, Isola Saloni di Chioggia e Canale Nord di Marghera e degli interventi da realizzare. È quanto previsto dall'atto di concessione demaniale suppletivo firmato, questa mattina, da **Fulvio Lino Di Blasio** presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** e Commissario Straordinario per le crociere a Venezia, e Fabrizio Spagna, presidente e ad di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. Il documento disciplina le modifiche intervenute rispetto a quanto già previsto dagli atti di concessione che dal 2000 hanno dato assetto e sviluppo ai Terminal Passeggeri di Marittima e di Chioggia, nel contesto delle Ordinanze del Commissario Crociere Venezia CCV emanate nel periodo 2021-2024, con l'obiettivo di consentire a VTP, quale gestore interessato dal divieto di transito di cui all'art. 1, comma 2 del D.L. n. 103/2021, il mantenimento della gestione dei beni demaniali destinati alle operazioni di sbarco e imbarco passeggeri e delle attività collegate e/o connesse previste all'interno degli atti di concessione già rilasciati. Nel dettaglio, l'atto prevede, ai sensi dell'art. 1, comma 5 del D.L. 103/2021, la riparametrazione temporale della concessione vigente dal termine di attuale scadenza, fissato al 31.05.2026, sino al 31.05.2036, sulla base del Piano delle attività di VTP. Tale estensione tiene conto sia del tempo necessario al recupero della piena funzionalità della concessione (che ha risentito dell'entrata in vigore del D.L. n. 103/2021), sia del tempo strettamente necessario all'ammortamento degli investimenti necessari all'attrezzaggio dei terminal e l'utilizzo dei nuovi ormeggi che VTP Spa si è impegnata a realizzare con un investimento di 19,2 milioni di euro. Il tutto, ovviamente, in parallelo con le opere commissariali legate al miglioramento dell'accessibilità nautica (manutenzione dei canali e "smussi") e alla costruzione della stazione marittima a Canale Nord. Per quanto riguarda gli ambiti, invece, l'atto di concessione regola e dà assetto ai tre compendi in gestione a VTP: il Terminal Venezia Marittima comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati come risulterà a seguito della restituzione di alcuni fabbricati in area Marittima, San Basilio e Santa Marta, il Terminal Isola Saloni con le aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati che costituiscono il terminal operativo a Chioggia e il Terminal Canale Nord Marghera comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati che verranno realizzati da VTP a conclusione delle opere commissariali previste dal Decreto Interministeriale n. 545 del 31 dicembre 2021. Insieme a una ridefinizione dei tempi e degli ambiti della concessione,



12/03/2024 14:37

Redazione Seareporter

AdSPMAS e VTP, sottoscritto l'atto per il riequilibrio della concessione e il rilancio della crocieristica veneziana Dic 3, 2024 Venezia - Una riparametrazione della scadenza temporale dell'attuale concessione - con l'estensione di ulteriori dieci anni - e la ridefinizione degli ambiti oggetto della stessa per i terminal Venezia Marittima, Isola Saloni di Chioggia e Canale Nord di Marghera e degli interventi da realizzare. È quanto previsto dall'atto di concessione demaniale suppletivo firmato, questa mattina, da Fulvio Lino Di Blasio presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Commissario Straordinario per le crociere a Venezia, e Fabrizio Spagna, presidente e ad di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. Il documento disciplina le modifiche intervenute rispetto a quanto già previsto dagli atti di concessione che dal 2000 hanno dato assetto e sviluppo ai Terminal Passeggeri di Marittima e di Chioggia, nel contesto delle Ordinanze del Commissario Crociere Venezia CCV emanate nel periodo 2021-2024, con l'obiettivo di consentire a VTP, quale gestore interessato dal divieto di transito di cui all'art. 1, comma 2 del D.L. n. 103/2021, il mantenimento della gestione dei beni demaniali destinati alle operazioni di sbarco e imbarco passeggeri e delle attività collegate e/o connesse previste all'interno degli atti di concessione già rilasciati. Nel dettaglio, l'atto prevede, ai sensi dell'art. 1, comma 5 del D.L. 103/2021, la riparametrazione temporale della concessione vigente dal termine di attuale scadenza, fissato al 31.05.2026, sino al 31.05.2036, sulla base del Piano delle attività di VTP. Tale estensione tiene conto sia del tempo necessario al recupero della piena funzionalità della concessione (che ha risentito dell'entrata in vigore del D.L. n. 103/2021), sia del tempo strettamente necessario all'ammortamento degli investimenti necessari all'attrezzaggio dei terminal e l'utilizzo dei nuovi ormeggi che VTP Spa si è impegnata a realizzare con un investimento di 19,2 milioni di euro. Il tutto,

Sea Reporter

Venezia

il documento stabilisce un **sistema** di monitoraggio e revisione volto a verificare e mantenere l'equilibrio economico e finanziario della concessione e il rispetto delle condizioni assunte ai fini del mantenimento dell'estensione decennale. " Questo atto - commenta il presidente AdSPMAS e commissario straordinario **Fulvio Lino Di Blasio** - è il risultato di un lungo e fruttuoso lavoro tecnico di confronto con VTP, condotto in ottemperanza del D.L. n. 103/2021. Non era facile, ma abbiamo raccolto la sfida facendo squadra: come struttura commissariale e come **Autorità di sistema** - insieme al Vice Ministro Rixi, alla Direzione porti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Comitato di gestione, alla Capitaneria di porto e con il supporto fondamentale dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato - abbiamo individuato la migliore soluzione per garantire continuità allo sviluppo del traffico passeggeri degli scali veneti e dei servizi collegati, fornendo così maggiori certezze per il mercato e conferme per tutti i lavoratori del comparto. Il futuro della crocieristica in ottica più sostenibile, senza mai dimenticare il necessario equilibrio con il settore commerciale, passa anche per questo importante passaggio amministrativo che rappresenta una vera e propria svolta per la nostra portualità". Fabrizio Spagna, presidente e ad di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., dichiara: "Oggi si conclude un grande lavoro di concertazione e di confronto che ha permesso di dare piena forma al nuovo modello di offerta crocieristica in laguna, fondato sul programma di approdi diffusi nato a seguito del decreto 103 del 2021. Vogliamo dar vita ad una 'nuova normalità', che punta fortemente su un segmento di clientela medio-alta, con l'obiettivo di creare a Venezia un polo per le crociere di lusso fondato sulla qualità dei servizi e sul rispetto per il contesto in cui opera. Grazie all'atto suppletivo firmato oggi, saremo dunque in grado di portare avanti con chiarezza un programma di investimenti ambizioso, che prevede l'impiego di 19,2 milioni di euro per dotare i porti di Venezia e Chioggia di infrastrutture e tecnologie all'avanguardia che consentiranno una fluida gestione dei flussi. Siamo certi che la strada intrapresa sia quella giusta e che, grazie alla collaborazione tra tutti i soggetti in gioco, potremo dar vita ad un modello compatibile con la bellezza e la fragilità di Venezia e, al contempo, rispettoso del tessuto economico e sociale del territorio, bilanciando la necessità di accogliere visitatori con l'impegno a proteggere e valorizzare il nostro patrimonio unico."

Ship Mag

Venezia

Porti di Venezia e Chioggia, l'Authority allunga al 31 maggio 2036 la concessione Vtp

Sottoscritto l'atto suppletivo per il riequilibrio della concessione in scadenza il 31 maggio 2026. Previsti investimenti per 19,2 milioni. Obiettivo: rilanciare la crocieristica veneziana Venezia - **Autorità portuale** e Venezia Terminal Passeggeri concludono l'iter di riequilibrio della concessione demaniale iniziato nella prima metà del 2024 per riequilibrare il contratto di Vtp, modificato dal decreto che nel 2021 ha chiuso l'accesso delle grandi navi a Venezia. L'intesa trovata a giugno, trova ora la sua sanzione definitiva, con un allungamento della concessione di 10 anni e un investimento da parte privata di oltre 19 milioni per migliorare le infrastrutture a servizio delle crociere. Sono questi i punti salienti dell'accordo ufficializzato oggi, 3 dicembre, dall'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e da Venezia Terminal Passeggeri. L'atto prevede la riparametrazione temporale della concessione vigente dal termine di attuale scadenza (31 maggio 2026), sino al 31 maggio 2036, L'allungamento dei termini è legato all'aggiornamento del piano delle attività di Vtp, che realizzerà nei propri terminal crocieristici investimenti complessivi per 19,2 milioni. L'intesa è stata firmata dal presidente dell'Adsp Fulvio, Lino Di Blasio, e dal presidente e ad di Vtp, Fabrizio Spagna . Il documento parte dall'estensione della concessione di ulteriori dieci anni relativa agli ormeggi di Venezia Marittima, Isola Saloni di Chioggia e Canale Nord di Marghera . Il documento consente a Vtp, quale gestore interessato dal divieto di transito delle grandi navi deciso nel 2021, il mantenimento della gestione dei beni demaniali destinati alle operazioni di sbarco e imbarco passeggeri e delle attività collegate all'interno degli atti di concessione già rilasciati. L'estensione temporale, spiega una nota congiunta di Adsp e Vtp, "tiene conto sia del tempo necessario al recupero della piena funzionalità della concessione (che ha risentito dell'entrata in vigore del D.L. n. 103/2021), sia del tempo strettamente necessario all'ammortamento degli investimenti necessari all'attrezzaggio dei terminal e l'utilizzo dei nuovi ormeggi che Vtp si è impegnata a realizzare con un investimento di 19,2 milioni di euro. Il tutto, ovviamente, in parallelo con le opere commissariali legate al miglioramento dell'accessibilità nautica e alla costruzione della stazione marittima a Canale Nord". L'atto recepisce, inoltre, alcune modifiche dei beni demaniali dovute alle indicazioni del cosiddetto decreto Venezia. Per quanto riguarda gli ambiti, l'atto di concessione regola e dà assetto ai tre compendi in gestione a Vtp: il Terminal Venezia Marittima comprensivo di aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati, così come risulterà a seguito della restituzione di alcuni fabbricati in area Marittima, San Basilio e Santa Marta; il Terminal Isola Saloni con le aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati che costituiscono il terminal operativo a Chioggia; il Terminal Canale Nord Marghera comprensivo di



12/03/2024 18:18

Sottoscritto l'atto suppletivo per il riequilibrio della concessione in scadenza il 31 maggio 2026. Previsti investimenti per 19,2 milioni. Obiettivo: rilanciare la crocieristica veneziana Venezia - Autorità portuale e Venezia Terminal Passeggeri concludono l'iter di riequilibrio della concessione demaniale iniziato nella prima metà del 2024 per riequilibrare il contratto di Vtp, modificato dal decreto che nel 2021 ha chiuso l'accesso delle grandi navi a Venezia. L'intesa trovata a giugno, trova ora la sua sanzione definitiva, con un allungamento della concessione di 10 anni e un investimento da parte privata di oltre 19 milioni per migliorare le infrastrutture a servizio delle crociere. Sono questi i punti salienti dell'accordo ufficializzato oggi, 3 dicembre, dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale e da Venezia Terminal Passeggeri. L'atto prevede la riparametrazione temporale della concessione vigente dal termine di attuale scadenza (31 maggio 2026), sino al 31 maggio 2036, L'allungamento dei termini è legato all'aggiornamento del piano delle attività di Vtp, che realizzerà nei propri terminal crocieristici investimenti complessivi per 19,2 milioni. L'intesa è stata firmata dal presidente dell'Adsp Fulvio, Lino Di Blasio, e dal presidente e ad di Vtp, Fabrizio Spagna . Il documento parte dall'estensione della concessione di ulteriori dieci anni relativa agli ormeggi di Venezia Marittima, Isola Saloni di Chioggia e Canale Nord di Marghera . Il documento consente a Vtp, quale gestore interessato dal divieto di transito delle grandi navi deciso nel 2021, il mantenimento della gestione dei beni demaniali destinati alle operazioni di sbarco e imbarco passeggeri e delle attività collegate all'interno degli atti di concessione già rilasciati. L'estensione temporale, spiega una nota congiunta di Adsp e Vtp, "tiene conto sia del tempo necessario al recupero della piena funzionalità della concessione (che ha risentito dell'entrata in vigore del D.L. n. 103/2021), sia del tempo strettamente necessario

Ship Mag

Venezia

aree, viabilità, banchine, specchi acquei e fabbricati che verranno realizzati da Vtp a conclusione delle opere commissariali previste nel decreto del 2021. "Questo atto - commenta il presidente dell'Adsp, Di Blasio - è il risultato di un lungo e fruttuoso lavoro tecnico di confronto con Vtp. Non era facile, ma abbiamo raccolto la sfida facendo squadra: come struttura commissariale e come **Autorità di sistema** - insieme al viceministro Rixi, alla Direzione porti del ministero delle Infrastrutture, al Comitato di gestione, alla Capitaneria di porto e con il supporto fondamentale dell'Avvocatura distrettuale dello Stato - abbiamo individuato la migliore soluzione per garantire continuità allo sviluppo del traffico passeggeri degli scali veneti e dei servizi collegati, fornendo così maggiori certezze per il mercato e conferme per tutti i lavoratori del comparto. Il futuro della crocieristica in ottica più sostenibile, senza mai dimenticare il necessario equilibrio con il settore commerciale, passa anche per questo importante passaggio amministrativo che rappresenta una vera e propria svolta per la nostra portualità". Spagna, presidente e ad di Vtp, evidenzia che "oggi si conclude un grande lavoro di concertazione e di confronto che ha permesso di dare piena forma al nuovo modello di offerta crocieristica in laguna, fondato sul programma di approdi diffusi nato a seguito del decreto 103 del 2021. Vogliamo dar vita a una "nuova normalità", che punta fortemente su un segmento di clientela medio-alta, con l'obiettivo di creare a Venezia un polo per le crociere di lusso, fondato sulla qualità dei servizi e sul rispetto per il contesto in cui opera. Grazie all'atto suppletivo firmato oggi, saremo in grado di portare avanti con chiarezza un programma di investimenti ambizioso, che prevede l'impiego di 19,2 milioni di euro per dotare i porti di Venezia e Chioggia di infrastrutture e tecnologie all'avanguardia, che consentiranno una fluida gestione dei flussi". Nella foto il terminal Fusina di Vtp.

Shipping Italy

Venezia

Adsp Venezia e Vtp definiscono la tregua con una nuova concessione fino al 2036

Dopo l'annuncio unilaterale, a giugno, da parte dell'**Autorità di sistema portuale** di Venezia, e la bocciatura, due mesi dopo, da parte del principale azionista di Venezia Terminal Passeggeri, oggi concedente e concessionario del terminal crocieristico veneziano hanno congiuntamente reso nota la sottoscrizione "dell'atto suppletivo per il riequilibrio della concessione e il rilancio della crocieristica veneziana". Secondo la nota diramata dalle parti, sono stati confermati l'estensione temporale al 2036 del titolo e quella geografica, che amplia gli ambiti in gestione al terminal crociere di Chioggia e alla stazione marittima che il commissario per le crociere veneziane, il presidente dell'Adsp **Fulvio Lino Di Blasio**, realizzerà presso il Canale Nord di Marghera, onde consentire l'approdo delle navi maggiori, così come gli investimenti in capo al concessionario. Nella nota, tuttavia, non si fa più menzione alle clausole risolutive che erano state criticate da Vtp. "Una riparametrazione della scadenza temporale dell'attuale concessione - con l'estensione di ulteriori dieci anni - e la ridefinizione degli ambiti oggetto della stessa per i terminal Venezia Marittima, Isola Saloni di Chioggia e Canale Nord di Marghera e degli interventi da realizzare. È quanto previsto dall'atto di concessione demaniale suppletivo firmato, questa mattina, da **Fulvio Lino Di Blasio**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e Commissario Straordinario per le crociere a Venezia, e Fabrizio Spagna, presidente e ad di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A." ha spiegato la nota. Secondo Adsp e Vtp "l'atto prevede, ai sensi dell'art. 1, comma 5 del D.L. 103/2021, la riparametrazione temporale della concessione vigente dal termine di attuale scadenza, fissato al 31.05.2026, sino al 31.05.2036, sulla base del Piano delle attività di Vtp. Tale estensione tiene conto sia del tempo necessario al recupero della piena funzionalità della concessione (che ha risentito dell'entrata in vigore del D.L. n. 103/2021), sia del tempo strettamente necessario all'ammortamento degli investimenti necessari all'attrezzaggio dei terminal e l'utilizzo dei nuovi ormeggi che Vtp Spa si è impegnata a realizzare con un investimento di 19,2 milioni di euro. Il tutto, ovviamente, in parallelo con le opere commissariali legate al miglioramento dell'accessibilità nautica (manutenzione dei canali e smussi) e alla costruzione della stazione marittima a Canale Nord. Insieme a una ridefinizione dei tempi e degli ambiti della concessione, il documento stabilisce un **sistema** di monitoraggio e revisione volto a verificare e mantenere l'equilibrio economico e finanziario della concessione e il rispetto delle condizioni assunte ai fini del mantenimento dell'estensione decennale". "Questo atto - ha commentato Di **Blasio** - è il risultato di un lungo e fruttuoso lavoro tecnico di confronto con Vtp, condotto in ottemperanza del D.L. n. 103/2021. Non era facile, ma abbiamo raccolto la sfida facendo squadra:



Porti Confermati estensione temporale e geografica (Chioggia e Canale Nord) della concessione e investimenti del terminalista (19,2 milioni), mentre sarebbero saltate le clausole risolutive degli accordi di giugno di Redazione SHIPPING ITALY. Dopo l'annuncio unilaterale, a giugno, da parte dell'Autorità di sistema portuale di Venezia, e la bocciatura, due mesi dopo, da parte del principale azionista di Venezia Terminal Passeggeri, oggi concedente e concessionario del terminal crocieristico veneziano hanno congiuntamente reso nota la sottoscrizione "dell'atto suppletivo per il riequilibrio della concessione e il rilancio della crocieristica veneziana". Secondo la nota diramata dalle parti, sono stati confermati l'estensione temporale al 2036 del titolo e quella geografica, che amplia gli ambiti in gestione al terminal crociere di Chioggia e alla stazione marittima che il commissario per le crociere veneziane, il presidente dell'Adsp Fulvio Lino Di Blasio, realizzerà presso il Canale Nord di Marghera, onde consentire l'approdo delle navi maggiori, così come gli investimenti in capo al concessionario. Nella nota, tuttavia, non si fa più menzione alle clausole risolutive che erano state criticate da Vtp. "Una riparametrazione della scadenza temporale dell'attuale concessione - con l'estensione di ulteriori dieci anni - e la ridefinizione degli ambiti oggetto della stessa per i terminal Venezia Marittima, Isola Saloni di Chioggia e Canale Nord di Marghera e degli interventi da realizzare. È quanto previsto dall'atto di concessione demaniale suppletivo firmato, questa mattina, da Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Commissario Straordinario per le crociere a Venezia, e Fabrizio Spagna, presidente e ad di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A." ha spiegato la nota. Secondo Adsp e Vtp "l'atto prevede, ai sensi dell'art. 1, comma 5 del D.L. 103/2021, la riparametrazione temporale della concessione vigente dal termine di attuale scadenza, fissato al

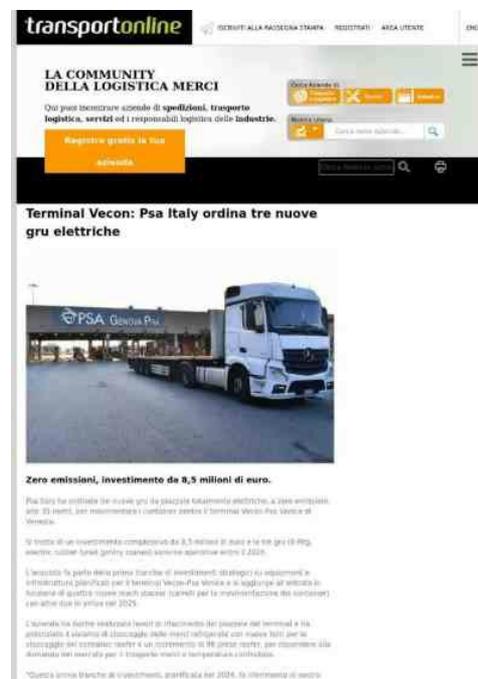
Shipping Italy

Venezia

come struttura commissariale e come **Autorità di sistema** - insieme al Vice Ministro Rixi, alla Direzione porti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Comitato di gestione, alla Capitaneria di porto e con il supporto fondamentale dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato - abbiamo individuato la migliore soluzione per garantire continuità allo sviluppo del traffico passeggeri degli scali veneti e dei servizi collegati, fornendo così maggiori certezze per il mercato e conferme per tutti i lavoratori del comparto". Fabrizio Spagna, presidente e ad di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., ha aggiunto: "Oggi si conclude un grande lavoro di concertazione e di confronto che ha permesso di dare piena forma al nuovo modello di offerta crocieristica in laguna, fondato sul programma di approdi diffusi nato a seguito del decreto 103 del 2021. Vogliamo dar vita ad una 'nuova normalità', che punta fortemente su un segmento di clientela medio-alta, con l'obiettivo di creare a Venezia un polo per le crociere di lusso fondato sulla qualità dei servizi e sul rispetto per il contesto in cui opera. Grazie all'atto suppletivo firmato oggi, saremo dunque in grado di portare avanti con chiarezza un programma di investimenti ambizioso, che prevede l'impiego di 19,2 milioni di euro per dotare i porti di Venezia e Chioggia di infrastrutture e tecnologie all'avanguardia che consentiranno una fluida gestione dei flussi".

Terminal Vecon: Psa Italy ordina tre nuove gru elettriche

Zero emissioni, investimento da 8,5 milioni di euro. Psa Italy ha ordinato tre nuove gru da piazzale totalmente elettriche, a zero emissioni, alte 35 metri, per movimentare i container dentro il terminal Vecon-Psa Venice di Venezia. Si tratta di un investimento complessivo da 8,5 milioni di euro e le tre gru (E-Rtg, electric rubber tyred gantry cranes) saranno operative entro il 2026. L'acquisto fa parte della prima tranche di investimenti strategici su equipment e infrastruttura pianificati per il terminal Vecon-Psa Venice e si aggiunge all'entrata in funzione di quattro nuove reach stacker (carrelli per la movimentazione dei container) con altre due in arrivo nel 2025. L'azienda ha inoltre realizzato lavori di rifacimento del piazzale del terminal e ha potenziato il sistema di stoccaggio delle merci refrigerate con nuove torri per lo stoccaggio dei container reefer e un incremento di 96 prese reefer, per rispondere alla domanda del mercato per il trasporto merci a temperatura controllata. "Questa prima tranche di investimenti, pianificata nel 2024, fa riferimento al nostro impegno di oltre 80 milioni di euro annunciato a giugno del 2023, in occasione del rinnovo della concessione del nostro terminal qui a Marghera" spiega in una nota Daniele Marchiori, general manager di Psa Venice-Vecon, sottolineando l'impegno del gruppo per la sostenibilità e l'innovazione. Fonte: ANSA



Venezia Today

Venezia

Estesa la concessione del terminal Vtp: «A Venezia un polo delle crociere di lusso»

L'attuale società manterrà la gestione delle aree imbarco/sbarco passeggeri fino al 2036. La concessione degli spazi per le crociere a Venezia e Chioggia viene estesa per altri dieci anni con la ridefinizione degli ambiti per i terminal. È quanto previsto dall'atto firmato questa mattina dal presidente dell'**Autorità portuale** Fulvio Lino Di Blasio e dal presidente di Vtp (Venezia terminal passeggeri Spa) Fabrizio Spagna. L'accordo riguarda la Marittima di Venezia, l'isola Saloni di Chioggia e il canale nord di Marghera. Di fatto permette alla Vtp di mantenere, fino al 31 maggio 2036, la gestione dei beni demaniali destinati alle operazioni di imbarco/sbarco passeggeri e delle attività collegate. I tempi sono calcolati sulla base del piano d'azione previsto da Vtp: il recupero della piena funzionalità delle attività (che hanno risentito dell'estromissione della "grandi navi" dalla laguna, come da decreto legge 103/2021) e il rientro degli investimenti per l'attrezzaggio dei terminal e l'utilizzo dei nuovi ormeggi, che Vtp si è impegnata a realizzare per una spesa di 19,2 milioni di euro. Il tutto va in parallelo con le altre opere a carico del commissario per le crociere (che è lo stesso Di Blasio), ovvero lo scavo dei canali e la costruzione della stazione marittima nel canale nord, futuro punto di approdo delle grandi navi. «Questo atto è il risultato di un lungo confronto con Vtp - commenta Di Blasio -. Abbiamo individuato la migliore soluzione per garantire continuità allo sviluppo del traffico passeggeri degli scali veneti e dei servizi collegati, fornendo così maggiori certezze per il mercato e conferme per tutti i lavoratori del comparto». Il documento, aggiunge Spagna, permette di «dare piena forma al nuovo modello di offerta crocieristica in laguna, fondato sul programma di approdi diffusi nato a seguito del decreto 103 del 2021. Vogliamo dar vita ad una "nuova normalità", che punta su un segmento di clientela medio-alta, con l'obiettivo di creare a Venezia un polo per le crociere di lusso fondato sulla qualità dei servizi e sul rispetto per il contesto in cui opera».



Informare

Genova, Voltri

In crescita ad ottobre il traffico delle merci nei porti di Genova e Savona-Vado Ligure

Registrati incrementi rispettivamente del +2,5% e +21,9%. Prosegue la flessione delle crociere in entrambi gli scali. Lo scorso ottobre i porti di Genova e **Savona-Vado** Ligure hanno movimentato 5,66 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +7,2% sull'ottobre 2023, di cui 4,10 milioni di tonnellate nello scalo portuale del capoluogo ligure (+2,5%) e 1,56 milioni di tonnellate nello scalo savonese (+21,9%). A Genova il traffico delle merci varie ha registrato una flessione del -7,2% scendendo a 2,60 milioni di tonnellate, di cui 1,76 milioni di tonnellate di carichi in container (-9,3%) realizzati con una movimentazione di contenitori pari a 193.944 teu (-6,5%) e 839mila tonnellate di merci convenzionali (-2,4%). Sono diminuite anche le rinfuse solide che hanno totalizzato 111mila tonnellate (-8,9%), incluse 53mila tonnellate movimentate nel comparto commerciale (+74,8%) e 35mila tonnellate in quello industriale (-61,4%). Le rinfuse liquide, invece, sono cresciute del +33,4% salendo a 1,34 milioni di tonnellate, di cui 1,28 milioni di tonnellate di oli minerali (+31,7%), 34mila tonnellate di prodotti chimici (+37,9%) e 26mila tonnellate di oli vegetali e vino (+214,7%). Il volume di forniture di bordo e di combustibili è rimasto stabile a 70mila tonnellate. Il rilevante incremento del traffico mensile nel **porto** di **Savona-Vado** è stato generato dall'aumento delle merci varie e dalle rinfuse liquide. Nel primo settore sono state movimentate 340mila tonnellate di merci containerizzate (+38,0%) realizzate con una movimentazione di container pari a 33.542 teu (+20,6%) e 496mila tonnellate di merci convenzionali (+28,5%). Le rinfuse liquide hanno beneficiato della crescita del +24,1% degli oli minerali a 642mila tonnellate, mentre oli minerali e vino hanno segnato un calo del -44% essendo stati pari a 5mila tonnellate. Le rinfuse solide sono ammontate a 80mila tonnellate (-33,6%). Le forniture di bunker e di provviste di bordo sono state pari ad oltre 2mila tonnellate (-56,3%). Lo scorso ottobre, inoltre, è proseguita la flessione del traffico crocieristico in entrambi i porti liguri, con il **porto** di Genova che si è fermato a 211mila passeggeri (-15,2%) e quello di **Savona** a 100mila (-29,2%). È rimasto stabile, invece, il traffico dei traghetti che a Genova è stato di 136mila passeggeri (+0,6%) e a **Savona-Vado** di 15mila passeggeri (+0,1%). Nei primi dieci mesi del 2024 il **porto** di Genova ha movimentato globalmente 40,64 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -1,3% sul corrispondente periodo dello scorso anno. Le merci in container sono risultate pari a 19,28 milioni di tonnellate (+2,4%) con una movimentazione dei contenitori pari a 2.053.029 teu (+1,8%). Le merci convenzionali sono calate del -2,8% a 8,43 milioni di tonnellate. Nel segmento delle rinfuse secche sono state movimentate 580mila tonnellate nel settore commerciale (+3,0%)



Registrati incrementi rispettivamente del +2,5% e +21,9%. Prosegue la flessione delle crociere in entrambi gli scali. Lo scorso ottobre i porti di Genova e Savona-Vado Ligure hanno movimentato 5,66 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +7,2% sull'ottobre 2023, di cui 4,10 milioni di tonnellate nello scalo portuale del capoluogo ligure (+2,5%) e 1,56 milioni di tonnellate nello scalo savonese (+21,9%). A Genova il traffico delle merci varie ha registrato una flessione del -7,2% scendendo a 2,60 milioni di tonnellate, di cui 1,76 milioni di tonnellate di carichi in container (-9,3%) realizzati con una movimentazione di contenitori pari a 193.944 teu (-6,5%) e 839mila tonnellate di merci convenzionali (-2,4%). Sono diminuite anche le rinfuse solide che hanno totalizzato 111mila tonnellate (-8,9%), incluse 53mila tonnellate movimentate nel comparto commerciale (+74,8%) e 35mila tonnellate in quello industriale (-61,4%). Le rinfuse liquide, invece, sono cresciute del +33,4% salendo a 1,34 milioni di tonnellate, di cui 1,28 milioni di tonnellate di oli minerali (+31,7%), 34mila tonnellate di prodotti chimici (+37,9%) e 26mila tonnellate di oli vegetali e vino (+214,7%). Il volume di forniture di bordo e di combustibili è rimasto stabile a 70mila tonnellate. Il rilevante incremento del traffico mensile nel porto di Savona-Vado è stato generato dall'aumento delle merci varie e dalle rinfuse liquide. Nel primo settore sono state movimentate 340mila tonnellate di merci containerizzate (+38,0%) realizzate con una movimentazione di container pari a 33.542 teu (+20,6%) e 496mila tonnellate di merci convenzionali (+28,5%). Le rinfuse liquide hanno beneficiato della crescita del +24,1% degli oli minerali a 642mila tonnellate, mentre oli minerali e vino hanno segnato un calo del -44% essendo stati pari a 5mila tonnellate. Le rinfuse solide sono ammontate a 80mila tonnellate (-33,6%). Le forniture di bunker e di provviste di bordo sono state pari ad oltre 2mila tonnellate (-56,3%). Lo scorso ottobre, inoltre, è proseguita la

Informare

Genova, Voltri

e 595mila tonnellate in quello industriale (-41,4%). Nel comparto delle rinfuse liquide il traffico di oli minerali è stato di 10,51 milioni di tonnellate (-3,3%), quello di prodotti chimici di 394mila tonnellate (+2,8%) e il traffico di oli vegetali e vino di 266mila tonnellate (+13,4%). A **Savona-Vado** i primi dieci mesi di quest'anno si sono conclusi con un totale di 13,71 milioni di tonnellate di merci (+7,4%), di cui 3,09 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (+19,9%) realizzati movimentando 298.882 teu (+2,2%), 3,94 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+13,4%), 1,40 milioni di tonnellate di rinfuse solide (+7,4%), 5,16 milioni di tonnellate di oli minerali (-1,9%) e 77mila tonnellate di oli vegetali e vino (-18,7%). Nei primi dieci mesi del 2024 il traffico crocieristico nel **porto** del capoluogo ligure è stato di 1,38 milioni di passeggeri (-7,7%) e nel **porto** di **Savona-Vado** di 630mila passeggeri (-11,4%). Nel segmento dei traghetti i volumi di traffico sono stati rispettivamente di 2,21 milioni di passeggeri (-0,2%) e 382mila passeggeri (+14,9%).

