



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 05 dicembre 2024**



Prime Pagine

05/12/2024	Corriere della Sera	8
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	Il Fatto Quotidiano	9
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	Il Foglio	10
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	Il Giornale	11
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	Il Giorno	12
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	Il Manifesto	13
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	Il Mattino	14
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	Il Messaggero	15
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	Il Resto del Carlino	16
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	Il Secolo XIX	17
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	Il Sole 24 Ore	18
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	Il Tempo	19
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	Italia Oggi	20
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	La Nazione	21
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	La Repubblica	22
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	La Stampa	23
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	MF	24
Prima pagina del 05/12/2024		
05/12/2024	Milano Finanza	25
Prima pagina del 05/12/2024		

Primo Piano

04/12/2024	Abruzzo News	26
<hr/>		
04/12/2024	Informatore Navale	27
<hr/>		
PORTO DI VASTO, APPUNTAMENTO CON GLI ITALIAN PORT DAYS DELL'ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRALE		

Trieste

04/12/2024	(Sito) Ansa	28
<hr/>		
Federagenti completa la squadra di governo di Pessina		
04/12/2024	(Sito) Ansa	29
<hr/>		
Ministri Trasporti Italia e Egitto, via ad autostrada del mare		
04/12/2024	(Sito) Ansa	30
<hr/>		
Fedriga, serve stabilità politica e di intese internazionali		
04/12/2024	Agenparl	31
<hr/>		
(ARC) Trasporti: Amirante, collegamento Ts-Damietta opportunit per Fvg		
04/12/2024	Agenparl	33
<hr/>		
(ARC) Scenari: Fedriga, serve stabilit politica e di intese internazionali		
04/12/2024	Agenparl	34
<hr/>		
4.12.24 IL MINISTRO DEI TRASPORTI SALVINI E L'OMOLOGO EGIZIANO AL- WAZIR CELEBRANO L'AVVIO DELL'AUTOSTRADA DEL MARE TRIESTE- DAMIETTA		
04/12/2024	Agenparl	37
<hr/>		
(ARC) Infrastrutture: Fedriga, Salvini a Ts comprova alleanza istituzioni		
04/12/2024	Informare	38
<hr/>		
Completata la squadra direttiva di Federagenti		
04/12/2024	Informatore Navale	39
<hr/>		
Federagenti, nominati i quattro vicepresidenti e il presidente della sezione yacht		
04/12/2024	Informazioni Marittime	40
<hr/>		
Federagenti, nominati quattro vicepresidenti		
04/12/2024	Messaggero Marittimo	41
<hr/>		
Italia-Egitto: inaugurata la nuova linea Ro-Ro tra Trieste e Damietta <i>Andrea Puccini</i>		
04/12/2024	Sea Reporter	43
<hr/>		
Federagenti, nominati i quattro vicepresidenti e il presidente della sezione yacht		
04/12/2024	Sea Reporter	44
<hr/>		
Salvini e l'omologo egiziano Al-Wazir celebrano l'avvio dell'autostrada del mare Trieste-Damietta		
04/12/2024	Ship Mag	48
<hr/>		
Federagenti, nominati i 4 vicepresidente che affiancheranno Pessina		
05/12/2024	Ship Mag	49
<hr/>		
Salvini inaugura l'autostrada del mare Trieste-Damietta		
04/12/2024	Shipping Italy	51
<hr/>		
Nominati vicepresidenti di Federagenti Carabetti, Totorizzo, Spada e Bonistalli		

04/12/2024	The Medi Telegraph	52
Federagenti, completa la squadra di governo di Pessina: nominati quattro vicepresidenti I nomi		

Venezia

04/12/2024	Informatore Navale	53
ADSPMAS E VTP, SOTTOSCRITTO L'ATTO SUPPLEMENTIVO PER IL RIEQUILIBRIO DELLA CONCESSIONE E IL RILANCIO DELLA CROCIERISTICA VENEZIANA		

Genova, Voltri

04/12/2024	PrimoCanale.it	55
Vetri rotti e vibrazioni a Sestri Ponente, i cittadini: "Sembra un terremoto, vogliamo risposte"		
04/12/2024	PrimoCanale.it	57
Costa (Terminalisti): "Bozza piano regolatore pronta e nessuno è stato ascoltato"		
04/12/2024	Shipping Italy	58
Fallito (per ora) un tentativo di modifica al divieto di autoproduzione di operazioni portuali		
04/12/2024	The Medi Telegraph	60
Botta: "La nostra priorità si chiama digitalizzazione"		
04/12/2024	The Medi Telegraph	62
Risso: "Non perdere altro tempo su Terzo valico, nodo ferroviario di Genova e nuova Diga foranea"		
05/12/2024	The Medi Telegraph	64
Dal wifi ai frigo di bordo, perché in mare la cybersicurezza è importante come a terra		

La Spezia

04/12/2024	(Sito) Ansa	66
Porti: Lega, via libera a emendamento su dragaggi alla Spezia		
04/12/2024	Agenparl	67
Porti, Pucciarelli (Lega): via libera emendamento su dragaggi alla Spezia		
04/12/2024	Citta della Spezia	68
Infrastrutture, Paganini ribatte a Magliani e Vesco: "Stile fazioso e ingannevole: lo studio contiene punti del programma che hanno sottoscritto"		
04/12/2024	Citta della Spezia	69
Pucciarelli: "Via libera emendamento su dragaggi alla Spezia"		
04/12/2024	Citta della Spezia	70
Infrastrutture, dalla costa di Ponente: "La Napoleonica è la strada che più di tutte ha bisogno di un'alternativa per evitare l'isolamento"		
04/12/2024	Citta della Spezia	71
Primo incontro tra Bucci e i sindacati, per le sigle la priorità è la sanità a partire da bilancio e liste d'attesa		

Ravenna

04/12/2024	Shipping Italy	72
Salpato dall'Asia e in arrivo a Ravenna la nuova nave rigassificatrice		

Livorno

04/12/2024	Il Nautilus		73
<hr/>			
04/12/2024	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	75
<hr/>			
04/12/2024	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	76
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

04/12/2024	Shipping Italy		78
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/12/2024	(Sito) Ansa		80
<hr/>			
04/12/2024	Informatore Navale		81
<hr/>			
04/12/2024	Informazioni Marittime		82
<hr/>			
04/12/2024	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	83
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/12/2024	CivOnline		84
<hr/>			
04/12/2024	CivOnline		85
<hr/>			
04/12/2024	CivOnline		86
<hr/>			
04/12/2024	La Provincia di Civitavecchia		87
<hr/>			
04/12/2024	La Provincia di Civitavecchia		88
<hr/>			
04/12/2024	La Provincia di Civitavecchia		89
<hr/>			

Salerno

04/12/2024 **Shipping Italy** 90
Consegnata a Grimaldi la nuova nave ro-ro Eco Salerno

Brindisi

04/12/2024 **Brindisi Report** 91
Barca in fiamme e allarme bomba nel porto, ma solo per esercitazione

Taranto

04/12/2024 **Shipping Italy** 92
Augusta e Taranto nuovi poli (ufficiosi) per l'eolico

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

04/12/2024 **Sea Reporter** 93
Agostinelli: auguri pronta guarigione al presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

04/12/2024 **ilcittadinodimessina.it** 94
Pilotaggio in modalità VHS nello Stretto. CGA della Sicilia accoglie ricorso di Cartour e annulla sentenza Tar Catania

04/12/2024 **Informazioni Marittime** 96
Pilotaggio VHS nello Stretto, Caronte & Tourist commenta la sentenza del Consiglio di Giustizia

04/12/2024 **Messina Ora** 98
Pilotaggio in modalità VHS nello Stretto: CGA della Sicilia accoglie ricorso di Cartour e annulla sentenza del Tar Catania

04/12/2024 **quotidianodisicilia.it** 100
Pilotaggio in modalità VHS nello Stretto, CGA accoglie ricorso di Cartour: il commento di C&T

04/12/2024 **Stretto Web** 102
Pilotaggio in modalità VHS nello Stretto di Messina, CGA della Sicilia accoglie il ricorso di Cartour e annulla sentenza del Tar di Catania

Augusta

04/12/2024 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 104
Assoporto Augusta: Risultato importante la scelta per impianti eolici offshore

Focus

04/12/2024	Il Nautilus		105
<hr/>			
04/12/2024	Il Nautilus		107
<hr/>			
04/12/2024	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	110
<hr/>			
04/12/2024	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	111
<hr/>			
04/12/2024	Port Logistic Press		112
<hr/>			
04/12/2024	Sea Reporter		113
<hr/>			
04/12/2024	The Medi Telegraph		115
<hr/>			
04/12/2024	The Medi Telegraph		117
<hr/>			
04/12/2024	The Medi Telegraph		119
<hr/>			

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 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it



Aveva 94 anni
Borgna, maestro di cura e psichiatria
di **Cristina Taglietti**
a pagina 43



Domani su 7
Scatti dall'Iran: donne e mestieri
villaggi, patriarcato tra i girasoli nel magazine del Corriere



Asse tra Marine Le Pen e Mélenchon. In 331 su 574 votano la mozione di censura. È la prima volta dal 1962

Caos Francia, cade il governo

Il premier Barnier sfiduciato dopo soli tre mesi. Macron vuole subito un successore

STAGIONE ALLA FINE

di **Aldo Cazzullo**

Il macronismo è morto. Proprio nell'anno che, nella fantasia del suo fondatore, doveva essere quello della consacrazione. E anche una certa idea dell'Europa si sente poco bene. Perché ha vinto l'alleanza rosso-bruna tra i due opposti populismi.

Nel discorso di Capodanno, Emmanuel Macron disse che il 2024 sarebbe stato un grande anno per la Francia, scandito da tre appuntamenti.

Il primo era l'ottantesimo anniversario dello sbarco in Normandia, che in effetti ha portato sulle coste atlantiche i leader del mondo libero. Macron fece la cosa che gli riesce meglio: un bellissimo discorso. Due giorni dopo, alle elezioni europee, la sua lista si fermò al 14% e fu umiliata dai lepenisti, che superarono il 31. Il presidente sciolse l'Assemblea nazionale e indisse il voto anticipato.

Il secondo appuntamento era l'Olimpiade. Al di là di qualche errore organizzativo, i Giochi di Parigi sono stati un successo, che ha risvegliato l'orgoglio patriottico e acceso l'attenzione del mondo sulla Francia; peccato che il primo ministro, Gabriel Attal, fosse dimissionario, dopo che alle elezioni i macronisti avevano perso la maggioranza relativa in Parlamento, a vantaggio del Nuovo fronte popolare, il cartello di sinistra che unisce i radicali di Mélenchon ai socialisti.

continua a pagina 34

di **Stefano Montefiori**

Il governo Barnier è durato solo tre mesi: il premier francese è stato sfiduciato con una mozione di censura votata con 331 voti (ne bastavano 288) su 574. Non succedeva dal 1962 e la Francia è piombata nel caos. Determinante per la caduta del governo l'asse tra Le Pen e Mélenchon, leader del partito di estrema destra e estrema sinistra, che ha goduto anche dell'appoggio del partito Socialista. La sorpresa e l'ira del presidente della Repubblica Macron che ieri in serata, nel corso di una riunione all'Eliseo, ha escluso le sue dimissioni: «Non ha senso lasciare prima del 2027, c'è un fronte anti-repubblicano». Oggi parlerà alla nazione e accelera per la nomina del successore.

alle pagine 2 e 3

COREA DEL SUD, RICHIESTA DI IMPEACHMENT PER IL PRESIDENTE



In piazza a Seul tra chi protesta: «Yoon vai via»

di **Paolo Salom**

Il presidente sudcoreano Yoon Suk Yeol è assediato per effetto del tentativo fallito di imporre la legge marziale nel Paese, a quarant'anni dal ritorno della democrazia. In piazza a Seul deputati e cittadini ne chiedono le dimissioni. Adesso rischia l'impeachment: ne discuterà il parlamento già questa mattina. Il suo partito, Potere del popolo, lo ha invitato «ad uscire» ma la prima testa è già saltata: il ministro della Difesa si è dimesso.

alle pagine 5 e 6

IL VIDEO E IL REGALO VIETATO A KIM KEON HEE

La first lady e la borsa Dior

di **Guido Santevecchi**

a pagina 5

Il caso L'agguato al ceo di United Healthcare, poi la fuga in bici



Il killer mascherato punta l'arma con il silenziatore alle spalle del manager Brian Thompson, nel riquadro, e lo uccide

Il giallo del manager ucciso a New York

di **Massimo Gaggi**

Il volto coperto, gli spari, la fuga in bici. È caccia al killer che a New York ha ucciso Brian Thompson, ceo di United Healthcare, il colosso assicurativo sanitario. Le minacce social per i rimborsi negati.

a pagina 23 **Conzonato**

GIANNELLI

NON DIMENTICARE IL SOSTEGNO PER TANTI ANNI. FINE VOTO ELIZIONE DELLA CLASSE DI LAVORO IN ASSEMBLEA



La crisi Persi 13 mila posti di lavoro Stellantis, dividendi per 16 miliardi (mentre licenziava)

di **Francesco Bertolino** e **Rita Quersè**

Dividendi d'oro per il gruppo Stellantis: sedici miliardi di euro. Ma sono stati persi oltre 13 mila posti di lavoro. Tutti gli stabilimenti italiani dell'ex Fiat continuano a soffrire il calo della produzione.

alle pagine 10 e 11 **Carretto, M. Cremonesi**

L'inchiesta Le chat, i sopralluoghi: 12 arresti La rete dei neonazisti: «Spariamo a Meloni»

di **Andreina Baccaro**

Allenavano cinque «guerrieri» per uccidere Giorgia Meloni, definita «la traditrice». La rete di neonazisti Werwolf Division, che si ispirava a Himmler, smantellata dalla Digos con dodici arresti in tutta Italia, aveva anche organizzato alcuni sopralluoghi a Palazzo Chigi. «C'è un albergo davanti a Montecitorio e da lì puoi sparare un colpo dall'alto», scrivevano in chat. Ma la premier non era l'unico obiettivo della cellula estremista. Tra i bersagli c'era anche il presidente del Forum economico mondiale Klaus Schwab: «Sembra che si trovi in Svizzera, aspettiamo solo di recuperare le armi».

IL POST DI ELENA CECCHETTIN



Le sorelle Giulia e Elena Cecchetti

Il no allo stalking «Poco rispetto»

di **Andrea Pasqualetto**

La sentenza e il no allo stalking per Turetta. Elena Cecchetti: non c'è rispetto.

a pagina 8

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Ma lasciarli in pace?

Genitori che accompagnano i figli a occupare la scuola, e altri (è appena successo in un liceo romano) che partecipano al sit-in contro l'occupazione. Oltre al senso del ridicolo, che evidentemente però si è smarrito da tempo, li accomuna questo dannato bisogno di rivivere l'adolescenza per interposto pargolo, ma soprattutto l'ansia di evitargli qualsiasi trauma. Milioni di adulti (compresi loro) sono sopravvissuti alle occupazioni, sia che facessero parte delle minoranze motivate che le organizzavano, sia che si riconoscessero nelle maggioranze che si accodavano o le subivano. Per molti ragazzi si tratta della prima vera esperienza conflittuale in un luogo diverso dalla famiglia. Un rito di passaggio che, per essere tale, richiede

la presenza dei professori, ma l'assenza dei genitori. Di tutti i genitori, occupanti e contro-occupanti.

Del poco che ho capito finora, riguardo a questo mestiere complicatissimo, da un lato un genitore deve sempre esserci per i figli, ma dall'altro deve saper allentare il cordino invisibile con cui vorrebbe tenerli legati a sé. A scuola vanno per imparare, anche a trasgredire. E come potranno mai farlo con noi tra i piedi? Si tratta di un gioco delle parti, ma se gli adulti interpretano lo stesso ruolo dei giovani, il gioco finisce e subentra il caos. Un'educazione senza contrapposizione è come una terra senza confini: un deserto. E nei deserti, di solito, ci si perde.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DOMORI

IL CIOCCOLATO È UN MONDO

85% CIOCCOLATO FONDENTE
100% CIOCCOLATO AL LATTE

41206
0 771120 463008
Foto: Inahe Spect/ra.P. - D.L. 303/2003 conv. L. 46/2004 art.1, c.1. CED Milano





Palazzo Chigi si vanta in un documento ufficiale di avere impegnato per Kiev e per la Nato 40 leggi e 1,7 miliardi. Ma Meloni non diceva che era tutto gratis?



octopus energy
Energia pulita a prezzi accessibili

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

octopus energy
Energia pulita a prezzi accessibili

Giovedì 5 dicembre 2024 - Anno 16 - n° 336
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

FUTURI MEDICI, ADDIO
Gli specializzandi in fuga lasciano 40 mln di "buco"



◻ MACKINSON E MANTOVANI
A PAG. 10 - 11

DA OGGI SI RIVOTA
Perilli (5S): "Idee di Grillo? Motori, canzoni e utopie"

◻ DE CAROLIS E ROSELLI
A PAG. 7

L'ENNESIMA DENUNCIA
Crosetto: "Imici famigliari pedinati e i bonifici spiati"

◻ PACELLI A PAG. 5

PER GEDI È UNA "SVOLTA"
Stellantis-Elkann: Schlein è l'unica leader in silenzio

◻ MARRA A PAG. 4

L'INCHIESTA A TRENTO
Benko, fallito coi suoi miliardi, sognava l'Italia

◻ Vincenzo Bisbiglia

Chi tocca l'immobiliare multimiliardario austriaco René Benko si fa male. Ne sa qualcosa Georg Dornauer, ormai ex vicegovernatore della regione austriaca del Tirolo, pezzo grosso dell'Spö, il Partito Socialdemocratico austriaco e, da qualche tempo, fidanzato della deputata veronese di Fratelli d'Italia, Alessia Ambrosi, ex leghista, ma ora molto vicina a Giorgia Meloni.
A PAG. 17



AUTONOMIA La nuova mossa di Calderoli e dei suoi scudieri
Cassese&C. riesumano i Lep per aggirare il No della Corte

◻ Dopo la sonora bocciatura della Consulta, il rapporto del Comitato sui livelli essenziali di prestazione guidato dal giurista sarà consegnato al Parlamento per una seconda chance



◻ FROSINA A PAG. 6

CADE BARNIER SILURATO DOPO SOLI 3 MESI DA SINISTRA E DESTRA

Governo ko: avviso di sfratto a Macron



MA LUI PERSEVERA
IL PRESIDENTE PRENDE UN'ALTRA SBERLA, PERÒ È PRONTO A UN NUOVO PREMIER CENTRISTA DI MINORANZA. LE PEN: "LO FARÒ LAVORARE..."

◻ CANNAVÒ E DE MICCO
A PAG. 2 - 3

PARLA IL DEPUTATO DELLA SINISTRA
Cadalen (di France Insoumise): "Deve dimettersi il presidente, bisogna andare subito alle urne"

◻ ANTONIUCI A PAG. 2 - 3

SAGGI E ARTICOLI

Natalia Ginzburg, vita immaginaria di una fuoriclasse



◻ DELBECCHI A PAG. 18

La cattiveria

Beppe Grillo: caso abbastanza insolito di becchino che guida il carro funebre al proprio funerale

LA PALESTRA/ANTONELLO BARUCCA

STRAGE DEL COLOSSO USA

Bhopal, 25 mila morti 40 anni fa: oggi la sentenza



◻ AVELLA
A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Viesti Fitto, un Pnrr opaco e incerto a pag. 13
- Truzzi Lega in contromano sulla AI a pag. 13
- Palombi Han bocciato pure Amato a pag. 15
- Sottosopra Sala è l'Ancien Régime a pag. 13
- Boffano Cirio e Lorusso, la piroetta a pag. 4
- Luttazzi Sì, sono guerre per procura a pag. 12

Il cretino di successo

◻ Marco Travaglio

Se fosse vivo, Edvard Munch ritrarrebbe con una variazione sull'Urlo le facce stupefatte dei commentatori italiani che, non azzeccandone mai una, si meravigliano da anni per ciò che le persone normali trovano scontato e prevedibile. Ora, per dire, sono tutti lì con gli occhi sgranati e la bocca a culo di gallina per il tracollo del mitico governo di Michel Barnier, il noto frequentatore di se stesso riesumato da quel gran genio di Emmanuel Macron per salvare la Francia dagli odiati "populismi" di destra e di sinistra. Noi, che fortunatamente non siamo esperti di nulla, ci eravamo permessi di definire il Cicciobello dell'Eliseo il politico più stupido d'Europa, sebbene la concorrenza nel ramo idioti fosse agguerritissima. L'idea ci era venuta già nel 2017, quando il Napoleone fu eletto presidente e un impareggiabile *talent scout* di schiappe come Renzi lo elesse subito a suo spirito guida, seguito a ruota dai giornalisti, sempre affascinati dalle pippe di successo che traslocano dalla sinistra al centro per fare politiche di destra.

Impossibile inventariare tutti i danni che Micron ha causato alla Francia, all'Ue, ma soprattutto a se stesso, fra tagli di tasse ai ricchi, *jaqueries* di banlieue e gilet gialli, balletti e mazurke con la Nato, la Russia, l'Ucraina e la Cina. Basta il suo canto del cigno, anzi dell'oca: siccome alle Europee arriva terzo dietro Le Pen e Mélenchon, anziché prender atto che i francesi vogliono chiunque tranne lui, scioglie il Parlamento pensando che cambino idea in un mese. Applausi a scena aperta, soprattutto in Italia, per la mossa machiavellica che incasterà i due opposti populismi. Invece, sorpresa: rinvince la Le Pen. Allora ai ballottaggi fa accordi di desistenza con la Sinistra pensando di vincere. Ma vince la Sinistra, lui arriva secondo grazie ai voti non suoi e la destra lo tallona raddoppiando i seggi. Mentre i *fan* italiani si spellano le mani per lo strepitoso successo, non incarica Lucie Castets, candidata della sinistra arrivata prima ma sgradita ai "mercanti" (chisseneffrega degli elettori), bensì tal Barnier, un fossile dei gollisti arrivati ultimi col 6,5%. Che governa grazie all'appoggio esterno della Le Pen. Nuovi gridolini arrapati per la Volpe di Parigi che ha messo nel sacco tutti. Rip esulta "la battaglia di Macron per fermare Le Pen" (portandola al governo). Il Foglio si bisogna per il "montanaro" Barnier che "garantirà quella stabilità di cui la Francia ha bisogno come l'aria" (infatti durerà tre mesi). Ferrara s'interroga sulla "Francia che odia Macron, un popolo da piscianalizzare". Il Corriere svela sul "tribuno di sinistra Mélenchon", inspiegabilmente critico sul golpe bianco per la sua "voglia di insurrezione". E Renzi spiega che "Macron ha vinto la sua scommessa", praticamente, l'estrema unzione.



ANNO XXXIX NUMERO 288 DIRETTORE CLAUDIO CERASA GIOVEDÌ 5 DICEMBRE 2024 - € 1,80 + € 0,50 con RRVIEW n. 35 + € 1,50 il mese L'ANTIFASCISMO È CRUCIALE

Nascere virtuosi dell'auto che non inquina e ritrovarsi fiancheggiatori dell'imprevedibile Musk. I tormenti dei giovani Tesla

In tutto il mondo c'è una nuova categoria di infelici. Sono i possessori di auto Tesla, che da mesi sono in preda ai più tremendi squallori di coscienza. S'erano comprati l'auto che non inquina, che non usa carburante fossile; che spaccia silenziosa e pulita per città e campagne. Volevano essere, ed erano, i più virtuosi di tutti. Erano soprattutto gli abitanti delle oggi stuprate coste e aree urbane. E ora si ritrovano fiancheggiatori di Elon Musk, che nel frattempo ha imprenditore visionario si è trasformato in cattivo globale, complicitario di X, amico dell'imprevedibile Trump, in America, patria dell'ideologo identitario, sono già in circolazione quelli che recano scritto "comprata prima che Elon impazzisse" e "Anti Tesla Tesla Club", che i possessori delle auto muskiane attaccano sui loro paraurti equi e sostenibili. Ma da noi,

nelle colonie, che succede? Luca Del Bo, ingegnere milanese, è presidente della Tesla Owners Italia, che raduna molti proprietari. "Fino all'estate i soci erano tutti schierati decisamente con Musk", dice al Foglio. "Pensi che a giugno a un incontro di club europei e americani alcuni sono intervenuti per sostenere le sue richieste sul maxi stipendio". Ah, quello fantasmagorico di 96 miliardi di dollari che ieri un giudice americano ha bocciato per la seconda volta. In confronto Tavares di Stellantis coi suoi 100 milioni di buonuscita è un poveraccio. Infatti, comunque tutti erano compatti nel sostenere le richieste di Musk. Poi da luglio con l'endorsement di Trump le cose sono cambiate. Ci sono club come quello dei Tesla Owners della Silicon Valley che sono a favore, altri meno. Noi abbiamo una chat dei soci. Ma ultima-

mente cerchiamo di non parlare di politica perché è un macello. I soci sono scontenti. C'è chi è rimasto fan di Musk, chi invece è uscito. Chi dice che chi è contro Musk è schiavo dei media mainstream". Ah, ecco, i media mainstream. E però la chat dei possessori di Tesla forse andrebbe studiata. Dopo quelle di governo e quelle di opposizione, ecco un altro chattone di sicuro interesse. Perché i Tesla Owners oltre a fare raduni, ad avere convenzioni coi meccanici e i carrozzieri, fanno un sacco di dibattiti. Il Pd riparla dalla Tesla? Anche voi mettete gli adesivi anti Musk? "Alcuni lo fanno. Ma altri sono fanghi, per quello che Musk progetta per esempio con l'intelligenza artificiale. C'è poi chi come il sottoscritto ha posizioni più liberali ed è preoccupato di quello che potrà fare al governo degli Stati Uniti. Tra l'altro con

l'illusione di disboscare la burocrazia americana, col ruolo che gli è stato promesso di capo del Dipartimento dell'Efficienza governativa, un obiettivo impossibile. Poi mi fanno paura le idee di questi techno della Silicon Valley, il loro mito di anarchia, di eliminare ogni regola. Allora seguendo questo ragionamento togliamo tutti i senatori da Milano? "Guardi che se la sen. Salvini lo fa subito. "Noi abbiamo fatto anche delle dirette in cui intervistiamo diverse personalità su questi temi, viabilità, ambiente. Sono tutte su YouTube. Comunque credo che due caratteri come quello di Trump e di Musk non andranno accettati, prima o poi si scontreranno e Musk se ne andrà". Come Renzi e Calenda. "Esatto". O come Peter Thiel, che aveva appoggiato Trump ma poi si era stufato. (Maurizio segue nell'inserto IV)

Tra palco e tribunali

La guerra di Grillo al M5s di Conte passa da un tour

Non solo carte bollate, l'anno prossimo sarà di nuovo nei teatri. I pensieri sciagurati del garante

"Meloni? E' una tosta"

Roma. Il video dell'altro giorno, quello in cui guida un carro funebre per ribadire la morte del M5s per mano di Conte, non è che uno spin-off. Beppe Grillo si è molto piaciuto in quegli otto minuti e 55 secondi di umorismo nero e graffiante. Al punto che è pronto ad annunciare per il 2025 un nuovo tour per teatri. L'ennesimo show. Solo che questa volta il garante userà il palco alla sua maniera: demolire i teatrali di Meloni e di Conte, e di quei figli ingrati che, gli hanno voltato le spalle per un altro giro in Parlamento, che gli danno anche lezioni su quali siano i valori del Movimento che fondo con Gianroberto Casaleggio. Grillo ha 76 anni. E dice che vuole divertirsi, e incassare. E' sicuro - al di là della ripetizione del voto online del fine settimana - che riuscirà a ottenere simbolo e nome, sfrottando Conte. Per farne cosa ancora non lo sa. (Gennetini segue nell'inserto V)