Informatore Navale

Genova, Voltri

WISTA ITALY "L'ASSOCIAZIONE DELLE PROFESSIONISTE DEL MARE" RINNOVA I VERTICI 2024-2026

Squadra rinnovata per i vertici di Wista Italy, l'associazione femminile del cluster marittimo. L'assemblea elettiva di Wista Italy, la sezione italiana della Women International Shipping and Trading Association per il rinnovo delle cariche direttive per il periodo 2024-2026 si è svolta a margine del convegno "Umanità ed innovazione: navigare verso il futuro" che si è tenuto il 28 novembre a Palazzo San Giorgio, **Genova**, per celebrare i suoi primi trent'anni di attività **Genova**, 2 dicembre 2024 - Il nuovo Consiglio Direttivo sarà composto da: Costanza Musso, amministratrice delegata del gruppo Grendi che ricoprirà il ruolo di Presidente, Gabriella Reccia, General Counsel, responsabile ufficio legale gruppo armatoriale Nova Marine che rimane Vice Presidente, Caterina Cerrini, project and development manager Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile ed Elena Piga, Regional Sales Manager Stolt Tank Container divideranno il ruolo di Contact Person. A Cinzia Borghi, CEO di Mistral Marine Solutions sarà affidata la Comunicazione dell'associazione mentre Manuela Indaco, Forwarding Agents & Customs Brokers Amministratore unico della A.Perez & C.snc coprirà la funzione di Tesoriera. Il team si dividerà il lavoro di conduzione dell'associazione in una logica di co-leadership sperimentato con successo negli ultimi due anni. Tra gli obiettivi dell'attività del nuovo board promuovere iniziative volte alla riduzione delle differenze di genere nelle leadership alla guida dei settori marittimo, commerciale e logistico, rafforzare il networking tra i membri dell'associazione (circa 100 in Italia e oltre 5.200 a livello globale in 62 paesi) e potenziare i legami con altre istituzioni e organizzazioni globali del settore. Significativa a livello internazionale è la collaborazione con IMO e BIMCO. L'assemblea ha espresso infine un sentito ringraziamento per l'attività svolta e il contributo offerto dalle consigliere uscenti Lucia Nappi e Barbara Pozzolo, quest'ultima da molti anni nel board dell'associazione.

Informatore Navale

WISTA ITALY "L'ASSOCIAZIONE DELLE PROFESSIONISTE DEL MARE" RINNOVA I VERTICI 2024-2026

12/03/2024 12:49

Squadra rinnovata per i vertici di Wista Italy, l'associazione femminile del cluster marittimo. L'assemblea elettiva di Wista Italy, la sezione italiana della Women International Shipping and Trading Association per il rinnovo delle cariche direttive per il periodo 2024-2026 si è svolta a margine del convegno "Umanità ed innovazione: navigare verso il futuro" che si è tenuto il 28 novembre a Palazzo San Giorgio, Genova, per celebrare i suoi primi trent'anni di attività Genova, 2 dicembre 2024 - Il nuovo Consiglio Direttivo sarà composto da: Costanza Musso, amministratrice delegata del gruppo Grendi che ricoprirà il ruolo di Presidente, Gabriella Reccia, General Counsel, responsabile ufficio legale gruppo armatoriale Nova Marine che rimane Vice Presidente, Caterina Cerrini, project and development manager Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile ed Elena Piga, Regional Sales Manager Stolt Tank Container divideranno il ruolo di Contact Person. A Cinzia Borghi, CEO di Mistral Marine Solutions sarà affidata la Comunicazione dell'associazione mentre Manuela Indaco, Forwarding Agents & Customs Brokers Amministratore unico della A.Perez & C.snc coprirà la funzione di Tesoriera. Il team si dividerà il lavoro di conduzione dell'associazione in una logica di co-leadership sperimentato con successo negli ultimi due anni. Tra gli obiettivi dell'attività del nuovo board promuovere iniziative volte alla riduzione delle differenze di genere nelle leadership alla guida dei settori marittimo, commerciale e logistico, rafforzare il networking tra i membri dell'associazione (circa 100 in Italia e oltre 5.200 a livello globale in 62 paesi) e potenziare i legami con altre istituzioni e organizzazioni globali del settore. Significativa a livello internazionale è la collaborazione con IMO e BIMCO. L'assemblea ha espresso infine un sentito ringraziamento per l'attività svolta e il contributo offerto dalle consigliere uscenti Lucia Nappi e Barbara Pozzolo, quest'ultima da molti anni nel board dell'associazione.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Wista Italy rinnova i vertici per il biennio 2024-2026

L'associazione femminile del cluster marittimo sarà guidata da Costanza Musso, amministratrice delegata del gruppo Grendi. A margine del convegno "Umanità ed innovazione: navigare verso il futuro", tenuto nei giorni scorsi a **Genova**, l'assemblea elettiva di Wista Italy, la sezione italiana della Women International Shipping and Trading Association ha rinnovato le cariche direttive per il periodo 2024-2026. Il nuovo consiglio direttivo sarà composto da: Costanza Musso, amministratrice delegata del gruppo Grendi che ricoprirà il ruolo di presidente, Gabriella Reccia, General Counsel, responsabile ufficio legale gruppo armatoriale Nova Marine che rimane Vice Presidente, Caterina Cerrini, project and development manager Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile ed Elena Piga, Regional Sales Manager Stolt Tank Container divideranno il ruolo di Contact Person. A Cinzia Borghi, Ceo di Mistral Marine Solutions sarà affidata la comunicazione dell'associazione mentre Manuela Indaco, Forwarding Agents & Customs Brokers Amministratore unico della A.Perez & C.snc coprirà la funzione di Tesoriera. Il team si dividerà il lavoro di conduzione dell'associazione in una logica di co-leadership sperimentato con successo negli ultimi due anni. Tra gli obiettivi dell'attività del nuovo board promuovere iniziative volte alla riduzione delle differenze di genere nelle leadership alla guida dei settori marittimo, commerciale e logistico, rafforzare il networking tra i membri dell'associazione (circa 100 in Italia e oltre 5.200 a livello globale in 62 paesi) e potenziare i legami con altre istituzioni e organizzazioni globali del settore. Significativa a livello internazionale è la collaborazione con Imo e Bimco. L'assemblea ha espresso infine un sentito ringraziamento per l'attività svolta e il contributo offerto dalle consigliere uscenti Lucia Nappi e Barbara Pozzolo, quest'ultima da molti anni nel board dell'associazione. Condividi Tag assemblee Articoli correlati.



Hennebique, un affare da 143 milioni di investimenti e tanti interrogativi

di Elisabetta Biancalani Era il 29 marzo del 2024 quando a palazzo San Giorgio di Genova, sede dell'**Autorità portuale** di Genova, venne firmato l'atto di concessione demaniale tra Hennebique s.r.l., la società costituita ad hoc dalla RTI Vitali S.p.A. e Roncello Capital S.r.l., e l'**Autorità di Sistema Portuale**, per dare l'avvio definitivo del cantiere per il recupero e la valorizzazione dello storico silos granario genovese. La concessione ha una durata di 90 anni ed era stata approvata dal comitato di gestione del porto il 22 marzo dello stesso anno. L'investimento complessivo per la rigenerazione di Hennebique è di circa 143 milioni di euro. Il possibile ingresso di Cassa depositi e Prestiti (con Autostrade e Fincantieri) Pochi giorni dopo questa firma si parlò di un possibile ingresso di Cassa depositi e prestiti ma non si è mai verificato, come conferma a Primocanale l'**Autorità portuale**: "Al momento non risultano variazioni nella compagine del consorzio". Si parlava di una cessione della concessione, secondo i piani entro la fine del mese di aprile 2024: ad accaparrarsi l'opera sarebbe stata Cassa depositi e prestiti attraverso una società veicolo ad hoc e che sarebbe stata partecipata al 60% dal socio pubblico e per il restante 40% con fondi provenienti dal mercato. Cdp, a sua volta, avrebbe sottoscritto un accordo per affittare parte della nuova struttura a sue due partecipate, Fincantieri e Autostrade per l'Italia, che avrebbero firmato un patto della durata di 50 anni. Fincantieri avrebbe spostato a Hennebique il suo quartier generale, Autostrade avrebbe messo nell'ex silos una serie di uffici collegati ai diversi progetti che sono attualmente in corso a Genova e nel resto della Liguria. Un terzo dell'immobile sarebbe restato invece in mano all'**Autorità di sistema portuale** che lo metterà a disposizione di Stazioni marittime per l'ampliamento del terminal, già previsto nel progetto originale. La lunga storia dell'affidamento di Hennebique Così **Autorità portuale** ricostruisce la storia più recente che ha portato all'affidamento di Hennebique. "Nel 2019 **Autorità di Sistema Portuale**, Regione Liguria, Comune di Genova e Soprintendenza, in collaborazione con il Dipartimento di Architettura dell'Università di Genova, hanno sottoscritto un accordo per la redazione di una Scheda Tecnica, quale documento necessario per intervenire sui beni culturali tutelati, per stabilire i criteri per la riqualificazione di Hennebique, in disuso dagli anni '80. A giugno dello stesso anno, AdSP ha avviato la procedura di gara per l'assegnazione di una concessione di 90 anni con l'obiettivo di salvaguardare quelle caratteristiche costruttive e stilistiche di Hennebique che lo rendono un elemento distintivo del waterfront genovese. Data la rilevanza dell'intervento, il progetto è stato inserito nel Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e della città di Genova ("Decreto Genova" Legge 109/2018). Conclusa la fase di procedura ad evidenza



di Elisabetta Biancalani Era il 29 marzo del 2024 quando a palazzo San Giorgio di Genova, sede dell'Autorità portuale di Genova, venne firmato l'atto di concessione demaniale tra Hennebique s.r.l., la società costituita ad hoc dalla RTI Vitali S.p.A. e Roncello Capital S.r.l., e l'Autorità di Sistema Portuale, per dare l'avvio definitivo del cantiere per il recupero e la valorizzazione dello storico silos granario genovese. La concessione ha una durata di 90 anni ed era stata approvata dal comitato di gestione del porto il 22 marzo dello stesso anno. L'investimento complessivo per la rigenerazione di Hennebique è di circa 143 milioni di euro. Il possibile ingresso di Cassa depositi e Prestiti (con Autostrade e Fincantieri) Pochi giorni dopo questa firma si parlò di un possibile ingresso di Cassa depositi e prestiti ma non si è mai verificato, come conferma a Primocanale l'Autorità portuale: "Al momento non risultano variazioni nella compagine del consorzio". Si parlava di una cessione della concessione, secondo i piani entro la fine del mese di aprile 2024: ad accaparrarsi l'opera sarebbe stata Cassa depositi e prestiti attraverso una società veicolo ad hoc e che sarebbe stata partecipata al 60% dal socio pubblico e per il restante 40% con fondi provenienti dal mercato. Cdp, a sua volta, avrebbe sottoscritto un accordo per affittare parte della nuova struttura a sue due partecipate, Fincantieri e Autostrade per l'Italia, che avrebbero firmato un patto della durata di 50 anni. Fincantieri avrebbe spostato a Hennebique il suo quartier generale, Autostrade avrebbe messo nell'ex silos una serie di uffici collegati ai diversi progetti che sono attualmente in corso a Genova e nel resto della Liguria. Un terzo dell'immobile sarebbe restato invece in mano all'Autorità di sistema portuale

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

pubblica, a dicembre del 2020 è stato firmato l'Atto di sottomissione tra AdSP e il soggetto vincitore del bando l'RTI fra Vitali S.p.A. e Roncello Capital S.r.l. per consentire lo sviluppo delle fasi di progettazione e le attività propedeutiche all'esecuzione dei lavori per la riqualificazione di Hennebique. Il progetto di riqualificazione di Hennebique Il progetto presentato prevede la trasformazione del compendio Hennebique in uno spazio pubblico polivalente che ospiterà, tra l'altro, uffici, servizi ricettivi, percorsi culturali e museali di documentazione dell'edificio stesso, eventi per la cittadinanza e occasioni di aggregazione, con gallerie commerciali, bar e ristoranti in aree suggestive come la nuova banchina affacciata sul mare e la terrazza panoramica. Inoltre, è previsto l'ampliamento dei servizi crocieristici, nella parte di ponente del compendio. "La riqualificazione di Hennebique completerà il processo di rigenerazione del porto storico diventando elemento catalizzatore del percorso pedonale che, partendo dal polo crocieristico di Ponte dei Mille, a ponente, si snoderà lungo la Darsena e attraverso il Porto Antico si ricongiungerà idealmente all'area del nuovo Waterfront di Levante" spiega l'Authority.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Bucci (Regione Liguria) sogna un'unica port authority e si prepara a riesumare Ligurian Ports

Genova - "Alzare la voce nei confronti del Governo, fare della Liguria la regione leader nel Mediterraneo nella blue economy e la porta d'ingresso per le merci provenienti da sud e dirette verso l'Europa, non solo da Suez ma anche e soprattutto dall'Africa". Questo l'obiettivo nel mondo dell'economia marittimo-portuale a cui mira il neopresidente della Regione Liguria (ed ex sindaco di Genova), Marco Bucci, illustrato durante l'ultima conviviale prenatalizia organizzata dal Propeller Club di Genova presieduto da Giorgia Boi e durante la quale è stato consegnato a Carlo Allodi (Cambiaso Riso Marine) la targa 'Mariano Maresca' in riconoscimento del suo eccezionale contributo al settore dello shipping. Cinque i pilastri del programma di governo regionale nel settore della blue economy ma due sono stati i passaggi meritevoli di particolare attenzione. Parlando di quanto intende fare per il "marketing territoriale", Bucci vuole che i porti e le singole Autorità di sistema portuale non si propongano sul mercato in ordine sparso e autonomamente ma in maniera coordinata. "Penso a un approccio commerciale verso il mercato come Liguria Ports e quindi posizionarsi non come singoli porti ma come sistema regionale" ha spiegato, riesumando di fatto lo strumento di marketing che già esisteva fino a pochi anni fa come Ligurian Ports e partecipato dalle port authority di Genova, **Savona** e La Spezia. "Se dopo il successo di marketing territoriale riusciremo ad avere anche la riorganizzazione amministrativa ben venga" ha proseguito il presidente della Regione Liguria, lasciando intendere chiaramente che auspicherebbe una razionalizzazione della governance degli scali attraverso una port authority unica regionale. Tornando ai cinque punti del programma per lo shipping, il neogovernatore al primo posto ha messo l'obiettivo di "portare all'attenzione del Governo la blue economy", mentre in seconda posizione ci sono le nuove infrastrutture. "Non solo la nuova diga di Genova e il superbacino di carenaggio per Fincantieri", ha affermato Bucci, salvo poi correggersi aggiungendo che la nuova vasca "sarà dello Stato italiano e poi lo daremo in concessione a chi di dovere". Oltre a ciò a Genova "nei mesi prossimi verrà inaugurata la nuova sopraelevata portuale e questo consentirà di separare il traffico veicolare urbano da quello commerciale". In totale i cantieri attivi valgono 18 miliardi di euro, incluso il Terzo Valico ferroviario dei Giovi. Il terzo punto riguarda "un discorso culturale, perché porto e città non devono essere e vivere più staccati fra loro", mentre il quarto è dedicato alle persone e "ai nuovi lavori e professioni da sviluppare". Serve, secondo il presidente della Regione Liguria, "un percorso di costruzione dove merito e formazione hanno importanza. Ci sono 5mila posti di lavoro disponibili per cui non si trovano i lavoratori". Un ultimo capitolo del programma di Bucci riguarda la volontà di "associare i cantieri navali all'alta tecnologia, in Liguria abbiamo una filiera a disposizione dei costruttori di navi e di yacht".



12/04/2024 00:08

Nicola Capuzzo

Shipping Italy
Bucci (Regione Liguria) sogna un'unica port authority e si prepara a riesumare Ligurian Ports

Politica&Associazioni Il neogovernatore intende alzare la voce con il Governo per primeggiare nella blue economy a livello Mediterraneo di Nicola Capuzzo Genova - "Alzare la voce nei confronti del Governo, fare della Liguria la regione leader nel Mediterraneo nella blue economy e la porta d'ingresso per le merci provenienti da sud e dirette verso l'Europa, non solo da Suez ma anche e soprattutto dall'Africa". Questo l'obiettivo nel mondo dell'economia marittimo-portuale a cui mira il neopresidente della Regione Liguria (ed ex sindaco di Genova), Marco Bucci, illustrato durante l'ultima conviviale prenatalizia organizzata dal Propeller Club di Genova presieduto da Giorgia Boi e durante la quale è stato consegnato a Carlo Allodi (Cambiaso Riso Marine) la targa 'Mariano Maresca' in riconoscimento del suo eccezionale contributo al settore dello shipping. Cinque i pilastri del programma di governo regionale nel settore della blue economy ma due sono stati i passaggi meritevoli di particolare attenzione. Parlando di quanto intende fare per il "marketing territoriale", Bucci vuole che i porti e le singole Autorità di sistema portuale non si propongano sul mercato in ordine sparso e autonomamente ma in maniera coordinata. "Penso a un approccio commerciale verso il mercato come Liguria Ports e quindi posizionarsi non come singoli porti ma come sistema regionale" ha spiegato, riesumando di fatto lo strumento di marketing che già esisteva fino a pochi anni fa come Ligurian Ports e partecipato dalle port authority di Genova, Savona e La Spezia. "Se dopo il successo di marketing territoriale riusciremo ad avere anche la riorganizzazione amministrativa ben venga" ha proseguito il presidente della Regione Liguria, lasciando intendere chiaramente che auspicherebbe una razionalizzazione della governance degli scali attraverso una port authority unica regionale. Tornando ai cinque punti del programma per lo shipping, il neogovernatore al primo posto ha messo l'obiettivo di "portare

(Sito) Ansa

La Spezia

Confindustria, porto e 11 comuni per una Superstrada del Golfo

Ance La Spezia e l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale finanziano uno studio di fattibilità per un nuovo asse viario. Lo studio, presentato questa mattina presso Confindustria, parte dall'analisi del Centro Studi Confindustria con l'Università La Sapienza sulla fragilità viabilistica dello Spezzino e ipotizza una Superstrada del Golfo, 5 chilometri composti da due gallerie e un viadotto tra l'area di Vallegrande e Arcola dal costo di 172 milioni di euro che offrirebbe un'alternativa all'attuale raccordo La Spezia-Santo Stefano. "Oggi il venire meno di questo collegamento isolerebbe di fatto la città - dice Alberto Bacigalupi di Ance -. La bretella ha diverse vulnerabilità tra viadotti, gallerie e l'attraversamento di un fiume". In media ogni giorno vi transitano oltre 30mila veicoli leggeri e 6.600 veicoli pesanti da e per il porto della Spezia. "In caso di un evento catastrofico che ne determinasse la chiusura totale, il danno economico per la provincia sarebbe di 1.4 miliardi di euro all'anno con perdita di oltre 14mila posti di lavoro", stima Carolina Serpieri dell'ateneo romano. A farne le spese il porto e le crociere, ma anche la cantieristica navale, la logistica e l'industria legata alla Difesa con aziende strategiche a livello nazionale ed europeo come Leonardo e MBDA. Firmato un protocollo di intesa da undici amministrazioni comunali per presentare alla Regione Liguria il progetto di un nuovo tracciato di 16.9 km dal costo complessivo di 540 milioni di euro. Oltre alla superstrada, interventi previsti anche per raddoppiare la statale della Cisa in Val di Magra e bypassare il centro abitato di Santo Stefano Magra. "In questo momento non ci sono criticità che fanno ipotizzare il crash del raccordo autostradale, ma abbiamo ritenuto opportuno fare questa analisi per tracciare un quadro del futuro sviluppo del territorio", ha spiegato il direttore generale di Confindustria La Spezia, Paolo Faconti. "Studio strutturato e approfondito che aiuta gli enti nello sviluppo della programmazione e nella ricerca dei finanziamenti - ha detto Gabriella Rolandelli, direttrice generale dell'area sviluppo del territorio di Regione Liguria -. Per poter metterlo a terra è necessario integrarlo all'interno del Piano regionale integrato delle infrastrutture e da lì passare a sviluppare un'ipotesi di realizzabilità con i ministeri e gli stakeholder nazionali".



Ance La Spezia e l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale finanziano uno studio di fattibilità per un nuovo asse viario. Lo studio, presentato questa mattina presso Confindustria, parte dall'analisi del Centro Studi Confindustria con l'Università La Sapienza sulla fragilità viabilistica dello Spezzino e ipotizza una Superstrada del Golfo, 5 chilometri composti da due gallerie e un viadotto tra l'area di Vallegrande e Arcola dal costo di 172 milioni di euro che offrirebbe un'alternativa all'attuale raccordo La Spezia-Santo Stefano. "Oggi il venire meno di questo collegamento isolerebbe di fatto la città - dice Alberto Bacigalupi di Ance -. La bretella ha diverse vulnerabilità tra viadotti, gallerie e l'attraversamento di un fiume". In media ogni giorno vi transitano oltre 30mila veicoli leggeri e 6.600 veicoli pesanti da e per il porto della Spezia. "In caso di un evento catastrofico che ne determinasse la chiusura totale, il danno economico per la provincia sarebbe di 1.4 miliardi di euro all'anno con perdita di oltre 14mila posti di lavoro", stima Carolina Serpieri dell'ateneo romano. A farne le spese il porto e le crociere, ma anche la cantieristica navale, la logistica e l'industria legata alla Difesa con aziende strategiche a livello nazionale ed europeo come Leonardo e MBDA. Firmato un protocollo di intesa da undici amministrazioni comunali per presentare alla Regione Liguria il progetto di un nuovo tracciato di 16.9 km dal costo complessivo di 540 milioni di euro. Oltre alla superstrada, interventi previsti anche per raddoppiare la statale della Cisa in Val di Magra e bypassare il centro abitato di Santo Stefano Magra. "In questo momento non ci sono criticità che fanno ipotizzare il crash del raccordo autostradale, ma abbiamo ritenuto opportuno fare questa analisi per tracciare un quadro del futuro sviluppo del territorio", ha spiegato il direttore

Citta della Spezia

La Spezia

Studio Strategico Infrastrutturale, le sindache dem: "Studiamo una metropolitana veloce"

Bene un'alternativa al raccordo autostradale La Spezia-Santo Stefano Magra, ma le sindache di Arcola e Santo Stefano Magra chiedono anche un impulso agli spostamenti di ogni giorno tramite una mobilità leggera su rotaia. Monica Paganini e Paola Sisti, a margine del protocollo per Superstrada del Golfo, Cisa bis e Bypass di Santo Stefano presentato questa mattina in Confindustria, hanno espresso la necessità di puntare su un'alternativa alla gomma. "Grazie a Confindustria per essersi presa la responsabilità di questo studio, ora però c'è da tornare a dare centralità al ruolo della Provincia - le parole della prima cittadina di Arcola -. Questo è un lavoro che avrebbe dovuto fare la politica. Il mio è un appello che spero venga colto. Alcuni comuni tra cui Arcola, Vezzano Ligure, Santo Stefano e Follo già scontano i costi sociali di questa congestione della viabilità. Per chiudere il cerchio però dobbiamo sottolineare il ruolo della ferrovia. La Pontremolese è un nodo ancora da sciogliere, ma penso al beneficio che potrebbe avere la rotaia che attraversa tutta la provincia tra Levanto e Luni. Utilizzarla come una metropolitana leggera potrebbe iniziare da subito sgravare il flusso sulle nostre strade.

Arcola ha fatto uno studio che testimonia più di cento passaggi di treni passeggeri sul nostro territorio, uno ogni 14 minuti. Se riuscissimo, con uno sforzo ideativo, a utilizzare il treno per gli spostamenti veloci delle persone avremmo dato un'ulteriore risposta. Sì alla gomma, ma non trascuriamo metodi alternativi". Stesso pensiero per l'altra amministrazione democratica Paola Sisti. "Le zone industriali non sono di respiro per i soli nostri territori ma per tutta la comunità provinciale a cui hanno portato benessere per tanti anni - dice la sindaca di Santo Stefano Magra -. Penso ai comuni ai cui cittadini hanno garantito lavoro, dandogli modo di essere emblema di bellezza nel mondo, come le Cinque Terre. Noi non ci sentiamo da meno. Firmo molto volentieri questo protocollo e chiedo non finisca qui il lavoro, passando a una fase di analisi delle esigenze dei singoli territori. Santo Stefano Magra ha bisogno di alleggerire il centro storico e la zona del retroporto dal traffico per garantire una migliore condizione di vita ai cittadini che vi abitano. Questo senza inficiare la velocità dei servizi legati al porto. La Spezia dagli anni Ottanta è una città in cui si fanno convivere più economie: industria, turismo, artigianato. Ora abbiamo bisogno di immaginare una mobilità pubblica degna di questo tempo. Il costante aumento dell'uso dell'autovettura è frutto della scarsità di sistemi infrastrutturali di mobilità leggera". "Abbiamo un'idea di sviluppo, abbiamo uno studio strategico e ora mancano solo i fondi - ironizza la sindaca Rita Mazzi di Follo -. Il nostro territorio e quello di Bolano sono stati colpiti dal crollo del ponte di Albiano Magra e hanno vissuto sulla propria pelle l'emergenza della viabilità, quindi ben venga un progetto che possa dare un'alternativa al raccordo autostradale, anche se Follo ne rimane un po' fuori. Vogliamo agevolare



Bene un'alternativa al raccordo autostradale La Spezia-Santo Stefano Magra, ma le sindache di Arcola e Santo Stefano Magra chiedono anche un impulso agli spostamenti di ogni giorno tramite una mobilità leggera su rotaia. Monica Paganini e Paola Sisti, a margine del protocollo per Superstrada del Golfo, Cisa bis e Bypass di Santo Stefano presentato questa mattina in Confindustria, hanno espresso la necessità di puntare su un'alternativa alla gomma. "Grazie a Confindustria per essersi presa la responsabilità di questo studio, ora però c'è da tornare a dare centralità al ruolo della Provincia - le parole della prima cittadina di Arcola -. Questo è un lavoro che avrebbe dovuto fare la politica. Il mio è un appello che spero venga colto. Alcuni comuni tra cui Arcola, Vezzano Ligure, Santo Stefano e Follo già scontano i costi sociali di questa congestione della viabilità. Per chiudere il cerchio però dobbiamo sottolineare il ruolo della ferrovia. La Pontremolese è un nodo ancora da sciogliere, ma penso al beneficio che potrebbe avere la rotaia che attraversa tutta la provincia tra Levanto e Luni. Utilizzarla come una metropolitana leggera potrebbe iniziare da subito sgravare il flusso sulle nostre strade. Arcola ha fatto uno studio che testimonia più di cento passaggi di treni passeggeri sul nostro territorio, uno ogni 14 minuti. Se riuscissimo, con uno sforzo ideativo, a utilizzare il treno per gli spostamenti veloci delle persone avremmo dato un'ulteriore risposta. Sì alla gomma, ma non trascuriamo metodi alternativi". Stesso pensiero per l'altra amministrazione democratica Paola Sisti. "Le zone industriali non sono di respiro per i soli nostri territori ma per tutta la comunità provinciale a cui hanno portato benessere per tanti anni - dice la sindaca di Santo Stefano Magra -. Penso ai comuni ai cui cittadini hanno garantito lavoro, dandogli modo di essere emblema di bellezza nel mondo, come le Cinque Terre. Noi non ci sentiamo da meno. Firmo molto volentieri questo protocollo e chiedo non finisca qui il lavoro, passando a una

Citta della Spezia

La Spezia

la vita a noi stessi e ai nostri cittadini". "Avete sopperito al fatto che il sindaco di un comune piccolo non riesca, per mancanza di tempo e risorse, a ragionare in maniera così alta - il plauso di Cristina Ponzanelli, sindaca di Sarzana -. Ogni nostro territorio è parte di un sistema che cresce solo grazie alle infrastrutture. Siamo destinati a prosperare se usiamo le nostre energie, che in questo caso hanno messo in campo Confindustria, Ance e **Autorità** portuale dandoci l'opportunità di partire da uno studio concreto. Siamo solo all'inizio e tanti passaggi andranno fatti. Noi per esempio abbiamo un problema sul litorale con i camion che vanno dal porto della Spezia a quello di Marina di Carrara percorrendo il lungomare che stiamo cercando di riqualificare e questa è una lacuna di questo studio. Conto quindi di continuare a dialogare con voi in merito. Siamo tutti pronti a fare la nostra parte". "Conta la stesura complessiva, ovvero il ruolo di tutti i Comuni e non solo del capoluogo - dice l'assessore spezzina Patrizia Saccone -. Nessuna pianificazione è possibile senza un'ottica di area vasta". Più informazioni.

Infrastrutture strategiche per il futuro di La Spezia

Andrea Puccini

LA SPEZIA Presso la sede di Confindustria La Spezia, è stato presentato uno studio strategico destinato a segnare un punto di svolta per il futuro della città e della sua area metropolitana. Lo studio, realizzato da esperti del settore in collaborazione con Confindustria Advisory e l'Università di Roma La Sapienza, analizza i rischi legati a una potenziale interruzione del raccordo La Spezia Santo Stefano di Magra e propone soluzioni infrastrutturali per garantire la sicurezza e la competitività del territorio. Il raccordo La Spezia Santo Stefano di Magra rappresenta una connessione cruciale, sia per il traffico merci legato al porto, sia per la mobilità delle persone. A seguito delle recenti tragedie infrastrutturali, come il crollo del Ponte Morandi e del viadotto di Albiano, lo studio ha posto una domanda fondamentale: quali sarebbero le conseguenze economiche e sociali di una sua interruzione? Alberto Bacigalupi, presidente di Ance La Spezia, ha spiegato che lo studio è nato per dare una risposta concreta a questa domanda, sottolineando come il tessuto produttivo locale sarebbe gravemente danneggiato senza una strategia preventiva. Il Sindaco Pierluigi Peracchini ha evidenziato

l'importanza di una visione complessiva: Non si tratta solo di viabilità, ma anche di integrazione con i sistemi ferroviari e marittimi, mobilità dei lavoratori, e riqualificazione urbana. Il nostro territorio ha davanti a sé vent'anni di sviluppo, e dobbiamo affrontare i cambiamenti con una progettualità ampia e condivisa. Porto e viabilità: un binomio strategico Federica Montaresi, Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, ha sottolineato il ruolo del porto della Spezia come motore di crescita economica, con investimenti significativi già pianificati, tra cui l'ampliamento del terminal LSCT, il nuovo terminal del Golfo e una stazione crocieristica all'avanguardia. Questi sviluppi richiedono infrastrutture viarie adeguate e una visione strategica per garantire un accesso fluido e sostenibile al porto, ha aggiunto. Proposte infrastrutturali concrete Lo studio ha delineato tre interventi principali: Una nuova bretella per collegare l'area industriale della Spezia a quella di Arcola. La Cisa bis, un tracciato alternativo alla SS Cisa per ridurre il traffico. Un bypass per Santo Stefano di Magra, che alleggerirebbe la viabilità locale. Questi interventi, stimati in un investimento complessivo di 540 milioni di euro, eviterebbero danni economici potenziali tre volte superiori e avrebbero ricadute dirette sul territorio: Creazione di 1.400 nuovi posti di lavoro stabili. Incremento del valore aggiunto per 100 milioni di euro. Riduzione dell'inquinamento e miglioramento della qualità della vita. Il presidente di Confindustria La Spezia, Mario Gerini, ha inserito lo studio in un quadro più ampio, annunciando prossime iniziative per affrontare temi strategici come la carenza di personale qualificato, l'accesso a soluzioni abitative per i lavoratori e la mobilità. Questa visione unitaria, condivisa da istituzioni locali, autorità portuali e mondo imprenditoriale,



Messaggero Marittimo

La Spezia

rafforza la credibilità del progetto, aumentando le possibilità di attrarre finanziamenti nazionali ed europei.