Pd e Automotivo

"L'Europa salvi l'industria, serve un approccio laico alle tecnologie". Parla De Pascale

Roma. Più che preoccupato si dice "allarmato". Il nuovo presidente Michele De Pascale (Pd) deve ancora mediarsi alla guida dell'Eni. Romagnolo ma ha già una crisi di cui occuparsi, quella dell'Automotive, uno dei più importanti settori industriali del sistema produttivo della regione. Un pezzo della partita si gioca in Italia, dove secondo De Pascale l'assenza di politiche industriali va avanti da decenni e oggi c'è un governo che fa addirittura passi indietro. L'altra, altrettanto determinante, è quella in corso a Bruxelles. "Qualsiasi strategia di decarbonizzazione non può prevedere la deindustrializzazione e quella attuale corre questo rischio. Questo deve essere chiaro anche in Europa", dice al Foglio. (Sicilia segue nell'inserto V)

Il Sole di Meloni

Cambiano gli equilibri in Confindustria. Il rischio Luise-Sole 24 Ore. L'ascesa del vice Marinese

Roma. Meloni ha il Sole in tasca. Stanno cambiando gli equilibri della Confindustria, i rapporti, le relazioni industriali. Al Sole 24 Ore si attende l'arrivo di Luigi Gubitosi come nuovo amministratore delegato, alla guida della Luiss. L'università di riferimento del governo, si è appena insediata Rita Carisano nuova direttrice generale. E' un giro di rivoluzione, come per i presidenti. La presidenza dell'ateneo è designata a Giorgio Fossà, alla guida dell'ateneo si esclude la nomina di Oreste De Paolini, vicedirettore del Giallo e l'insediamento di un vicedirettore di area centro-destra, della Veritas, Confindustria si avvicina a Meloni e l'imprenditore Caltagirone è l'eroe del nostro tempo. Meloni è solare. (Corneo segue nell'inserto V)

L'intesa cordiale

Dall'Ucraina all'Europa, Fasse fra il Papa e Orbán è solido. Messaggio a Bruxelles

Roma. Il rapporto tra Papa Francesco e Viktor Orbán è solido e a confermarlo c'è il comunicato diffuso ieri dalla Sala stampa vaticana al momento dell'udienza concessa al premier ungherese, che poi s'è intrattenuto con i vertici della Segreteria di Stato. Una nota lunga e articolata, lontana dalla routine fatta di comunicati brevi e improntati al diplomatico corretto. Proprio in riferimento ai colloqui in Segreteria di Stato, il Vaticano rileva che nel corso dell'incontro "svoltosi in un clima cordiale, sono state sottolineate le solide e fruttuose relazioni bilaterali ed è stato espresso vivo apprezzamento per l'impegno della Chiesa cattolica nel promuovere lo sviluppo e il benessere della società ungherese. Durante il dialogo, ci si è soffermati soprattutto sulla guerra in Ucraina, ponendo attenzione alle sue conseguenze umanitarie e agli sforzi per favorire la pace. Inoltre, sono stati esaminati altri temi di comune interesse, quali la Presidenza ungherese del Consiglio dell'Unione europea, il ruolo centrale della famiglia e la protezione delle giovani generazioni". Tutti temi che stanno a cuore a Orbán, che era già stato beneficiario di ben due visite di Francesco in Ungheria. Da Budapest, il Papa aveva manifestato apprezzamento per la linea orbániana sul conflitto russo-ucraino, sponendo la visione critica del premier conservatore sullo stato dell'Unione europea.

I quasi amici

Orbán incontra Meloni: posizioni lontane su migranti e Ucraina. Niente punto stampa

Roma. Un baciamano, un caffè, un'ora e 45 minuti d'incontro, ma nessuna dichiarazione pubblica alla stampa, al contrario della volta precedente. Meglio evitare incidenti diplomatici. Dopo la visita in Vaticano, il premier ungherese Viktor Orbán ha bussato alla porta di Palazzo Chigi per incontrare il presidente della commissione europea. La nuova Commissione europea li ha portati a essere quasi amici. Il leader del gruppo dei Patrioti, di cui fa parte la Lega di Matteo Salvini, continua a essere distante anni luce da Ursula von der Leyen, nonostante l'ingresso nella squadra di governo del conservatore italiano Raffaele Fitto. Su tanti argomenti, al di là della nota ufficiale sfornata a fine serata da Palazzo Chigi, restano le distanze. Su tutti la guerra in Ucraina. A dire le cose in chiaro ci ha pensato il vicepremier e ministro degli Esteri Antonio Tajani. Perché "io non voglio continuare a inviare armi, non vogliono continuare a spendere per la guerra, noi abbiamo una posizione diversa". Non a caso il governo italiano è pronto al decimo invio di materiale bellico a Zelensky, vincendolo per tutto il 2025 (con il sì del Parlamento). Su migranti, altro piatto forte della casa, Meloni vuole spingere affinché Bruxelles modifichi a febbraio la direttiva rimpatri. In generale il leader ungherese contesta l'impianto della maggioranza della commissione. Orbán e Meloni hanno l'ambizione di diventare un ponte con Donald Trump in un'ottica di grande alleanza delle destre mondiali: ad Atreju ci sarà il presidente argentino Milei. (Scon.)

La PRESIDE DEL VIRGLIO: "IO MELONIANA? MACCHÉ"

Legganza nell'inserto III

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

L'isolamento di Schlein in Europa

La distanza con la nuova Commissione sulla politica estera. La distanza con i socialisti europei su immigrazione e Difesa. L'Ucraina ma non solo. C'è un rischio orbániano anche a sinistra. Un guaio da risolvere per il futuro del Pd

Ma a qual è in Italia, la vera svolta orbániana? Sono passati sette giorni dalla nascita della nuova Commissione europea e sette giorni dopo il voto al Parlamento europeo e possibile concentrarsi su un dettaglio interessante che riguarda un ribaltamento dei ruoli tra il maggior partito della maggioranza e il maggior partito dell'opposizione. Per mesi, il Pd di Ely Schlein ha accusato il partito guidato da Giorgio Meloni di essere isolato in Europa, di essere "irrivocabile" nel Parlamento europeo, di essere un corpo estraneo all'interno delle destre di governo del nostro continente. Oggi, invece, la nuova Commissione europea, e anche il nuovo Parlamento, si presentano come un incubo più per il partito più europeista d'Italia, ovvero il Pd, che per il partito diversamente europeista guidato da Giorgio Meloni. Il guaio riguarda due dimensioni diverse, emerse con chiarezza qualche giorno fa al Nazareno durante un incontro a porte chiuse sulla politica

estera convocato dalla segreteria del Pd, e in queste due dimensioni il partito guidato da Ely Schlein ha già dato segno più volte di muoversi come se fosse un corpo estraneo. La prima dimensione, naturalmente, è quella che riguarda la Commissione europea e la verità - come ha lasciato intendere dalla segreteria del Pd nell'incontro al Nazareno di tre giorni fa - è che il Partito democratico non è a disagio per aver votato a favore di Raffaele Fitto alla Commissione europea ma è a disagio per aver votato a favore di Ely Schlein sulla politica estera, vedi la nomina di Andrius Kubilius alla guida dell'Unia nazionale lituana e vedi la nomina di Kaja Kallas alla politica estera, ha una linea che non è quella che il Pd vorrebbe. Schlein su un fronte che è invece centrale e cruciale per la nuova Commissione è whatever it takes, come direbbe Mario Draghi, per proteggere l'Ucraina, cosa che i costi. (segue nell'inserto I)

Da strapraese a nazione senza scosse

Abbiamo invidiato gli altri sistemi di governo, ora tutti studiano il nostro

La nostra forma di stato è la Repubblica parlamentare pura. Per decenni siamo andati avanti con la proporzionale come legge elettorale. DI GIULIANO FERRARA. Se vi leggete i diari di Ettore Bernabei, riprodotti in un volumetto del Mulino a cura di Piero Meucci, vedrete che abbiamo cominciato a integrare il diverso e incompatibile da subito, subito dopo la grande sconfitta del 1948 tra De Gasperi e Togliatti. E già Resistenza e ciellennismo, il prototipo delle unità nazionali future, avevano realizzato un grado di integrazione formidabile, che

tornerà più volte a farsi sentire come sistema politico elastico, assorbente, trasversale, trasformista. D'altra parte anche all'origine dell'unità nazionale italiana, oltre all'eccesso mangeliano, c'era un famoso connubio tra destra e sinistra (Cavour-Rattazzi). Fino a ieri tutti, tutti noi dico, in senso autorcifico, abbiamo pensato che ogni sistema di governo era migliore del nostro, causa di frammentazione e instabilità e delegittimazione. Abbiamo invidiato l'unionomale scandinavo, l'inglese, il doppio turno semipresidenziale alla francese, il federalismo e il proporzionalismo tedesco. (segue nell'inserto I)

DISINFAMAZIA UTILE

Il Cremlino accusa l'Ucraina dell'offensiva contro Assad in Siria

GAMBARDELLA NELL'INSERTO I

DERETENZA EUROPEA

Tra le garanzie di sicurezza a Kyiv, l'Ue studia l'invio di soldati

CARETTA NELL'INSERTO I

La grande cura che Eugenio Borgna s'è preso di noi

Finché è finita, sta per finire, sta forse per finire, è l'inizio del Finale di partita di Beckett, mentre l'Ucraina Hammi si chiede scordando il buio "non può darsi che noi... che noi... si abbia un qualche significato". Aveva scandagliato tutte le sue domande, "la mia memoria interiore, così la definisce sant'Agostino", e anche quelle nascoste nella mente dei suoi pazienti, e s'era dato significati buoni anche ora che la sua lunga vita è finita, a 94 anni. Eugenio Borgna, "psichiatra gentile" nei titoli frettolosi, è stato uno dei più grandi medici non solo italiani, sperimentatore dei metodi cui poi Basaglia

dará legge. L'abbiamo intervistato spesso, e recensis i suoi molti libri, perché aveva molto da dire. Perché era un umanista, "capire qualcosa del dolore, dell'angoscia, della disperazione, richiede conoscenze di psichiatria ma anche di filosofia, di letteratura e di poesia". È la spina del dolore, da Eschilo a Simone Weil, ha sempre rappresentato la possibilità per una difficile consapevolezza. Aveva trovato questo finale di partita, per sé e il suo lavoro. "Siamo fatti di immagine e somiglianza di Dio. Questo è l'ultimo fondamento che consente di guardare l'altro dall'unico punto di vista che mai consentirà di venir meno al rispetto di una dignità, e di una libertà assediata dal male". (Maurizio Crispini)

Dopo Barnier

L'alleanza rossobruna tira giù il governo francese. Macron va di fretta con la sostituzione

Parigi. La portavoce del governo francese, Maud Bregeon, ha definita "la convergenza delle bolle degli ingegneri del caos", riprendendo alla lettera la resa celebre da un saggio di Giuliano Da Empoli. Gli ingegneri del caos sono i deputati del Rassemblement national (Rn), il partito sovranista di Marine Le Pen e Jordan Bardella, e quelli della France insoumise di Jean-Luc Mélenchon, alla guida della coalizione socialista del Nuovo fronte popolare (Nfp), che, riprendendo alle accuse di alleanza rossobruna, ha detto che "le istituzioni ci obbligano a unire i nostri voti a quelli dell'estrema sinistra" e che il Rn ha utilizzato il Nfp come un semplice "strumento". (Zanoni segue nell'inserto IV)

Un colpo di testa

La crisi politica in Corea del sud si porta dietro tutti i problemi dei nostri alleati in Asia

Seul, dalla nostra inviata. Una legge marziale durata 150 minuti. Un "auto impeachment". Il "mistero" della decisione del presidente Yoon Suk-yeol, ieri ignorato dai cronisti parlavano in modo impietoso di quello che la sera precedente aveva fatto finire all'improvviso la Corea del sud al centro delle news internazionali, e non per qualcosa di positivo, ma per la storia di un "tentato golpe" un po' maledetto, quasi grottesco. Yoon ha azzardato, dopo un coup d'état, un ultimo coup de théâtre, probabilmente per non finire affossato dalle inchieste contro di lui. Eppure se l'allarme è rientrato in una notte, da Washington e Bruxelles la crisi politica che si apre adesso in uno dei più strategici alleati dell'Indo-Pacifico non è per nulla rassicurante. E ieri a Seul l'unico timore sussurrato fra i corridoi della politica era quello della potenziale reazione di Pyongyang: il caos politico in Corea del sud è un problema, soprattutto con una Corea del nord sempre più aggressiva sul 38° parallelo e politicamente protetta dall'alleato a Mosca, a cui fornisce uomini mezzi e armamenti da usare contro l'Ucraina. (Pignatelli segue nell'inserto IV)

Andrea's Version

John Elkann non si confronta, ha detto no si frontza volta al Parlamento italiano che vorrebbe ascoltare la sua angusta opinione dopo aver imbottito di miliardi i suoi conti correnti. Non saprà che dire? Mah! Sostengono che "temporeggia", che è il Quinto Fabio Massimo di Stellantis, e se lo dicono ne avranno motivo. Vuol dire che se non oggi domani ci guiderà al trionfo. Un segnale, peraltro, già c'è. Pare infatti che il prossimo amministratore delegato del grande gruppo automobilistico sarà l'italiano Luca Maestri, ancora per poco vicepresidente e direttore finanziario di Apple, la potente multinazionale Usa con sede a Cupertino, già pronta a correre tra le braccia di Elkann. Per sollevare l'automotive. E non sarà Maestri, magari, proprio un pezzo di John in Sicilia, vale a dire nulla, sarà elettrizzata vedere un due di briscola come lui che vince a bridge.

Chiesa di regime

Con la nuova Costituzione sandinista, il Nicaragua di Ortega punta a rompere con il Papa

Roma. Precede a passo spedito l'iter che darà al Nicaragua una nuova costituzione, fatta a immagine e somiglianza della Costituzione di sua moglie, Rosario Murillo, che diverrà "co-presidente". Il mandato dei due viene esteso a sei anni e i copresidenti potranno nominare altri vicepresidenti. Una sorta di laica deflazione, insomma. Più di 140 articoli (degli attuali duecento) saranno modificati, 37 cancellati. Il Parlamento ha già dato il primo dei due via libera, il secondo è atteso fra pochi mesi. L'esecutivo controllerà tutto, dalle Forze armate alla polizia, cui sarà integrata la celeberrima Polizia volontaria, la formazione di cittadini che è stata usata da Ortega per reprimere gli oppositori e gli studenti dal 2018 in poi. Un controllo che si estenderà fino - ed è questo il punto dolente - alla Chiesa. L'inizio è soft, quasi ambiguo: basti leggere l'articolo 5, in cui "si assicura la libertà di culto, fede e pratica religiosa in stretta separazione fra Stato e Chiesa". Poi, però, si stabilisce all'articolo 14 che "nessuna persona o organizzazione può svolgere attività che attentino all'ordine pubblico". (Mazzuca segue nell'inserto IV)

Vietate agli ebrei

Londra, Berlino e Amsterdam: l'antisemitismo sciocca le capitali europee

Roma. Una ragazza ebrea di quattordici anni è finita in ospedale per le ferite riportate in un assalto antisemitico a Londra, dove nei quartieri ebraici sono apparsi strani manifesti: "Stionisti, lasciate il paese o sarete massacrati". Intanto veniva attaccato un autobus di studenti ebrei (ecco perché un mese fa c'è stata una inaugurata una linea speciale di autobus per gli ebrei). Ieri il premier, Keir Starmer, ha incontrato la comunità ebrea per assicurare protezione. "Ebrei e omosessuali non sono al centro di Berlino". Questa è il titolo della Bild. Sembra spaventoso e dovrebbe esserlo. La Bild ha citato il capo della polizia di Berlino, Barbara Slowik, che ha appena consigliato a ebrei e omosessuali di prestare attenzione in alcune zone della capitale. (Mocci segue nell'inserto IV)

L'emergenza funziona

Cinque milioni di chiamate e un milione di interventi. Il modello Areu in Lombardia. Esportabile

Milano. Cinque milioni e 548.556 telefonate in dodici mesi. Più di 15 mila al giorno, 640 all'ora. Oppure se preferite, 10 e mezza al minuto. Poiché in Lombardia vivono circa dieci milioni di persone, vuol dire che nel 2023 c'è stata una chiamata di emergenza ogni due abitanti, neonati compresi. E una su 10 ha avuto bisogno di aiuto: i pazienti soccorsi sono stati 931.714. Sarà anche vero che i numeri non dicono tutto, ma fanno capire molto. In questo caso, basta scorrersi per avere l'idea di quanto sia complesso gestire la macchina dell'Emergenza Urgenza nella regione più abitata d'Italia, perché se si pensa che accanto al classico 112, Numero unico di emergenza, coesistono il vecchio 118 (digitato da chi cerca il soccorso sanitario) e il più recente 119 (il Numero europeo armonizzato, per la cure mediche non urgenti). (Perrillo segue nell'inserto II)





LA CAMPAGNA SOCIAL DI VANNACCI PER IL LEADER ROMENO FILO-PUTIN

Biloslavo a pagina 10

A GAZA BOMBE SULLA FILA DEL PANE: MORTI QUATTRO BAMBINI

Cuomo a pagina 16



TROPPI VIOLENZA NEL CALCIO GLI ARBITRI: «PRONTI A SCIOPERARE»

Arosio a pagina 30



la stanza di

Vittorini fatto

alle pagine 20-21

Messe noiose chiese vuote



il Giornale



VALLEVERDE



www.ilgiornale.it

GIOVEDÌ 5 DICEMBRE 2024

DIRETTORE DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 289 - 1.50 euro*

Editoriale

I VERI NEMICI DEI NAZIFASCISTI

di Alessandro Sallusti

Chissà se almeno adesso gli intellettuali di sinistra prenderanno atto che Giorgia Meloni non solo non è fascista ma che i neo fascisti la premier la vogliono ammazzare proprio in quanto non fascista. Risulta chiaramente dall'inchiesta che ieri ha portato la Procura di Bologna a emettere dodici mandati di arresto, eseguiti in varie città italiane, a carico di esponenti di una cellula neonazista che stava preparando attentati contro una serie di obiettivi tra i quali appunto la Prima ministra. Senza arrivare a tanto, era evidente che l'estrema destra nostalgica e violenta non amasse, ricambiata, Giorgia Meloni. Nella loro follia la destra o è quella cosa del Ventennio o non può essere, nella loro ignoranza Giorgia Meloni è una usurpatrice che va fermata, addirittura abbattuta da un ceccino come risulta dalle carte dell'inchiesta. È chiaro che siamo al delirio di persone che ancora prima di essere nazifascisti sono dei delinquenti comuni e come tali vanno trattati e giudicati, spero con la massima severità. Dubito invece che questo cambi la narrazione secondo cui la destra italiana non avrebbe mai tagliato completamente i ponti con l'estremismo e il fanatismo che affonda le radici nella destra estrema. Non mi stupirei se in queste ore qualcuno in Parlamento o in qualche trasmissione televisiva chiedesse con tono solenne a Giorgia Meloni di «prendere le distanze» dai suoi potenziali assassini altrimenti «si configura una complicità di fatto». Parlandone ad arresti avvenuti, cioè a pericolo scampato, questa brutta notizia porta con sé una buona notizia: siamo sulla buona strada nel costruire una moderna e democratica alternativa conservatrice alla sinistra progressista, e questo ovviamente non piace a quell'esigua minoranza di sbandati che teorizzano la presa del potere attraverso non le libere elezioni bensì la lotta armata. Ancora non sappiamo se questa cellula è qualche cosa di simile più alla parodia «Fascisti su Marte» messa in scena anni fa da Corrado Guzzanti e Andrea Purgatori o ai primi nuclei delle Brigate Rosse che in un crescendo di violenza arrivarono, loro sì, a colpire mortalmente il cuore dello Stato con il rapimento e l'uccisione di Aldo Moro. Mi auguro sia il primo caso, ma anche se così fosse questa volta c'è poco da ridere.

Crisi di governo in Francia

Barnier sfiduciato Adesso trema Macron

Gaia Cesare e Francesco De Remigis a pagina 12



SCONFITTO Il premier Michel Barnier ieri in Parlamento

STRADA SENZA USCITA L'impotenza dell'Eliseo e la decadenza di un sistema

di Stenio Solinas

Titoli di coda, finale di partita, game over, scegliete voi la definizione che più vi piace per commentare la fine del governo Barnier, il più effimero della storia repubblicana della Francia del dopoguerra, e con essa (...)

segue a pagina 13

TERRORISMO

Volevano uccidere la premier Meloni

Arrestati 12 membri di una rete neonazista: preparavano attentati

Luca Fazzo e Stefano Vladovich

Dodici neonazisti arrestati dalla polizia progettavano di uccidere Giorgia Meloni e assaltare il Parlamento. I componenti della «Werwolf Division» volevano sovvertire il governo instaurando uno «Stato etico e autoritario» incentrato sulla supremazia della razza ariana. Le forze dell'ordine hanno sequestrato un piccolo arsenale di guerra.

con Francesco Boezi alle pagine 2 e 3

I DATI DI CONFCOMMERCIO

La sorpresa di Natale: ripartono i consumi

Marcello Zacché

Tornano i consumi. E non c'è un mese migliore di dicembre per registrare questa ripresa, con il Natale e, da qualche tempo a questa parte, il Black Friday. I dati sono quelli autorevoli del Centro studi Confcommercio, secondo i quali la tredicesima che sta per entrare nelle tasche dei lavoratori italiani si tradurrà in una spinta ai consumi del 6,6% rispetto all'anno scorso.

a pagina 7

GIALLO NEGLI USA

Manager di un colosso sanitario freddato nel centro di Manhattan

Valeria Robecco

a pagina 14

all'interno

ESTREMISMO GREEN

Il codice Ribera L'ideologia anti europea

di Augusto Minzolini

La crisi dell'auto in Europa, Stellantis ma non solo, offre un'immagine plastica del sottile male presente nel Dna della sinistra, che l'accompagna fin dalla nascita: cioè la pretesa di piegare la realtà all'ideologia. Ora nella crisi dell'eredità del marchio automobilistico che ha rappresentato per cento anni il paradigma dell'Italia nel mondo ci sono tante (...)

segue a pagina 11

LA APOSTOLICO

Si è dimessa la giudice pro-migranti

Felice Manti

a pagina 10

GIÙ LA MASCHERA

FIDATI DELL'AFFIDO

di Luigi Mascheroni

Mentre a Torino parte il primo corso universitario d'Italia sulla Teoria Queer e Gender, promosso dalle stesse persone che negano che esista la teoria gender, a Roma - in una gara a ottenere l'esclusiva a chi sia più inclusivo - il sindaco Gualtieri ha lanciato una campagna arcobaleno a sostegno dell'affido familiare, cioè l'intervento temporaneo di aiuto a bambini in difficoltà che viene disposto quando i genitori non sono in grado di occuparsi di loro. Che è una cosa bellissima, naturalmente: un bambino senza genitori è molto meglio sia accolto da una coppia che può donargli amore e be-



nessere anziché finire in una casa-famiglia. Cosa c'è di sbagliato?

La pubblicità. Che non è solo l'anima del commercio, ma il braccio forte della propaganda. Sulla pagina Facebook di «Roma Capitale» il post dedicato all'istituto dell'affido temporaneo (che spesso poi diventa definitivo...) promuove l'iniziativa con una serie di gioiose locandine illustrate. Bene.

In una, la famiglia affidataria è composta da due papà senza barba; in un'altra, da due papà con la barba (curioso caso di patriarcato gay); in un'altra ancora, da due mamme coi capelli lunghi; e infine da due mamme coi capelli corti. Soltanto coppie omosessuali. Una vera sfida alla statistica. Abbiamo faticato un po' a trovare una locandina con una mamma e un papà, ma alla fine l'abbiamo trovata. Lui è nero.

A riprova che esistono diverse tipologie di affido. Ma una sola ideologia dominante.



IL GIORNO

Giovani
QN **Nuove Generazioni**

QN distretti
SPECIALE
Il futuro della carta
Made in Lucca

GIOVEDÌ 5 dicembre 2024
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

VALLEVERDE
SOFTSYSTEM MADE IN ITALY



Il caso Foyer, eredità fragile del re degli chef
La cucina di Marchesi tra debiti e dimissioni
«Proviamo a ripartire»
A. Gianni a pagina 15

CALENDARIO DELL'AVVENTO
all'interno trovi la **CASELLA** aperta di **OGGI**



VALLEVERDE



Francia: governo a picco, Macron resta

La destra di Le Pen e la sinistra di Mélenchon affossano l'esecutivo Barnier. Il presidente pronto a nominare un nuovo premier. La leader del Fronte nazionale: «Farò passare una manovra accettabile». **Intervista** Il politologo Lazar: rischio tempesta sui mercati **Serafini e C. Rossi** alle p. 8 e 9

Manovra, gli emendamenti per un'informazione di qualità
Le richieste degli editori per innovare il settore
Troise a pagina 6

Il toto nomi per il dopo Tavares
Stellantis, Urso lavora al fondo auto da 750 milioni



Marin e Mirante alle pagine 4 e 5

AGGUATO IN STRADA AL NUMERO UNO DI UN COLOSSO AMERICANO LA MOGLIE: ERA MINACCIATO. CACCIA AL KILLER FUGGITO IN BICI



Il killer in azione a Manhattan, in una immagine diffusa dalla polizia di New York

New York, ucciso il re delle assicurazioni

Brian Thompson, 50 anni, amministratore delegato di United-Healthcare, colosso assicurativo statunitense, è stato ucciso ieri mattina a New York. Il killer lo ha atteso davanti all'Hilton, a Manhattan, e ha fatto fuoco. Poi è fuggito con una bici in sharing. Per la polizia di New York si tratta di un attacco «mirato, premeditato e organizzato». La moglie del top manager: in passato aveva ricevuto minacce. È caccia all'uomo. **Pioli a pagina 17**

DALLE CITTÀ
Il trapper in una scuola di Pesaro
Baby Gang pentito «Mi vergogno del mio passato Ora cambio vita»
De Salvo a pagina 18

L'intervista a Giovanni Soldini
«Solo nell'Oceano sempre ottimista Ragazzi: sognate»
Lucidi a pagina 38



Camionista sventa femminicidio «L'ho fatto pensando a Giulia»
Elena Cecchetti dopo il verdetto «Allo Stato non importa delle donne»
Ponchia e Lecci alle pagine 2 e 3

Raccontare la metropoli Intervista alla regista Shammah
«Milano, città da amare e difendere Ma rallenti e non pensi solo ai ricchi»
Vincenti, Ballatore e Vazzana alle pagine 12 e 13



Arezzo, 800mila euro agli eredi
Stragi naziste, primo indennizzo
F. Boni a pagina 16

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI
PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.
Yvin C agisce rapidamente contro il raffreddore o i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per la difesa immunitaria.