Infrastrutture, le tre proposte dei costruttori spezzini

Una Superstrada del Golfo tra Vallegrande e Arcola, la Cisa bis e un "bypass" dell'abitato di Santo Stefano Magra. Le proposte infrastrutturali di Ance per supportare le prospettive di crescita economica della provincia spezzina. × Il tuo browser è obsoleto. LA SPEZIA - Quali sarebbero le conseguenze per il tessuto produttivo se si manifestasse l'impossibilità di transitare sul raccordo La Spezia - Santo Stefano di Magra? Uno studio, promosso da Ance La Spezia e **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** e realizzato da Confindustria Advisory e la Sapienza Università di Roma, analizza in profondità le implicazioni economiche e sociali di una possibile interruzione del raccordo e propone tre soluzioni infrastrutturali realizzabili. L'ipotesi catastrofica di chiusura della bretella per un solo anno, arteria vitale di collegamento tra città, Val di Magra, autostrada e porto, comporterebbe un crollo del 25% dell'economia provinciale con perdite stimate in 1.4 miliardi di euro, mettendo a rischio oltre 14mila posti di lavoro. Senza considerare gli aumenti dei tempi di percorrenza del 40%: per arrivare alla Spezia da Lerici potrebbero volerci fino a 100 minuti e 140 minuti da Sarzana. Ma anche le chiusure parziali incidono drammaticamente a livello economico. Per questo la realizzazione di nuove infrastrutture, integrate con quelle esistenti, si rivelerebbe non solo un investimento necessario per garantire la sicurezza e la continuità operativa, ma anche un volano per lo sviluppo economico del territorio. Lo studio, oltre a numeri e proiezioni, avanza anche delle soluzioni infrastrutturali realizzabili, che gettano le basi per una progettazione strategica condivisa di area vasta: la Superstrada del Golfo che collegherà l'area industriale della Spezia di Vallegrande con quella di Arcola, la Cisa bis che allevierà il peso del traffico sulla attuale S.S. della Cisa e il "bypass" dell'abitato di Santo Stefano Magra. A fronte di un investimento di circa 540 milioni di euro, si eviterebbe un danno potenziale annuo tre volte superiore, creando un incremento del valore aggiunto di circa 100 milioni di euro. La presentazione dello studio nella sede della Confindustria spezzina ha visto la partecipazione degli amministratori locali interessati alle proposte infrastrutturali. "A seguito della tragedia del Ponte Morandi e del crollo di quello di Albiano e dei lavori di messa in sicurezza del viadotto che collega La Spezia a Santo Stefano di Magra, ci siamo chiesti cosa accadrebbe al venir meno di questo collegamento - spiega Alberto Bacigalupi, presidente di Ance La Spezia -. La prospettiva di sviluppo del nostro territorio guarda a un possibile raddoppio del Pil nei prossimi dieci anni, mentre l'attuale **sistema** viario è già saturo, quindi è fondamentale trovare delle alternative". "Lo studio si inserisce in un progetto più ampio - aggiunge Presidente di Confindustria La Spezia Mario Gerini - e si lega anche ad altri temi che sono strategici per il mondo imprenditoriale: come la carenza di personale, l'impossibilità



Una Superstrada del Golfo tra Vallegrande e Arcola, la Cisa bis e un "bypass" dell'abitato di Santo Stefano Magra. Le proposte infrastrutturali di Ance per supportare le prospettive di crescita economica della provincia spezzina. × Il tuo browser è obsoleto. LA SPEZIA - Quali sarebbero le conseguenze per il tessuto produttivo se si manifestasse l'impossibilità di transitare sul raccordo La Spezia - Santo Stefano di Magra? Uno studio, promosso da Ance La Spezia e **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** e realizzato da Confindustria Advisory e la Sapienza Università di Roma, analizza in profondità le implicazioni economiche e sociali di una possibile interruzione del raccordo e propone tre soluzioni infrastrutturali realizzabili. L'ipotesi catastrofica di chiusura della bretella per un solo anno, arteria vitale di collegamento tra città, Val di Magra, autostrada e porto, comporterebbe un crollo del 25% dell'economia provinciale con perdite stimate in 1.4 miliardi di euro, mettendo a rischio oltre 14mila posti di lavoro. Senza considerare gli aumenti dei tempi di percorrenza del 40%: per arrivare alla Spezia da Lerici potrebbero volerci fino a 100 minuti e 140 minuti da Sarzana. Ma anche le chiusure parziali incidono drammaticamente a livello economico. Per questo la realizzazione di nuove infrastrutture, integrate con quelle esistenti, si rivelerebbe non solo un investimento necessario per garantire la sicurezza e la continuità operativa, ma anche un volano per lo sviluppo economico del territorio. Lo studio, oltre a numeri e proiezioni, avanza anche delle soluzioni infrastrutturali realizzabili, che gettano le basi per una progettazione strategica condivisa di area vasta: la Superstrada del Golfo che collegherà l'area industriale della Spezia di Vallegrande con quella di Arcola, la Cisa bis che allevierà il peso del traffico sulla attuale S.S.

di trovare abitazioni per i dipendenti, la crescente difficoltà da parte dei lavoratori di raggiungere il luogo di lavoro, collegata all'aumento delle autovetture e la conseguente carenza di parcheggio nelle prossimità degli stabilimenti." "Il porto della Spezia è certamente uno degli asset fondamentali dello sviluppo futuro del territorio -. sottolinea Federica Montaresi, Commissario straordinario dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale** -. Nei prossimi anni si assisterà allo sviluppo dello scalo attraverso importanti investimenti in infrastrutture: ampliamento del terminal LSCT e del Terminal del Golfo, nuovo molo e stazione crociere. Tutti interventi che necessitano una adeguata risposta dal punto di vista delle infrastrutture viarie e da quello dell'assetto complessivo della viabilità d'accesso al porto. Riteniamo importante accompagnare sempre alle infrastrutture servizi connessi adeguati, come la digitalizzazione, che ne possano enfatizzare le potenzialità. Nel caso di questo studio, ci aiuterà la visione strategica e condivisa con tutte le amministrazioni del territorio, per giungere ad uno sviluppo armonico e sostenibile dell'intero assetto viario della provincia."

La Spezia senza il raccordo: uno studio propone tre alternative

Una Superstrada del Golfo tra Vallegrande e Arcola, la Cisa bis e un "bypass" dell'abitato di Santo Stefano Magra. Le proposte infrastrutturali di Ance per supportare le prospettive di crescita economica della provincia spezzina. × Il tuo browser è obsoleto. Quali sarebbero le conseguenze per il tessuto produttivo se si manifestasse l'impossibilità di transitare sul raccordo La Spezia - Santo Stefano di Magra? Uno studio, promosso da Ance La Spezia e **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** e realizzato da Confindustria Advisory e la Sapienza Università di Roma, analizza in profondità le implicazioni economiche e sociali di una possibile interruzione del raccordo e propone tre soluzioni infrastrutturali realizzabili. Infrastrutture alternative alla bretella L'ipotesi catastrofica di chiusura della bretella per un solo anno, arteria vitale di collegamento tra città, Val di Magra, autostrada e porto, comporterebbe un crollo del 25% dell'economia provinciale con perdite stimate in 1.4 miliardi di euro, mettendo a rischio oltre 14mila posti di lavoro. Senza considerare gli aumenti dei tempi di percorrenza del 40%: per arrivare alla Spezia da Lerici potrebbero volerci fino a 100 minuti e 140 minuti da Sarzana. Ma anche le chiusure parziali incidono drammaticamente a livello economico. Per questo la realizzazione di nuove infrastrutture, integrate con quelle esistenti, si rivelerebbe non solo un investimento necessario per garantire la sicurezza e la continuità operativa, ma anche un volano per lo sviluppo economico del territorio. Le tre soluzioni proposte Lo studio, oltre a numeri e proiezioni, avanza anche delle soluzioni infrastrutturali realizzabili, che gettano le basi per una progettazione strategica condivisa di area vasta: la Superstrada del Golfo che collegherà l'area industriale della Spezia di Vallegrande con quella di Arcola, la Cisa bis che allevierà il peso del traffico sulla attuale S.S. della Cisa e il "bypass" dell'abitato di Santo Stefano Magra. A fronte di un investimento di circa 540 milioni di euro, si eviterebbe un danno potenziale annuo tre volte superiore, creando un incremento del valore aggiunto di circa 100 milioni di euro. La presentazione dello studio nella sede della Confindustria spezzina ha visto la partecipazione degli amministratori locali interessati alle postposte infrastrutturali. Reazioni e commenti "A seguito della tragedia del Ponte Morandi e del crollo di quello di Albiano e dei lavori di messa in sicurezza del viadotto che collega La Spezia a Santo Stefano di Magra, ci siamo chiesti cosa accadrebbe al venir meno di questo collegamento -. spiega Alberto Bacigalupi , presidente di Ance La Spezia -. La prospettiva di sviluppo del nostro territorio guarda a un possibile raddoppio del Pil nei prossimi dieci anni, mentre l'attuale **sistema** viario è già saturo, quindi è fondamentale trovare delle alternative". "Lo studio si inserisce in un progetto più ampio - aggiunge Presidente di Confindustria La Spezia Mario Gerini - e si lega anche ad altri temi



che sono strategici per il mondo imprenditoriale: come la carenza di personale, l'impossibilità di trovare abitazioni per i dipendenti, la crescente difficoltà da parte dei lavoratori di raggiungere il luogo di lavoro, collegata all'aumento delle autovetture e la conseguente carenza di parcheggio nelle prossimità degli stabilimenti." "Il porto della Spezia è certamente uno degli asset fondamentali dello sviluppo futuro del territorio -. sottolinea Federica Montaresi, Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale -. Nei prossimi anni si assisterà allo sviluppo dello scalo attraverso importanti investimenti in infrastrutture: ampliamento del terminal LSCT e del Terminal del Golfo, nuovo molo e stazione crociere. Tutti interventi che necessitano una adeguata risposta dal punto di vista delle infrastrutture viarie e da quello dell'assetto complessivo della viabilità d'accesso al porto. Riteniamo importante accompagnare sempre alle infrastrutture servizi connessi adeguati, come la digitalizzazione, che ne possano enfatizzare le potenzialità. Nel caso di questo studio, ci aiuterà la visione strategica e condivisa con tutte le amministrazioni del territorio, per giungere ad uno sviluppo armonico e sostenibile dell'intero assetto viario della provincia."

Ancisi (LpRa): Rilanciare l'aeroporto La Spretta di Ravenna come scalo dell'aviazione generale a supporto degli aeroporti civili di linea del territorio

De Pascale, neo eletto presidente della Regione, non perde già occasione per sostenere che gli aeroporti di Forlì e Rimini devono fare insieme con quello bolognese "dopo anni in cui sembrava aver penalizzato soprattutto quelli romagnoli". Alla scadenza del suo secondo mandato come sindaco di Ravenna, pare tuttavia a Lista per Ravenna che il nostro Consiglio comunale debba finalmente prendere atto che la nostra città "potrebbe collaborare proficuamente coi due scali aeroportuali civili della Romagna, se si impegnasse a far riconoscere finalmente il ruolo che merita, finora sconosciuto, al proprio ultracentenario aeroporto Guido Novelli La Spretta, di proprietà dei ministeri dei Trasporti e della Difesa. Per la sua ampia dimensione e le considerevoli strutture, potrebbe, se potenziato e riqualificato, sviluppare funzioni rilevanti, non già competitive con Forlì e Rimini, ma integrative e complementari". Questo è l'inizio della proposta di deliberazione del Consiglio comunale (allegata), che, dopo essermi confrontato con apprezzati esperti del settore, ho appena depositato con questo oggetto: "Rilanciare l'aeroporto La Spretta come scalo dell'aviazione generale a supporto degli aeroporti civili di linea del territorio". Di seguito la sintesi. Il Piano Nazionale degli aeroporti 2022-2035 dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) riconosce che "oltre al sistema degli aeroporti commerciali principali [] è presente una rete di infrastrutture di volo minori che spesso non raggiungono le condizioni favorevoli di mercato, ma che possono costituire la struttura di supporto alla rete principale generando una radicalizzazione della stessa sul territorio". Tale rete, definita "Regional air mobility", è "implementabile attraverso la valorizzazione e l'impiego [] degli aeroporti di aviazione generale". Il suddetto indirizzo del Piano Nazionale degli aeroporti rappresenta dunque un assist perfetto per rilanciare l'aeroporto La Spretta, riprendendo lo studio/proposta su un "aeroporto municipale per l'Aviazione Generale", che l'Aeroclub Baracca, meritorio gestore dello scalo, aveva pubblicato nel 2006, fondato sul seguente passo essenziale: "Inutile pensare a sviluppi in concorrenza con gli scali di Rimini, Forlì e Bologna. L'aeroporto di Ravenna potrebbe svilupparsi secondo direttrici alternative ed uniche che si riassumono nelle attività dell'Aviazione Generale, sommariamente elencate: centro di istruzione al volo (una università del volo), consegna veloce (corrieri), collegamenti di medio raggio (est europeo), attività di protezione civile (addestramento del personale e base operativa), turismo aereo". In linea con questo approccio, l'allora presidente della commissione trasporti della Camera di Commercio, Giampaolo Monduzzi, propose, nello stesso anno, di svilupparlo entro un progetto di valorizzazione della Darsena, sulla base dello studio prodotto dall'ing. Roberto Nicolucci, presidente della società Techno, lanciato poi, nel 2007, dalla Fondazione dei Trasporti e della Logistica. Contemporaneamente, la CNA si batté molto nella stessa direzione, paragonando lo sviluppo dell'aviosuperficie ravennate



De Pascale, neo eletto presidente della Regione, non perde già occasione per sostenere che gli aeroporti di Forlì e Rimini devono fare insieme con quello bolognese "dopo anni in cui sembrava aver penalizzato soprattutto quelli romagnoli". Alla scadenza del suo secondo mandato come sindaco di Ravenna, pare tuttavia a Lista per Ravenna che il nostro Consiglio comunale debba finalmente prendere atto che la nostra città "potrebbe collaborare proficuamente coi due scali aeroportuali civili della Romagna, se si impegnasse a far riconoscere finalmente il ruolo che merita, finora sconosciuto, al proprio ultracentenario aeroporto Guido Novelli La Spretta, di proprietà dei ministeri dei Trasporti e della Difesa. Per la sua ampia dimensione e le considerevoli strutture, potrebbe, se potenziato e riqualificato, sviluppare funzioni rilevanti, non già competitive con Forlì e Rimini, ma integrative e complementari". Questo è l'inizio della proposta di deliberazione del Consiglio comunale (allegata), che, dopo essermi confrontato con apprezzati esperti del settore, ho appena depositato con questo oggetto: "Rilanciare l'aeroporto La Spretta come scalo dell'aviazione generale a supporto degli aeroporti civili di linea del territorio". Di seguito la sintesi. Il Piano Nazionale degli aeroporti 2022-2035 dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) riconosce che "oltre al sistema degli aeroporti commerciali principali [] è presente una rete di infrastrutture di volo minori che spesso non raggiungono le condizioni favorevoli di mercato, ma che possono costituire la struttura di supporto alla rete principale generando una radicalizzazione della stessa sul territorio". Tale rete, definita "Regional air mobility", è "implementabile attraverso la valorizzazione e l'impiego [] degli aeroporti di aviazione generale". Il suddetto indirizzo del Piano Nazionale degli aeroporti rappresenta dunque un assist perfetto per rilanciare l'aeroporto La Spretta, riprendendo lo studio/proposta su un "aeroporto municipale per l'Aviazione Generale", che l'Aeroclub Baracca, meritorio gestore dello scalo, aveva pubblicato nel 2006, fondato sul seguente passo essenziale: "Inutile pensare a sviluppi in concorrenza con gli scali di Rimini, Forlì e Bologna. L'aeroporto di Ravenna potrebbe svilupparsi secondo direttrici alternative ed uniche che si riassumono nelle attività dell'Aviazione Generale, sommariamente elencate: centro di istruzione al volo (una università del volo), consegna veloce (corrieri), collegamenti di medio raggio (est europeo), attività di protezione civile (addestramento del personale e base operativa), turismo aereo". In linea con questo approccio, l'allora presidente della commissione trasporti della Camera di Commercio, Giampaolo Monduzzi, propose, nello stesso anno, di svilupparlo entro un progetto di valorizzazione della Darsena, sulla base dello studio prodotto dall'ing. Roberto Nicolucci, presidente della società Techno, lanciato poi, nel 2007, dalla Fondazione dei Trasporti e della Logistica. Contemporaneamente, la CNA si batté molto nella stessa direzione, paragonando lo sviluppo dell'aviosuperficie ravennate

a quello del porto. Tutto però non ha avuto seguito. **STORIA ULTRACENTENARIA. POTENZIALITÀ DI CRESCITA** L'area dell'attuale La Spreta fu destinata al volo già dal 1916. Nel 1937, fu dotata anche di alloggi per piloti, di un hangar e dei locali di servizio. Nel 1945, dopo i danni della guerra, tornò operativa come base per l'addestramento dei piloti. Nel 1955, vi fu realizzata la prima pista d'asfalto, insieme a nuovi piazzali per la sosta. Nel 1962, vi furono costruiti l'attuale palazzina e gli hangar. L'Aeroclub Baracca gestisce già le scuole di volo e di paracadutismo. Ma l'aeroporto ravennate, prossimo alla tangenziale e alla superstrada E45, disponendo anche di vasti spazi per essere ampliato, occupa una posizione strategica di prim'ordine, capace di produrre sviluppi infrastrutturali utili non solo alla città, ma anche a tutto il litorale, finanche nel ferrarese, e all'entroterra collinare. A differenza di Forlì, Rimini e Bologna, non ha centri abitati, né antenne, torri, acquedotti, capanni industriali, ecc., a ridosso della pista. Non confligge con l'area di rispetto della basilica di Sant'Apollinare in Classe e del Museo Classis, potendo stabilire rotte dei velivoli adeguate a proteggerle. Dispone già, entro un'area interamente recintata, di due ampi piazzali, pompe di carburante, due hangar, una pista di 1,2 chilometri, fasce di sicurezza, torre di controllo, ampie sale con bar, sala scuola, servizi, postazioni antincendio, ecc. Potrebbe, per esempio, diventare base per elicotteri (turistici, della protezione civile o di visione in volo della città), nonché per crociere in dirigibile (se ne parlò anche nello studio del 2006), e stabilire, a beneficio di nuove forme di turismo, collegamenti con strutture aeroportuali similari della Croazia o dell'Est Europa, tramite aerei di non elevate dimensioni. Sarebbe in grado, mediante voli programmati appositamente, di ridurre i tempi di viaggio a chi deve raggiungere la città per partire con le navi da crociera; di incentivare il turismo privato o in aerotaxi; di dare maggiore importanza alla scuola volo appoggiandosi al campus locale dell'Università; di organizzare manifestazioni a tema (l'ultima è stata il "Fly Fest" del 2007); di creare officine per il rimessaggio e la manutenzione dei velivoli in appoggio agli aeroporti maggiori, come è avvenuto a Reggio Emilia. Tante sono dunque le possibilità di sviluppo dell'aeroporto di Ravenna. Il Comune potrebbe riprenderne il filo, più volte troncato, chiamando ad un confronto concreto ed operativo innanzitutto la Regione, ma anche l'**Autorità portuale**, la Sapir, la Camera di Commercio, le confederazioni imprenditoriali, ecc., col supporto tecnico qualificato dell'Aeroclub Ravenna. Lo scopo è presto detto: mettere a punto le linee di base per un progetto di crescita e valorizzazione dello Spreta, con cui attivare un confronto, da un lato con l'ENAC e i ministeri interessati, dall'altro con gli aeroporti di Forlì e Rimini. Lavoro da portare a sintesi costruttiva entro il 2025, per poi passare alla fase operativa procedendo con stralci gradualmente all'interno di un quadro d'insieme. Questo è l'indirizzo che la mia proposta di deliberazione chiede al sindaco e alla giunta comunale pro-tempore di assumere e di sviluppare proficuamente, passando poi il testimone all'Amministrazione che subentrerà la prossima primavera. Alvaro Ancisi (capogruppo di Lista per Ravenna).

Ancisi (LpRa): rilanciare l'aeroporto La Spreta come scalo dell'aviazione generale a supporto degli aeroporti civili

"De Pascale, neo eletto presidente della Regione, non perde già occasione per sostenere che gli aeroporti di Forlì e Rimini devono fare insieme con quello bolognese "dopo anni in cui sembrava aver penalizzato soprattutto quelli romagnoli" . Alla scadenza del suo secondo mandato come sindaco di Ravenna, pare tuttavia a Lista per Ravenna che il nostro Consiglio comunale debba finalmente prendere atto che la nostra città "potrebbe collaborare proficuamente coi due scali aeroportuali civili della Romagna, se si impegnasse a far riconoscere finalmente il ruolo che merita, finora sconosciuto, al proprio ultracentenario aeroporto Guido Novelli La Spreta, di proprietà dei ministeri dei Trasporti e della Difesa. Per la sua ampia dimensione e le considerevoli strutture, potrebbe, se potenziato e riqualificato, sviluppare funzioni rilevanti, non già competitive con Forlì e Rimini, ma integrative e complementari" . Questo è l'inizio della proposta di deliberazione del Consiglio comunale, che, dopo essermi confrontato con apprezzati esperti del settore, ho appena depositato con questo oggetto: "Rilanciare l'aeroporto La Spreta come scalo dell'aviazione generale a supporto degli aeroporti civili di linea del territorio" . Di seguito la sintesi. Il Piano Nazionale degli aeroporti 2022-2035 dell'Ente Nazionale

Aviazione Civile (ENAC) riconosce che "oltre al sistema degli aeroporti commerciali principali [] è presente una rete di infrastrutture di volo minori che spesso non raggiungono le condizioni favorevoli di mercato, ma che possono costituire la struttura di supporto alla rete principale generando una radicalizzazione della stessa sul territorio" . Tale rete, definita " Regional air mobility " , è "implementabile attraverso la valorizzazione e l'impiego [] degli aeroporti di aviazione generale" Il suddetto indirizzo del Piano Nazionale degli aeroporti rappresenta dunque un assist perfetto per rilanciare l'aeroporto La Spreta, riprendendo lo studio/proposta su un "aeroporto municipale per l'Aviazione Generale" , che l'Aeroclub Baracca, meritorio gestore dello scalo, aveva pubblicato nel 2006, fondato sul seguente passo essenziale: "Inutile pensare a sviluppi in concorrenza con gli scali di Rimini, Forlì e Bologna. L'aeroporto di Ravenna potrebbe svilupparsi secondo direttrici alternative ed uniche che si riassumono nelle attività dell'Aviazione Generale, sommariamente elencate: centro di istruzione al volo (una università del volo), consegna veloce (corrieri), collegamenti di medio raggio (est europeo), attività di protezione civile (addestramento del personale e base operativa), turismo aereo" . In linea con questo approccio, l'allora presidente della commissione trasporti della Camera di Commercio, Giampaolo Monduzzi, propose, nello stesso anno, di svilupparlo entro un progetto di valorizzazione della Darsena, sulla base dello studio prodotto dall'ing. Roberto Nicolucci, presidente della società Techno, lanciato poi, nel 2007, dalla Fondazione dei Trasporti e della Logistica. Contemporaneamente, la CNA si batté molto nella stessa direzione, paragonando lo sviluppo dell'aviosuperficie ravennate



"De Pascale, neo eletto presidente della Regione, non perde già occasione per sostenere che gli aeroporti di Forlì e Rimini devono fare insieme con quello bolognese "dopo anni in cui sembrava aver penalizzato soprattutto quelli romagnoli" . Alla scadenza del suo secondo mandato come sindaco di Ravenna, pare tuttavia a Lista per Ravenna che il nostro Consiglio comunale debba finalmente prendere atto che la nostra città "potrebbe collaborare proficuamente coi due scali aeroportuali civili della Romagna, se si impegnasse a far riconoscere finalmente il ruolo che merita, finora sconosciuto, al proprio ultracentenario aeroporto Guido Novelli La Spreta, di proprietà dei ministeri dei Trasporti e della Difesa. Per la sua ampia dimensione e le considerevoli strutture, potrebbe, se potenziato e riqualificato, sviluppare funzioni rilevanti, non già competitive con Forlì e Rimini, ma integrative e complementari" . Questo è l'inizio della proposta di deliberazione del Consiglio comunale, che, dopo essermi confrontato con apprezzati esperti del settore, ho appena depositato con questo oggetto: "Rilanciare l'aeroporto La Spreta come scalo dell'aviazione generale a supporto degli aeroporti civili di linea del territorio" . Di seguito la sintesi. Il Piano Nazionale degli aeroporti 2022-2035 dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) riconosce che "oltre al sistema degli aeroporti commerciali principali [...] è presente una rete di infrastrutture di volo minori che spesso non raggiungono le condizioni favorevoli di mercato, ma che possono costituire la struttura di supporto alla rete principale generando una radicalizzazione della stessa sul territorio" . Tale rete, definita " Regional air mobility " , è "implementabile attraverso la valorizzazione e l'impiego [] degli aeroporti di aviazione generale" Il suddetto indirizzo del Piano Nazionale degli aeroporti rappresenta dunque un assist perfetto per rilanciare l'aeroporto La Spreta, riprendendo lo studio/proposta su un "aeroporto municipale per l'Aviazione Generale" , che l'Aeroclub Baracca, meritorio gestore dello scalo, aveva pubblicato nel 2006, fondato sul seguente passo essenziale: "Inutile pensare a sviluppi in concorrenza con gli scali di Rimini, Forlì e Bologna. L'aeroporto di Ravenna potrebbe svilupparsi secondo direttrici alternative ed uniche che si riassumono nelle attività dell'Aviazione Generale, sommariamente elencate: centro di istruzione al volo (una università del volo), consegna veloce (corrieri), collegamenti di medio raggio (est europeo), attività di protezione civile (addestramento del personale e base operativa), turismo aereo" . In linea con questo approccio, l'allora presidente della commissione trasporti della Camera di Commercio, Giampaolo Monduzzi, propose, nello stesso anno, di svilupparlo entro un progetto di valorizzazione della Darsena, sulla base dello studio prodotto dall'ing. Roberto Nicolucci, presidente della società Techno, lanciato poi, nel 2007, dalla Fondazione dei Trasporti e della Logistica. Contemporaneamente, la CNA si batté molto nella stessa direzione, paragonando lo sviluppo dell'aviosuperficie ravennate

a quello del porto. Tutto però non ha avuto seguito. L'area dell'attuale La Spreta fu destinata al volo già dal 1916. Nel 1937, fu dotata anche di alloggi per piloti, di un hangar e dei locali di servizio. Nel 1945, dopo i danni della guerra, tornò operativa come base per l'addestramento dei piloti. Nel 1955, vi fu realizzata la prima pista d'asfalto, insieme a nuovi piazzali per la sosta. Nel 1962, vi furono costruiti l'attuale palazzina e gli hangar. L'Aeroclub Baracca gestisce già le scuole di volo e di paracadutismo. Ma l'aeroporto ravennate, prossimo alla tangenziale e alla superstrada E45, disponendo anche di vasti spazi per essere ampliato, occupa una posizione strategica di prim'ordine, capace di produrre sviluppi infrastrutturali utili non solo alla città, ma anche a tutto il litorale, finanche nel ferrarese, e all'entroterra collinare. A differenza di Forlì, Rimini e Bologna, non ha centri abitati, né antenne, torri, acquedotti, capanni industriali, ecc., a ridosso della pista. Non confligge con l'area di rispetto della basilica di Sant'Apollinare in Classe e del Museo Classis, potendo stabilire rotte dei velivoli adeguate a proteggerle. Dispone già, entro un'area interamente recintata, di due ampi piazzali, pompe di carburante, due hangar, una pista di 1,2 chilometri, fasce di sicurezza, torre di controllo, ampie sale con bar, sala scuola, servizi, postazioni antincendio, ecc. Potrebbe, per esempio, diventare base per elicotteri (turistici, della protezione civile o di visione in volo della città), nonché per crociere in dirigibile (se ne parlò anche nello studio del 2006), e stabilire, a beneficio di nuove forme di turismo, collegamenti con strutture aeroportuali similari della Croazia o dell'Est Europa, tramite aerei di non elevate dimensioni. Sarebbe in grado, mediante voli programmati appositamente, di ridurre i tempi di viaggio a chi deve raggiungere la città per partire con le navi da crociera; di incentivare il turismo privato o in aerotaxi; di dare maggiore importanza alla scuola volo appoggiandosi al campus locale dell'Università; di organizzare manifestazioni a tema (l'ultima è stata il "Fly Fest" del 2007); di creare officine per il rimessaggio e la manutenzione dei velivoli in appoggio agli aeroporti maggiori, come è avvenuto a Reggio Emilia. Tante sono dunque le possibilità di sviluppo dell'aeroporto di Ravenna. Il Comune potrebbe riprenderne il filo, più volte troncato, chiamando ad un confronto concreto ed operativo innanzitutto la Regione, ma anche l'**Autorità portuale**, la Sapir, la Camera di Commercio, le confederazioni imprenditoriali, ecc., col supporto tecnico qualificato dell'Aeroclub Ravenna. Lo scopo è presto detto: mettere a punto le linee di base per un progetto di crescita e valorizzazione dello Spreta, con cui attivare un confronto, da un lato con l'ENAC e i ministeri interessati, dall'altro con gli aeroporti di Forlì e Rimini. Lavoro da portare a sintesi costruttiva entro il 2025, per poi passare alla fase operativa procedendo con stralci gradualmente all'interno di un quadro d'insieme. Questo è l'indirizzo che la mia proposta di deliberazione chiede al sindaco e alla giunta comunale pro-tempore di assumere e di sviluppare proficuamente, passando poi il testimone all'Amministrazione che subentrerà la prossima primavera."