RAFFREDDORE





Oggi l'ExtraTerrestre

RINNOVABILI Italia ferma sulle energie green: il caos normativo del governo e lo scontro delle regioni. Sardegna, intervista alla governatrice Todde



Culture

EDITORIA Al via Più libri e più liberi, dopo le polemiche. I dati del settore e un'intervista a Zoritsa Hristova
Carbone, Di Genova, Pigiariu pagine 12, 13



Visioni

AL CINEMA Il film di Pedro Almodóvar, vincitore del Leone d'oro a Venezia, con Tilda Swinton e Julianne Moore
Antonello Catacchio pagina 14

CC BY-NC-ND/3.0
EURO 2,00

GIOVEDÌ 5 DICEMBRE 2024 - ANNO LIV - N° 290

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

Emmanuel Macron foto di Alexis Jumeau/Ansa

Un'altra prova
Il moderatismo non fa da argine all'ultradestra

MARCO BASCETTA

Il maledetto imbroglio orchestrato da Emmanuel Macron che accreditandosi come invalicabile argine contro l'estrema destra aveva invece finito col varare un governo interamente dipendente dai capricci e dalla volontà del Rassemblement national è rapidamente andato incontro alla sua inevitabile fine. Era prevedibile.
— segue a pagina 3 —

all'interno

Il dopo-Barnier
Le incertezze del Nuovo fronte popolare

La gauche si è presentata unita al voto di sfiducia al governo Barnier, ma sul dopo, comprese le eventuali presidenziali anticipate, il Nfp è spaccato

FILIPPO ORTONA
PAGINA 3



Il re solo

In Francia, dopo tre mesi, cade il governo Barnier. La prima «sfiducia» in 60 anni è il fallimento del presidente sovrano Macron. Che si è rifiutato di riconoscere il risultato delle elezioni anticipate, ha spalancato la strada a Le Pen e si ritrova senza bilancio in una crisi al buio

pagine 2 e 3

GLI SPARI SVUOTANO BEIT LAHIYA, STRAGE NELLA «ZONA UMANITARIA» DI AL-MAWASI. E NABLUS BRUCIA

Cinque bambini uccisi a Nuseirat

■ Ieri sera due raid consecutivi sulle tende della «zona umanitaria» di al Mawasi hanno ucciso almeno 20 persone. Nel campo profughi di Nuseirat sono stati ammazzati cinque bambini, erano in fila davanti a una delle cucine di comunità, come sono state ribattezzate le mense improvvi-

rate da abitanti e piccole organizzazioni. Ed è da Deir al-Balah che ieri è partito l'allarme del Palestinian Ngos Network: «I nostri magazzini sono vuoti. Non possiamo offrire niente agli sfollati. Decine di migliaia di famiglie vivono in 100mila tende. Non so nemmeno come descriverle.

L'offensiva in Cisgiordania avanza con altre forme: un anziano pestato a morte dai soldati ad Aqraba, sud di Nablus. Il campo profughi di Qalandiya teatro di una nuova incursione, lacrimogeni e granate tra i vicoli. L'assalto a due cittadine alle porte di Nablus. **CRUCIATI A PAGINA 9**

IL CAPO JIHADISTA «ELIMINATO» DAI RUSSI Sorpresa in Siria, riecco al Julani

■ Abu Muhammad al Julani, leader di Hay'at Tahrir al Sham, è apparso ieri nella cittadina di Aleppo per smentire di essere stato ucciso in un raid

aereo. L'obiettivo delle sue milizie resta Damasco. Oltre 700 i morti e 115mila sfollati in una settimana di combattimenti. **GIORGIO A PAGINA 9**

Israele/Gaza
Prove evidenti di genocidio, Amnesty accusa

GRAZIA CARECCIA
VITO TODESCHINI

Dopo mesi di raccolta prove, ricerche e analisi Amnesty International è giunta alla conclusione che l'insieme delle azioni compiute da Israele contro i palestinesi della Striscia di Gaza, nel corso dell'offensiva militare iniziata il 7 ottobre 2023 in risposta all'attacco guidato da Hamas nel sud di Israele, costituisce genocidio. Secondo la Convenzione per la prevenzione e la repressione del crimine di genocidio, adottata dalle Nazioni unite nel 1948, per genocidio si intende una serie di atti proibiti «commessi con l'intenzione di distruggere, in tutto o in parte, un gruppo nazionale, etnico, razziale o religioso, come tale».

— segue a pagina 8 —

EUROPA Meloni-Orbán, asse per i rimpatri veloci



■ Distanti sull'Ucraina, uniti sulla stretta anti migranti. Meloni ha ricevuto Orbán a palazzo Chigi e i due hanno condiviso «la necessità di un quadro giuridico aggiornato per aumentare e accelerare i rimpatri» dalla Ue. La premier riceverà anche il presidente argentino Milei, ad Atréju. **COLOMBO A PAGINA 4**

MIGRANTI Si dimette la giudice bersaglio del governo



■ La giudice Iolanda Apostolico lascia la magistratura. Era stata bersaglio degli attacchi del governo a ottobre 2023, dopo che per prima aveva disapplicato il decreto Cutro. Nel frattempo la maggioranza incassa il decreto flussi, che diventa legge: via libera definitivo al Senato dopo il voto di fiducia. **GAMBIRASI A PAGINA 5**

CNR OCCUPATO Opposizioni e Cgil: «Stabilizzare i precari»



■ Il più grande ente di ricerca italiano è occupato da giorni. Quattromila ricercatori precari rischiano il posto. Eily Schlein (Pd), Nicola Fratolanni e Angelo Bonelli (Avs) e il segretario della Cgil Maurizio Landini sostengono la loro lotta: «Necessaria la stabilizzazione». **CAPOCCIA PAGINA 6**



Printed in Italy. Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/CPRM/2321/03
011-7612121-2
011-7612121-2





€ 1,20 ANNO CIVILI - N° 335 ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 5 Dicembre 2024

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

ARONA E PRODA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" ELRO L23

Svolta ad Agnano
Ippodromo, nasce l'arena per i concerti
«Fondi tutti privati»
Luigi Romano in Cronaca



Si chiamerà «La grazia»
Sorrentino, nuovo film
«Ritrovo Servillo per parlare d'amore»
Diego Del Pozzo a pag. 16



L'editoriale
Il declino franco-tedesco e l'Europa adulta da costruire
È CADUTA L'ULTIMA ILLUSIONE

di Roberto Napolitano

La differenza di rendimento tra i titoli di Stato sovranitari italiani e quelli francesi è ai minimi da dodici anni e si colloca intorno ai 40 punti base. Un andamento che indica il nostro miglioramento, anche se meriteremo di pagare molto meno per i fondamentali dell'economia dell'Italia di oggi, ma è soprattutto l'effetto del peggioramento della situazione francese. Siamo davanti a una crisi politica d'Oltralpe che fa fatica a trovare una via di uscita. Brutta o bella che sia nel 2011 l'Italia questa exit strategy la trovò. In Francia il piano B del governo Barnier è già naufragato e il pronto rilancio da parte di Macron non toglie la sensazione che si navighi a vista. Come dire: la crisi italiana dell'epoca si collocava dentro un'Europa a forte guida franco-tedesca e, quindi, con un percorso di uscita teleguidato, per più aspetti criticabile ma esistente; qui invece non c'è più nessuno che guida perché i piloti hanno nelle mani il volante di un motore franco-tedesco impallato su entrambi i versanti. Sono i protagonisti della stessa crisi.

A differenza di allora, però, sono scattati gli strumenti di copertura dal rischio che all'epoca non esistevano e, quindi, non fermavano la diffusione del contagio. Questa volta la Banca centrale europea (Bce) sta già operando riacquistando la metà dei titoli francesi in scadenza e i mercati sanno che sullo sfondo c'è l'argine dei casi estremi che va sotto il nome di Transmission Protection Instrument (TPI). Resta il dato di fatto ineludibile che la Francia ha il deficit fuori controllo, che noi all'epoca avevamo un avanzo primario mentre loro hanno un disavanzo primario del 4% e un deficit al Pil in crescita.

Senza entrare nei dettagli, siccome i vincoli costituzionali e di bilancio ci sono, è bene che perlomeno la Francia si smetta di fare la prima della classe e prenda atto che in Europa non esiste più un sistema con due locomotive e tante appendici di cui non frega niente a nessuno. Bisogna riconoscere che sono le leadership politiche che esprimono consenso e stabilità, come quella italiana, che fanno oggi in economia meglio di Francia e Germania ad avere peso internazionale e a potere indirizzare al meglio la ricostruzione dell'Europa su basi nuove.

Continua a pag. 43

Passa il voto di sfiducia, il capo dell'Eliseo pronto a nominare oggi un nuovo premier

Crisi di governo in Francia

►L'asse Le Pen-Mélenchon fa cadere Barnier, nel mirino c'è Macron. L'attesa dei mercati

Francesca Pierantozzi e Vittorio Sabadin alle pagg. 2 e 3

IL CAMBIO DI PARADIGMA/ Centralità dei commerci e tesori da valorizzare

IL PRIMATO DEL MEDITERRANEO NEI TRAFFICI DEI CONTAINER

Antonino Pane

Container, traffici in crescita il primato del Mediterraneo. I dati Drewry: l'area segna un +3,4% superata la media delle rotte globali.

A pag. 5

«CERCHIAMO TALENTI IN FUGA PER FARLI TORNARE AL SUD»

Mariagiorganna Capone

Dopo 16 anni in Germania la nuova sfida di Edoardo Novelli, manager di Bbbasted, società benefit che opera nel mondo digitale con sede a Caserta: «Rientrare in Italia è stimolante, presto una mappa delle nostre migliori intelligenze all'estero. Così cerchiamo i talenti in fuga per farli tornare al Sud».

A pag. 6

Coppa Italia, alle 21 c'è Lazio-Napoli



Rivoluzione Conte ecco il Napoli bis

di Francesco De Luca

Fuori il e dentro il. Conte vuole entrare nel profondo del suo Napoli.

Majorano e Marotta da pag. 19 a 21

Stasera finale con Robbie Williams



X Factor accende il Plebiscito

Federico Vacalebbe

«X Factor» chiude al Plebiscito, guest star Robbie Williams.

Nell'inserto con Rusciano, Troisi e servizi

Meloni, vertice con Orban: asse sui migranti distanze su Kiev

Il decreto flussi è legge subito bocciatura dal Csm

Bechis e Malfetano alle pagg. 8 e 13

Blitz a Bologna: 12 arresti
Smantellata rete neonazi: volevano colpire la premier

Scoperta a Bologna una rete neonazista, 12 arresti: volevano colpire Meloni. A Napoli il tribunale ha emesso la sentenza di condanna per 4 uomini ritenuti membri dell'Ordine di Hagal.

Del Gaudio e Zaniboni a pag. 14

Se ne parla da anni: è il momento di accelerare
Napoli, che storia: un museo per raccontare la città-mondo

di Guido Trombetti

Torna di attualità l'idea di realizzare un museo urbano a Napoli. La cosa appare e scompare dall'ordine del giorno da anni e anni. Franco Barbagallo, prestigioso storico della Federico II, con straordinaria tenacia persegue ab immemorabili l'obiettivo senza mai deporre le armi. A me pare una idea molto bella.

Continua a pag. 43

La sentenza

Figli di genitori separati se il giudice sancisce il "diritto alla felicità"

di Antonio Menna

Una bambina di otto anni, costretta come spesso capita a doversi dividere tra genitori separati che vivono in due parti opposte dell'Italia, la mamma al Nord e il papà nel Cilento (...)

Continua a pag. 43

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

RAFFREDDORE

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.



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 148 - N° 335
 Sped. in A.P. 01.03.2003 con L.482/04 art.1 c) DCB RM

NAZIONALE



Giovedì 5 Dicembre 2024 • S. Giulio

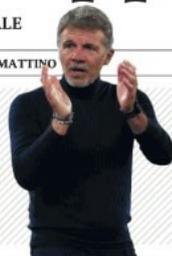
IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [IL MESSAGGERO.IT](#)

Oggi MoltoEconomia
Manovra 2025
ecco chi ci perde
e chi ci guadagna
 Un inserto di 24 pagine



Coppa Italia alle 21
Lazio, assalto
al Napoli. Baroni:
alziamo il livello
 Abbate e Marcangeli nello Sport



Calcio a rischio nel Lazio
Troppe violenze
gli arbitri: pronti
allo sciopero
 Lengua nello Sport



L'editoriale
IL CONTAGIO DELLE
DEMOCRAZIE
ILLIBERALI

Paolo Pombeni

L'anomalo e per certi versi cervellotico tentativo di golpe del presidente della Corea del Sud si iscrive in un contesto peculiare. Tuttavia è significativo, sia pure quasi per paradosso, della crisi che attraversano i sistemi ispirati al costituzionalismo occidentale. Da questo punto di vista la Corea del Sud è emblematica: pur non facendo geograficamente parte dell'Occidente rappresenta uno dei casi tipici di esportazione riuscita, grazie agli americani, dei suoi modelli economici e politici, al punto da aver generato per questo una spaccatura del Paese per il prevalere al Nord del modello del comunismo anticostituzionale nella sua versione più esasperata.

Il presidente Yoon Suk Yeol ha improvvisamente proclamato la legge marziale prevalendo la stessa costituzione del suo Paese che per un caso del genere prevede il coinvolgimento del parlamento che non era stato neppure informato. Per quel che ne sappiamo, tutto deriva dalla sua volontà di sottrarsi alle conseguenze delle accuse di corruzione e malgoverno che pendono su di lui e sulla moglie, ma ha preso spunto da un conflitto in parlamento sul bilancio fra il governo e l'opposizione. Come ormai tutti sanno gli è andata malissimo, perché è stato unanimemente sconfessato e ha dovuto fare una clamorosa retro-marcia, ma l'analisi dei meccanismi evidenziati in questo caso estremo è molto interessante.

Da un certo punto di vista il presidente sudcoreano ha messo in scena il più classico copione (-)

Continua a pag. 23

Cade il governo, Francia in tilt

► L'asse destra-sinistra sfiducia Barnier, sale il pressing su Macron. Mélenchon: deve dimettersi il presidente nominerà oggi un altro premier. E Le Pen: «Lo lascerò lavorare per la Finanziaria»

PARIGI La Francia è senza governo: Barnier è stato sfiduciato. Macron non si dimette: «Subito un nuovo premier».

Pierantozzi, Sabadin e Vita alle pag. 2 e 3

L'analisi

LA NUOVA UE E IL DECLINO FRANCO-TEDESCO

Marco Ventura

C'era una volta l'Europa a trazione franco-tedesca. Non esisteva altra leadership che quella di Parigi e Berlino. Ma era un'altra epoca.