Il porto di Ravenna sotto i riflettori a Milano

"Il **porto** è oggi in grado di offrire disponendo di 200 ettari di nuove aree per la logistica, collegate a banchine, strade e binari" **Ravenna** - "Siamo qui a raccontare la storia di un **porto** in grandissima crescita", con queste parole Raoul De Forcade ha aperto l'incontro tenutosi a Milano, a Palazzo Giureconsulti, martedì scorso, del quale è stato moderatore. Un incontro promosso da Camera di Commercio Ferrara e **Ravenna**, Promos Italia e Autorità Portuale di **Ravenna**, con la collaborazione dell'Istituto sui Trasporti e la Logistica, il Centro Studi e Ricerche SRM e "The International PropellerClubs", durante il quale si sono volute presentare per la prima volta a Milano, città che ancora rappresenta un punto di riferimento internazionale per imprenditori, professionisti ed investitori, ad una platea di oltre 50 persone, le nuove opportunità che è in grado oggi di offrire il **porto** di **Ravenna**. Molti gli spunti di grande interesse nei temi affrontati dai relatori. Partendo da una visione più ampia e dai dati raccolti da SRM in occasione di una sua recente ricerca sullo sviluppo dei corridoi logistici container della Lombardia, illustrati da Alessandro Panaro, Head of Maritime & Energy Department SRM, che ha poi puntato la propria attenzione specificatamente sul **porto** di **Ravenna**. Si è poi passati alla presentazione del "nuovo" **porto** di **Ravenna** fatta dal Presidente dell'Autorità Portuale, Daniele Rossi che ha illustrato gli interventi di potenziamento infrastrutturale dello scalo, compreso il miglioramento della rete viaria e ferroviaria, i progetti legati alla transizione energetica ed alla sostenibilità ambientale delle attività portuali, l'eccellenza dei servizi, ulteriormente garantita grazie al forte impulso dato alla digitalizzazione e, non ultime, le opportunità di investimento che il **porto** è oggi in grado di offrire disponendo di 200 ettari di nuove aree per la logistica, collegate a banchine, strade e binari. Ha concluso la prima parte dell'incontro l'intervento del Presidente di ITL, Guido Fabbri, il quale ha completato il quadro delle opportunità che il **porto** di **Ravenna** oggi offre a chi lì si voglia insediare, illustrando quali benefici derivino agli operatori dalla recente istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) dell'Emilia Romagna, uno strumento di indubbia attrattività sia in termini di semplificazione amministrativa che di possibili agevolazioni fiscali. Si è poi svolta una interessante Tavola rotonda, animata dal Presidente dell'Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali (ARSI), Claudio Facchini, dal Presidente del Gruppo SAPIR, Riccardo Sabadini e dal Presidente dell'Unione Utenti del **Porto** di **Ravenna**, Luca Minardi, che hanno portato la testimonianza degli operatori del **Porto** di **Ravenna** per ribadire la qualità dei servizi offerti dal cluster logistico-portuale. I vantaggi esclusivi derivanti dalla disponibilità di aree retroportuali e portuali, la qualità delle connessioni intermodali, stradali



"Il porto è oggi in grado di offrire disponendo di 200 ettari di nuove aree per la logistica, collegate a banchine, strade e binari" Ravenna - "Siamo qui a raccontare la storia di un porto in grandissima crescita", con queste parole Raoul De Forcade ha aperto l'incontro tenutosi a Milano, a Palazzo Giureconsulti, martedì scorso, del quale è stato moderatore. Un incontro promosso da Camera di Commercio Ferrara e Ravenna, Promos Italia e Autorità Portuale di Ravenna, con la collaborazione dell'Istituto sui Trasporti e la Logistica, il Centro Studi e Ricerche SRM e "The International PropellerClubs", durante il quale si sono volute presentare per la prima volta a Milano, città che ancora rappresenta un punto di riferimento internazionale per imprenditori, professionisti ed investitori, ad una platea di oltre 50 persone, le nuove opportunità che è in grado oggi di offrire il porto di Ravenna. Molti gli spunti di grande interesse nei temi affrontati dai relatori. Partendo da una visione più ampia e dai dati raccolti da SRM in occasione di una sua recente ricerca sullo sviluppo dei corridoi logistici container della Lombardia, illustrati da Alessandro Panaro, Head of Maritime & Energy Department SRM, che ha poi puntato la propria attenzione specificatamente sul porto di Ravenna. Si è poi passati alla presentazione del "nuovo" porto di Ravenna fatta dal Presidente dell'Autorità Portuale, Daniele Rossi che ha illustrato gli interventi di potenziamento infrastrutturale dello scalo, compreso il miglioramento della rete viaria e ferroviaria, i progetti legati alla transizione energetica ed alla sostenibilità ambientale delle attività portuali, l'eccellenza dei servizi, ulteriormente garantita grazie al forte impulso dato alla digitalizzazione e, non ultime, le opportunità di investimento che il porto è oggi in grado di offrire disponendo di 200 ettari di nuove aree per la logistica, collegate a banchine, strade e binari. Ha concluso la prima parte dell'incontro l'intervento del Presidente di ITL, Guido Fabbri, il quale ha completato il quadro delle opportunità che il porto di Ravenna oggi offre a chi lì si voglia

Ship Mag

Ravenna

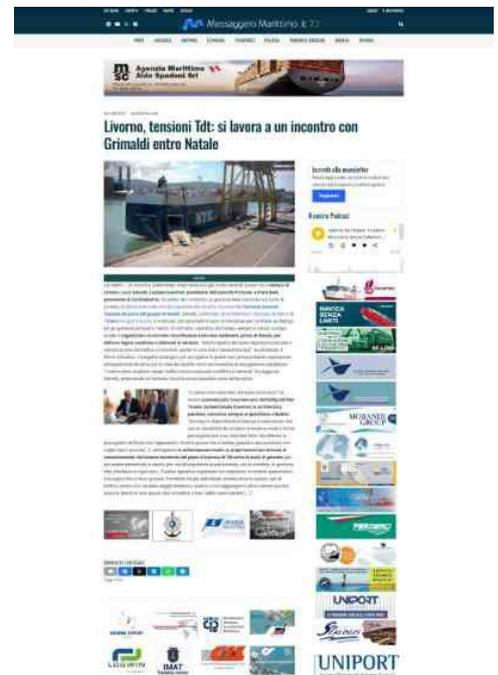
e marittime, oltre che la garanzia di uno scalo in grado di ottimizzare le spedizioni sui mercati internazionali e sviluppare una logistica efficiente, sicura e competitiva.

Livorno, tensioni Tdt: si lavora a un incontro con Grimaldi entro Natale

Andrea Puccini

LIVORNO Un incontro preliminare' importante si è già svolto venerdì scorso tra il sindaco di Livorno, Luca Salvetti, Luciano Guerrieri, presidente dell'Autorità Portuale, e Piero Neri, presidente di Confindustria. Al centro del confronto, la gestione delle banchine sul porto di Livorno, in particolare sulle tensioni generate dal recente acquisto del Terminal Darsena Toscana da parte del gruppo Grimaldi. Salvetti, sollecitato da un'intervista rilasciata da Neri a Il Tirreno nei giorni scorsi, si è attivato per assumere il ruolo di mediatore per facilitare un dialogo tra gli operatori portuali e i vertici di Grimaldi. L'obiettivo dichiarato, sempre a mezzo stampa locale, è organizzare un incontro chiarificatore entro due settimane, prima di Natale, per definire regole condivise e allentare le tensioni. Serve rispetto del piano regolatore portuale e valorizzazione del traffico contenitori, anche in vista della Darsena Europa, ha dichiarato il Primo Cittadino. Il progetto strategico per accogliere le grandi navi portacontainer rappresenta un'opportunità decisiva per la città dei Quattro Mori ma necessita di una gestione equilibrata. Livorno deve ampliare i propri traffici senza innescare conflitti tra terminal, ha aggiunto Salvetti,

proponendo la Fortezza Vecchia come possibile sede dell'incontro. pianificazione lo penso che vada fatto a Palazzo Rosciano ha invece puntualizzato il numero uno dell'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale Guerrieri in un'intervista parallela, concessa sempre al quotidiano cittadino. Accolgo le disponibilità al dialogo e sono sicuro che con le sensibilità del sindaco troveremo modi e forme per organizzare una cosa ben fatta. Ma difendo le prerogative dell'Ente che rappresento. Anch'io penso che si debba guardare alla sostanza, non voglio fare il piccolo. E, anticipando la sollecitazione rivolta ai propri tecnici per arrivare al completamento dell'esame istruttorio del piano d'impresa di Tdt entro la metà di gennaio (per poi essere presentato a stretto giro sia all'organismo di partenariato, sia al comitato di gestione, ndr), ribadisce in ogni caso: Il piano operativo regolatore non stabilisce un criterio quantitativo, è la logica che ci deve guidare: il terminal ha già individuato un'area dove fa questo tipo di traffico, penso che sarebbe saggio limitarsi a questa e non aggiungerne altre e dentro questa avere la libertà di fare questo tipo di traffico e fare traffici nuovi rotabili ().



Port News

Livorno

Guerrieri: "Entro gennaio valuteremo il piano di TDT"

L'analisi del piano di impresa di TDT è in mano agli uffici, ho chiesto di accelerare, per arrivare a una discussione se non entro dicembre entro metà gennaio. Sarà presentata all'organismo di partenariato e al comitato di gestione lo ha dichiarato a Il Tirreno il presidente dell'AdSP, **Luciano Guerrieri**, ribadendo che la priorità di tutti è quella di garantire nell'area il mantenimento e lo sviluppo del traffico container, nel rispetto delle prescrizioni del piano regolatore portuale, che comunque non esclude la possibilità di sviluppare anche altri traffici, purché non venga messo in discussione quello principale. Nell'intervista rilasciata al cronista de Il Tirreno, Guerrieri ha avuto anche modo di rispondere indirettamente al presidente di Confindustria Livorno-Massa Carrara, Piero Neri, che nei giorni scorsi lo aveva accusato di non essere disponibile a considerare idee e proposte delle imprese prima di approvare il piano operativo triennale. Il riferimento era alla proposta di utilizzare un adeguamento tecnico funzionale al PRP per definire paletti più stringenti in merito al più grande terminal livornese, su cui la comunità teme che Grimaldi voglia sviluppare più che altro i rotabili, a discapito dei contenitori. Per il n. 1 del porto di Livorno la richiesta delle imprese avrebbe inserito delle rigidità soltanto in una parte del porto, lasciando invece che sul resto dello scalo portuale si continuasse a far valere il principio della flessibilità, purché nel rispetto del piano. Si sarebbe trattato di una modifica ad personam, non ispirata a criteri generali ha detto -, non l'ho trovato giusto. L'analisi del futuro di TDT andrà quindi fatta sul piano di impresa. E' lì che l'Adsp chiarirà questi aspetti.



Ship Mag

Livorno

Porto di Livorno, incendio sulla motonave Star Istind: non ci sono feriti

Il cargo trasporta cellulosa, intervento impegnativo per il molto fumo che ha invaso l'interno della nave **Livorno** - Intervento dei vigili del fuoco in **porto** a **Livorno** con due automezzi per il principio di incendio divampato a bordo della motonave Star Istind, all'attracco in testata all'Alto Fondale : il cargo trasporta cellulosa. Nessun ferito per un intervento impegnativo per il molto fumo che ha invaso l'interno della nave e per il molto calore sprigionato dalle fiamme che ha costretto le due squadre intervenute all'utilizzo degli autorespiratori. L'incendio che è stato comunque domato evitando che si propagasse ad altri settori, come spiegano i vigili del fuoco, si è sprigionato in un locale della coperta adibito a spogliatoio, vicino al locale lavanderia della nave. Si sta indagando per accertare le cause del rogo.



Ship Mag

Livorno

Container a Livorno, quer pasticciaccio brutto delle banchine

Nel porto toscano ancora polemiche e veleni attorno al terminal Tdt di Grimaldi. Lo scontro che divide gli imprenditori si allarga alle prerogative di Comune e Adsp. E Neri, pronto a passare ad Assarmatori, che aderisce a Confcommercio, dopo essere uscito da Confitarma, diventa un caso perché non vuole, al contrario, dimettersi da presidente della locale Confindustria Livorno - A voler usare un po' di ironia, si potrebbero declinare in salsa labronica le goldoniane "Baruffe Chiozzotte". Se non che, la (poco) avvincente soap opera container- sì-container-no ha preso ormai una deriva che, parafrasando Emilio Gadda, fa propendere piuttosto verso Quer pasticciaccio brutto dei moli de Livorno. Ricapitoliamo. Il gruppo Grimaldi acquisisce la concessione a Livorno per il terminal contenitori Tdt . C'è però la crisi del Mar Rosso, con le portacontainer che non passano più dal canale di Suez a causa degli attacchi dei ribelli Houthi. Le ripercussioni sugli scali italiani sono pesanti. Anche al Tdt di Livorno c'è un calo dei traffici, mentre contemporaneamente chiede di scalare Livorno una compagnia scandinava con le sue car carrier. Il gruppo Grimaldi offre il Tdt e inizia la querelle. La gran parte degli operatori livornesi protesta vivacemente, teme che l'armatore napoletano modifichi surrettiziamente gli ambiti della concessione che destina il terminal ai container e convogli al Tdt i suoi traffici di auto nuove. Il cluster marittimo portuale labronico scrive una lettera preoccupata, dalla quale si dissociano, però, alcune associazioni a livello nazionale, a iniziare da Confitarma. Uno degli imprenditori più rappresentativi di Livorno, Piero Neri (alla sua famiglia fanno capo i rimorchiatori dello scalo), annuncia la sua uscita da Confitarma e viene visto in Assarmatori per concordare il suo passaggio all'associazione presieduta da Stefano Messina . Manuel Grimaldi getta acqua sul fuoco. In un'intervista a Shipmag spiega che si è trattato di un malinteso, che ha rilevato il Tdt per fare i container e, anzi, annuncia l'arrivo a Livorno di Hapag Lloyd e quello, quasi certo, di Maersk. Non solo: si dice pronto a un incontro chiarificatore con tutti i protagonisti della vicenda. Tutto risolto? Neanche per idea. Durante la riunione del partenariato le associazioni presentano a sorpresa la richiesta di inserire una variante che vincoli il Tdt ai soli container. Richiesta respinta dal presidente dell'Adsp, **Luciano Guerrieri**, perché risultava una norma ad personam verso un unico operatore. Neri non la prende bene e a nome della comunità portuale contesta "la non disponibilità dell'Autorità portuale a considerare idee e proposte delle imprese prima di approvare il piano operativo triennale". E quando Grimaldi propone un incontro chiarificatore, chiede che l'incontro si faccia in Comune con il sindaco Luca Salvetti. Una vera e propria dichiarazione di sfiducia nei confronti dell'Adsp e del suo presidente . Il quale, quando si vede invitare dal sindaco (che forse un po' incautamente si mette indosso le vesti da mediatore) insieme a Neri va



Nel porto toscano ancora polemiche e veleni attorno al terminal Tdt di Grimaldi. Lo scontro che divide gli imprenditori si allarga alle prerogative di Comune e Adsp. E Neri, pronto a passare ad Assarmatori, che aderisce a Confcommercio, dopo essere uscito da Confitarma, diventa un caso perché non vuole, al contrario, dimettersi da presidente della locale Confindustria Livorno - A voler usare un po' di ironia, si potrebbero declinare in salsa labronica le goldoniane "Baruffe Chiozzotte". Se non che, la (poco) avvincente soap opera container- sì-container-no ha preso ormai una deriva che, parafrasando Emilio Gadda, fa propendere piuttosto verso Quer pasticciaccio brutto dei moli de Livorno. Ricapitoliamo. Il gruppo Grimaldi acquisisce la concessione a Livorno per il terminal contenitori Tdt . C'è però la crisi del Mar Rosso, con le portacontainer che non passano più dal canale di Suez a causa degli attacchi dei ribelli Houthi. Le ripercussioni sugli scali italiani sono pesanti. Anche al Tdt di Livorno c'è un calo dei traffici, mentre contemporaneamente chiede di scalare Livorno una compagnia scandinava con le sue car carrier. Il gruppo Grimaldi offre il Tdt e inizia la querelle. La gran parte degli operatori livornesi protesta vivacemente, teme che l'armatore napoletano modifichi surrettiziamente gli ambiti della concessione che destina il terminal ai container e convogli al Tdt i suoi traffici di auto nuove. Il cluster marittimo portuale labronico scrive una lettera preoccupata, dalla quale si dissociano, però, alcune associazioni a livello nazionale, a iniziare da Confitarma. Uno degli imprenditori più rappresentativi di Livorno, Piero Neri (alla sua famiglia fanno capo i rimorchiatori dello scalo), annuncia la sua uscita da Confitarma e viene visto in Assarmatori per concordare il suo passaggio all'associazione presieduta da Stefano Messina . Manuel Grimaldi getta acqua sul fuoco. In un'intervista a Shipmag spiega che si è trattato di un malinteso, che ha rilevato il Tdt per fare i container e, anzi, annuncia l'arrivo a Livorno di Hapag Lloyd e quello, quasi certo, di Maersk. Non solo: si dice

Ship Mag

Livorno

all'incontro, ma mette i puntini sulle i: " Questi incontri - dice - vanno fatti nelle sedi giuste e opportune, che sono quelle dell'Autorità di Sistema". Ossia palazzo Rosciano, sede dell'Authority Del resto come potrebbe Guerrieri accettare un chiaro tentativo di delegittimazione dell'ente preposto al governo delle banchine? Certo, il palazzo di città è prestigioso, ma è pur vero che non può passare il principio che un privato si scelga l'interlocutore a proprio piacimento. Il messaggio, anche nei confronti del sindaco è chiaro: dialogare è sempre utile e quindi "se ci sono iniziative del Comune in questo senso, abbiamo collaborato sempre bene e lo faremo anche su questo, senza interferenze e con intelligenza". In altre parole: Guerrieri difende giustamente ruolo e mission dell'Adsp e non ha alcuna intenzione di rinunciare alle sue prerogative, che sono poi quelle previste dalla legge. Insomma, se a Livorno non siamo all'incidente istituzionale, poco ci manca. E ora tocca a Salvetti gettare acqua sul fuoco. Al "Tirreno" dichiara che il tanto sospirato tavolo di incontro con Guerrieri, Grimaldi e le imprese si riunirà prima di Natale. Dove? La sede deputata, e non certo per un capriccio, dovrebbe essere palazzo Rosciano. Ma non è detto. Intanto ad aggrovigliare ancora di più la situazione arrivano le indiscrezioni che riguardano Piero Neri. Uscito da Confitarma e in navigazione verso Assarmatori, che aderisce a Confcommercio, sembra che non voglia lasciare la poltrona di presidente di Confindustria Livorno, nonostante la confederazione degli armatori guidata da Mario Zanetti sia all'interno dell'organizzazione degli industriali. Dicono che molti associati livornesi, e non solo, non l'abbiano proprio presa bene. Insomma, ancora polemiche, litigi e veleni. Il pasticciaccio brutto, invece di chiarirsi, si allarga.

Fincantieri, consegnata ad Ancona la nave da crociera "Viking Vela"

ANCONA - Cerimonia di consegna, oggi presso la sede Fincantieri di **Ancona** per la nave da crociera "Viking Vela", prima di una nuova serie di navi che il gruppo cantieristico sta costruendo per l'armatore Viking. L'unità fa parte del segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni, infatti per una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, è dotata di 499 cabine e in grado di ospitare a bordo 998 passeggeri. "Viking Vela" è la tredicesima nave consegnata da Fincantieri all'armatore Viking, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Considerando le navi ordinate ad oggi e i contratti e le opzioni siglati negli ultimi mesi - soggetti a finanziamenti secondo la prassi del settore - la solida partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking comprende un totale di 26 navi. Le navi Viking sono costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti, sono dotate di motori e sistemi ad alta efficienza che riducono al minimo l'inquinamento dei gas di scarico e soddisfano i più severi standard ambientali.



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Italian Port Days e concessioni

Vincenzo Garofalo ANCONA - Il Comitato di Gestione dell'**Autorità di Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Centrale** ha espresso parere favorevole ad alcune richieste di concessioni demaniali che interessano i porti di Ancona, San Benedetto del Tronto e Vasto. Per lo scalo dorico sono state trattate le concessioni di durata quadriennale delle imprese portuali attive nella gestione del traffico marittimo dei contenitori. L'approvazione delle concessioni consentirà loro di lavorare su un orizzonte di medio periodo, lasso temporale durante il quale l'**Autorità di Sistema Portuale** lavorerà per completare la fase di rinnovo infrastrutturale della darsena commerciale, con lo scopo di potenziare le opportunità della vocazione logistica dell'area, con la realizzazione di fondali approfonditi, della nuova banchina 27, dei piazzali rinnovati delle banchine 19-21 e del potenziamento della banchina 23. Il rinnovo di concessioni demaniali del porto di San Benedetto del Tronto riguarda prevalentemente delle aziende specializzate nella cantieristica navale. Il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale**, **Vincenzo Garofalo**, nelle sue comunicazioni, ha informato il Comitato di Gestione del fatto che la Regione Marche ha trasmesso all'Ente l'autorizzazione ambientale per il dragaggio delle banchine del molo sud e della nuova darsena dello scalo. Un fondamentale passaggio verso la realizzazione di un progetto che prevede un investimento AdSP di 16,5 milioni per un intervento nel bacino **portuale** che riguarderà una superficie complessiva di 361.992 metri quadrati e circa 1.059.232 metri cubi di sedimenti da movimentare. Il programma per il dragaggio delle banchine commerciali contribuirà ad un forte potenziamento dello scalo dorico aumentando la competitività dell'infrastruttura nell'area adriatica. Il presidente **Garofalo** ha anche parlato delle attività promosse dall'**Autorità di Sistema Portuale** per gli Italian port days, manifestazione nazionale creata per far conoscere le realtà portuali alle comunità e ai giovani in particolare. Dopo gli appuntamenti che si sono svolti in primavera nei porti di Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, il programma AdSP sta coinvolgendo in queste settimane gli scali abruzzesi, con l'obiettivo di informare gli studenti sulle opportunità di lavoro offerte dalle professioni del **mare**. Nel porto di Ortona, è stata organizzata una visita degli studenti dell'Istituto tecnico tecnologico nautico "Leone Acciaiuoli" per illustrare loro come funziona lo scalo e quali sono le principali attività presenti. A Pescara, invece, è stato organizzato un interessante confronto nell'Istituto professionale per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera "Filippo De Cecco". Alle iniziative, insieme all'**Autorità di Sistema Portuale**, rappresentata dal segretario generale Salvatore Minervino, sono intervenuti Capitaneria di porto, Guardia di Finanza, Polizia di frontiera, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Agenti marittimi. Nel porto di Vasto



Vincenzo Garofalo ANCONA - Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha espresso parere favorevole ad alcune richieste di concessioni demaniali che interessano i porti di Ancona, San Benedetto del Tronto e Vasto. Per lo scalo dorico sono state trattate le concessioni di durata quadriennale delle imprese portuali attive nella gestione del traffico marittimo dei contenitori. L'approvazione delle concessioni consentirà loro di lavorare su un orizzonte di medio periodo, lasso temporale durante il quale l'Autorità di Sistema Portuale lavorerà per completare la fase di rinnovo infrastrutturale della darsena commerciale, con lo scopo di potenziare le opportunità della vocazione logistica dell'area, con la realizzazione di fondali approfonditi, della nuova banchina 27, dei piazzali rinnovati delle banchine 19-21 e del potenziamento della banchina 23. Il rinnovo di concessioni demaniali del porto di San Benedetto del Tronto riguarda prevalentemente delle aziende specializzate nella cantieristica navale. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Vincenzo Garofalo, nelle sue comunicazioni, ha informato il Comitato di Gestione del fatto che la Regione Marche ha trasmesso all'Ente l'autorizzazione ambientale per il dragaggio delle banchine del molo sud e della nuova darsena dello scalo. Un fondamentale passaggio verso la realizzazione di un progetto che prevede un investimento AdSP di 16,5 milioni per un intervento nel bacino portuale che riguarderà una superficie complessiva di 361.992 metri quadrati e circa 1.059.232 metri cubi di sedimenti da movimentare. Il programma per il dragaggio delle banchine commerciali contribuirà ad un forte potenziamento dello scalo dorico aumentando la competitività dell'infrastruttura nell'area adriatica. Il presidente Garofalo ha anche parlato delle attività promosse dall'Autorità di Sistema Portuale per gli Italian port days, manifestazione nazionale creata per far conoscere le realtà portuali alle comunità e ai giovani in particolare. Dopo gli appuntamenti che si sono svolti in primavera nei porti di Ancona, Pesaro, San

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

gli Italian port days si svolgeranno la mattina del 6 dicembre, evento organizzato per la prima volta dall'**Autorità di sistema portuale** nello scalo. "Siamo profondamente convinti dell'importanza del coinvolgere i giovani nelle nostre attività e in quelle dei porti di competenza - afferma il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale, Vincenzo Garofalo** -. Uno scambio di conoscenza che consente di offrire informazioni concrete agli studenti su un settore in continua evoluzione, che possono così ipotizzare d'intraprendere una professione in questo ambito, ma anche una grande occasione di arricchimento per tutti noi che partecipiamo. Un'opportunità della quale vogliamo ringraziare le scuole che hanno aderito, gli studenti, per l'interesse e l'entusiasmo che hanno sempre dimostrato, le Capitanerie di Porto, di prezioso supporto nell'organizzazione, le istituzioni, le forze dell'ordine coinvolte e il cluster marittimo, che ci affiancano in queste iniziative".

Ship Mag

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Fincantieri, consegnata ad Ancona la nave da crociera "Viking Vela"

Ha una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, è dotata di 499 cabine ed è in grado di ospitare a bordo 998 passeggeri **Ancona** - "Viking Vela", la prima di una nuova serie di navi da crociera che Fincantieri sta costruendo per l'armatore Viking, è stata consegnata oggi presso il cantiere di **Ancona**. Ha una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, è dotata di 499 cabine ed è in grado di ospitare a bordo 998 passeggeri. "Viking Vela" è la tredicesima nave consegnata da Fincantieri all'armatore Viking, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Considerando le navi ordinate ad oggi e i contratti e le opzioni siglati negli ultimi mesi la solida partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking comprende un totale di 26 navi. Le navi Viking sono costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti, sono dotate di motori e sistemi ad alta efficienza che riducono al minimo l'inquinamento dei gas di scarico e soddisfano i più severi standard ambientali.



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Consegnata da Fincantieri la nuova nave Viking Vela da 54.300 Gt

Viking Vela, la prima di una nuova serie di navi da crociera che Fincantieri sta costruendo per l'armatore Viking, è stata consegnata oggi presso il cantiere di **Ancona**. Lo annuncia la stessa società navalmeccanica specificando che l'unità appartiene al segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni, ha una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, è dotata di 499 cabine ed è in grado di ospitare a bordo 998 passeggeri. Viking Vela è la tredicesima nave consegnata da Fincantieri all'armatore Viking, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Considerando le navi ordinate ad oggi e i contratti e le opzioni siglati negli ultimi mesi (soggetti a finanziamenti secondo la prassi del settore) la solida partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking comprende un totale di 26 navi. Le navi Viking sono costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti, sono dotate di motori e sistemi ad alta efficienza che riducono al minimo l'inquinamento dei gas di scarico e soddisfano i più severi standard ambientali.

Shipping Italy

Consegnata da Fincantieri la nuova nave Viking Vela da 54.300 Gt



12/03/2024 12:50 Nicola Capuzzo

Navi Questa nuova costruzione (la 26ma per lo stesso armatore) è stata realizzata ad Ancona, ha 499 cabine ed è in grado di ospitare a bordo 998 passeggeri di Redazione SHIPPING ITALY Viking Vela, la prima di una nuova serie di navi da crociera che Fincantieri sta costruendo per l'armatore Viking, è stata consegnata oggi presso il cantiere di Ancona. Lo annuncia la stessa società navalmeccanica specificando che l'unità appartiene al segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni, ha una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, è dotata di 499 cabine ed è in grado di ospitare a bordo 998 passeggeri. Viking Vela è la tredicesima nave consegnata da Fincantieri all'armatore Viking, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Considerando le navi ordinate ad oggi e i contratti e le opzioni siglati negli ultimi mesi (soggetti a finanziamenti secondo la prassi del settore) la solida partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking comprende un totale di 26 navi. Le navi Viking sono costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti, sono dotate di motori e sistemi ad alta efficienza che riducono al minimo l'inquinamento dei gas di scarico e soddisfano i più severi standard ambientali. 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

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Fincantieri consegna ad Ancona la nave da crociera "Viking Vela"

È la 13esima unità per l'armatore. Può portare fino a mille passeggeri **Genova** - "Viking Vela", la prima di una nuova serie di navi da crociera che Fincantieri sta costruendo per l'armatore Viking, è stata consegnata oggi nel cantiere di Ancona. L'unità fa parte del segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni. Ha una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, è dotata di 499 cabine ed è in grado di ospitare a bordo 998 passeggeri. "Viking Vela" è la 13esima nave consegnata da Fincantieri all'armatore Viking, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Considerando le navi ordinate a oggi e i contratti e le opzioni siglati negli ultimi mesi - soggetti a finanziamenti secondo la prassi del settore - la solida partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking comprende un totale di 26 navi. Fincantieri sottolinea che le navi Viking sono costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti, sono dotate di motori e sistemi ad alta efficienza che riducono al minimo l'inquinamento dei gas di scarico e soddisfano i più severi standard ambientali.

The Medi Telegraph

Fincantieri consegna ad Ancona la nave da crociera "Viking Vela"



12/03/2024 12:52

È la 13esima unità per l'armatore. Può portare fino a mille passeggeri Genova - "Viking Vela", la prima di una nuova serie di navi da crociera che Fincantieri sta costruendo per l'armatore Viking, è stata consegnata oggi nel cantiere di Ancona. L'unità fa parte del segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni. Ha una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, è dotata di 499 cabine ed è in grado di ospitare a bordo 998 passeggeri. "Viking Vela" è la 13esima nave consegnata da Fincantieri all'armatore Viking, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata Vard. Considerando le navi ordinate a oggi e i contratti e le opzioni siglati negli ultimi mesi - soggetti a finanziamenti secondo la prassi del settore - la solida partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking comprende un totale di 26 navi. Fincantieri sottolinea che le navi Viking sono costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti, sono dotate di motori e sistemi ad alta efficienza che riducono al minimo l'inquinamento dei gas di scarico e soddisfano i più severi standard ambientali.

Port mobility, scatta lo sciopero

Domani i lavoratori incrociano le braccia contro i licenziamenti: presidio fuori l'Authority. Audizione in Regione giovedì: convocati anche Sindaco, ad della società e presidente Musolino Daria Gaggi CIVITAVECCHIA - Sciopero e blocco della flessibilità domani per tutti i lavoratori di Port Mobility che, dalle 9,30, saranno in presidio fuori l'Autorità di sistema portuale, seguito dell'avvio della procedura per il licenziamento collettivo di 26 lavoratori. A proclamare la mobilitazione Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl mare e Usb Fast che stanno portando avanti la battaglia per scongiurare licenziamenti in un territorio già in sofferenza dal punto di vista occupazionale. Qualche spiraglio potrebbe esserci, stando alle voci che circolano in ambito portuale, e questi giorni potrebbero essere importanti proprio per capire quale sarà l'evolversi di questa ennesima vertenza. In questo senso giovedì mattina alle 11 la IX Commissione consiliare permanente "Lavoro, formazione, politiche giovanili, pari opportunità, istruzione, diritto allo studio" si riunirà in audizione presso la sala Etruschi del Consiglio regionale del Lazio in via della Pisana 1301. Al centro dell'audizione i licenziamenti di Port Mobility. Sono stati invitati il sindaco Marco Piendibene, il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino, l'amministratore delegato di Port Mobility Edgardo Azzopardi. E ancora i rappresentanti sindacali, e in particolare Alessandro Borgioni della Filt Cgil, Renato Cerocchi di Uiltrasporti, Paolo Sagarriga Visconti di Fit Cisl, Riccardo Petrarolo di Usb e Fabiana Attig di Ugl. «Queste organizzazioni sindacali - hanno spiegato nei giorni scorsi - ritengono che il tessuto produttivo e industriale di Civitavecchia ed il porto di Civitavecchia da sempre sgravati da una crisi occupazionale, non può assolutamente permettersi che 26 lavoratori e altrettante famiglie si trovino a perdere il posto di lavoro e, pertanto, si attiveranno con tutte le Istituzioni locali e regionali per sensibilizzare la questione e trovare soluzioni condivise alternative ai licenziamenti». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



L'eccellenza nella formazione marittima

CIVITAVECCHIA - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, l'ITS Academy G. Caboto e l'Escola Europea hanno rinnovato il loro accordo di collaborazione, estendendo la partnership per altri sette anni. Il nuovo accordo - scrive l'AdSP - rafforza la missione condivisa di promuovere l'eccellenza nella formazione marittima, logistica portuale e d'intermodale e nella sostenibilità ambientale. Si tratta di un ulteriore sviluppo di questa importante collaborazione sul territorio e non solo. Un traguardo importante che, con l'attivazione di partenariati qualificati, sta consolidando una proposta formativa di qualità oltre ad ampliare l'offerta e garantendo il 100 per cento di risultato occupazionale. L'ITS Caboto da oltre un decennio è impegnato concretamente nel raccogliere e vincere le sfide della formazione. "Siamo davvero molto soddisfatti - afferma Cesare d'Amico, presidente dell'ITS Academy G. Caboto - del nostro impegno in questo settore della formazione. Abbiamo avuto intuito e siamo stati lungimiranti nello sviluppare il settore della logistica, che si sta affermando come snodo cruciale del mondo lavorativo di oggi e soprattutto del domani. Per questo abbiamo anche voluto proporre un secondo corso per gli allievi della sede di Civitavecchia in "Pianificazione dei Trasporti e della Logistica" proprio per raccogliere e dare risposte concrete e soddisfacenti a chi lavora in questo settore". E le cifre e i numeri raccontano meglio e con più esattezza la crescita e il successo di questi corsi di Logistica ideati e attivati dall'ITS Academy G. Caboto, in collaborazione con l'Escola Europea di Barcellona e il supporto dell'Autorità Portuale. Dal 2020 ad oggi sono stati avviati già cinque corsi in "Logistica e spedizioni" e per gli allievi che hanno già terminato il percorso biennale. Un successo che non si ferma ma anzi raddoppia con l'attivazione di un nuovo corso in "Pianificazione dei Trasporti e della Logistica". Questo programma è pensato per rispondere alle sfide di un settore in trasformazione, fornendo agli studenti gli strumenti necessari per comprendere e gestire le complessità della catena logistica moderna. Il perché di un partenariato: ovvero la forza delle idee, l'eccellenza della formazione e la passione nel crescere e raggiungere altri obiettivi. Il segreto di questo successo va ricercato anche e soprattutto nell'aver costituito una partnership di qualità e esperienza come quella tra l'Escola Europea, l'Autorità Portuale di Roma, Fiumicino, Gaeta e l'Academy Caboto.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Port mobility, scatta lo sciopero

CIVITAVECCHIA - Sciopero e blocco della flessibilità domani per tutti i lavoratori di Port Mobility che, dalle 9,30, saranno in presidio fuori l'**Autorità di sistema portuale**, seguito dell'avvio della procedura per il licenziamento collettivo di 26 lavoratori. A proclamare la mobilitazione Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl mare e Usb Fast che stanno portando avanti la battaglia per scongiurare licenziamenti in un territorio già in sofferenza dal punto di vista occupazionale. Qualche spiraglio potrebbe esserci, stando alle voci che circolano in ambito **portuale**, e questi giorni potrebbero essere importanti proprio per capire quale sarà l'evolversi di questa ennesima vertenza. In questo senso giovedì mattina alle 11 la IX Commissione consiliare permanente "Lavoro, formazione, politiche giovanili, pari opportunità, istruzione, diritto allo studio" si riunirà in audizione presso la sala Etruschi del Consiglio regionale del Lazio in via della Pisana 1301. Al centro dell'audizione i licenziamenti di Port Mobility. Sono stati invitati il sindaco Marco Piendibene, il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino, l'amministratore delegato di Port Mobility Edgardo Azzopardi. E ancora i rappresentanti sindacali, e in particolare Alessandro Borgioni della Filt Cgil, Renato Cerocchi di Uiltrasporti, Paolo Sagarriga Visconti di Fit Cisl, Riccardo Petrarolo di Usb e Fabiana Attig di Ugl. «Queste organizzazioni sindacali - hanno spiegato nei giorni scorsi - ritengono che il tessuto produttivo e industriale di Civitavecchia ed il porto di Civitavecchia da sempre sgravati da una crisi occupazionale, non può assolutamente permettersi che 26 lavoratori e altrettante famiglie si trovino a perdere il posto di lavoro e, pertanto, si attiveranno con tutte le Istituzioni locali e regionali per sensibilizzare la questione e trovare soluzioni condivise alternative ai licenziamenti». ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



Ship Mag

Bari

Raccomar, assemblea pubblica a Bari. Ecco i nomi dei relatori

Per l'evento del 5 dicembre è stato anche organizzato il convegno "Blue Economy, il ruolo dei Porti e degli Agenti Marittimi in Puglia". Prencipe: "Illustreremo le potenzialità di una regione con 940 km di costa" Il 5 Dicembre si terrà a **Bari** l'Assemblea Pubblica Raccomar - associazione degli agenti raccomandatori e mediatori marittimi di Puglia. Per celebrare i 75 anni dell'Associazione, il neo-eletto Presidente Prencipe ed i Presidenti delle sezioni locali di **Bari**, Brindisi e Taranto hanno organizzato al terminal crociere del **porto** di **Bari**, il convegno dal titolo "Blue Economy, il ruolo dei Porti e degli Agenti Marittimi in Puglia". Illustri i nomi dei relatori coinvolti. Forniranno i loro contributi scientifici il Prof. Carnimeo, ordinario di diritti della navigazione presso l'Università di **Bari**, il Dott. Capasso di SRM - Studi e Ricerche Mezzogiorno, la Dogana di **Bari**, il Commissario della Adsp Mam Ammiraglio Leone ed il Presidente dell'Adsp del Mar Jonico il Prof. Prete. Le conclusioni saranno illustrate dalla Regione Puglia. A moderare l'evento ci sarà la Dott.ssa Valeria Patruno, Project Manager di Arti Puglia, Agenzia Regionale per l'Innovazione e la Tecnologia. "Il panel dei relatori è frutto di una ricerca certosina, finalizzata a poter illustrare al meglio le potenzialità di una regione caratterizzata da 940 Km di costa", dichiara il Presidente Prencipe L'industria Blu, di cui gli Agenti Marittimi sono capofila in virtù del loro ruolo strategico, rappresenta il driver di crescita di questo territorio oramai defito dagli analisti economici la locomotiva del paese Italia.



(Sito) Ansa

Brindisi

Norman Atlantic, un documentario a dieci anni dal naufragio

A dieci dall'incendio della nave traghetto Norman Atlantic un documentario racconta i giorni drammatici del naufragio in cui persero la vita 31 persone, 19 delle quali risultano ancora disperse. Scritto e diretto da Lucia Portolano e prodotto da Marco Mingolla per Cattive produzioni, il documentario - che sarà presentato in anteprima il 13 dicembre al cinema teatro Impero a **Brindisi** - racconta quei giorni dalle voci e dalle testimonianze dei naufraghi e dei soccorritori. L'incendio si sviluppò a 20 miglia dalla costa di Otranto all'alba del 28 dicembre 2014 sul traghetto partito da Igoumenitsa e diretto ad Ancona che aveva a bordo 519 persone, di queste 31 morirono e 64 rimasero ferite. Quando scoppiarono le fiamme, le persone si raggrupparono in coperta sulla plancia, qualcuno cadde in mare mentre cercava di salire sulle scialuppe di salvataggio che non erano sufficienti a salvare tutti. La nave rimase per tre giorni in balia del mare e delle fiamme. Dal **porto di Brindisi** partirono i soccorsi e oltre 450 persone furono messe in salvo. Ma resta ancora oggi il mistero sul numero reale dei passeggeri a bordo e durante le ispezioni furono trovati i corpi di alcuni ragazzi clandestini. Secondo quanto emerso nel processo di primo grado l'incendio sarebbe partito da un camion, parcheggiato in uno dei garage, rimasto con il motore acceso perché a bordo non c'erano allacci a sufficienza rispetto ai camion frigo imbarcati. Dopo nove anni dalla tragedia, a novembre 2023, è stata emessa la sentenza di primo grado: gli imputati sono stati quasi tutti prosciolti per prescrizione, il reato di omicidio colposo è stato prescritto. Sono stati condannati solo il comandante (6 anni di carcere), il primo ufficiale di macchina (5 anni di carcere) e un membro dell'equipaggio (3 anni). Pende ancora la richiesta di appello avanzata dalla procura.



12/03/2024 18:25

A dieci dall'incendio della nave traghetto Norman Atlantic un documentario racconta i giorni drammatici del naufragio in cui persero la vita 31 persone, 19 delle quali risultano ancora disperse. Scritto e diretto da Lucia Portolano e prodotto da Marco Mingolla per Cattive produzioni, il documentario - che sarà presentato in anteprima il 13 dicembre al cinema teatro Impero a Brindisi - racconta quei giorni dalle voci e dalle testimonianze dei naufraghi e dei soccorritori. L'incendio si sviluppò a 20 miglia dalla costa di Otranto all'alba del 28 dicembre 2014 sul traghetto partito da Igoumenitsa e diretto ad Ancona che aveva a bordo 519 persone, di queste 31 morirono e 64 rimasero ferite. Quando scoppiarono le fiamme, le persone si raggrupparono in coperta sulla plancia, qualcuno cadde in mare mentre cercava di salire sulle scialuppe di salvataggio che non erano sufficienti a salvare tutti. La nave rimase per tre giorni in balia del mare e delle fiamme. Dal porto di Brindisi partirono i soccorsi e oltre 450 persone furono messe in salvo. Ma resta ancora oggi il mistero sul numero reale dei passeggeri a bordo e durante le ispezioni furono trovati i corpi di alcuni ragazzi clandestini. Secondo quanto emerso nel processo di primo grado l'incendio sarebbe partito da un camion, parcheggiato in uno dei garage, rimasto con il motore acceso perché a bordo non c'erano allacci a sufficienza rispetto ai camion frigo imbarcati. Dopo nove anni dalla tragedia, a novembre 2023, è stata emessa la sentenza di primo grado: gli imputati sono stati quasi tutti prosciolti per prescrizione, il reato di omicidio colposo è stato prescritto. Sono stati condannati solo il comandante (6 anni di carcere), il primo ufficiale di macchina (5 anni di carcere) e un membro dell'equipaggio (3 anni). Pende ancora la richiesta di appello avanzata dalla

Brindisi Report

Brindisi

A dieci anni dal naufragio, l'anteprima del documentario Norman Atlantic

Il 13 dicembre sul grande schermo a Brindisi, il racconto sulle verità nascoste del naufragio che ha segnato la storia navale italiana BRINDISI - A dieci anni dall'incendio del traghetto Norman Atlantic, arriva un documentario che narra i tragici eventi del naufragio che costò la vita a 31 persone, di cui 19 risultano ancora disperse. Il 13 dicembre alle ore 19, presso il cinema teatro Impero di Brindisi, si terrà l'anteprima del documentario "Norman Atlantic", scritto e diretto da Lucia Portolano e prodotto da Marco Mingolla per Cative Produzioni. L'evento sarà condotto dall'inviato di Repubblica, Giuliano Foschini. Il documentario del Norman Atlantic Il racconto del naufragio si sviluppa attraverso le voci e le testimonianze dei sopravvissuti e dei soccorritori. Il film presenta immagini inedite di quei momenti drammatici e delle prime ispezioni sulla nave devastata dalle fiamme, intrecciando storie di paura e speranza che hanno portato anche a profonde amicizie. Non si tratta di una semplice ricostruzione, ma di una "presa diretta" da parte di coloro che hanno vissuto il terribile evento. Una tragedia che dieci anni fa attirò l'attenzione dei media di tutto il mondo, un incendio di vaste dimensioni su un traghetto passeggeri che percorreva una delle rotte più frequentate del mare Adriatico. Ancora oggi, milioni di passeggeri partono dalla Grecia e dall'Albania per raggiungere le coste italiane: è fondamentale non dimenticare quanto accaduto, per rispetto delle vittime e per prevenire futuri incidenti. Il documentario è stato realizzato con il supporto dell'autorità portuale del sistema del mare Adriatico meridionale e della società Rotte di Portolano, in collaborazione con il corpo dei vigili del fuoco, la guardia costiera italiana e l'impresa Fratelli Barretta, con il patrocinio del comune di Brindisi e del consolato greco a Brindisi. La storia dell'incendio Il 28 dicembre 2014, all'alba, un incendio scoppiò a bordo della Norman Atlantic mentre la nave trasportava circa 519 persone tra equipaggio e passeggeri. Il rogo causò la morte di 31 persone e ferì 64. Durante le ricerche furono recuperati solo 12 corpi, mentre altri 19 passeggeri risultano ancora dispersi. La nave era partita da Igoumenitsa ed era diretta ad Ancona quando, a circa 20 miglia dalla costa di Otranto, si sviluppò un incendio nel garage dove erano parcheggiati veicoli commerciali. Iniziò così un incubo: i passeggeri fuggirono verso la coperta mentre alcuni cercavano di salire sulle scialuppe di salvataggio insufficienti per tutti. I soccorsi partirono da Brindisi, riuscendo a mettere in salvo oltre 450 persone che rimasero in balia delle fiamme e del mare per tre giorni. Le testimonianze dei superstiti e dei soccorritori rimangono drammatiche. Oggi permane il mistero sul numero reale dei passeggeri a bordo: durante le ispezioni furono trovati i corpi di alcuni clandestini. Secondo quanto emerso nel processo di primo grado, l'incendio sarebbe stato causato da un camion parcheggiato nel garage con il motore acceso, poiché



Il 13 dicembre sul grande schermo a Brindisi, il racconto sulle verità nascoste del naufragio che ha segnato la storia navale italiana BRINDISI - A dieci anni dall'incendio del traghetto Norman Atlantic, arriva un documentario che narra i tragici eventi del naufragio che costò la vita a 31 persone, di cui 19 risultano ancora disperse. Il 13 dicembre alle ore 19, presso il cinema teatro Impero di Brindisi, si terrà l'anteprima del documentario "Norman Atlantic", scritto e diretto da Lucia Portolano e prodotto da Marco Mingolla per Cative Produzioni. L'evento sarà condotto dall'inviato di Repubblica, Giuliano Foschini. Il documentario del Norman Atlantic Il racconto del naufragio si sviluppa attraverso le voci e le testimonianze dei sopravvissuti e dei soccorritori. Il film presenta immagini inedite di quei momenti drammatici e delle prime ispezioni sulla nave devastata dalle fiamme, intrecciando storie di paura e speranza che hanno portato anche a profonde amicizie. Non si tratta di una semplice ricostruzione, ma di una "presa diretta" da parte di coloro che hanno vissuto il terribile evento. Una tragedia che dieci anni fa attirò l'attenzione dei media di tutto il mondo, un incendio di vaste dimensioni su un traghetto passeggeri che percorreva una delle rotte più frequentate del mare Adriatico. Ancora oggi, milioni di passeggeri partono dalla Grecia e dall'Albania per raggiungere le coste italiane: è fondamentale non dimenticare quanto accaduto, per rispetto delle vittime e per prevenire futuri incidenti. Il documentario è stato realizzato con il supporto dell'autorità portuale del sistema del mare Adriatico meridionale e della società Rotte di Portolano, in collaborazione con il corpo dei vigili del fuoco, la guardia costiera italiana e l'impresa Fratelli Barretta, con il

Brindisi Report

Brindisi

non c'erano sufficienti allacci elettrici per i veicoli refrigerati imbarcati. Dopo nove anni dalla tragedia, nel novembre 2023 è stata emessa la sentenza di primo grado: quasi tutti gli imputati sono stati prosciolti per prescrizione, mentre sono stati condannati solo il comandante (6 anni), il primo ufficiale di macchina (5 anni) e un membro dell'equipaggio (3 anni). I pubblici ministeri della procura di Bari hanno presentato ricorso in appello contro le assoluzioni. La vicenda giudiziaria continua a essere aperta. 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/>.

CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Giornate di Orientamento con l'ANMI all'IIS L. Palma ITI ITG Green Falcone Borsellino di Corigliano Rossano

"Il futuro è adesso!" Con questo messaggio forte e motivante, l' IIS L. Palma ITI ITG Green Falcone Borsellino di **Corigliano** Rossano ha dato il via a due intense giornate di orientamento organizzate in collaborazione con l'Associazione Nazionale Marinai d'Italia (ANMI), rivolte agli studenti delle classi quinte di tutti gli indirizzi di studio. Gli incontri, che si sono svolti il 28 e il 29 novembre rispettivamente nell'Auditorium del plesso "Palma" e nell'Aula Magna del plesso "Green" nell'ambito delle attività di orientamento in uscita, hanno visto come relatore principale il Tenente di Vascello Giovanni Benincasa, vicepresidente del Gruppo ANMI di Castrovillari e conferenziere della Marina Militare, il quale ha presentato le opportunità lavorative nelle Forze Armate, illustrando le modalità e le procedure operative per l'arruolamento. Il Dirigente Scolastico dott.ssa Cinzia D'Amico, in apertura dell'evento, ha sottolineato l'importanza dell'iniziativa, definendola «un momento formativo fondamentale per le prospettive lavorative degli studenti, in un periodo cruciale come quello della preparazione alla Maturità e della riflessione sulle scelte future». Ha inoltre evidenziato l'impegno dell'Istituto nel supportare i ragazzi con strumenti concreti per orientarsi e prendere decisioni consapevoli. A seguire, la prof.ssa Giulia Durante, docente Orientatore dell'Istituto, ha illustrato gli obiettivi dell'incontro, rimarcando il valore di queste occasioni per la crescita e la progettazione del percorso professionale degli studenti. A rendere ancora più significativa l'iniziativa sono stati gli interventi del Guardiamarina Alessandra Mele, del Sottotenente di Vascello Federica Passiatore e del maresciallo Francesco Cesena, della Capitaneria di **Porto** di **Corigliano**-Rossano, che hanno condiviso le proprie esperienze personali e il percorso formativo intrapreso presso l'Accademia della Marina Militare, offrendo agli studenti una prospettiva diretta e concreta sulle opportunità di carriera nel settore marittimo. Durante le sessioni, sono stati inoltre proiettati video informativi e illustrati i percorsi di studio attivi presso l'Accademia della Marina Militare, con un focus particolare sulle figure professionali che operano nella Marina e nel Corpo della Guardia Costiera. Uno dei momenti più emozionanti è stato il racconto di Angela Aspirante, studentessa dell'indirizzo Trasporti e Logistica - articolazione Conduzione del mezzo navale - che ha condiviso la sua recente esperienza a bordo della nave scuola "Palinuro" della Marina Militare, descrivendola come un'opportunità unica di crescita e formazione sul campo e sottolineando l'importanza di "vivere il mare" per comprendere appieno la professione.



12/03/2024 16:16

"Il futuro è adesso!" Con questo messaggio forte e motivante, l' IIS L. Palma ITI ITG Green Falcone Borsellino di Corigliano Rossano ha dato il via a due intense giornate di orientamento organizzate in collaborazione con l'Associazione Nazionale Marinai d'Italia (ANMI), rivolte agli studenti delle classi quinte di tutti gli indirizzi di studio. Gli incontri, che si sono svolti il 28 e il 29 novembre rispettivamente nell'Auditorium del plesso "Palma" e nell'Aula Magna del plesso "Green" nell'ambito delle attività di orientamento in uscita, hanno visto come relatore principale il Tenente di Vascello Giovanni Benincasa, vicepresidente del Gruppo ANMI di Castrovillari e conferenziere della Marina Militare, il quale ha presentato le opportunità lavorative nelle Forze Armate, illustrando le modalità e le procedure operative per l'arruolamento. Il Dirigente Scolastico dott.ssa Cinzia D'Amico, in apertura dell'evento, ha sottolineato l'importanza dell'iniziativa, definendola «un momento formativo fondamentale per le prospettive lavorative degli studenti, in un periodo cruciale come quello della preparazione alla Maturità e della riflessione sulle scelte future». Ha inoltre evidenziato l'impegno dell'Istituto nel supportare i ragazzi con strumenti concreti per orientarsi e prendere decisioni consapevoli. A seguire, la prof.ssa Giulia Durante, docente Orientatore dell'Istituto, ha illustrato gli obiettivi dell'incontro, rimarcando il valore di queste occasioni per la crescita e la progettazione del percorso professionale degli studenti. A rendere ancora più significativa l'iniziativa sono stati gli interventi del Guardiamarina Alessandra Mele, del Sottotenente di Vascello Federica Passiatore e del maresciallo Francesco Cesena, della Capitaneria di Porto di Corigliano-Rossano, che hanno condiviso le proprie esperienze personali e il percorso formativo intrapreso presso l'Accademia della Marina Militare, offrendo agli studenti una prospettiva diretta e concreta sulle opportunità di carriera nel settore marittimo. Durante le sessioni, sono stati inoltre

Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

AdSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio soddisfatta per la proficua sinergia con la società Stretto di Messina

Il progetto originario del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria individuava **Gioia Tauro** come porto di stoccaggio dei conci prefabbricati e delle bobine dei cavi per la costruzione del Ponte e costituiva una sensibile interferenza con la operatività portuale, dovuta all'ormeggio delle navi che trasportavano tali materiali presso l'accosto "alti fondali" della banchina di levante in concessione a MCT SpA e la interruzione della continuità logistica dovuta al passaggio di tali materiali verso aree retrostanti non in concessione. Nel corso della Conferenza dei Servizi che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha promosso in data 16 aprile 2024, questa Autorità di Sistema Portuale aveva depositato un congruo parere, sottolineando l'impatto negativo e le dannose interferenze di tale progetto con le attività dei soggetti terminalisti, MCT in primis, e della operatività portuale in genere. Si descrivevano, cioè, le potenziali conseguenze negative che la "revoca" anche di una piccola parte di concessione del terminal contenitori e la interruzione della continuità logistica avrebbe potuto comportare sulla economia del porto. Nel contempo è stata fornita una proposta risolutiva, anche in esito a sopralluoghi ed incontri con i tecnici della società "Stretto di Messina Spa", consistente nella infrastrutturazione della parte sud del bacino di evoluzione e l'utilizzo per le aree di stoccaggio delle aree retrostanti. La soluzione proposta da questa Authority, di concerto con la locale Capitaneria di porto, è stata accolta e successivamente confermata nel corso di una recente interlocuzione con il costruttore, avendo sciolto la Autorità Marittima la riserva sulla assoluta non interferenza con l'attuale bacino di evoluzione delle navi. La società costruttrice del Ponte utilizzerebbe - secondo un cronoprogramma ufficioso fino al 2032 - le aree a sud ovest del bacino di evoluzione portuale, ed anche una parte delle aree retrostanti al terminal containers, al netto delle recenti acquisizioni operate dal terminal contenitori e previ accordi con il Consorzio Regionale per le attività produttive, titolare delle aree. L'AdSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio manifesta la più grande soddisfazione per la proficua sinergia intercorsa con la Autorità Marittima ed il team della società Stretto di Messina, coordinato dall'ing. Valerio Mele, nel tentativo coronato da successo di rispondere pienamente alle esigenze di accosto e di spazi di deposito e lavorazione per la costruzione di un'opera strategica per la Nazione, e la necessità altrettanto imprescindibile di salvaguardare l'operatività del porto commerciale evitando la diminuzione delle banchine commerciali e dei piazzali assenti alla logistica dei contenitori. Tale soluzione ha riscosso altresì il compiacimento dei terminalisti MCT e Automar, impegnati ormai da un quinquennio nel rilancio del transhipment nello scalo gioiese, con nuovi investimenti nell'equipment portuale e nuovi record commerciali. E una lettera personale recapitata nei giorni scorsi al presidente

Informatore Navale	
AdSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio soddisfatta per la proficua sinergia con la società Stretto di Messina	
12/03/2024 11:46	
<p>Il progetto originario del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria individuava Gioia Tauro come porto di stoccaggio dei conci prefabbricati e delle bobine dei cavi per la costruzione del Ponte e costituiva una sensibile interferenza con la operatività portuale, dovuta all'ormeggio delle navi che trasportavano tali materiali presso l'accosto "alti fondali" della banchina di levante in concessione a MCT SpA e la interruzione della continuità logistica dovuta al passaggio di tali materiali verso aree retrostanti non in concessione. Nel corso della Conferenza dei Servizi che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha promosso in data 16 aprile 2024, questa Autorità di Sistema Portuale aveva depositato un congruo parere, sottolineando l'impatto negativo e le dannose interferenze di tale progetto con le attività dei soggetti terminalisti, MCT in primis, e della operatività portuale in genere. Si descrivevano, cioè, le potenziali conseguenze negative che la "revoca" anche di una piccola parte di concessione del terminal contenitori e la interruzione della continuità logistica avrebbe potuto comportare sulla economia del porto. Nel contempo è stata fornita una proposta risolutiva, anche in esito a sopralluoghi ed incontri con i tecnici della società "Stretto di Messina Spa", consistente nella infrastrutturazione della parte sud del bacino di evoluzione e l'utilizzo per le aree di stoccaggio delle aree retrostanti. La soluzione proposta da questa Authority, di concerto con la locale Capitaneria di porto, è stata accolta e successivamente confermata nel corso di una recente interlocuzione con il costruttore, avendo sciolto la Autorità Marittima la riserva sulla assoluta non interferenza con l'attuale bacino di evoluzione delle navi. La società costruttrice del Ponte utilizzerebbe - secondo un cronoprogramma ufficioso fino al 2032 - le aree a sud ovest del bacino di evoluzione portuale, ed anche una parte delle aree retrostanti al terminal containers, al netto delle recenti acquisizioni operate dal terminal contenitori e previ accordi con il Consorzio Regionale per le attività produttive, titolare delle aree. L'AdSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio manifesta la più grande soddisfazione per la proficua sinergia intercorsa con la Autorità Marittima ed il team della società Stretto di Messina, coordinato dall'ing. Valerio Mele, nel tentativo coronato da successo di rispondere pienamente alle esigenze di accosto e di spazi di deposito e lavorazione per la costruzione di un'opera strategica per la Nazione, e la necessità altrettanto imprescindibile di salvaguardare l'operatività del porto commerciale evitando la diminuzione delle banchine commerciali e dei piazzali assenti alla logistica dei contenitori. Tale soluzione ha riscosso altresì il compiacimento dei terminalisti MCT e Automar, impegnati ormai da un quinquennio nel rilancio del transhipment nello scalo gioiese, con nuovi investimenti nell'equipment portuale e nuovi record commerciali. E una lettera personale recapitata nei giorni scorsi al presidente</p>	

Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Agostinelli testimonia la soddisfazione dell'armatore MSC per la soluzione che soddisfa da una parte le esigenze del costruttore, evitando nel contempo dannose interferenze alle operazioni del terminal.

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Ok al sito di stoccaggi per il ponte

Nell'immagine: La soluzione proposta dall'AdSP e accolta. **GIOIA TAURO** - Il progetto originario del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, il famoso ponte sullo Stretto di Messina, individuava **Gioia Tauro** come porto di stoccaggio dei conci prefabbricati e delle bobine dei cavi per la costruzione del viadotto e costituiva, secondo la portuali locale, una sensibile interferenza con la operatività dello scalo, dovuta all'ormeggio delle navi che trasportavano tali materiali presso l'accosto "alti fondali" della banchina di levante in concessione a MCT SpA; ne risultava anche la interruzione della continuità logistica dovuta al passaggio di tali materiali verso aree retrostanti non in concessione. Già nel corso della conferenza dei Servizi che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha promosso in data 16 aprile 2024, l' Autorità di Sistema Portuale aveva depositato un congruo parere, sottolineando l'impatto negativo e le dannose interferenze di tale progetto con le attività dei soggetti terminalisti, MCT in primis, e della operatività portuale in genere. Si descrivevano, cioè, le potenziali conseguenze negative che la "revoca" anche di una piccola parte di concessione del terminal contenitori e la interruzione della continuità logistica avrebbe potuto comportare sulla economia del porto. Nel contempo - ricorda l'AdSP - è stata fornita una proposta risolutiva, anche in esito a sopralluoghi ed incontri con i tecnici della società "Stretto di Messina Spa", consistente nella infrastrutturazione della parte sud del bacino di evoluzione e l'utilizzo per le aree di stoccaggio delle aree retrostanti. La soluzione proposta dall'Authority, di concerto con la locale Capitaneria di Porto, è stata adesso accolta e successivamente confermata nel corso di una recente interlocuzione con il costruttore, avendo sciolto la Autorità Marittima la riserva sulla assoluta non interferenza con l'attuale bacino di evoluzione delle navi. La società costruttrice del Ponte utilizzerebbe - secondo un cronoprogramma ufficioso fino al 2032 - le aree a sud ovest del bacino di evoluzione portuale, ed anche una parte delle aree retrostanti al terminal containers, al netto delle recenti acquisizioni operate dal terminal contenitori e previ accordi con il Consorzio Regionale per le attività produttive, titolare delle aree. L'AdSP dei mari Tirreno Meridionale e Ionio ha manifestato la più grande soddisfazione per la proficua sinergia intercorsa con la Autorità Marittima ed il team della società Stretto di Messina, coordinato dall'ingegner Valerio Mele, nel tentativo coronato da successo di rispondere pienamente alle esigenze di accosto e di spazi di deposito e lavorazione per la costruzione di un'opera strategica per la Nazione, e la necessità altrettanto imprescindibile di salvaguardare l'operatività del porto commerciale evitando la diminuzione delle banchine commerciali e dei piazzali assenti alla logistica dei contenitori. Tale soluzione ha riscosso altresì il compiacimento dei terminalisti



12/03/2024 23:01

Nell'immagine: La soluzione proposta dall'AdSP e accolta. **GIOIA TAURO** - Il progetto originario del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, il famoso ponte sullo Stretto di Messina, individuava Gioia Tauro come porto di stoccaggio dei conci prefabbricati e delle bobine dei cavi per la costruzione del viadotto e costituiva, secondo la portuali locale, una sensibile interferenza con la operatività dello scalo, dovuta all'ormeggio delle navi che trasportavano tali materiali presso l'accosto "alti fondali" della banchina di levante in concessione a MCT SpA; ne risultava anche la interruzione della continuità logistica dovuta al passaggio di tali materiali verso aree retrostanti non in concessione. Già nel corso della conferenza dei Servizi che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha promosso in data 16 aprile 2024, l' Autorità di Sistema Portuale aveva depositato un congruo parere, sottolineando l'impatto negativo e le dannose interferenze di tale progetto con le attività dei soggetti terminalisti, MCT in primis, e della operatività portuale in genere. Si descrivevano, cioè, le potenziali conseguenze negative che la "revoca" anche di una piccola parte di concessione del terminal contenitori e la interruzione della continuità logistica avrebbe potuto comportare sulla economia del porto. Nel contempo - ricorda l'AdSP - è stata fornita una proposta risolutiva, anche in esito a sopralluoghi ed incontri con i tecnici della società "Stretto di Messina Spa", consistente nella infrastrutturazione della parte sud del bacino di evoluzione e l'utilizzo per le aree di stoccaggio delle aree retrostanti. La soluzione proposta dall'Authority, di concerto con la locale Capitaneria di Porto, è stata adesso accolta e successivamente confermata nel corso di una recente interlocuzione con il costruttore, avendo sciolto la Autorità Marittima la riserva sulla assoluta non interferenza con l'attuale bacino di evoluzione delle navi. La società costruttrice del Ponte utilizzerebbe - secondo un cronoprogramma ufficioso fino al 2032 - le aree a sud ovest del bacino di evoluzione portuale, ed anche una parte delle aree

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

MCT e Automar, impegnati ormai da un quinquennio nel rilancio del transhipment nello scalo gioiese, con nuovi investimenti nell'equipment portuale e nuovi record commerciali. E una lettera personale recapitata nei giorni scorsi al presidente Agostinelli testimonia la soddisfazione dell'armatore MSC per la soluzione che soddisfa da una parte le esigenze del costruttore, evitando nel contempo dannose interferenze alle operazioni del terminal.