Continua a pag. 23

Sintonia tra i due leader sui migranti

Meloni vede Orban, distanze su Kiev Il decreto flussi è legge: il Csm lo boccia

ROMA Meloni, vertice con Orban: asse contro l'immigrazione irregolare, anche se Budapest va per la sua strada. Anche su Kiev restano le distanze. Intanto, il decreto flussi è legge. E il Csm già lo boccia. Si del Senato



to alla legge che rinvia l'elenco dei Paesi sicuri e affida alle Corti d'Appello la decisione sui rimpatri, norma su cui arriva il no del plenum. **Bechis e Malfetano** alle pag. 4 e 5

Corea del Sud, le accuse al presidente

Seul, chiesto l'impeachment per Yoon Sul golpe fallito l'ombra della first lady

ROMA Tentato golpe in Sud Corea, il presidente Yoon Suk Yeol verso l'impeachment. Manifestazioni per chiedere le sue dimissioni: mercoledì la votazione. I sospetti sulla moglie: ha avuto una borsa griffata in regalo (per la legge coreana i doni di questo tipo andrebbero rifiutati). La preoccupazione della Farnesina: «La Corea del Nord non tenti di approfittare di questa fase».



galo (per la legge coreana i doni di questo tipo andrebbero rifiutati). La preoccupazione della Farnesina: «La Corea del Nord non tenti di approfittare di questa fase».

A pag. 6

New York, era stato minacciato: odio social per i rimborsi negati



L'agguato al re delle polizze sanitarie

L'assassino mentre spara al manager Brian Thompson, 50 anni (nel tondo) Paura a pag. 7

Pronto soccorso alle corde: 1 milione di accessi in più

► Il confronto con il 2023: per un ricovero attesa media di 31 ore. Le carenze della medicina di base

Mauro Evangelisti

Ogni giorno ci sono 60mila italiani in pronto soccorso. Nel 2024 un milione di pazienti in più, mentre nei reparti di emergenza mancano 5mila sanitari. Carenze anche di posti letto: prima di essere ricoverati bisogna aspettare in media 31 ore in barella. Il 68% di chi si rivolge al pronto soccorso non ha patologie gravi. Il ministro Schillaci punta sulle "case di comunità".

Alle pag. 8 e 9 Pace a pag. 8

I verbali

«Bortuzzo aggredito in hotel. E con Lulu c'era anche la sorella»

Valentina Errante

Manuel Bortuzzo perseguitato. Le carte dell'inchiesta. «La ex lo aggredì in hotel e c'era anche la sorella».

A pag. 11

Il rilancio Capitale



Alberghi di lusso il primato di Roma negli investimenti

Giacomo Andreoli

Hotel, la scelta di Roma: investimenti record, staccate Milano e Venezia. In tre mesi spesi 380 milioni per la Capitale.

A pag. 13

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

VERGINE IN PIENA TRASFORMAZIONE

Probabilmente ti senti preso di mira da una situazione che ti mette con le spalle al muro, ma che al tempo stesso ti rende protagonista di un processo di evoluzione personale intenso e molto promettente. Le tue aspirazioni relative al lavoro finalmente si esprimono con maggiore libertà. Il tuo desiderio di successo ti sprona e ti consente di accettare anche di modificare il tuo approccio, dando ascolto al "tu" e l'aspirazione variegata. **MANTRA DEL GIORNO** Anche dire di no serve per costruire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo a pag. 23

* Tante 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* • € 6,90 (solo Roma); *L'era dei ghiacciatori* - Vol. 2* • € 6,90 (solo Roma)



il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 5 dicembre 2024
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

Giovani
QN Nuove Generazioni

QN distretti
SPECIALE
Il futuro della carta
Made in Lucca

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Stragi tedesche, primo rimborso nell'Aretino

La rete dei neonazisti sgominata a Bologna Meloni era nel mirino

Tempera e F. Boni a pagina 14



VALLEVERDE



Francia: governo a picco, Macron resta

La destra di Le Pen e la sinistra di Mélenchon affossano l'esecutivo Barnier. Il presidente pronto a nominare un nuovo premier
La leader del Fronte nazionale: «Farò passare una manovra accettabile». **Intervista** Il politologo Lazar: rischio tempesta sui mercati

Serafini
e C. Rossi
alle p. 8 e 9

Manovra, gli emendamenti per un'informazione di qualità

Le richieste degli editori per innovare il settore

Troise a pagina 6

Il toto nomi per il dopo Tavares

Stellantis, Urso lavora al fondo auto da 750 milioni



Marin e Mirante alle pagine 4 e 5

AGGUATO IN STRADA AL NUMERO UNO DI UN COLOSSO AMERICANO LA MOGLIE: ERA MINACCIATO. CACCIA AL KILLER FUGGITO IN BICI



Il killer in azione a Manhattan, in una immagine diffusa dalla polizia di New York

New York, ucciso il re delle assicurazioni

Brian Thompson, 50 anni, amministratore delegato di United-Healthcare, colosso assicurativo statunitense, è stato ucciso ieri mattina a New York. Il killer

lo ha atteso davanti all'Hilton, a Manhattan, e ha fatto fuoco. Poi è fuggito con una bici in sharing. Per la polizia di New York si tratta di un attacco «mi-

rato, premeditato e organizzato». La moglie del top manager: in passato aveva ricevuto minacce. È caccia all'uomo.

Pioli a pagina 15

DALLE CITTÀ

Malalbergo, omicidio-suicidio

Spara alla moglie e poi si uccide «Lei è malata, non viviamo più»

Pederzini a pagina 17 e in Cronaca

Bologna, i timori degli albergatori

Tassa di soggiorno Stangata ad aprile: si paga fino a 7 euro

Carbutti in Cronaca

Imola, fiamme in Pedagna

Rogo al bar 'Mamma mia': danni e paura

Servizio in Cronaca

Camionista sventa femminicidio «L'ho fatto pensando a Giulia»

Elena Cecchetti dopo il verdetto «Allo Stato non importa delle donne»

Ponchia e Lecci alle pagine 2 e 3



Addio alla moglie di Raoul

Pina, la regina dei Casadei

Mascellani a pagina 19

Raccontare la metropoli Intervista alla regista Shammah

«Milano, città da amare e difendere Ma rallenti e non pensi solo ai ricchi»

Vincenti, Ballatore e Vazzana alle pagine 12 e 13

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



GIOVEDÌ 5 DICEMBRE 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVIII - NUMERO 288, 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

IL REGISTA MORTO 50 ANNI FA

CARLO PIANO

PIETRO GERMI IGNORATO ANCORA DALLA SUA GENOVA

Cinquant'anni fa moriva Pietro Ger-
mi. La cirrosi epatica calò il sipario
sulla sua vita quando aveva da poco
compiuto sessant'anni e stava ulti-
mando la sceneggiatura di Amici
miei. Domandar al lettore pare sen-
sato che la città metropolitana di Ge-
nova butti nel tritacotto dell'oblio
uno dei suoi figli più illustri?

Non mi risulta sia stato organizza-
to uno straccio di convegno e neanche
un cineforum per celebrare il
maestro di Divorzio all'italiana, tan-
to per citare il film che gli valse Can-
nes e un premio Oscar. Non ho nota-
zia gli sia mai stato intitolato - sen-
za pretendere un boulevard - neppure
un carruggio. So invece che in
altri luoghi esiste via Pietro Germi,
da Roma a Palermo ma anche nella
vituperata Scampia. Chissà se gli fa
piacere passare immortale a Gomora.
Io penso di sì e me lo immagino
stirare un sorrisetto con il toscano
fumante sotto i baffi. Mi risulta altre-
si che esisteva fino al 2018 Sala Ger-
mi a Palazzo Rosso ma poi l'ammini-
strazione comunale di Genova ha
preferito cambiare il nome in un in-
definito Auditorium Stradanuova.

Perché estromettere Germi dalla
toponomastica e quindi dal perpetuarsi
del ricordo? Nacque in via
Ponte Calvi e crebbe a Fossatello. Le
finestre di casa sua inquadravano le
gru del porto. Divorava libri alla Be-
rio, studiava al nautico di piazza Pa-
lermo, giocava nei vicoli, si sposò
nella chiesa di via Canevari. I suoi ri-
posano a Staglieno. E allora mi do-
mando: perché?

Sostengono che è stato condanna-
to alla damnatio memoriae dai critici
cinematografici comunisti a causa
della sua idee socialdemocratiche.
Probabile nonché esecrabile. Comunque
mi pare che oggi il municipio sia di
opposto colore. Germi era genovese
nelle viscere: di scarse parole, pun-
tiglioso, poco incline al compromesso,
mugugno e allergico al jet set a cui
preferiva l'osteria e lo scopone. Vero è
che non provava per Genova un amore
dogmatico o piuttosto che la amava a
modo suo e - dopo il trasferimento a
Roma - ci tornava di rado e malavoglia.
Diceva però che è una città dalla sceno-
grafia stregante. Diceva anche che i
genovesi sono operosi e degni di fi-
ducia ma gretti e di miseri interessi
culturali. In occasione del cinquanten-
ario dalla morte, di cui Andrej
Bosco parla a pagina 45, sarebbe stato
bello dimostrare (anche se con deli-
tioso ritardo) che si sbagliava.
Peccato, amici miei.

L'AZIENDA COMMISSARIATA DA SEI ANNI Piaggio Aero, tre offerte da Brasile, Emirati e Turchia

GILDA FERRARI / PAGINA 25



OGGI IL FORUM DEL SECOLO XIX Guerre, dazi e minacce hacker lo shipping in campo a Genova

L'INSERTO / PAGINE 18-23



PRIMI CONTROLLI DOPO LA DIRETTIVA CHE LIMITA L'USO DELLE CASSETTE PORTACHIAVI SELF SERVICE. PROTESTE DEGLI HOST

Un freno agli affitti brevi

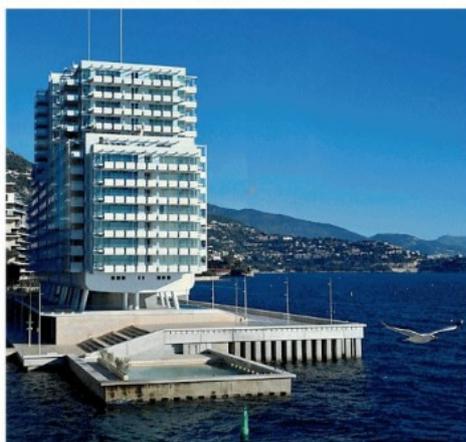
L'offensiva del Viminale decisa dopo la richiesta di Genova. Turismo in Liguria, prenotazioni giù

Via alla stretta sugli affitti brevi non
regolari. I Comuni liguri sono alle
prese con la direttiva del ministero
dell'Interno che limita per ragioni
di sicurezza l'uso delle keybox, cas-
sette che consentono ai clienti di
prelevare le chiavi senza incontrare
l'host. L'intervento del Viminale de-
riva da una sollecitazione della Pre-
fettura di Genova. SERVIZI/PAGINE 2 E 3

ROLLI



MARETERRA E LE SOMIGLIANZE CON IL WATERFRONT



Piano: la mia Montecarlo alla genovese

Il quartiere di Montecarlo firmato da Renzo Piano

MARCOMENDUNI / PAGINA 17

REGIONE

Coluccia e Filippi / PAGINA 4

Primo confronto tra Bucci e sindacati

TRAGEDIA A MARASSI. NEL 2024 RECORD DI SUICIDI IN CELLA IN ITALIA: 85

In carcere per furto si uccide a ventun anni

MEDICATA IN OSPEDALE

Silvia Campese / PAGINA 15

Capotreno aggredita da madre e figlia

Un detenuto di 21 anni, Amir
Dhoui di origini tunisine, si è im-
piccato nel carcere di Marassi. La tra-
gedia porta a 85 il numero comples-
sivo dei suicidi in cella da gennaio a
oggi in Italia. D'ANNA INOCCIA / PAGINA 15



CORTELLESI: «PROTEGGERE LE DONNE CON L'EDUCAZIONE NON SOLO CON LE LEGGI»

CLAUDIA CATALI / PAGINA 14

LO SPORT

Genoa, dagli Usa altre nubi sulla società

Andrea Schiappapietra / PAGINA 50

Non c'è pace per il Genoa, alle
prese con i problemi dei suoi pun-
ti di riferimento Usa. Dopo la cri-
si di 777 Partners, ora in difficol-
tà c'è anche A-Cap, la holding as-
sicurativa principale finanziatrice
dei proprietari del club.

Accardi-Palmieri la sfida tra i ds dal cuore Samp

Damiano Basso / PAGINA 52

Accardi contro Palmieri: quella
dei ds di Samp e Sassuolo è una
sfida tra ex giocatori blucerchiato
molto amati. Accardi come difen-
sore ha giocato 128 partite
(con due reti). Palmieri da attac-
cante conta 78 presenze e 22 gol.

Vasca più corta La pallanuoto cambia le regole

Italo Vallebella / PAGINA 54

La pallanuoto cambia le sue re-
gole, anche se inizialmente solo
nelle gare delle Nazionali. La
vasca si accorcia e passa da 30 a
25 metri, mentre il tempo del
possesto palla scende a 25 se-
condi. Tecnici perplessi.