Sardegna Reporter

Cagliari

Successo per l'evento "Ruote nella Storia: un viaggio attraverso il Parco Geominerario della Sardegna"

Successo per l'evento "Ruote nella Storia: un viaggio attraverso il Parco Geominerario della Sardegna" Successo per l'evento "Ruote nella Storia: un viaggio attraverso il Parco Geominerario della Sardegna" Anche l'edizione 2024 dell'evento Ruote nella Storia organizzato dall'Automobile Club Cagliari, con il patrocinio del Parco Geominerario Storico Ambientale della Sardegna, è stata un successo. Ruote nella Storia, che ha lo scopo di portare sulle strade e tra i luoghi e panorami più belli d'Italia le affascinanti auto storiche e d'epoca, è un format nato dalla sinergia tra ACI Storico e Automobile Club d'Italia. Entusiasmo da parte dei partecipanti sia per le splendide località e siti visitati che per il match race e le prove cronometrate: il primo è stato conquistato da Virzi-Poddi su Lancia Hf, mentre la regolarità da Volpe-Collarino su Ginetta G321. Un altro successo per l'evento "Ruote nella Storia, un viaggio attraverso il Parco Geominerario della Sardegna" organizzato dall'Automobile Club Cagliari con il patrocinio del Parco Geominerario Storico Ambientale della Sardegna. Tanti i motivi di interesse che hanno contraddistinto la "tre giorni" dedicata all'importante format nato dalla sinergia tra ACI Storico e Automobile

Club d'Italia, evento che ha lo scopo di portare sulle strade e tra i luoghi e panorami più belli d'Italia le affascinanti auto storiche e d'epoca. Turismo, promozione del territorio e del patrimonio storico automobilistico con la valorizzazione delle auto storiche e un po' di sano agonismo con il match race e le prove cronometrate, tutto unito in un viaggio dedicato alla scoperta della Sardegna. "Estremamente soddisfatto dell'iniziativa svolta da ACI - ha commentato Fabrizio Atzori, direttore del Parco Geominerario Storico Ambientale della Sardegna - e del numero di partecipanti che hanno colto l'occasione per poter percorrere questi territori con le auto storiche. Un ringraziamento alle amministrazioni locali e a tutti coloro che si sono impegnati affinché questa nuova organizzazione possa essere ripetuta in tutte le aree del Parco Geominerario. I territori afferenti le diverse aree del Parco devono essere collegati fra di loro con una diversità di azioni puntuali affinché si prenda sempre più coscienza della realtà che è presente in Sardegna, ovvero il Parco che svolge molteplici attività su ambiti minerari, storici e culturali". Il programma prevedeva lo start venerdì dal porto di Cagliari (Molo Calata Sant'Agostino) per il match race (prova cronometrata in notturna), sabato mattina l'incantevole Parco naturale regionale di Molentargius ha fatto da splendida cornice alle prove cronometrate, successivamente i partecipanti si sono diretti a Fluminimaggiore per la visita guidata alla Miniera Su Zurfuru, momento conviviale per il pranzo a Su Mannau, e ancora, tappa a Montevecchio per la visita guidata alla miniera e arrivo, sabato sera, ad Arbus. "La manifestazione è stata un'occasione unica per valorizzare il nostro territorio, il suo patrimonio storico e naturalistico, e per creare nuove opportunità di sviluppo per la comunità



Sardegna Reporter

Cagliari

di Arbus. Credo fermamente nel potenziale degli sport motoristici come strumento di promozione territoriale e sviluppo economico", ha detto Simone Murtas, Vicesindaco e assessore allo Sport e all'Ambiente del Comune di Arbus. Eventi come "Ruote nella Storia" non solo ci permettono di far conoscere il nostro splendido territorio a un pubblico sempre più vasto, ma costituiscono anche una risorsa importante per il settore ricettivo e turistico locale. Gli appassionati di auto d'epoca e i partecipanti al tour sono stati accolti dalle strutture ricettive del nostro territorio, contribuendo a far conoscere e apprezzare Arbus sotto nuove luci, facendo apprezzare la bellezza e l'unicità dei nostri paesaggi, delle nostre tradizioni e della nostra cultura. La manifestazione è stata l'occasione per valorizzare non solo il patrimonio automobilistico storico, ma anche il nostro Parco Geominerario, che da sempre è un simbolo della nostra storia e identità. Il coinvolgimento delle autovetture ACI Storico ha garantito un evento di altissimo livello, con vetture che appartengono alla lista di salvaguardia dell'ACI, tutte in perfette condizioni e con un fascino senza tempo. Un sentito ringraziamento va a tutti gli organizzatori, ai partecipanti e a tutti coloro che hanno contribuito alla buona riuscita di questa manifestazione. L'evento ha dimostrato quanto sia importante scommettere sugli sport motoristici come strumento di crescita e valorizzazione per Arbus e per l'intera Sardegna". Domenica mattina, dopo le prove cronometrate ad Arbus, i partecipanti hanno fatto tappa a Pau per la visita guidata al Museo dell'Ossidiana, dove sono stati accolti dalla sindaca Alessia Valente. "Il Museo dell'Ossidiana rappresenta un unicum all'interno del panorama europeo - ha detto la prima cittadina di Pau - è l'unico museo di studio e ricerca dedicato in via esclusiva alla risorsa ossidiana e quasi unico al mondo, infatti ne esiste uno simile al nostro in Giappone. Questo ci permette sicuramente di valorizzare quella che è la risorsa simbolo del Monte Arci ovvero l'Ossidiana. Per questo evento, ringrazio l'Automobile Club Cagliari, ACI Storico e il Parco Geominerario Storico Ambientale della Sardegna, infatti noi facciamo parte dell'area 1 del Parco, con il quale collaboriamo per la promozione del territorio". Per la conclusione dell'evento, il momento conviviale del pranzo e la cerimonia di premiazione di "Ruote nella Storia, un viaggio attraverso il Parco Geominerario della Sardegna", l'Ente presieduto da Antonello Fiori con la direzione di Attilio Iannuzzo, ha scelto una location di fronte al mare, il Lazzaretto di Cagliari, uno dei posti più suggestivi della città. "Un bellissimo evento, curato al massimo nel dettaglio - ha commentato Attilio Iannuzzo, direttore AC Cagliari - infatti dobbiamo ringraziare soprattutto le associazioni che hanno curato questi aspetti, ACI Historic Cagliari e ACI Cagliari per lo Sport, oltre ai nostri collezionisti che hanno partecipato sia con le loro macchine, ma anche con la loro presenza anche prima dell'evento. Importantissimo evento perché mette in risalto le bellezze della Sardegna, per questo ringraziamo il Parco Geominerario della Sardegna che ci ha messo a disposizione le location oltre che aver patrocinato l'iniziativa. Abbiamo riscoperto realtà, a volte, anche sconosciute, perché la Sardegna non è solo mare, ma è anche storia e cultura delle aree interne con le miniere che abbiamo visitato e l'abbiamo fatto con un altro modello culturale, tutto italiano, che sono i motori storici che fanno bella la nostra Italia". Gli ha fatto

Sardegna Reporter

Cagliari

eco un entusiasta Antonello Fiori, presidente dell'Automobile Club Cagliari: "Una bellissima esperienza, una tre giorni veramente intensa, attraverso la passione per le auto storiche, l'inclusione, lo sport e la promozione del territorio: queste sono le caratteristiche della manifestazione che intendiamo portare avanti, promuovere, potenziare, proprio per creare un connubio con il turismo e la scoperta del nostro territorio. Il format Ruote nella Storia si prefigge proprio questo fine, insieme al mio direttivo, al mio direttore Attilio Iannuzzo, stiamo cercando di portare avanti proprio questa missione, sono stati tre giorni esclusivi, abbiamo percorso delle tappe veramente uniche, grazie all'organizzazione del nostro Ente, alla serietà che mette in atto nelle sue manifestazioni, abbiamo fatto dei percorsi veramente unici con delle cornici naturali e molto belle. Riproporremo la manifestazione nel 2025, intensificheremo l'organizzazione, la promozione e la visita nei luoghi. Ringraziamo il Parco Geominerario della Sardegna, promotore di questa manifestazione, il primo autore e collaboratore di questa iniziativa, la Regione Autonoma della Sardegna, l'Autorità Portuale di Cagliari, i sindaci dei Comuni di Cagliari, Fluminimaggiore, Guspini, Arbus, Pau, ACI Storico, ACI Historic Cagliari, ACI Cagliari per lo Sport che hanno collaborato e portato avanti tutte le iniziative". Match Race e regolarità. Il match race in notturna disputatosi venerdì a Cagliari presso il Molo Calata Sant'Agostino ha incoronato vincitori Alessandro Virzi e Valentino Poddi su Lancia HF. Nella regolarità, con le prove cronometrate presso le Saline di Molentargius (sabato) e ad Arbus (domenica) il gradino più alto del podio è stato conquistato da Carlo Emanuele Volpe e Marinella Collarino su Ginetta G32I, seguiti da Valentino Poddi e Alessandro Virzi su Lancia HF e da Luigi Cozzoli e Donata Gallistru su MG TD. Quarta e quinta posizione rispettivamente per Marco Collu in coppia con Silvia Caddeo su Lancia Delta e Gianpaolo Berti e Maria Pia Mattana su Peugeot 104. L'evento "Ruote nella Storia: un viaggio attraverso il Parco Geominerario della Sardegna" è stato organizzato dall'Automobile Club Cagliari, con il patrocinio del Parco Geominerario Storico Ambientale della Sardegna e la collaborazione di ACI Sport Delegazione Sardegna, ACI Historic Cagliari e ACI Cagliari per lo Sport.

(Sito) Adnkronos

Augusta

Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità

03 dicembre 2024 | 10.52 LETTURA: 2 minuti Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere **Francesco** Di Sarcina, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 kW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie a una tradizione solida e a un ambizioso piano di innovazione sostenibile, il Cantiere Navale Noè si conferma un protagonista della trasformazione della Sicilia Orientale, impegnato nella costruzione di



03 dicembre 2024 | 10.52 LETTURA: 2 minuti Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere Francesco Di Sarcina, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 kW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie a una tradizione solida e a un ambizioso piano di innovazione sostenibile, il Cantiere Navale Noè si conferma un protagonista della trasformazione della Sicilia Orientale, impegnato nella costruzione di

(Sito) Adnkronos

Augusta

un futuro di crescita, modernizzazione e nuove opportunità per il nostro territorio. Per scoprirne di più, visitate il sito www.cantierenoe.it Demografica, leggi lo Speciale Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.

Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità

(Adnkronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024.

Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere **Francesco Di Sarcina**, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie a una tradizione solida e a un ambizioso piano di innovazione sostenibile, il Cantiere Navale Noè si conferma un protagonista della trasformazione della Sicilia Orientale, impegnato nella costruzione di un futuro



12/03/2024 11:11

(Adnkronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere Francesco Di Sarcina, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè

Cagliari Live Magazine

Augusta

di crescita, modernizzazione e nuove opportunità per il nostro territorio. Per scoprirne di più, visitate il sito www.cantierenoel.it - immediapresswebinfo@adnkronos.com (Web Info).

Cantiere Navale Noè di Augusta Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità

(Adnkronos) Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024.

Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere **Francesco Di Sarcina**, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie a una tradizione solida e a un ambizioso piano di innovazione sostenibile, il Cantiere Navale Noè si conferma un protagonista della trasformazione della Sicilia Orientale, impegnato nella costruzione di



(Adnkronos) Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere Francesco Di Sarcina, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè

ComunicatiStampa.org

Augusta

un futuro di crescita, modernizzazione e nuove opportunità per il nostro territorio. Per scoprirne di più, visitate il sito www.cantiereno.it.

Cronaca di Sicilia

Augusta

Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità

Registrati / iscriviti C Palermo scrivi qui... Cerca Cerca Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità di AdnKronos 3 Dicembre 2024 - 09:52 AdnKronos <https://www.cronacadisicilia.it> (AdnKronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere **Francesco Di Sarcina**, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con

due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie

Cronaca di Sicilia

Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità

CRONACA DI SICILIA
QUOTIDIANO DI INFORMAZIONI

12/03/2024 11:56 Meta Time

Registrati / iscriviti C Palermo scrivi qui... Cerca Cerca Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità di AdnKronos 3 Dicembre 2024 - 09:52 AdnKronos <https://www.cronacadisicilia.it> (AdnKronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere Francesco Di Sarcina, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie

Cronaca di Sicilia

Augusta

a una tradizione solida e a un ambizioso piano di innovazione sostenibile, il Cantiere Navale Noè si conferma un protagonista della trasformazione della Sicilia Orientale, impegnato nella costruzione di un futuro di crescita, modernizzazione e nuove opportunità per il nostro territorio. Per scoprirne di più, visitate il sito www.cantierenoe.it

Articolo precedente Territori a rischio: Sindaci, imprenditori e giovani studenti uniti per un Abruzzo protagonista nel mondo
Articolo seguente Saviola: il futuro del design è sostenibile, con materiali rigenerati e Made in Italy

SCRIVI UNA RISPOSTA
Cancella risposta
Commento: Per favore inserisci il tuo commento! Nome:* Per favore, inserisci il tuo nome qui
Email:* Hai inserito un indirizzo email errato! Inserisci il tuo indirizzo e-mail qui
Sito Web: Do il mio consenso affinché un cookie salvi i miei dati (nome, email e sito web) per il prossimo commento. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati
Pulses PRO.

Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità

(Adnkronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024.

Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere **Francesco Di Sarcina**, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie a una tradizione solida e a un ambizioso piano di innovazione sostenibile, il Cantiere Navale Noè si conferma un protagonista della trasformazione della Sicilia Orientale, impegnato nella costruzione di

Giornale d'Italia	
Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità	
12/03/2024 11:22	
<p>(Adnkronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere Francesco Di Sarcina, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie a una tradizione solida e a un ambizioso piano di innovazione sostenibile, il Cantiere Navale Noè si conferma un protagonista della trasformazione della Sicilia Orientale, impegnato nella costruzione di un futuro di crescita, modernizzazione e nuove opportunità per</p>	

Giornale Italia

Augusta

un futuro di crescita, modernizzazione e nuove opportunità per il nostro territorio. Per scoprirne di più, visitate il sito www.cantiereno.it.

Lo Speciale

Augusta

Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità

(Adnkronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024.

Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere **Francesco Di Sarcina**, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie a una tradizione solida e a un ambizioso piano di innovazione sostenibile, il Cantiere Navale Noè si conferma un protagonista della trasformazione della Sicilia Orientale, impegnato nella costruzione di



(Adnkronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere Francesco Di Sarcina, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè

Lo Speciale

Augusta

un futuro di crescita, modernizzazione e nuove opportunità per il nostro territorio. Per scoprirne di più, visitate il sito www.cantiereno.it.

Money

Augusta

Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità

(Adnkronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024.

Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere **Francesco Di Sarcina**, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie a una tradizione solida e a un ambizioso piano di innovazione sostenibile, il Cantiere Navale Noè si conferma un protagonista della trasformazione della Sicilia Orientale, impegnato nella costruzione di

Money	
Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità	
12/03/2024 12:37	
<p>(Adnkronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale, innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere Francesco Di Sarcina, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie a una tradizione solida e a un ambizioso piano di innovazione sostenibile, il Cantiere Navale Noè si conferma un protagonista della trasformazione della Sicilia Orientale, impegnato nella costruzione di un futuro di crescita, modernizzazione e nuove opportunità per</p>	

Money

Augusta

un futuro di crescita, modernizzazione e nuove opportunità per il nostro territorio. Per scoprirne di più, visitate il sito www.cantiereno.it.

Sbircia la Notizia

Augusta

Immediapress Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza...

Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere **Francesco Di Sarcina**, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie a una tradizione solida e a un ambizioso piano di innovazione sostenibile, il Cantiere Navale Noè si conferma un protagonista della trasformazione della Sicilia Orientale,



Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere Francesco Di Sarcina, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè

Sbircia la Notizia

Augusta

impegnato nella costruzione di un futuro di crescita, modernizzazione e nuove opportunità per il nostro territorio.
Per scoprirne di più, visitate il sito www.cantierenoe.it.

Sicilia Report

Augusta

Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità

(Adnkronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024.

Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere **Francesco Di Sarcina**, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie a una tradizione solida e a un ambizioso piano di innovazione sostenibile, il Cantiere Navale Noè si conferma un protagonista della trasformazione della Sicilia Orientale, impegnato nella costruzione di



12/03/2024 11:16

(Adnkronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere Francesco Di Sarcina, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè

Sicilia Report

Augusta

un futuro di crescita, modernizzazione e nuove opportunità per il nostro territorio. Per scoprirne di più, visitate il sito www.cantierenoe.it Copyright SICILIAREPORT.IT ©Riproduzione riservata Clicca per una donazione Iscriviti alla newsletter.

Siracusa Oggi

Augusta

Porto rifugio di Santa Panagia, i lavori urgenti non sono stati definanziati

I soldi per i lavori urgenti per il ripristino della diga foranea del porto rifugio di Santa Panagia non sono scomparsi. E' vero che i 4,6 milioni di euro assegnati alla Regione Siciliana con fondi Psc sono stati definanziati perchè "progetti privi di obbligazioni giuridicamente valide" alla scadenza del 31 dicembre 2022. Ma è altrettanto vero - come chiarisce il Cipess - che l'opera è stata comunque inserita nella nuova programmazione Fsc. Tecnicismi che valgono una constatazione importante: questa volta le somme dovrebbero essere al sicuro. "Le risorse necessarie per il ripristino della diga foranea che sono state prontamente riallocate attraverso il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) firmato con accordi tra il presidente Schifani e la premier Giorgia Meloni. Questo garantirà la realizzazione dell'intervento con la sinergia dell'autorità portuale. Il progetto dovrà essere pronto entro giugno, lavori da concludere entro la nuova programmazione 2026, come da delibera Cipess 91/2024", conferma il parlamentare Luca Cannata (Fdi). Il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione è lo strumento finanziario principale, assieme ai Fondi strutturali europei, attraverso cui vengono attuate le politiche per lo sviluppo della

coesione economica, sociale e territoriale, mirate a ridurre gli squilibri economici e sociali nel nostro Paese. "Il nostro obiettivo è assicurare che opere fondamentali per la sicurezza e lo sviluppo del territorio, come il ripristino della diga foranea, procedano senza intoppi - dice Cannata - Continueremo a monitorare attentamente l'iter procedurale, collaborando con le istituzioni competenti, affinché i lavori vengano avviati e completati nei tempi previsti, garantendo così la piena funzionalità del porto rifugio di Santa Panagia". Solo pochi giorni addietro, il porto di Santa Panagia ed il porto Grande di Siracusa sono intanto formalmente passati all'AdSp della Sicilia Orientale, con il presidente **Francesco Di Sarcina** che conferma l'avvio degli attesi lavori alla diga foranea del porto rifugio. Il porto rifugio è oggi parzialmente inagibile, con due distinte ordinanze della Capitaneria di Porto. Si tratta di una struttura piccola tanto quanto vitale per la marineria e l'economia siracusana. Basti, ad esempio, pensare al pontile industriale che movimentava qualcosa come 14 milioni di tonnellate all'anno di prodotti petroliferi, con circa 350 navi petroliere in ingresso ed in uscita con l'assistenza, supporto e vigilanza di pilotine e rimorchiatori di casa al porto rifugio di Santa Panagia. Con la diga foranea in quelle condizioni, a forza di inibizioni oggi sono solo due i rimorchiatori ormeggiati a fronte dei sei previsti. Per dare un'idea, il loro intervento è essenziale per la sicurezza anche del vicino porto Grande: quando la Msc rompe gli ormeggi, sono stati quei rimorchiatori a permettere di riportare condizioni di sicurezza ottimali, in supporto con quello già presente sul luogo.



I soldi per i lavori urgenti per il ripristino della diga foranea del porto rifugio di Santa Panagia non sono scomparsi. E' vero che i 4,6 milioni di euro assegnati alla Regione Siciliana con fondi Psc sono stati definanziati perchè "progetti privi di obbligazioni giuridicamente valide" alla scadenza del 31 dicembre 2022. Ma è altrettanto vero - come chiarisce il Cipess - che l'opera è stata comunque inserita nella nuova programmazione Fsc. Tecnicismi che valgono una constatazione importante: questa volta le somme dovrebbero essere al sicuro. "Le risorse necessarie per il ripristino della diga foranea che sono state prontamente riallocate attraverso il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) firmato con accordi tra il presidente Schifani e la premier Giorgia Meloni. Questo garantirà la realizzazione dell'intervento con la sinergia dell'autorità portuale. Il progetto dovrà essere pronto entro giugno, lavori da concludere entro la nuova programmazione 2026, come da delibera Cipess 91/2024", conferma il parlamentare Luca Cannata (Fdi). Il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione è lo strumento finanziario principale, assieme ai Fondi strutturali europei, attraverso cui vengono attuate le politiche per lo sviluppo della coesione economica, sociale e territoriale, mirate a ridurre gli squilibri economici e sociali nel nostro Paese. "Il nostro obiettivo è assicurare che opere fondamentali per la sicurezza e lo sviluppo del territorio, come il ripristino della diga foranea, procedano senza intoppi - dice Cannata - Continueremo a monitorare attentamente l'iter procedurale, collaborando con le istituzioni competenti, affinché i lavori vengano avviati e completati nei tempi previsti, garantendo così la piena funzionalità del porto rifugio di Santa Panagia". Solo pochi giorni addietro, il porto

Tiscali

Augusta

Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità

di Adnkronos (Adnkronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere **Francesco Di Sarcina**, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie a una tradizione solida e a un ambizioso piano di innovazione sostenibile, il Cantiere Navale Noè si conferma un protagonista della trasformazione della Sicilia Orientale, impegnato nella costruzione di un futuro di crescita,



di Adnkronos (Adnkronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere Francesco Di Sarcina, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè

Tiscali

Augusta

modernizzazione e nuove opportunità per il nostro territorio. Per scoprirne di più, visitate il sito www.cantiereno.it di Adnkronos.

Vetrina Tv

Augusta

Cantiere Navale Noè di Augusta - Un'Eccellenza Italiana tra Tradizione, Innovazione e Sostenibilità

(Adnkronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024.

Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere **Francesco Di Sarcina**, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già

raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè valorizza ancora l'arte e la precisione delle competenze artigiane. La formazione è al centro della nostra visione, perché preparare una nuova generazione di tecnici qualificati è fondamentale per il ricambio generazionale. In più, il cantiere si impegna a valorizzare il lavoro femminile, con un organico che oggi è rappresentato per il 5% da donne, guidate dal direttore generale Marina Noè, una figura chiave della quarta generazione della famiglia Noè. Un Pilastro per la Sicilia Orientale Oggi il Cantiere Noè rappresenta un partner strategico per le aziende di trasporto marittimo come Caronte & Tourist e costituisce un esempio di collaborazione efficace che affronta le sfide della modernità sostenendo non solo il settore della manutenzione, ma l'intera economia locale. In sintesi, grazie a una tradizione solida e a un ambizioso piano di innovazione sostenibile, il Cantiere Navale Noè si conferma un protagonista della trasformazione della Sicilia Orientale, impegnato nella costruzione di un futuro



(Adnkronos) - Un Patrimonio di Oltre 130 Anni Augusta (Sr), 3 dicembre 2024. Fondato oltre 130 anni fa da Emanuele Noè, il Cantiere Navale Noè ha attraversato guerre, crisi e cambiamenti economici senza mai fermarsi. Giunto oggi alla quinta generazione, questo cantiere è diventato un punto di riferimento per tutto il Mediterraneo nella manutenzione navale. Si tratta di un'azienda radicata nel territorio della Sicilia Orientale, una terra dalle antiche tradizioni e dalla cultura vibrante che sta vivendo oggi una fase di grande trasformazione economica e infrastrutturale. Innovazione e Sostenibilità in Prima Linea Grazie a importanti investimenti sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sotto la presidenza dell'Ingegnere Francesco Di Sarcina, e finanziati dal PNRR, Augusta sta diventando un polo di eccellenza per la logistica e l'innovazione sostenibile. Il Cantiere Noè si trova al centro di questa trasformazione, con due siti operativi, quattro approdi per navi sino a 180 mt, un bacino galleggiante in grado di gestire riparazioni su navi fino a 140 metri e un team altamente specializzato che opera sette giorni su sette garantendo qualità e tempi di intervento eccezionali. L'azienda ha già raggiunto obiettivi importanti: è diventata, nel corso dell'ultimo anno, amianto-free e sta implementando nuovi modelli di sostenibilità, come quelli previsti dagli standard ESG, oltre a un accurato sistema di controllo attraverso il modello 231. Con il nuovo piano di investimenti, il cantiere acquisterà un secondo bacino di carenaggio, ancora più ecologico, dotato di tecnologie che riducono le emissioni, alimentato da generatori di corrente con utilizzo di biocombustibili e da un impianto fotovoltaico ampliato a 400 KW. L'obiettivo? Ridurre sempre di più l'impatto ambientale, ottimizzare i consumi e creare nuove aree verdi per compensare le emissioni di CO₂. Valorizzazione delle Competenze e della Diversità In un mondo sempre più dominato dall'automazione, il Cantiere Navale Noè

Vetrina Tv

Augusta

di crescita, modernizzazione e nuove opportunità per il nostro territorio. Per scoprirne di più, visitate il sito www.cantiereno.it -immediapresswebinfo@adnkronos.com (Web Info).

Informare

Palermo, Termini Imerese

Nei primi nove mesi del 2024 il traffico delle merci nel porto di Palermo è diminuito del -2,5%

I crocieristi sono aumentati del +5,1% Palermo 3 dicembre 2024 Nei primi nove mesi del 2024 il porto di Palermo ha movimentato 5,95 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -2,5% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 3,76 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-0,7%) e 2,19 milioni di tonnellate all'imbarco (-5,5%). La flessione è stata determinata dalla riduzione del traffico di rotabili che è ammontato complessivamente a 5,32 milioni di tonnellate (-3,9%). In diminuzione anche le rinfuse solide con 80mila tonnellate (-2,1%). Le rinfuse liquide sono cresciute del +13,4% a 418mila tonnellate e in aumento sono risultate anche le merci containerizzate con 130mila tonnellate (+10,6%). Nel settore dei passeggeri, il traffico dei traghetti ha segnato un rialzo del +1,2% con 1,25 milioni di passeggeri e il traffico crocieristico ha registrato un aumento del +5,1% con 704mila passeggeri, di cui 131mila allo sbarco/imbarco (+10,1%) e 573mila in transito (+4,0%). Tra gli altri scali portuali sotto la giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, nei primi nove mesi del 2024 il traffico complessivo delle merci nel porto di Termini Imerese si è attestato a 695mila tonnellate (-37,4%), di cui 509mila tonnellate di rotabili (-44,4%) e 185mila tonnellate di rinfuse solide (-4,4%); il porto di Trapani ha movimentato un totale di 445mila tonnellate (-0,6%), incluse 291mila tonnellate di merci varie (+17,2%) e 150mila tonnellate di rinfuse secche (-19,9%); il porto di Porto Empedocle ha movimentato 319mila tonnellate (-8,1%), di cui 241mila tonnellate di rinfuse solide (-10,8%) e 78mila tonnellate di merci varie (+1,8%); i porti di Gela e di Licata, entrati recentemente sotto la gestione dell'AdSP della Sicilia Occidentale, hanno movimentato rispettivamente 1,29 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati e 93mila tonnellate di rinfuse solide.



Crociere, in Europa generano 55 mld e 400 mila posti di lavoro

Oltre 55 miliardi di euro, per la precisione 55,3, e 400 mila posti di lavoro: è quanto genera la filiera delle crociere in Europa secondo il rapporto "Made in Europe" diffuso oggi da Clia, l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche. L'Italia pesa per 14,7 miliardi, circa un quarto, e quasi 100 mila posti di lavoro. Secondo lo studio, la crocieristica rappresenta l'80% del valore degli ordini di navi commerciali per i cantieri europei e coinvolge aziende europee in tutta la catena del valore, dai fornitori delle piastre d'acciaio per lo scafo alle attrezzature di bordo ad alta tecnologia, fino all'allestimento degli interni. E nei prossimi 12 anni verranno costruite nei cantieri europei 72 delle 76 nuove navi da crociera del mondo (il 97%) di cui 40 solo in Italia (52,6%), con un investimento complessivo di 57 miliardi di euro. "L'Europa è leader mondiale nella costruzione di navi complesse e innovative e la crocieristica è parte fondamentale di questo cluster industriale", afferma Samuel Maubanc, direttore generale Clia Europa. L'impatto economico della crocieristica sottolinea lo studio, non si esaurisce con il varo di una nave ma prosegue per decenni, moltiplicando sul territorio il valore di costruzione della nave stessa.

Secondo Clia, in Europa si contano più di 350 **porti** (di cui 60 in Italia) e ogni volta che una nave attracca in uno di essi genera sviluppo delle comunità costiere e dei fornitori della zona. I crocieristi sono fonte di una spesa diretta media di 700 euro per passeggero nelle città portuali durante una crociera di sette giorni, che in Italia significa in totale 1,4 miliardi di euro l'anno. Inoltre c'è la spesa delle compagnie per gli approvvigionamenti (2,4 mld euro l'anno), nei cantieri navali (2,6 mld) e per gli stipendi (3 miliardi l'anno). "L'Italia continua ad essere il Paese europeo più amato dai crocieristi e anche quello che in Europa più beneficia in termini economici" commenta Francesco Galletti, direttore Clia Italia che anche per i prossimi anni prevede un trend di crescita del settore.



Oltre 55 miliardi di euro, per la precisione 55,3, e 400 mila posti di lavoro: è quanto genera la filiera delle crociere in Europa secondo il rapporto "Made in Europe" diffuso oggi da Clia, l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche. L'Italia pesa per 14,7 miliardi, circa un quarto, e quasi 100 mila posti di lavoro. Secondo lo studio, la crocieristica rappresenta l'80% del valore degli ordini di navi commerciali per i cantieri europei e coinvolge aziende europee in tutta la catena del valore, dai fornitori delle piastre d'acciaio per lo scafo alle attrezzature di bordo ad alta tecnologia, fino all'allestimento degli interni. E nei prossimi 12 anni verranno costruite nei cantieri europei 72 delle 76 nuove navi da crociera del mondo (il 97%) di cui 40 solo in Italia (52,6%), con un investimento complessivo di 57 miliardi di euro. "L'Europa è leader mondiale nella costruzione di navi complesse e innovative e la crocieristica è parte fondamentale di questo cluster industriale", afferma Samuel Maubanc, direttore generale Clia Europa. L'impatto economico della crocieristica sottolinea lo studio, non si esaurisce con il varo di una nave ma prosegue per decenni, moltiplicando sul territorio il valore di costruzione della nave stessa. Secondo Clia, in Europa si contano più di 350 porti (di cui 60 in Italia) e ogni volta che una nave attracca in uno di essi genera sviluppo delle comunità costiere e dei fornitori della zona. I crocieristi sono fonte di una spesa diretta media di 700 euro per passeggero nelle città portuali durante una crociera di sette giorni, che in Italia significa in totale 1,4 miliardi di euro l'anno. Inoltre c'è la spesa delle compagnie per gli approvvigionamenti (2,4 mld euro l'anno), nei cantieri navali (2,6 mld) e per gli stipendi (3 miliardi l'anno). "L'Italia continua ad essere il Paese europeo più amato dai crocieristi e anche quello che in Europa più beneficia in

Eurostat: i porti dell'UE hanno gestito 3,4 miliardi di tonnellate di merci nel 2023

(FERPRESS) Roma, 3 DIC Nel 2023, i **porti** marittimi dell'UE hanno gestito circa 3,4 miliardi di tonnellate di merci (peso lordo totale). Il volume delle merci è diminuito del 3,9% rispetto al 2022 (3,5 miliardi di tonnellate) ed è aumentato del 5,0% rispetto al 2013 (3,2 miliardi di tonnellate). Lo riferisce una nota Eurostat. La quota maggiore di merci gestite dai principali **porti** dell'UE nel 2023, il 21,0%, era costituita da carbone e lignite, petrolio greggio e gas naturale. Seguono coke e prodotti petroliferi, che rappresentano il 16,1% del volume totale. Minerali metallici e altri prodotti minerari e di cava rappresentano il 7,2%, prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca ammontano al 6,8% e prodotti chimici, gomma, materie plastiche e combustibile nucleare rappresentano collettivamente il 6,4%. Prodotti alimentari, bevande e tabacco rappresentano il 4,7% delle merci totali gestite dai **porti** dell'UE. Peso lordo delle merci trasportate via mare movimentate nei principali **porti** dell'UE per tipo di merce, 2023, % tonnellate. Grafico. Vedere il collegamento al set di dati completo di seguito. Queste informazioni provengono dai dati sul trasporto marittimo di merci pubblicati da Eurostat.

Questo articolo presenta una manciata di risultati tratti dall'articolo Statistics Explained più dettagliato sul trasporto marittimo di merci. I Paesi Bassi sono leader nel trasporto merci marittimo I Paesi Bassi hanno gestito 545 milioni di tonnellate di merci nel 2023, mantenendo la loro posizione di principale paese per trasporto merci via mare nell'UE. L'Italia è seguita con 501 milioni di tonnellate, davanti alla Spagna con 472 milioni di tonnellate. Tutti e 3 i principali paesi hanno registrato diminuzioni nelle merci gestite rispetto al 2022, con cali rispettivamente del 7,6%, 1,7% e 3,7%. Tra i 22 paesi dell'UE con dati disponibili, 17 hanno registrato diminuzioni nel volume di merci movimentate nel 2023 rispetto al 2022. I maggiori cali relativi sono stati registrati in Estonia (-31,0%), Lettonia (-21,5%) e Finlandia (-9,0%).

FerPress

Eurostat: i porti dell'UE hanno gestito 3,4 miliardi di tonnellate di merci nel 2023



12/03/2024 11:02

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. Sei abbonato? Accedi >> L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

Informatore Navale

Focus

FINCANTIERI CONSEGNA L'UNITÀ ANFIBIA LPD "AL FULK" AL QATAR

Si è svolta presso lo stabilimento di La Spezia la consegna di "Al Fulk", l'unità anfibia (LPD - Landing Platform Dock) commissionata a Fincantieri dal Ministero della Difesa del Qatar nell'ambito del programma di acquisizione navale nazionale. Si tratta dell'ultima unità costruita per la Marina del Qatar, oltre alle quattro corvette della classe "Al Zubarah" e i due pattugliatori (OPV - Offshore Patrol Vessel) della classe "Musherib", già consegnate al Paese. Alla cerimonia hanno partecipato, tra gli altri, il Capo di Stato Maggiore della Marina del Qatar, Staff Major General Abdulla Bin Hassan Al Sulaiti e il Direttore del Personale della Marina Militare, Ammiraglio di Squadra Andrea Gueglio, accolti dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, Pierroberto Folgiero e dal Direttore Generale della Divisione Navi Militari di Fincantieri, Dario Deste. L'unità LPD, costruita negli stabilimenti Fincantieri di Palermo e Muggiano, è progettata in accordo al regolamento RINAMIL (regolamento per la classificazione delle navi militari) per garantire collegamenti terra-aria-marini estremamente efficienti. Altamente flessibile, è in grado di svolgere diversi tipi di compiti, dagli interventi umanitari, a missioni AAW/ASuW e supporto delle forze armate e alle operazioni di terra. La nave ha una lunghezza di circa 143 metri, una larghezza di 21,5 metri e può ospitare circa 550 persone a bordo. "Al Fulk" è dotata di un ampio ponte di volo in grado di ospitare elicotteri NH90, un garage con due rampe carrabili ed un bacino interno allagabile in grado di accogliere mezzi da sbarco.

Informatore Navale	
FINCANTIERI CONSEGNA L'UNITÀ ANFIBIA LPD "AL FULK" AL QATAR	
12/03/2024 12:35	
<p>Si è svolta presso lo stabilimento di La Spezia la consegna di "Al Fulk", l'unità anfibia (LPD - Landing Platform Dock) commissionata a Fincantieri dal Ministero della Difesa del Qatar nell'ambito del programma di acquisizione navale nazionale. Si tratta dell'ultima unità costruita per la Marina del Qatar, oltre alle quattro corvette della classe "Al Zubarah" e i due pattugliatori (OPV - Offshore Patrol Vessel) della classe "Musherib", già consegnate al Paese. Alla cerimonia hanno partecipato, tra gli altri, il Capo di Stato Maggiore della Marina del Qatar, Staff Major General Abdulla Bin Hassan Al Sulaiti e il Direttore del Personale della Marina Militare, Ammiraglio di Squadra Andrea Gueglio, accolti dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, Pierroberto Folgiero e dal Direttore Generale della Divisione Navi Militari di Fincantieri, Dario Deste. L'unità LPD, costruita negli stabilimenti Fincantieri di Palermo e Muggiano, è progettata in accordo al regolamento RINAMIL (regolamento per la classificazione delle navi militari) per garantire collegamenti terra-aria-marini estremamente efficienti. Altamente flessibile, è in grado di svolgere diversi tipi di compiti, dagli interventi umanitari, a missioni AAW/ASuW e supporto delle forze armate e alle operazioni di terra. La nave ha una lunghezza di circa 143 metri, una larghezza di 21,5 metri e può ospitare circa 550 persone a bordo. "Al Fulk" è dotata di un ampio ponte di volo in grado di ospitare elicotteri NH90, un garage con due rampe carrabili ed un bacino interno allagabile in grado di accogliere mezzi da sbarco.</p>	

Informatore Navale

Focus

AZIMUT SCEGLIE SILVER SEAS YACHTS COME DEALER UFFICIALE PER LA COSTA OVEST DEGLI STATI UNITI

Azimut rafforza la sua presenza nella Costa Ovest degli USA grazie alla partnership con Silver Seas Yachts, parte di MarineMax dal 2020 e riconosciuto per la sua solida esperienza nel settore Azimut e Silver Seas Yachts annunciano una nuova partnership per servire la Costa Ovest degli Stati Uniti, rafforzando così la presenza del Cantiere in un'area strategica per il mercato nautico americano Avigliana, 2 dicembre 2024 - In collaborazione con Silver Seas Yachts, marchio di riferimento nel settore delle vendite e dei servizi per yacht di alta gamma, Azimut punta a consolidare la sua presenza nel mercato della Costa Ovest degli Stati Uniti, offrendo così agli appassionati di nautica un accesso esclusivo alla sua flotta. Questa importante partnership nasce dalla collaborazione di lunga data tra Azimut e MarineMax, di cui Silver Seas Yachts fa parte, e si pone come obiettivo quello di rendere disponibili le imbarcazioni di Azimut per lo stato di Washington, la California, la zona del Sud-Ovest fino ad arrivare alle Isole Hawaii. "Gli Stati Uniti rappresentano per Azimut il mercato principale e il nostro obiettivo è continuare a crescere, rivolgendoci in modo mirato a uno specifico segmento di armatori. Per farlo, ci avvaliamo della reputazione e della professionalità di un punto di riferimento locale come Silver Seas Yachts, noto per l'eccellenza nell'assistenza pre e post-vendita", ha commentato Federico Ferrante, Presidente di Azimut|Benetti Americas. "Questa collaborazione con Azimut è frutto di una perfetta sinergia nel voler fornire prodotti e servizi di eccellenza ai nostri clienti", ha dichiarato Ross Tefft, Presidente di Silver Seas Yachts. "Siamo entusiasti di poter presentare agli armatori yacht dall'eleganza senza tempo che garantiscono ottime performance. Con questa partnership puntiamo a migliorare l'esperienza dello yachting, grazie anche alla comune passione per il mare, alla profonda competenza e al costante impegno nei servizi che offriamo". Silver Seas Yachts rappresenterà l'intera gamma di yacht Azimut, tra cui le Serie Verve, Fly, Grande, Magellano e la nuova Serie Seadeck. Con uffici collocati in California, Oregon e Washington, Silver Seas Yachts è in una posizione strategica per poter servire il settore della nautica da diporto. Dagli eleganti yacht sportivi fino alle imbarcazioni per le lunghe crociere, Silver Seas Yachts potrà proporre ai suoi clienti il massimo del lusso e dell'innovazione, grazie a questa partnership esclusiva con Azimut.

Informatore Navale

AZIMUT SCEGLIE SILVER SEAS YACHTS COME DEALER UFFICIALE PER LA COSTA OVEST DEGLI STATI UNITI

12/03/2024 19:20

Azimut rafforza la sua presenza nella Costa Ovest degli USA grazie alla partnership con Silver Seas Yachts, parte di MarineMax dal 2020 e riconosciuto per la sua solida esperienza nel settore Azimut e Silver Seas Yachts annunciano una nuova partnership per servire la Costa Ovest degli Stati Uniti, rafforzando così la presenza del Cantiere in un'area strategica per il mercato nautico americano Avigliana, 2 dicembre 2024 - In collaborazione con Silver Seas Yachts, marchio di riferimento nel settore delle vendite e dei servizi per yacht di alta gamma, Azimut punta a consolidare la sua presenza nel mercato della Costa Ovest degli Stati Uniti, offrendo così agli appassionati di nautica un accesso esclusivo alla sua flotta. Questa importante partnership nasce dalla collaborazione di lunga data tra Azimut e MarineMax, di cui Silver Seas Yachts fa parte, e si pone come obiettivo quello di rendere disponibili le imbarcazioni di Azimut per lo stato di Washington, la California, la zona del Sud-Ovest fino ad arrivare alle Isole Hawaii. "Gli Stati Uniti rappresentano per Azimut il mercato principale e il nostro obiettivo è continuare a crescere, rivolgendoci in modo mirato a uno specifico segmento di armatori. Per farlo, ci avvaliamo della reputazione e della professionalità di un punto di riferimento locale come Silver Seas Yachts, noto per l'eccellenza nell'assistenza pre e post-vendita", ha commentato Federico Ferrante, Presidente di Azimut|Benetti Americas. "Questa collaborazione con Azimut è frutto di una perfetta sinergia nel voler fornire prodotti e servizi di eccellenza ai nostri clienti", ha dichiarato Ross Tefft, Presidente di Silver Seas Yachts. "Siamo entusiasti di poter presentare agli armatori yacht dall'eleganza senza tempo che garantiscono ottime performance. Con questa partnership puntiamo a migliorare l'esperienza dello yachting, grazie anche alla comune passione per il mare, alla profonda competenza e al costante impegno nei servizi che offriamo". Silver Seas Yachts rappresenterà l'intera gamma di yacht Azimut, tra cui le Serie Verve, Fly, Grande, Magellano e la nuova Serie Seadeck. Con uffici collocati in California, Oregon e Washington, Silver Seas Yachts è in una posizione strategica per poter servire il settore della nautica da diporto. Dagli eleganti yacht sportivi fino alle imbarcazioni per le lunghe crociere, Silver Seas Yachts potrà proporre ai suoi clienti il massimo del lusso e dell'innovazione, grazie a questa partnership esclusiva con Azimut.

Informatore Navale

Focus

ACQUERA ALL'ANTIGUA CHARTER YACHT SHOW 2024

Acquera partecipa all'Antigua Charter Yacht Show dal 4 al 9 dicembre, confermando l'importanza strategica della zona, dove ha da poco rafforzato la sua presenza con l'apertura di nuovi uffici e la firma di partnership con alcune prestigiose realtà locali. Prima dell'apertura dello show Acquera organizzerà un evento riservato per inaugurare la stagione caraibica, celebrare l'espansione dell'agenzia nella regione e offrire agli invitati una visione globale dell'operazione, inoltre per tutta la durata dello show illustrerà agli operatori presenti l'ampia gamma dei suoi servizi e l'uso della piattaforma digitale AcqueraPro 3 Dicembre 2024 - A conferma dell'espansione strategica nei Caraibi, dove Acquera ha recentemente rafforzato la sua attività per coprire un territorio molto ampio e offrire un servizio continuo e specializzato, l'agenzia fondata nel 2018 partecipa all'Antigua Charter Yacht Show, una delle manifestazioni più attese dai capitani di superyacht, dai broker di charter internazionali e dai fornitori marini fin dal 1971. Lo show riservato agli operatori del settore, che quest'anno si terrà dal 4 al 9 dicembre e ospiterà oltre 100 imbarcazioni, sarà per Acquera l'occasione per un'importante attività

di networking con i protagonisti del settore a cui potrà illustrare i servizi progettati per rendere uniche le **crociere** sui superyacht, dalle operazioni portuali, ai servizi di dogana e immigrazione, al bunkeraggio e i servizi tecnici, passando anche per l'organizzazione di eventi onboard e offshore e party su misura, fino al rifornimento di food e beverage attraverso Squisito, il brand del Gruppo Acquera specializzato in provisioning. L'offerta dedicata ai Caraibi è stata recentemente potenziata con nuove acquisizioni e apertura di uffici ad Anguilla, St. Marteen, St. Barth, Antigua e Barbuda, Dominica, St. Lucia, St. Vincent e le Grenadine, e completata anche grazie alla disponibilità in questa zona di AcqueraPro, la piattaforma digitale progettata per semplificare la gestione delle **crociere** e la creazione d'itinerari personalizzati, che offre a comandanti, equipaggi e charter broker la possibilità di accedere rapidamente a informazioni tecniche e di entertainment e alle marine per superyacht, oltre che alle eccellenze locali tramite un canale diretto e gratuito di promozione dei servizi e dei prodotti offerti. Acquera, tra i principali player internazionali nello yachting di lusso nei Caraibi, come nel Mediterraneo e in Medio Oriente, ha inoltre organizzato un evento di lancio presso il Boom Restaurant di Antigua, che vede la partecipazione dei managing director di tutti i paesi caraibici e alcuni key player di marine, comandanti e clienti per conoscere più a fondo la realtà di Acquera e la regione e per festeggiare con Acquera l'inizio della sua prima stagione caraibica. Durante l'Antigua Charter Yacht Show, Acquera accoglierà clienti e partner presso il nuovo ufficio situato nel Commercial Center dell'Antigua Yacht Club Marina a Falmouth Harbour. Questo spazio rappresenta un punto di riferimento per consolidare collaborazioni esistenti e sviluppare



Acquera partecipa all'Antigua Charter Yacht Show dal 4 al 9 dicembre, confermando l'importanza strategica della zona, dove ha da poco rafforzato la sua presenza con l'apertura di nuovi uffici e la firma di partnership con alcune prestigiose realtà locali. Prima dell'apertura dello show Acquera organizzerà un evento riservato per inaugurare la stagione caraibica, celebrare l'espansione dell'agenzia nella regione e offrire agli invitati una visione globale dell'operazione, inoltre per tutta la durata dello show illustrerà agli operatori presenti l'ampia gamma dei suoi servizi e l'uso della piattaforma digitale AcqueraPro 3 Dicembre 2024 - A conferma dell'espansione strategica nei Caraibi, dove Acquera ha recentemente rafforzato la sua attività per coprire un territorio molto ampio e offrire un servizio continuo e specializzato, l'agenzia fondata nel 2018 partecipa all'Antigua Charter Yacht Show, una delle manifestazioni più attese dai capitani di superyacht, dai broker di charter internazionali e dai fornitori marini fin dal 1971. Lo show riservato agli operatori del settore, che quest'anno si terrà dal 4 al 9 dicembre e ospiterà oltre 100 imbarcazioni, sarà per Acquera l'occasione per un'importante attività di networking con i protagonisti del settore a cui potrà illustrare i servizi progettati per rendere uniche le crociere sui superyacht, dalle operazioni portuali, ai servizi di dogana e immigrazione, al bunkeraggio e i servizi tecnici, passando anche per l'organizzazione di eventi onboard e offshore e party su misura, fino al rifornimento di food e beverage attraverso Squisito, il brand del Gruppo Acquera specializzato in provisioning. L'offerta dedicata ai Caraibi è stata recentemente potenziata con nuove acquisizioni e apertura di uffici ad Anguilla, St. Marteen, St. Barth, Antigua e Barbuda, Dominica, St. Lucia, St. Vincent e le Grenadine, e completata anche grazie alla disponibilità in questa zona di AcqueraPro, la piattaforma digitale progettata per semplificare la gestione delle crociere e la creazione d'itinerari personalizzati, che offre a comandanti, equipaggi e charter

Informatore Navale

Focus

nuove opportunità, confermando il ruolo crescente di Acquera nell'area.

Informazioni Marittime

Focus

In Europa la crocieristica genera ogni anno 55 miliardi di euro. Il rapporto Clia

Il 97% delle navi da crociera del mondo è costruito nel vecchio continente, più della metà in Italia. Ogni anno la filiera della crocieristica genera in Europa complessivamente 55,3 miliardi di euro e 400 mila posti di lavoro, di cui circa un quarto in Italia (14,7 miliardi e quasi 100 mila posti di lavoro). È quanto emerge dal rapporto intitolato proprio *Made in Europe* diffuso oggi da Clia, associazione internazionale delle compagnie, secondo cui nei prossimi 12 anni, con un investimento di 57 miliardi di euro, nei cantieri europei verranno costruite 72 delle 76 navi da crociera del mondo (il 97%), di cui 40 solo in Italia (il 52,6%). Secondo lo studio, la crocieristica rappresenta l'80% del valore degli ordini di navi commerciali per i cantieri europei e coinvolge aziende europee in tutta la catena del valore, dai fornitori delle piastre d'acciaio per lo scafo alle attrezzature di bordo ad alta tecnologia, fino all'allestimento degli interni. Secondo il rapporto Clia, per esempio, oltre l'80% delle forniture utilizzate dai cantieri Meyer Werft proviene da aziende europee; una nave costruita da Chantiers de l'Atlantique a Saint-Nazaire, in Francia, è composta quasi interamente da materiali europei (dalla Francia il 70%, dal resto d'Europa il 28%, mentre Fincantieri in Italia conta 10.000 dipendenti propri ma genera almeno altri 90.000 posti di lavoro). Inoltre, i rapporti tra imprese fornitrici e compagnie tendono a stabilizzarsi nel tempo. In Grecia, delle 110 aziende fornitrici della Panhellenic Ship Suppliers & Exporters Association, 90 forniscono navi da crociera da più di 20 anni. "L'Europa è leader mondiale nella costruzione di navi complesse e innovative e la crocieristica è parte fondamentale di questo cluster industriale", afferma Samuel Maubanc, direttore generale Clia Europa. "Considerando che quasi tutte le navi da crociera del mondo sono costruite nei cantieri europei, il settore crocieristico è fondamentale affinché l'Europa possa rimanere competitiva e mantenere questa eccellenza industriale. Il settore crocieristico è inoltre motore di innovazione - aggiunge Maubanc - che investe oggi in nuove tecnologie e nuove soluzioni energetiche sostenibili che si applicheranno in futuro a tutto il settore marittimo." L'impatto economico della crocieristica non si esaurisce con il varo di una nave ma prosegue per decenni, moltiplicando sul territorio il valore di costruzione della nave stessa. Secondo Clia, in Europa si contano più di 350 porti (di cui 60 in Italia) e ogni volta che una nave attracca in uno di essi genera sviluppo delle comunità costiere e dei fornitori della zona, anche perché le compagnie si impegnano a utilizzare e diffondere i prodotti locali. I crocieristi sono fonte di spesa diretta, che in media è di 700 euro per passeggero nelle città portuali durante una crociera di sette giorni, che in Italia ammonta in totale a 1,4 miliardi di euro l'anno. Inoltre, più del 50% dei crocieristi torna a visitare le località negli anni successivi, mostrando l'efficacia delle crociere quale strumento di marketing turistico e territoriale.



Il 97% delle navi da crociera del mondo è costruito nel vecchio continente, più della metà in Italia. Ogni anno la filiera della crocieristica genera in Europa complessivamente 55,3 miliardi di euro e 400 mila posti di lavoro, di cui circa un quarto in Italia (14,7 miliardi e quasi 100 mila posti di lavoro). È quanto emerge dal rapporto intitolato proprio *Made in Europe* diffuso oggi da Clia, associazione internazionale delle compagnie, secondo cui nei prossimi 12 anni, con un investimento di 57 miliardi di euro, nei cantieri europei verranno costruite 72 delle 76 navi da crociera del mondo (il 97%), di cui 40 solo in Italia (il 52,6%). Secondo lo studio, la crocieristica rappresenta l'80% del valore degli ordini di navi commerciali per i cantieri europei e coinvolge aziende europee in tutta la catena del valore, dai fornitori delle piastre d'acciaio per lo scafo alle attrezzature di bordo ad alta tecnologia, fino all'allestimento degli interni. Secondo il rapporto Clia, per esempio, oltre l'80% delle forniture utilizzate dai cantieri Meyer Werft proviene da aziende europee; una nave costruita da Chantiers de l'Atlantique a Saint-Nazaire, in Francia, è composta quasi interamente da materiali europei (dalla Francia il 70%, dal resto d'Europa il 28%, mentre Fincantieri in Italia conta 10.000 dipendenti propri ma genera almeno altri 90.000 posti di lavoro). Inoltre, i rapporti tra imprese fornitrici e compagnie tendono a stabilizzarsi nel tempo. In Grecia, delle 110 aziende fornitrici della Panhellenic Ship Suppliers & Exporters Association, 90 forniscono navi da crociera da più di 20 anni. "L'Europa è leader mondiale nella costruzione di navi complesse e innovative e la crocieristica è parte fondamentale di questo cluster industriale", afferma Samuel Maubanc, direttore generale Clia Europa. "Considerando che quasi tutte le navi da crociera del mondo sono costruite nei cantieri europei, il settore crocieristico è fondamentale affinché l'Europa possa rimanere competitiva e mantenere questa eccellenza industriale. Il settore

Informazioni Marittime

Focus

A ciò si deve sommare la spesa delle compagnie per gli approvvigionamenti (2,4 mld euro l'anno), nei cantieri navali (2,6 mld) e per gli stipendi (3 miliardi l'anno). "L'Italia continua ad essere il Paese europeo più amato dai crocieristi e anche quello che in Europa più beneficia in termini economici. Oltre ad essere meta turistica ambita e sempre più frequentata, vede la presenza di tante eccellenze: da chi costruisce le navi ai **porti** e ai terminal, dalle migliaia di aziende fornitrici agli operatori turistici" dice il Francesco Galietti, direttore Clia Italia. "Questo consente al nostro Paese di mantenere e sviluppare know-how, competenze, attrattività per il settore, che nei prossimi anni dovrebbe continuare nel trend di crescita dimostrato in questi anni". Condividi Tag clia crociere Articoli correlati.

Sbagliati ad oggi tempi e modi

Edoardo Rixi ROMA - Premesso: di convegno, come "Del senno di poi son piene le fosse", recita il vecchio proverbio. E di convegno sulla sostenibilità, sulla transizione ecologica, sulle navi green, ne abbiamo sentiti anche troppi. L'ultimo è quello dei giorni scorsi "sostenibilità del trasporto marittimo, fra snodo del commercio mondiale, transizione ambientale e digitale" in collaborazione con la CIU-Unionquadri e Confrtrasporto. Questa volta a parlare sono stati i protagonisti. E questa volta si è parlato anche sul concreto. Il presidente del CNEL Renato Brunetta: "Il trasporto marittimo ha una funzione straordinaria. Senza trasporto marittimo precipita la civiltà. È quindi fondamentale - ha aggiunto Brunetta - capire come le tre transizioni energetica, ambientale e digitale impattano su questo settore. Vi sono temi cruciali su cui riflettere, dai combustibili alla formazione professionale degli operatori, dalla sicurezza ai sistemi di comunicazione. E poi la dimensione della mobilità sostenibile. Metà della popolazione mondiale insiste sulle coste e la maggior parte dei porti sarà spiazzata dall'innalzamento del livello del mediomare. Dobbiamo prepararci anche a questo, per poter affrontare le grandi sfide dei cambiamenti in atto". Il vice ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi, ha sottolineato ancora una volta il ruolo di hub strategico svolto dal nostro Paese: "Stiamo vivendo una fase di profonda trasformazione del trasporto marittimo a livello globale. È essenziale creare un sistema che possa essere resiliente alle transizioni in atto, digitalizzato e sostenibile." Dell'attesa riforma però, poco o niente. Pasquale Russo, presidente di Confrtrasporto, e Stefano Messina, consigliere CNEL, membro della Consulta nazionale per la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile, vice presidente di Confrtrasporto e presidente di Assarmatori, hanno parlato di come le imprese del settore sappiano coniugare sostenibilità ambientale, economica e sociale. "La transizione energetica - ha sottolineato Pasquale Russo - è un tema dominante, soprattutto in Europa, che è l'unico continente al mondo in cui sono stati fissati degli obiettivi temporali. Ma la transizione energetica ha senso solo se prevede un approccio globale, che ricomprenda tutti i paesi, anche quelli che al momento sono disinteressati, come Cina e India. "Le imprese del trasporto e nello specifico quelle attive nel trasporto marittimo - ha dichiarato Stefano Messina - hanno da tempo iniziato a fare la loro parte nell'ottica della decarbonizzazione, anche tramite una sempre crescente professionalizzazione delle risorse umane che richiedono competenze sempre più specifiche. Quello che si chiede alle istituzioni, italiane ma soprattutto europee, è di evitare norme di carattere locale, spesso intempestive. Altrimenti, ben lungi da ridurre le emissioni, l'unico effetto che si ottiene è uno spostamento dei traffici e quindi di lavoro immediatamente al di fuori dei confini del Vecchio Continente. In estrema sintesi: non si possono che condividere gli obiettivi



La Gazzetta Marittima

Focus

di questa spinta ambientalista, ma sono sbagliati i tempi e i modi".

Neri lascia Confitarma e il Partenariato AdSP

Piero Neri LIVORNO - "Nel porto labronico è successo un atto senza precedenti nella portualità nazionale: il Comitato di Gestione ha approvato il Piano operativo triennale 2024-2026 nonostante il mancato "consensus" consultivo dell'Organismo di Partenariato". L'armatore Piero Neri ha rotto il silenzio e in un' intervista al Secolo XIX, ha spiegato le ragioni che lo hanno spinto a lasciare Confitarma, l'associazione degli armatori che aderisce a Confindustria, e a volgere lo sguardo verso Assarmatori, associazione afferente a Confcommercio. Quella del cavaliere del lavoro dottor Piero Neri - scrive Il Secolo XIX - è la più importante famiglia imprenditoriale del porto toscano: controlla la flotta dei rimorchiatori portuali (25), più cinque rimorchiatori d'altura e sei pontoni, ha depositi costieri, una partecipazione in Cilp e il 50% (l'altro 50% è del gruppo Grimaldi) del terminal Sintermar. Perché e per quali ragioni Neri ha lasciato. Confitarma? La risposta: "Una associazione di categoria è utile se ha tra i suoi scopi preminenti il recepimento e la difesa delle istanze comuni degli associati e comunque della comunità portuale alla quale partecipa un proprio rappresentante. Nella mia veste, "in allora", di rappresentante di Confitarma, ritengo di aver agito correttamente, al di là della forma, aderendo alle istanze del cluster portuale tese a salvaguardare le prospettive di sviluppo del porto e della città di Livorno, senza nessun intento di impedire o limitare le attività del Terminal TDT. Detto questo e constatate le divergenze esistenti, ho ritenuto doveroso e inevitabile rassegnare le mie dimissioni da rappresentante di Confitarma nell'Organismo di partenariato e delle mie aziende dall'associazione". [hidepost] A suo avviso, Confitarma non è più in grado rappresentare gli interessi del settore e per quali ragioni? "Non ho più titolo per esprimermi. In generale credo che come ogni altra organizzazione realmente plurale dipenda dalla capacità di portare a sintesi interessi diversificati di grandi e piccoli operatori, di territori diversi, di interessi marittimi e portuali talvolta divergenti, con un occhio attento alle necessità dell'economia industriale, manifatturiera, dei consumi". Approderà ad Assarmatori, vero? "Ho molta considerazione per la focalizzazione di Assarmatori su temi concreti, spesso esercitata in collaborazione con Confitarma, come nel caso dei certificati Ets europei. Per ora questo è tutto ciò che ho da dire". Le aziende del porto di Livorno avevano chiesto al presidente dell'Authority di mettere un tetto all'attività di movimentazione auto nuove che Grimaldi effettua sulla Darsena Toscana. Che cosa è successo? "Un atto senza precedenti nella portualità nazionale: l'approvazione unanime da parte del Comitato di Gestione del Piano operativo triennale 2024-2026 nonostante il mancato "consensus" consultivo dell'Organismo di partenariato. L'Organismo non intendeva sostituirsi al ruolo di regolatore che la legge affida all'Autorità di Sistema Portuale. Abbiamo dovuto registrare la indisponibilità



La Gazzetta Marittima

Focus

dell'Autorità Portuale all'intento costruttivo di 14 associazioni di categoria di fornire uno strumento ulteriore, che potesse affiancarsi al previsto esame del Piano di impresa con l'inserimento nel Piano operativo di regole chiare che garantissero la vocazione del Terminal TDT al traffico contenitori. Abbiamo registrato l'indisponibilità dell'Autorità anche a proposte alternative. E ciò nonostante l'Authority garante della concorrenza avesse affidato proprio questo compito all'Autorità Portuale". Grimaldi propone di sedersi intorno a un tavolo per parlarne e chiarirsi. Lei sarebbe disponibile? "Apprezziamo molto le parole di Grimaldi, quando parla di misunderstanding; e apprezziamo la sua disponibilità a incontrare gli operatori. Prenderemo una decisione tutti insieme. Chiariremo ulteriormente che il futuro di Livorno - e di nuovi spazi anche per le sue attività core, che spero crescano ulteriormente - è la realizzazione della Darsena Europa, alla quale dobbiamo arrivare mantenendo e incrementando il traffico contenitori. L'Istat nel 2021 ha quantificato in oltre 3 mila gli addetti e in 853 le aziende livornesi riconducibili in gran parte a lavori, mansioni e mestieri della filiera contenitori. Un traffico che non può essere mortificato a favore di altre attività. Uso spesso la parola comunità perché il porto di Livorno non appartiene agli operatori che vi operano ma alla città. Se l'incontro vi sarà, proporrò ai colleghi che si svolga nella casa "Comune" e alla presenza di colui che è stato eletto dai cittadini di Livorno". Grimaldi sostiene che porterà 30 mila teu a Livorno. Sono sufficienti a giustificare la concessione? "Normalmente non ci si riferisce alle compagnie, ma ai servizi. Chiariremo anche questo. Per quanto mi dicono i nostri spedizionieri, Hapag è già cliente di Darsena Toscana con il servizio Al6 sul quale caricano anche Cma, Yang, Cosco, Oocl, Zim e One, per un totale di 50.000 teu all'anno. Hapag è il caricatore principale con 700-800 movimenti a settimana, Hapag entra in Gemini con Maersk e conferma 2 relazioni con Livorno verso gli Stati Uniti. Benissimo, ma intanto gli altri che caricavano su Al6 decidono di andare a La **Spezia**. Plaudo alla decisione di Hapag di continuare a chiamare il nostro porto, ma sui numeri è bene una maggiore attenzione". Gli attuali piani regolatori portuali sono ancora in grado di rispondere alle esigenze del mercato o, a suo avviso, sono poco flessibili e andrebbero in qualche modo "modernizzati"? "Come sempre è una questione di misura. Ingegnerare troppo l'offerta infrastrutturale in tipologie merceologiche mentre la domanda è dinamica limita l'acquisizione di traffici. Ma il Piano regolatore, attraverso la destinazione funzionale di aree e banchine, regola anche la competizione endoportuale ed evita il Far West competitivo. Un aggiornamento delle linee guida ministeriali per la realizzazione dei piani regolatori sarebbe auspicabile". Ripercussioni di questa vicenda su Sintermar? "Ritengo nessuna". (A.F.) [/hidpeost].