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
GRATIS CONTINUATO - TEL. 010 731.7006

BUONGIORNO

È strabiliante la capacità di Gino Cecchetti di continuare a pensare, a dire le cose giuste. Dopo la sentenza di condanna all'ergastolo per Filippo Turetta, l'assassino di sua figlia Giulia, ha pronunciato una frase di altissima precisione: abbiamo perso tutti. Quando un processo si conclude con una condanna - non soltanto un processo per femminicidio, qualsiasi processo - è sempre una sconfitta per tutti. Le democrazie liberali sono fondate su un patto sociale fra uguali che si danno regole di buona convivenza. Quando qualcuno di noi infrange quelle regole, dichiara rotto il patto sociale e la democrazia viene rifiutata, smette di funzionare, non ha funzionato come ci si augurava. Una sconfitta per tutti. Può sembrare una sofisticcheria, e invece è concretezza massima e Cecchetti lo ha capito nella concretezza del-

La sconfitta

MATTIA FELTRI

la carne ammazzata di sua figlia. Dov'è la vittoria alla fine di questo processo? Sì, è stata fatta giustizia, è qualcosa, ma è una giustizia effimera perché una sentenza giusta non c'è - anche queste sono parole di Cecchetti - e non c'è perché qualsiasi decisione è insufficiente. Non c'è giustizia davanti alla morte di una ragazza per mano assassina. Ecco la nostra sconfitta, doppia, irrimediabile. E quando penso all'emozione fanciullesca di Andrea Delmastro, sottosegretario alla Giustizia, davanti a non so quale mezzo adibito al trasporto dei mafiosi, per lui simbolo della vittoria dello Stato, e quando penso alle mille volte in cui qualcuno come lui, con ruoli istituzionali, ha esultato come se stesse giocando ai soldatini, penso a questa nostra democrazia, di quanto poco ha capito della democrazia.

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
GRATIS CONTINUATO - TEL. 010 731.7006





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Decreto Irpef-Ires/1
La ritenuta blindata
i compensi
e la tassazione
nell'anno



Pegorin e Ranocchi
— a pag. 34

Decreto Irpef-Ires/2
Società di comodo,
ancora penalizzate
le immobiliari
con edifici sfitti

Luca Galani
— a pag. 35



FTSE MIB 34083,91 +0,75% | SPREAD BUND 10Y 116,10 -2,00 | SOLE24ESG MORN. 1278,82 +0,90% | SOLE40 MORN. 1267,97 +0,70% **Indici & Numeri** → p. 39-43

IL MINISTRO KATZ: POSSIBILITÀ D'INTESA SUGLI OSTAGGI

Gaza, raid su tendopoli Uccisi bambini che erano in fila per il pane

— Scritti a pag. 15



«Salvate!» L'appello a Gerusalemme

UNA DECINA DI PERSONE ARRESTATE

In Cisgiordania coloni attaccano e danno fuoco alle case dei palestinesi

Roberto Bongiorno — a pag. 15

Wall Street record, l'Europa insegue

Borse e mercati

L'S&P 500 nel 2024 ha guadagnato il 27% contro il +8% dell'Eurostoxx 50

Crescono i rischi: gestori troppo esposti sull'azionario e sono a corto di liquidità

La Borsa statunitense non si ferma. Dopo un brillante novembre anche l'ultimo mese 2024 è partito con il piglio giusto, l'eri S&P 500 ha superato i 6.070 punti marcando il 54esimo record dell'anno. Da gennaio la performance è del 27%, poco sotto il 31% del Nasdaq e contro l'8% dell'Eurostoxx 50 che nelle ultime dieci sedute ha perso il 7%. È bene ricordare, però, che quando si sale troppo crescono gli ostacoli. E i rischi. Un invito alla prudenza arriva da un dato: il 98% dei gestori è posizionato sul mercato azionario ed è poco liquido. **Vito Lops** — a pag. 2



Concordato, 700mila lettere a chi dichiara meno dei dipendenti

Fisco

Dalla notte di ieri Sogel, braccio operativo dell'amministrazione finanziaria, ha rilasciato in rete 700mila Pec ai contribuenti che dichiarano meno dei propri dipendenti fermandosi sotto i 15mila euro e soprattutto sotto il limite di reddito di riferimento per l'adesione al concordato preventivo biennale. **Mobili e Parente** — a pag. 33

PA INNOVATIVA

Così patente e tessera sanitaria diventano disponibili sullo smartphone

Colombo e Curcio — a pag. 8

Sfiducia a Barnier, cade il Governo

Crisi in Francia

Il governo di Michel Barnier è durato tre mesi: una mozione di sfiducia della sinistra, votata anche dall'estrema destra di Marine Le Pen, è stata approvata in serata dall'Assemblée Nationale. Hanno votato a favore 331 deputati, ben oltre la maggioranza di 288. Il presidente Macron, appena rientrato da Riad, ha promesso di scegliere

un successore entro 24 ore per evitare che la crisi investa i mercati finanziari. Quello guidato da Barnier è il secondo governo della Quinta repubblica francese rovesciato da una mozione di sfiducia dopo quello di Georges Pompidou nel 1962.

Riccardo Sorrentino — a pag. 5 con Finalisti di **Adriana Cerretti**

Auto, Urso: 750 milioni al settore, non incentivi

Industria

In Germania è scontro tra Vw e Ig Metal. Il 12 dicembre vertice Stellantis-sindacati

Il ministro Urso interviene sulla crisi dell'auto italiana e parla di un fondo da 750 milioni per il settore, «ma non sono incentivi», spiega. Il 12 dicembre a Torino l'incontro tra gli amministratori di Stellantis e i sindacati, prima del tavolo con il Governo. È sempre scontro in Germania tra sindacato e Volkswagen, con la minaccia di scioperi a oltranza. **Annichiarico, Greco e Valsania** — a pag. 6

EMERGENZA ABITATIVA

Acquisto della casa, le famiglie aiutano il 70% dei giovani

Cavestri e Finizio — a pag. 9



PANORAMA

GOVERNO

Stretta sui cronisti, verso lo stop alla pubblicazione di atti giudiziari

Il governo si prepara ad una nuova stretta sui giornalisti, che potrebbe essere inserita nello stesso decreto legislativo approvato a settembre. Ad essere impubblicabili potrebbero essere non solo gli atti di custodia cautelare ma anche interdittive e sequestri. Intanto il Csm si divide sul nuovo testo unico sulla dirigenza. — a pagina 12

STATI UNITI

Ceo di colosso sanitario ucciso in strada a New York

Il ceo del colosso assicurativo sanitario UnitedHealthcare Brian Thompson è stato ucciso davanti all'hotel Hilton di New York dove stava per partecipare all'investor day. La polizia: «atto premeditato». — a pagina 14

SERVIZI PUBBLICI

EMERGENZE SANITARIE, FORMARE I MANAGER

di **Paola Severino** — a pag. 18

TENNIS

Binaghi: da Atp Finals, Davis e Roma 2 miliardi

I tre grandi eventi del tennis che si disputeranno in Italia nel 2025 - Internazionali di Roma, Finali Atp e Davis Cup - porteranno un indotto di 2 miliardi. Lo afferma il presidente della Fip Angelo Binaghi. — a pagina 23

INDAGINE TIMSS

Matematica, Italia migliora ma resta divario Nord-Sud

In matematica e scienze gli studenti italiani migliorano. Gli alunni del Nord sono però molto al di sopra degli studenti di Sud e isole. Lo rivela l'indagine internazionale Timss 2023. — a pagina 10

Nòva 24

Ecosistemi aziendali La via italiana dello start up studio

Giampaolo Colletti — a pag. 24

Centro

Domani in Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Marche, Abruzzo, Lazio e Molise

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
25% di sconto. Per info: ilsole24ore.com/Abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600





SUBITO PATENTE E TESSERA SANITARIA
Con IT-Wallet i documenti finiscono sul telefonino
Sorrentino a pagina 10



LA PROPOSTA DELLA LEGA
Nuova rottamazione fiscale Pil e consumi in ripresa
Zapponini a pagina 14



L'ALLARME DEL PRESIDENTE FIEG
Intervista ad Andrea Riffeser «Giornali figli di un Dio minore»
De Leo a pagina 9

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

Siamo come ci curiamo!
ESAMI CLINICI IN GIORNATA
DIAGNOSTICA IMMEDIATA

PREVENIRE è meglio che curare
APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO

SCUOLA LA SEDE: PIA, VICINO A 18
www.artemisialab.it
02 58 29 39 39

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

Siamo come ci curiamo!
ESAMI CLINICI IN GIORNATA
DIAGNOSTICA IMMEDIATA

PREVENIRE è meglio che curare
APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO

SCUOLA LA SEDE: PIA, VICINO A 18
www.artemisialab.it
02 58 29 39 39

Santra Crispina di Tagora

Giovedì 5 dicembre 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 336 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



Lancio un Sos dai bassifondi del giornalismo

DI TOMMASO CERNO

Non so se riuscite a sentirmi, perché scrivo da quaggiù, dai bassifondi della comunicazione, come ha definito il nostro giornale un procuratore di Magistratura democratica. Ebbene, quaggiù vi stiamo raccontando da settimane cosa succede davvero dietro le quinte dei processi, dove una minoranza di magistrati che fanno politica con le sentenze cercano di indirizzare le decisioni dei tribunali. Eravamo partiti con una mail che definiva la premier Giorgia Meloni «pericolosa», passando per giudici personali sempre da parte di toghe chiamate a decidere sulla permanenza dei clandestini in Italia. Adesso non abbiamo più bisogno di raccontare nulla, perché sono gli stessi magistrati a parlare nelle intercettazioni raccolte da loro colleghi. Il caso del sindaco Mimmo Lucano, oggi europarlamentare di Ais, e della condanna poi alleggerita lungo i sentieri dei tre gradi di giudizio, ci mostra come la corrente di Magistratura democratica espliciti l'interessamento diretto delle proprie toghe all'esito di quel processo, spiegandoci che i giudici più rappresentativi siano intervenuti per cambiare la sentenza. Per ora dai bassifondi della comunicazione è tutto.

DI BRUNO VILLOIS

Tavares passa ma la crisi dell'auto resta
a pagina 7

Intercettazione choc
Così le toghe rosse aiutavano Lucano a bloccare le accuse del prefetto sui migranti

GIALLO DIMISSIONI
La giudice Apostolico lascia la magistratura
Manni a pagina 2

«Siamo con voi, sindaco C'è stata la riunione di Magistratura Dem Paci e Musolino verranno a Riace»
Cavallaro a pagina 2

Il Tempo di Oshø
Simbolo, garante e correnti I grillini tornano al voto

«Pe' na vorta che vinco 'na votazione me la fate ripete»
Torchiaro a pagina 6

L'ACCOGLIENZA CHE CI PIACE
«Dormivo in strada con cinque figli» Ospitati dai vigili La donna a Roma per curare la piccola
Gobbi a pagina 21

DI ANDREA RICCARDI
Chiesto l'impeachment del presidente coreano

DI DOMENICO GIORDANO
Come mai Donald Trump ha «silenziato» TikTok

LA CRISI IN FRANCIA
La solitudine di Macron Cade anche Barnier Melenchon: se ne vada Ma Le Pen frena

La sfiducia al governo Non accadeva dal '62 Stasera il presidente parlerà alla nazione

In Francia è crisi politica. Il governo di Michel Barnier cade dopo il sì alla mozione di sfiducia. La sinistra chiede le dimissioni di Macron ma Le Pen getta acqua sul fuoco.

Caro a pagina 4

DI ROBERTO ARDITTI
L'ostinazione di Emmanuel Negare un'evidenza politica
a pagina 4

I CONTI IN TASCA ALL'EX FIAT
Stellantis, quanto ci costi Non solo i bonus a Tavares Chi guadagna col salvataggio

Sono stati 220 i miliardi di euro spesi per aiutare il Gruppo. Il conto salato pagato dai governi per salvare l'automotive che rappresenta oltre il 5% del nostro Pil.

Mineo a pagina 7

DI DARIO MARTINI da Bruxelles
Così le politiche «green» hanno ucciso l'automotive
a pagina 7

NEGOZIANI INFURIATI E LA «DITTA» CORRE AI RIPARI SMANTELLANDO TUTTO
La nuova via Ottaviano già allagata «Hanno sbagliato la pendenza»
Marsico a pagina 19

Oroscopo
Le stelle di Branko
a pagina 13

MUSICA & POLEMICHE
È bufera sui rapper a Sanremo
Zonetti a pagina 23

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO 7 GIORNI SU 7

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE • ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it f i c o www.artemisialabyoung.it o t t

LASCIA LA TERAPIA INTENSIVA I medici e il futuro di Bove Carriera a rischio ma servono altri esami

OTTAVI DI COPPA ITALIA
La Lazio2 all'Olimpico contro il Napoli di Conte per un posto ai quarti
Salomone a pagina 26

Cicciarelli a pagina 27





Impossibile la pace in Libano, Hezbollah viola la tregua. Israele prepara una grande offensiva

Tommaso A. De Filippo a pag. 10

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



FISCO
A 700 mila partite Iva con anomalie le Entrate ricordano la possibilità di adesione al concordato preventivo
Bartelli e Mandolesi a pag. 23

Flussi, ingressi semplificati

Con la conversione in legge del dl 145 sarà più facile per gli stranieri qualificati ottenere il permesso di soggiorno. Via libera ai controlli sulle domande precompilate

Più facile l'ingresso di stranieri extra Ue. Interpreti, professori o musicisti, infatti, possono sottoscrivere digitalmente il contratto di soggiorno, cioè con firma digitale o altra firma elettronica, anziché di persona, inviarlo online entro 8 giorni allo sportello unico per l'immigrazione per il rilascio del permesso di soggiorno. Intanto, il ministero dell'Interno fa sapere che sono in corso le verifiche sulle domande pre-compilate, ma non tutte.

Cirioli a pag. 31



Con la riforma i senatori sono diminuiti del 36% mentre la spesa è rimasta intatta



Quando è scattata la riforma sul taglio dei parlamentari, a partire da questa legislatura i senatori sono scesi da 315 a 200, con un taglio del 36%. Siccome quella riforma era stata venduta come un taglio ai costi della politica gli italiani evranno immaginato che una riduzione simile sarebbe avvenuta per i costi di quella istituzione. Invece nel 2021, ultimo anno con 315 senatori eletti, la dotazione del Tesoro per il funzionamento del Senato era di 605,3 milioni di euro. Nel 2024, come si legge nel bilancio di previsione 2024 di palazzo Madama approvato dall'assemblea dei Senatori, la dotazione è invece restata identica: 605,3 milioni di euro.