Di Renzo ammiraglio di divisione

Lorenzo Di Renzo LIVORNO - Nel quadro degli avanzamenti di grado in fase di ufficializzazione da parte del ministero della Difesa, si apprende che è prevista dal 1 gennaio prossimo la promozione da contrammiraglio ad ammiraglio di divisione dell'attuale comandante dell'Accademia Navale Lorenzo Di Renzo, dove è arrivato nel novembre del 2022 subentrando all'ammiraglio di divisione Flavio Biaggi. Fino ad allora Di Renzo aveva comandato da La Spezia la prima divisione navale. Nato a Vasto (Chieti) era entrato da allievo in Accademia e ne era uscito guardiamarina nel 1993 con il corso Arditì. Si è poi specializzato anche come pilota di aerei ad ala fissa per imbarco sulla nostra portaerei. In Accademia Di Renzo ha più volte aperto i cancelli alla popolazione, con particolare attenzione agli studenti delle scuole toscane ed ha ospitato anche il concorso di giornalismo indetto dalla testata La Nazione tra gli studenti stessi. Il suo impegno ha ulteriormente rilanciato anche la settimana velica internazionale del 1 maggio con la partecipazione di decine di rappresentanze delle Accademie navali dei paesi amici di tutti i continenti. All'ammiraglio Di Renzo le congratulazioni e gli auguri per la prossima promozione dal nostro giornale.



Port Logistic Press

Focus

Superstrada del Golfo, il progetto di un nuovo tracciato di 16.9 chilometri, diviso in tre lotti

Tempo di lettura: minuti LA SPEZIA - Un collegamento diretto tra la città della Spezia e la Val di Magra è un sogno che affonda nei desiderata di decenni e che idealmente non è stato abbandonato neppure con la realizzazione del raccordo autostradale, seppur l'unico in Italia che sfocia nel cuore della città. Un raccordo che non pone comunque in sicurezza logistica e trasporti in caso che diventi anche temporaneamente inutilizzabile. E comunque, si è detto questa mattina in Confindustria, non sufficiente a sostenere le esigenze dello sviluppo. E si è anche quantificato il danno eventuale: in caso di blocco totale del raccordo La Spezia-Santo Stefano Magra la perdita economica per la provincia sarebbe di 1.4 miliardi di euro all'anno e di oltre 14mila posti di lavoro, con aumenti di tempi di percorrenza del 40 per cento in base allo scenario dello Studio Strategico Infrastrutture, finanziato da Ance La Spezia e dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale ed elaborato da Advisory del Centro Studi Confindustria con l'Università La Sapienza di Roma. Studio che mette la lente di ingrandimento sulla centralità del ramo dell'A15 nella vita economica e sociale di tutto il territorio spezzino, senza il quale il

comprensorio andrebbe incontro a una sorta di default economico in caso di prolungata inutilizzabilità dell'arteria. Ha ricordato A lberto Bacigalupi, presidente di Ance La Spezia, che anche la Variante Aurelia è un grande investimento ma con un'ottica distributiva interna alla città mentre nella prospettiva di sviluppo del territorio che si associa al previsto raddoppio del Pil nei prossimi dieci anni, secondo quanto ci dice lo Studio Ambrosetti, il tipo di impostazione che risale agli anni Settanta potrebbe compromettere questo slancio". Per questo enti e comuni ci si è mossi per creare un'alternativa viabilistica, appunto la Superstrada del Golfo tra le zone industriali di Vallegrande e di Arcola da collegare a una Cisa-Bis e al bypass di Santo Stefano Magra. Addirittura la mancata crescita sarebbe la migliore delle ipotesi mentre la peggiore, il blocco totale del raccordo su cui viaggiano in media ogni giorno oltre trentamila veicoli leggeri e 6.600 veicoli pesanti, metterebbe in ginocchio l'economia spezzina. La chiusura del raccordo per un anno, secondo La Sapienza, porterebbe una moria di aziende compresa tra il 2.1% e il 5.3% del totale provinciale. E' stata Carolina Serpieri dell'ateneo romano a spiegare che "lo scenario apocalittico comporterebbe aumento dei tempi di trasporto di merci e personale, rischio di congestione sul resto della viabilità, difficoltà logistiche, maggiori costi legati ai ritardi sulle consegne con conseguenti penali e disagi per la clientela che porterebbero a una minore propensione all'acquisto, fenomeno questo legato anche al mercato croceristico. A farne le spese sarebbero insomma il porto e le **crociere**, ma anche la cantieristica navale, la logistica e l'industria legata alla Difesa". Ha completato lo scenario perverso Simone Lazzini, professore di economia aziendale dell'Università



Tempo di lettura: minuti LA SPEZIA - Un collegamento diretto tra la città della Spezia e la Val di Magra è un sogno che affonda nei desiderata di decenni e che idealmente non è stato abbandonato neppure con la realizzazione del raccordo autostradale, seppur l'unico in Italia che sfocia nel cuore della città. Un raccordo che non pone comunque in sicurezza logistica e trasporti in caso che diventi anche temporaneamente inutilizzabile. E comunque, si è detto questa mattina in Confindustria, non sufficiente a sostenere le esigenze dello sviluppo. E si è anche quantificato il danno eventuale: in caso di blocco totale del raccordo La Spezia-Santo Stefano Magra la perdita economica per la provincia sarebbe di 1.4 miliardi di euro all'anno e di oltre 14mila posti di lavoro, con aumenti di tempi di percorrenza del 40 per cento in base allo scenario dello Studio Strategico Infrastrutture, finanziato da Ance La Spezia e dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale ed elaborato da Advisory del Centro Studi Confindustria con l'Università La Sapienza di Roma. Studio che mette la lente di ingrandimento sulla centralità del ramo dell'A15 nella vita economica e sociale di tutto il territorio spezzino, senza il quale il comprensorio andrebbe incontro a una sorta di default economico in caso di prolungata inutilizzabilità dell'arteria. Ha ricordato A lberto Bacigalupi, presidente di Ance La Spezia, che anche la Variante Aurelia è un grande investimento ma con un'ottica distributiva interna alla città mentre nella prospettiva di sviluppo del territorio che si associa al previsto raddoppio del Pil nei prossimi dieci anni, secondo quanto ci dice lo Studio Ambrosetti, il tipo di impostazione che risale agli anni Settanta potrebbe compromettere questo slancio". Per questo enti e comuni ci si è mossi per creare un'alternativa viabilistica, appunto la Superstrada del Golfo tra le zone industriali di Vallegrande e di Arcola da collegare a una Cisa-Bis e al bypass di Santo Stefano Magra. Addirittura la mancata crescita sarebbe la migliore delle

Port Logistic Press

Focus

di Pisa così: "Accedono alla Spezia più o meno 31 mila veicoli leggeri al giorno, di cui il 41% da Via Carducci. Gli altri arrivano da Sarzana attraverso il Terno, oppure da Lerici o Buonviaggio. Azzerando gli accessi da Via Carducci il peso verrebbe redistribuito su questi assi con aumento di tempi di percorrenza importanti. Per fare Lerici-La Spezia si passerebbe da 20 a 100 minuti da Lerici come arrivando da Buonviaggio. Da Sarzana ci vorrebbero fino a 140 minuti. Lerici sarebbe la più gravata dall'aumento di traffico, seguita da Sarzana e Buonviaggio. Sarebbero 72 mila chilometri percorsi in più al giorno con ricadute negative su inquinamento, impatto acustico, consumo di carburante e costi vari tra pneumatici, manutenzione dei veicoli e svalutazione degli stessi. Per quanto riguarda i veicoli pesanti, l'unica alternativa sarebbe far arrivare i camion in porto solo di notte tramite Lerici e Prati di Vezzano con l'attività portuale che verrebbe a sua volta spostata sugli orari notturni". E' nata anche da queste considerazioni l'intesa firmata dalle amministrazioni comunali di Ameglia, Arcola, Bolano, Castelnuovo Magra, Follo, La Spezia, Lerici, Luni, Santo Stefano Magra, Sarzana e Vezzano Ligure per presentare alla Regione Liguria il progetto di un nuovo tracciato di 16.9 chilometri, diviso in tre lotti, dal costo di 540 milioni di euro. La finalità di questo studio è trovare le risorse finanziarie per realizzare queste opere. (3 - fine) Condividi : Altri Articoli :.

Crociere 'Made in Europe' genera 55mld ogni anno, 15 in Italia

Dic 3, 2024 Roma - La crocieristica è una filiera "Made in Europe" che nel Continente genera ogni anno complessivamente 55,3 miliardi di euro e 400 mila posti di lavoro, di cui circa un quarto in Italia (14,7 miliardi e quasi 100mila posti di lavoro). È quanto emerge dal rapporto intitolato proprio "Made in Europe" diffuso oggi da CLIA, associazione internazionale delle compagnie, secondo cui nei prossimi 12 anni, con un investimento di 57 miliardi di euro, nei cantieri europei verranno costruite 72 delle 76 navi da crociera del mondo (il 97%), di cui 40 solo in Italia (il 52,6%). Secondo lo studio, la crocieristica rappresenta l'80% del valore degli ordini di navi commerciali per i cantieri europei e coinvolge aziende europee in tutta la catena del valore, dai fornitori delle piastre d'acciaio per lo scafo alle attrezzature di bordo ad alta tecnologia, fino all'allestimento degli interni. Secondo il rapporto CLIA, per esempio, oltre l'80% delle forniture utilizzate dai cantieri Meyer Werft proviene da aziende europee; una nave costruita da Chantiers de l'Atlantique a Saint-Nazaire, in Francia, è composta quasi interamente da materiali europei (dalla Francia il 70%, dal resto d'Europa il 28%, mentre Fincantieri in Italia conta 10.000 dipendenti propri ma genera almeno altri 90.000 posti di lavoro). Inoltre, i rapporti tra imprese fornitrici e compagnie tendono a stabilizzarsi nel tempo. In Grecia, delle 110 aziende fornitrici della Panhellenic Ship Suppliers & Exporters Association, 90 forniscono navi da crociera da più di 20 anni. "L'Europa è leader mondiale nella costruzione di navi complesse e innovative e la crocieristica è parte fondamentale di questo cluster industriale", afferma Samuel Maubanc, Direttore Generale CLIA Europa. "Considerando che quasi tutte le navi da crociera del mondo sono costruite nei cantieri europei, il settore crocieristico è fondamentale affinché l'Europa possa rimanere competitiva e mantenere questa eccellenza industriale. Il settore crocieristico è inoltre motore di innovazione - aggiunge Maubanc - che investe oggi in nuove tecnologie e nuove soluzioni energetiche sostenibili che si applicheranno in futuro a tutto il settore marittimo." L'impatto economico della crocieristica non si esaurisce con il varo di una nave ma prosegue per decenni, moltiplicando sul territorio il valore di costruzione della nave stessa. Secondo CLIA, in Europa si contano più di 350 porti (di cui 60 in Italia) e ogni volta che una nave attracca in uno di essi genera sviluppo delle comunità costiere e dei fornitori della zona, anche perché le compagnie si impegnano a utilizzare e diffondere i prodotti locali. I crocieristi sono fonte di spesa diretta, che in media è di 700 euro per passeggero nelle città portuali durante una crociera di sette giorni, che in Italia ammonta in totale a 1,4 miliardi di euro l'anno. Inoltre, più del 50% dei crocieristi torna a visitare le località negli anni successivi, mostrando l'efficacia delle crociere quale strumento di marketing turistico e territoriale. A ciò si deve sommare



Dic 3, 2024 Roma - La crocieristica è una filiera "Made in Europe" che nel Continente genera ogni anno complessivamente 55,3 miliardi di euro e 400 mila posti di lavoro, di cui circa un quarto in Italia (14,7 miliardi e quasi 100mila posti di lavoro). È quanto emerge dal rapporto intitolato proprio "Made in Europe" diffuso oggi da CLIA, associazione internazionale delle compagnie, secondo cui nei prossimi 12 anni, con un investimento di 57 miliardi di euro, nei cantieri europei verranno costruite 72 delle 76 navi da crociera del mondo (il 97%), di cui 40 solo in Italia (il 52,6%). Secondo lo studio, la crocieristica rappresenta l'80% del valore degli ordini di navi commerciali per i cantieri europei e coinvolge aziende europee in tutta la catena del valore, dai fornitori delle piastre d'acciaio per lo scafo alle attrezzature di bordo ad alta tecnologia, fino all'allestimento degli interni. Secondo il rapporto CLIA, per esempio, oltre l'80% delle forniture utilizzate dai cantieri Meyer Werft proviene da aziende europee; una nave costruita da Chantiers de l'Atlantique a Saint-Nazaire, in Francia, è composta quasi interamente da materiali europei (dalla Francia il 70%, dal resto d'Europa il 28%, mentre Fincantieri in Italia conta 10.000 dipendenti propri ma genera almeno altri 90.000 posti di lavoro). Inoltre, i rapporti tra imprese fornitrici e compagnie tendono a stabilizzarsi nel tempo. In Grecia, delle 110 aziende fornitrici della Panhellenic Ship Suppliers & Exporters Association, 90 forniscono navi da crociera da più di 20 anni. "L'Europa è leader mondiale nella costruzione di navi complesse e innovative e la crocieristica è parte fondamentale di questo cluster industriale", afferma Samuel Maubanc, Direttore Generale CLIA Europa. "Considerando che quasi tutte le navi da crociera del mondo sono costruite nei cantieri europei, il settore crocieristico è fondamentale affinché l'Europa possa rimanere competitiva e mantenere questa eccellenza industriale. Il settore crocieristico è inoltre motore di innovazione - aggiunge Maubanc - che investe oggi in nuove tecnologie e nuove soluzioni energetiche sostenibili che si

Sea Reporter

Focus

la spesa delle compagnie per gli approvvigionamenti (2,4 mld euro l'anno), nei cantieri navali (2,6 mld) e per gli stipendi (3 miliardi l'anno). "L'Italia continua ad essere il Paese europeo più amato dai crocieristi e anche quello che in Europa più beneficia in termini economici. Oltre ad essere meta turistica ambita e sempre più frequentata, vede la presenza di tante eccellenze: da chi costruisce le navi ai porti e ai terminal, dalle migliaia di aziende fornitrici agli operatori turistici" dice il Francesco Galiotti, Direttore CLIA Italia. "Questo consente al nostro Paese di mantenere e sviluppare know-how, competenze, attrattività per il settore, che nei prossimi anni dovrebbe continuare nel trend di crescita dimostrato in questi anni".

Shipping Italy

Focus

Presentati otto piani di salvataggio per il recupero del Bayesian

A più di tre mesi dall'affondamento del Bayesian avvenuto al largo di Porticello (Palermo) e costato la vita a sette persone, tra cui il proprietario Mike Lynch e sua figlia Hanna, è iniziata la valutazione degli otto piani di salvataggio presentati alla procura di Termini Imerese dal consorzio di assicuratori guidato dalla British Marine che assicura lo yacht. Da quanto si apprende dalla Cnn i nomi dei gruppi che hanno presentato le offerte non sono stati resi pubblici e sono sottoposti a rigidi obblighi di riservatezza stabiliti dal procuratore Raffaele Cammarano, responsabile delle indagini preliminari. Secondo il media americano un funzionario dell'ufficio del procuratore avrebbe dichiarato che uno dei piani presentati - che prevedeva la rimozione dei 18.000 litri di carburante ancora a bordo - sarebbe stato immediatamente scartato per motivi ambientali, mentre tutti gli altri piani prevedono la rotazione di quasi 90 gradi dello yacht lungo 55,9 metri, che pesa 534 tonnellate, sul fondale marino senza dover rimuovere il carburante o smontare l'albero maestro alto 72 metri. Il costo del complesso recupero si aggira intorno ai 30 milioni di dollari. Quando il relitto, che ora giace sul suo lato destro a circa 50 metri sotto il livello del mare, sarà in posizione verticale sul fondale marino, prima di essere sollevato dall'acqua, la punta del suo albero spingerà dalla superficie di circa 22 metri. Le variazioni significative dei vari piani riguardano perlopiù la modalità di sollevamento dello yacht una volta che sarà stabilizzato: alcuni di questi indicano l'utilizzo di un sistema di imbracatura e gru giganti su chiatte di recupero o moli appositamente costruiti per sollevarlo, altri un sistema di galleggiamento simile a quello usato per raddrizzare la nave da crociera Costa Concordia che quindi comprenderebbe dispositivi simili a palloni che farebbero



Navì Uno dei piani è già stato scartato dai pool degli assicuratori. Previsto l'inizio delle operazioni entro fine gennaio e il concludersi entro febbraio. Costi stimati intorno ai 30 milioni di dollari di REDAZIONE SHIPPING ITALY A più di tre mesi dall'affondamento del Bayesian avvenuto al largo di Porticello (Palermo) e costato la vita a sette persone, tra cui il proprietario Mike Lynch e sua figlia Hanna, è iniziata la valutazione degli otto piani di salvataggio presentati alla procura di Termini Imerese dal consorzio di assicuratori guidato dalla British Marine che assicura lo yacht. Da quanto si apprende dalla Cnn i nomi dei gruppi che hanno presentato le offerte non sono stati resi pubblici e sono sottoposti a rigidi obblighi di riservatezza stabiliti dal procuratore Raffaele Cammarano, responsabile delle indagini preliminari. Secondo il media americano un funzionario dell'ufficio del procuratore avrebbe dichiarato che uno dei piani presentati - che prevedeva la rimozione dei 18.000 litri di carburante ancora a bordo - sarebbe stato immediatamente scartato per motivi ambientali, mentre tutti gli altri piani prevedono la rotazione di quasi 90 gradi dello yacht lungo 55,9 metri, che pesa 534 tonnellate, sul fondale marino senza dover rimuovere il carburante o smontare l'albero maestro alto 72 metri. Il costo del complesso recupero si aggira intorno ai 30 milioni di dollari. Quando il relitto, che ora giace sul suo lato destro a circa 50 metri sotto il livello del mare, sarà in posizione verticale sul fondale marino, prima di essere sollevato dall'acqua, la punta del suo albero spingerà dalla superficie di circa 22 metri. Le variazioni significative dei vari piani riguardano perlopiù la modalità di sollevamento dello yacht una volta che sarà stabilizzato: alcuni di questi indicano l'utilizzo di un sistema di imbracatura e gru giganti su chiatte di recupero o moli appositamente costruiti per sollevarlo, altri un sistema di galleggiamento simile a quello usato per raddrizzare la nave da crociera Costa Concordia che quindi comprenderebbe dispositivi simili a palloni che farebbero

Shipping Italy

Focus

sia stato un difetto di progettazione. I piani di recupero, si apprende, includono la garanzia che lo scafo, le porte e l'albero rimangano intatti per facilitare le indagini. Secondo i documenti depositati in Italia il Bayesian sarebbe stato assicurato per responsabilità civile, per il motore e per lo scafo, per circa 2,1 miliardi di dollari. Il sailing yacht costruito da Perini Navi, acquistato dalla famiglia Lynch, era dotato di accessori di lusso e di tecnologie avanzate di navigazione oltre che di cassaforti stagne contenenti dati ritenuti altamente sensibili dai quali Lynch non si separava mai. Una volta scelto il piano di recupero, la procura dovrà firmare la decisione per assicurarsi che il piano di salvataggio non comprometta le indagini penali. Saranno la Guardia Costiera italiana e la Protezione Civile a mettere in sicurezza il porto ad approvare il piano di salvataggio. Le operazioni dovrebbero iniziare tra metà e fine gennaio e concludersi entro febbraio; al loro termine ci sarà l'indagine fisica sul relitto e la decisione da parte del ministero di presentare accuse di omicidio colposo o altro tipo di accuse.

The Medi Telegraph

Focus

Emissioni, nuovo regolamento Ue per le navi. Gli armatori rischiano multe sino a 58 mila dollari al giorno | Grafico

La stretta comincia il primo gennaio, le associazioni dello shipping sono già in rivolta **Genova** - Si parte piano, con una riduzione minima al 2% che poi accelera progressivamente per arrivare nel 2050 a un calo dell'80% delle riduzioni di gas serra. Il "taglietto" imposto dall'Europa agli armatori e contenuto nel regolamento FuelEu Maritime, entrerà in vigore dal primo gennaio: è l'inizio della rotta green che Bruxelles ha iniziato a tracciare e che arriverà a pieno compimento tra 25 anni. Nel mezzo ci sono le sanzioni per chi non rispetta le regole che possono arrivare, come calcola Clarksons, a 58 mila dollari al giorno. È la cifra massima, quando il livello della stretta sulle emissioni sarà al top, ma è significativo di quanto potrebbero pagare gli armatori. Non solo: oltre al nuovo regolamento Ue, chi naviga in Europa deve fare i conti anche con l'Ets, altra stretta sulle emissioni dello shipping. Clarksons calcola anche quante navi saranno toccate dai provvedimenti: la flotta mondiale, in media ha speso il 17% del proprio impiego totale in un anno in viaggi europei e il 38% delle unità sopra le 5 mila tonnellate è approdata almeno una volta nei porti del Vecchio Continente. «L'unica soluzione per evitare le sanzioni è decarbonizzare e rendere più verde la flotta - spiega Stefano Messina, presidente di Assarmatori - ma non sempre è possibile seguendo le tempistiche dettate dall'Unione Europea, perché gli obiettivi stabiliti dal pacchetto Fit for 55 per il settore marittimo non sono sufficientemente realistici. Di conseguenza, in alcuni casi sono diventati uno shock per il settore, soprattutto per i segmenti più fragili». Per Messina la contraddizione è evidente: «In questo contesto si sanzionano gli armatori che usano i carburanti tradizionali anche quando questi non hanno di fatto alternative percorribili su larga scala. Un vero e proprio controsenso - sentenzia il numero uno di Assarmatori - Peraltro questa è l'occasione giusta per ribadire che soprattutto per il trasporto pubblico locale marittimo, le Autostrade del Mare, il traffico crocieristico e i collegamenti con le isole - tutti mercati dove noi italiani siamo leader europei - abbiamo bisogno di usare il Gnl e i biocarburanti». «Come attestato anche da studi recenti, i costi derivanti dall'introduzione delle normative Ets e FuelEu Maritime per l'industria marittima aumenteranno significativamente, sia a breve che a lungo termine, con implicazioni importanti per la competitività e per l'aggravio di costi per i consumatori finali - attacca Mario Zanetti, presidente di Confitarma - Da tempo come Confitarma ribadiamo che il modo in cui è stato impostato il green deal europeo non è adeguato, nè per i tempi nè per le modalità. Le normative locali - come appunto Ets e FuelEu Maritime - sono disallineate, per approccio ed obiettivi, rispetto a quelle adottate dall'Imo a livello internazionale e generano un aggravio gestionale ed una distorsione del mercato. Nonostante questo - continua Zanetti - l'armamento nazionale è impegnato nella transizione ecologica



La stretta comincia il primo gennaio, le associazioni dello shipping sono già in rivolta Genova - Si parte piano, con una riduzione minima al 2% che poi accelera progressivamente per arrivare nel 2050 a un calo dell'80% delle riduzioni di gas serra. Il "taglietto" imposto dall'Europa agli armatori e contenuto nel regolamento FuelEu Maritime, entrerà in vigore dal primo gennaio: è l'inizio della rotta green che Bruxelles ha iniziato a tracciare e che arriverà a pieno compimento tra 25 anni. Nel mezzo ci sono le sanzioni per chi non rispetta le regole che possono arrivare, come calcola Clarksons, a 58 mila dollari al giorno. È la cifra massima, quando il livello della stretta sulle emissioni sarà al top, ma è significativo di quanto potrebbero pagare gli armatori. Non solo: oltre al nuovo regolamento Ue, chi naviga in Europa deve fare i conti anche con l'Ets, altra stretta sulle emissioni dello shipping. Clarksons calcola anche quante navi saranno toccate dai provvedimenti: la flotta mondiale, in media ha speso il 17% del proprio impiego totale in un anno in viaggi europei e il 38% delle unità sopra le 5 mila tonnellate è approdata almeno una volta nei porti del Vecchio Continente. «L'unica soluzione per evitare le sanzioni è decarbonizzare e rendere più verde la flotta - spiega Stefano Messina, presidente di Assarmatori - ma non sempre è possibile seguendo le tempistiche dettate dall'Unione Europea, perché gli obiettivi stabiliti dal pacchetto Fit for 55 per il settore marittimo non sono sufficientemente realistici. Di conseguenza, in alcuni casi sono diventati uno shock per il settore, soprattutto per i segmenti più fragili». Per Messina la contraddizione è evidente: «In questo contesto si sanzionano gli armatori che usano i carburanti tradizionali anche quando questi non hanno di fatto alternative percorribili su larga scala. Un vero e proprio controsenso - sentenzia il numero uno di Assarmatori - Peraltro questa è l'occasione giusta per ribadire che soprattutto per il trasporto pubblico locale marittimo, le Autostrade del

The Medi Telegraph

Focus

e non solo a parole: lo dimostrano i fatti e i risultati raggiunti finora che ci pongono all'avanguardia in questo processo».

The Medi Telegraph

Focus

Cantieri navali europei, il portafoglio ordini del settore crociere adesso vale 57 miliardi

Mentre l'industria dell'auto europea si trova di fronte a una delle pagine più sofferte della sua storia, c'è un settore, la cantieristica navale, che per quanto di nicchia continua a portare valore **Genova** - Mentre l'industria dell'auto europea si trova di fronte a una delle pagine più sofferte della sua storia, c'è un settore, la cantieristica navale, che per quanto di nicchia continua a portare valore. A sottolinearlo sono i suoi principali clienti, le compagnie di navigazione del settore crocieristico, che sono anche le ultime aziende europee e americane dello shipping che fanno realizzare la quasi totalità delle proprie navi in Europa, e oltre la metà di queste in Italia. È quanto emerge dal rapporto della Clia (l'associazione globale delle compagnie di navigazione delle crociere) "Made in Europe". Attualmente queste aziende hanno un portafoglio ordini nei cantieri europei fino al 2036, per un totale di 57 miliardi di euro (4,7 miliardi l'anno) o detto altrimenti, 72 delle 76 nuove navi da crociera in costruzione nel mondo (il 97%) di cui 40 (il 52%) in Italia. Ogni anno la filiera europea della crocieristica genera 55 miliardi di euro e 400 mila posti di lavoro. L'Italia pesa per 14,7 miliardi, circa un quarto, e quasi 100 mila posti di lavoro. Secondo lo studio, la crocieristica rappresenta l'80% del valore degli ordini di navi commerciali per i cantieri europei e coinvolge aziende europee in tutta la catena del valore, dai fornitori delle piastre d'acciaio per lo scafo alle attrezzature di bordo ad alta tecnologia, fino all'allestimento degli interni. «L'Europa - dice Samuel Maubanc, direttore generale della Clia Europa - è leader mondiale nella costruzione di navi complesse e innovative, e la crocieristica è parte fondamentale di questo cluster industriale». L'impatto economico della crocieristica, sottolinea lo studio, non si esaurisce con il varo di una nave ma prosegue per decenni, moltiplicando sul territorio il valore di costruzione della nave stessa. Nel rapporto Clia si legge per esempio che oltre l'80% delle forniture utilizzate dai cantieri Meyer Werft proviene da aziende europee; una nave costruita da Chantiers de l'Atlantique a Saint-Nazaire, in Francia, è composta quasi interamente da materiali europei (dalla Francia il 70%, dal resto d'Europa il 28%), mentre la Fincantieri in Italia conta 10 mila dipendenti propri ma genera almeno altri 90 mila posti di lavoro: giusto ieri il gruppo guidato da Pierroberto Folgiero ha consegnato nel cantiere di Ancona la "Viking Vela", prima di una nuova serie di navi da crociera per l'armatore Viking: 13esima unità consegnata dal cantiere (incluse due unità da spedizione realizzate dalla controllata Vard) - considerando le navi ordinate a oggi e i contratti e le opzioni siglati negli ultimi mesi, si tratta di una partnership che ad oggi porterà alla costruzione, nel complesso di 26 navi. Inoltre, i rapporti tra imprese fornitrici e compagnie tendono a stabilizzarsi nel tempo: in Grecia, delle 110 aziende fornitrici della Panhellenic Ship Suppliers & Exporters Association, 90



Mentre l'industria dell'auto europea si trova di fronte a una delle pagine più sofferte della sua storia, c'è un settore, la cantieristica navale, che per quanto di nicchia continua a portare valore Genova - Mentre l'industria dell'auto europea si trova di fronte a una delle pagine più sofferte della sua storia, c'è un settore, la cantieristica navale, che per quanto di nicchia continua a portare valore. A sottolinearlo sono i suoi principali clienti, le compagnie di navigazione del settore crocieristico, che sono anche le ultime aziende europee e americane dello shipping che fanno realizzare la quasi totalità delle proprie navi in Europa, e oltre la metà di queste in Italia. È quanto emerge dal rapporto della Clia (l'associazione globale delle compagnie di navigazione delle crociere) "Made in Europe". Attualmente queste aziende hanno un portafoglio ordini nei cantieri europei fino al 2036, per un totale di 57 miliardi di euro (4,7 miliardi l'anno) o detto altrimenti, 72 delle 76 nuove navi da crociera in costruzione nel mondo (il 97%) di cui 40 (il 52%) in Italia. Ogni anno la filiera europea della crocieristica genera 55 miliardi di euro e 400 mila posti di lavoro. L'Italia pesa per 14,7 miliardi, circa un quarto, e quasi 100 mila posti di lavoro. Secondo lo studio, la crocieristica rappresenta l'80% del valore degli ordini di navi commerciali per i cantieri europei e coinvolge aziende europee in tutta la catena del valore, dai fornitori delle piastre d'acciaio per lo scafo alle attrezzature di bordo ad alta tecnologia, fino all'allestimento degli interni. «L'Europa - dice Samuel Maubanc, direttore generale della Clia Europa - è leader mondiale nella costruzione di navi complesse e innovative, e la crocieristica è parte fondamentale di questo cluster industriale». L'impatto economico della crocieristica, sottolinea lo studio, non si esaurisce con il varo di una nave ma prosegue per decenni, moltiplicando sul territorio il valore di costruzione della nave stessa. Nel rapporto Clia si legge per esempio che oltre l'80% delle forniture utilizzate dai cantieri Meyer Werft proviene

The Medi Telegraph

Focus

forniscono navi da crociera da più di 20 anni. Dal punto di vista dell'apporto delle compagnie, in Europa si contano più di 350 porti (di cui 60 in Italia) crocieristici, e ogni volta che una nave attracca in uno di essi genera sviluppo delle comunità costiere e dei fornitori della zona. I crocieristi sono fonte di una spesa diretta media di 700 euro per passeggero nelle città portuali durante una crociera di sette giorni, che in Italia significa in totale 1,4 miliardi di euro l'anno. Inoltre c'è la spesa delle compagnie per gli approvvigionamenti (2,4 miliardi euro l'anno), nei cantieri navali (2,6 miliardi) e per gli stipendi (tre miliardi l'anno). L'Italia - aggiunge Francesco Galietti, direttore della Clia Italia - è il Paese europeo più amato dai crocieristi e anche quello che in Europa più beneficia in termini economici. Questo ci consente di mantenere e sviluppare know-how, competenze, attrattività per il settore, che nei prossimi anni dovrebbe continuare la crescita dimostrata in questi anni. «Considerando - aggiunge Maubanc - che quasi tutte le navi da crociera del mondo sono costruite nei cantieri europei, il settore crocieristico è fondamentale perché l'Europa possa rimanere competitiva e mantenere questa eccellenza industriale. Il settore crocieristico è inoltre motore di innovazione, che investe oggi in nuove tecnologie e nuove soluzioni energetiche sostenibili che si applicheranno in futuro a tutto il settore marittimo». Un tema, la sostenibilità, di cui si è discusso ieri anche all'assemblea dell'Alis, l'associazione della logistica intermodale: «Va sospesa la tassa Ets su autotrasporto, aerei e marittimo» ha detto il ministro dei Trasporti Matteo Salvini, definendole «ecofollie. Conto che a Bruxelles si sveglino e conto che la vittoria di Trump aiuti questa sveglia». -.