Bechi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Le agenzie di rating americane (Moody's, S&P, Fitch ecc.) hanno spesso un approccio autoreferenziale di tipo oracolare, come se i loro giudizi fossero un punto di riferimento indiscutibile per gli investimenti finanziari. La realtà dei fatti è un po' diversa, visto che questi presunti saggisti non sono mai riusciti a prevedere le grandi crisi degli ultimi anni (Kronn, Lehman Brothers, Parmalat in Italia e così via). A guardare l'andamento dei mercati finanziari queste valutazioni sembrano avere lo stesso peso delle chiacchiere della vecchia zia un po' bisbetica. Per esempio, la Francia ha uno spread analogo a quello della Grecia (valutazione dei mercati) anche se la valutazione delle maggiori agenzie la colloca otto gradini sopra la Grecia stessa. Al contrario il rating italiano è un gradino sopra il livello di spazzatura anche se il suo spread in un paio d'anni è sceso di 150 punti dal massimo raggiunto nell'estate '22. Qualcosa non torna.

**È confermato:
Banca dell'anno
in Italia.
Di nuovo.**

**Siamo per due anni consecutivi
La Banca dell'anno in Italia
secondo The Banker.**

Questo traguardo, raggiunto per la seconda volta di seguito, è stato reso possibile solo dalla dedizione dei nostri dipendenti, grazie ai quali continuiamo a guidare l'eccellenza bancaria a livello nazionale e internazionale.

unicreditgroup.eu

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



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 5 dicembre 2024
1,80 Euro

Nazionale +

Giovani
QN Nuove Generazioni

QN distretti
SPECIALE
Il futuro della carta
Made in Lucca

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



Annuncio del ministro Urso

«Il Golden Power eviterà i licenziamenti alla Beko di Siena»

Belvedere a pagina 19



Francia: governo a picco, Macron resta

La destra di Le Pen e la sinistra di Mélenchon affossano l'esecutivo Barnier. Il presidente pronto a nominare un nuovo premier
La leader del Fronte nazionale: «Farò passare una manovra accettabile». **Intervista** Il politologo Lazar: rischio tempesta sui mercati

Serafini
e C. Rossi
alle p. 8 e 9

Manovra, gli emendamenti per un'informazione di qualità

Le richieste degli editori per innovare il settore

Troise a pagina 6

Il toto nomi per il dopo Tavares

Stellantis, Urso lavora al fondo auto da 750 milioni



Marin e Mirante alle pagine 4 e 5

**AGGUATO IN STRADA AL NUMERO UNO DI UN COLOSSO AMERICANO
LA MOGLIE: ERA MINACCIATO. CACCIA AL KILLER FUGGITO IN BICI**



Il killer in azione a Manhattan, in una immagine diffusa dalla polizia di New York

New York, ucciso il re delle assicurazioni

Brian Thompson, 50 anni, amministratore delegato di United-Healthcare, colosso assicurativo statunitense, è stato ucciso ieri mattina a New York. Il killer

lo ha atteso davanti all'Hilton, a Manhattan, e ha fatto fuoco. Poi è fuggito con una bici in sharing. Per la polizia di New York si tratta di un attacco «mi-

rato, premeditato e organizzato». La moglie del top manager: in passato aveva ricevuto minacce. È caccia all'uomo.

Pioli a pagina 15

DALLE CITTÀ

Firenze

Nuovo aeroporto Il masterplan depositato a Roma Ecco cosa cambia

Servizio in Cronaca

Firenze

Santo Spirito Giani a Crosetto «Sto con i frati»

Conte in Cronaca

Firenze

Mostro, i parenti «Siamo delusi dalla giustizia»

Brogioni in Cronaca

Camionista sventa femminicidio «L'ho fatto pensando a Giulia»

Elena Cecchetti dopo il verdetto «Allo Stato non importa delle donne»

Ponchia e Lecci alle pagine 2 e 3



Arezzo, 800mila euro agli eredi

Stragi naziste, primo indennizzo

F. Boni a pagina 16

Raccontare la metropoli Intervista alla regista Shammah

«Milano, città da amare e difendere Ma rallenti e non pensi solo ai ricchi»

Vincenti, Ballatore e Vazzana alle pagine 12 e 13

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 Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Mario Orfeo*

La nostra carta previene da abbonati da 2021
in Europa grazie al nostro abbonabile

Giovedì 5 dicembre 2024



Oggi con *I Piaceri del Gusto*

Anno 49° N° 287 - In Italia € 2,40

LA CRISI

Francia, schiaffo a Macron

Dopo solo tre mesi cade il governo Barnier: sfiduciato in Parlamento con 331 voti. Non succedeva dal 1962 L'Eliseo punta alla nomina di un successore in 24 ore. Mélenchon chiede le dimissioni del presidente, Le Pen frena Meloni-Orbán sui migranti: definiamo insieme i Paesi sicuri

L'incendio di Parigi

di **Piero Benassi**

La caduta del primo ministro Barnier dopo tre mesi dal sofferto compromesso che consentì a Macron di avere un governo con un'Assemblea nazionale divisa in tre tronconi "non dialoganti" manda in soffitta la celebrata stabilità istituzionale della Quinta Repubblica e apre uno scenario complesso.

● a pagina 31

dalla nostra corrispondente
Anais Ginori

PARIGI - «Sono stato onorato di servire la Francia». Michel Barnier saluta così i deputati prima di un voto di sfiducia che lo fa entrare nella storia della Quinta Repubblica con un doppio record: è la prima sfiducia che passa dal 1962 ed è il governo con la durata più breve, appena tre mesi. Il premier entra nell'emiciclo tra un lungo applauso. «Sono commosso» dice Barnier, 73 anni, che a settembre si era insediato allertando sul «baratro» che si spalancava.

● alle pagine 2 e 3
servizi di **Candito e De Cicco**
● a pagina 4

L'inchiesta

Blitz contro neonazisti la premier tra gli obiettivi

La polemica

Elena Cecchetin "Donne ignorate dalle istituzioni"

di **Di Raimondo e Giannoli**
● alle pagine 20 e 21

Volevano uccidere la premier per poi passare alla guerra civile e al colpo di Stato. Un piano eversivo, al momento solo sulla carta, ma che per i magistrati di Bologna «poteva arrivare alla fase esecutiva». Per questo sono stati arrestati 12 estremisti neonazisti accusati di associazione con finalità di terrorismo e istigazione a delinquere.

di **Baldessarro, Capelli Foschini e Ossino**
● alle pagine 10 e 11



▲ New York Il killer ripreso dalle telecamere di sorveglianza

Il mistero del supermanager assassinato a Manhattan

di **Massimo Basile** ● a pagina 17

Il ricordo

Addio a Borgna psichiatra con sentimento

di **Umberto Galimberti**

Ci sono notizie che ti arrivano improvvisamente e, come un fulmine a ciel sereno, ti tolgono un pezzo della tua vita. Un pezzo importante. Un caposaldo, come in una casa un pilastro. Eugenio Borgna (morto a 94 anni a Borgomanero, nel novarese), che ieri è andato ad abitare un altro cielo, è stato quello psichiatra che ho conosciuto negli anni Settanta perché, nonostante la mia formazione psicoanalitica, avevo l'impressione di non sapere molto di più rispetto a quando l'avevo iniziata. E allora decisi di andare in un manicomio a vedere su grande schermo gli abissi della follia, di cui la nevrosi, che si tratta nei nostri studi psicoterapeutici, è solo un pallido riflesso. Eugenio Borgna dirigeva l'Ospedale psichiatrico femminile di Novara e, ancor prima di Basaglia, aveva aperto le porte di quel manicomio, a partire dal principio che non si può riportare al mondo un folle, privandolo del mondo. E portando i folli nel mondo si intuisce che la follia, prima di essere letta come un'"entità clinica" è una "forma d'esperienza umana" che va accostata non solo con il metodo dell'osservazione tipico delle scienze della natura, ma con quella facoltà cognitiva che è il sentimento. Il sentimento, infatti, non è solo qualcosa che si sente, ma è una modalità di conoscere più comprensiva e più esplicativa di quanto non lo sia il metodo scientifico che oggettiva il paziente, smarrendo la sua soggettività.

● continua a pagina 33

BRIDGERTON
shondaland | NETFLIX

Vieni a scoprire l'intera gamma su www.witors.it

Il personaggio

Liliana che ha scelto di non odiare

di **Corrado Augias**

Alla senatrice Segre mi legano amicizia, stima, riconoscenza. Amicizia e stima si possono capire, credo che in quest'aula la stima nei suoi confronti sia unanime. Perché aggiungo riconoscenza? Per quello che da lei ho imparato. La sua vita è drammatica ed esemplare. Nella prima parte patì la violenza.

● a pagina 35

Domani in edicola



Sul Venerdì
chi chiede aiuto
ai social

con Roald Dahl "Mattide"
€10,30

La storia

Edo che guarda la partita dall'ospedale

di **Gabriele Romagnoli**

Nessuno dovrebbe mai guardare oltre le proprie sliding door. Mai scorgere il lampo del futuro scartato, per scelta o per destino. Mai e poi mai accendere un televisore e vedere sullo schermo la vita che prosegue sulla strada preclusa. È invece quel che è accaduto ieri sera a Edoardo Bove.

● a pagina 31 con i servizi di **Bocci e Dovellini** ● nello sport

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. Aporti, 8 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@amanzoni.it

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



IL RICORDO

Il mio maestro Borgna psichiatra, filosofo, poeta

VITTORIO LINGIARDI



Ieri pomeriggio, mentre facevo lezione e il tema era la relazione terapeutica, un WhatsApp mi raggiunge per dirmi della morte, a 94 anni, di Eugenio Borgna. - PAGINA 24

GLI SPETTACOLI

Sorrentino e il nuovo film "Con Servillo parlo d'amore"

VALENTINA ARIETE



«La grazia» è la settima l'esperienza cinematografica condivisa da Paolo Sorrentino con il sodale Toni Servillo. Le riprese del film partiranno nella primavera 2025. - PAGINA 25

SOLO NEI MIGLIORI BAR

LA STAMPA

GIOVEDÌ 5 DICEMBRE 2024

CAFFÈ COSTADORO

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,40 € (CON I PIACERI DEL GUSTO) | ANNO 158 | N. 336 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.NL.27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



PARIGI NEL CAOS. LA LEADER DEL RASSEMBLEMENT: COLPA DEL PRESIDENTE. L'ESTREMA SINISTRA NE CHIEDE LE DIMISSIONI

Francia ostaggio dei populist

Le Pen e Mélenchon fanno cadere il governo Barnier. Macron non molla: subito il successore

IL COMMENTO

La crisi strutturale delle democrazie

GIOVANNI ORSINA

Com'è evidente, le democrazie rappresentative occidentali sono in difficoltà non per un qualche accidente, ma per ragioni strutturali. Stiamo assistendo alla protesta profonda e non effimera di segmenti consistenti dell'opinione pubblica, abbandonati da un ceto dirigente oligarchico e autoreferenziale. - PAGINA 23

CECCARELLI, SCHIANCHI

Già da giorni Emmanuel Macron lavorava a una successione a Michel Barnier, consapevole del rischio che correva il governo dell'ex negoziatore della Brexit. Ora la palla torna nel campo del presidente che non ha più molte strade da percorrere: impossibile per Costituzione quella delle elezioni anticipate. - PAGINE 2-4

Attali: in questa sfida siamo tutti sconfitti

Cesare Martinetti

IL RILANCIO DELL'INDUSTRIA EUROPEA

Piano per l'automotive Urso: 750 milioni di aiuti

BARBERA, LUISE

Mezzo miliardo grazie ai fondi del PNRR per la transizione delle imprese, altri duecento milioni recuperati dai fondi inutilizzati del bilancio nazionale. C'è un accenno di Europa nell'intervento del governo a favore della crisi dell'auto e che dovrebbe concretizzarsi fra gli emendamenti alla Finanziaria per il 2025. - PAGINE 6-7

Medef: l'Ue cambi passo servono maxi-incentivi

DANILO CECCARELLI

«La chiusura di stabilimenti e la distruzione dei posti di lavoro, soprattutto nelle aziende di componentistica, sono violenti segnali di allarme». Patrick Martin, presidente della Confindustria francese, parla dello stato di salute dell'automotive nel Vecchio Continente. - PAGINA 7

L'INTERVISTA

Conte: "Soli al voto Grillo è il passato non siamo di sinistra"

ALESSANDRO DE ANGELIS



Per le alleanze ci sono punti irrinunciabili come il no alle armi all'Ucraina non sono un figlio di Grillo quindi non è un parricidio L'accordo che ha violato era: noi ti paghiamo le spese legali e tu non ti occupi del simbolo

«Nel nuovo Movimento nessuno potrà essere Sopralevato. Con Grillo nessuna bega personale: da un lato c'è il passato e dall'altro il futuro», dice Giuseppe Conte. CON IL TACQUINO DI SORGI - PAGINA 8

CORTELLESI E FEMMINICIDI: NON SI PUÒ SOLO CONTARE LE VITTIME, SENZA EDUCAZIONE NON SI FA PREVENZIONE

"In nome di Giulia, basta"



Valditara-Cecchetti, la pace delle scuole

AMABILE, BERLINGHIERI

IL CASO

Se insultare Seymandi sui social per il pm non è diffamazione



ELISABETH SEYMANDI DAYAN

Nei social non pare più esigibile che la critica ai fatti privati delle persone si esprima sempre con toni misurati e eleganti. Ormai è tardi. - PAGINE 17-23

GAZA

Spari sui bambini in fila per il pane Quando la guerra colpisce gli affamati

DOMENICO QUIRICO



Qual è il limite? La domanda qualcuno la griderà davanti ai corpi dei bambini palestinesi del campo di Nuseirat uccisi da un bombardamento israeliano mentre erano con le madri in coda davanti a un forno. Quattro tonne di polvere e calcinacci. DEL GATTO - PAGINE 12 E 13

IRAN

Narges torna a casa 21 giorni per curarsi ma così non è libertà

TAGHI RAHMANI



È un grande giorno per la Premio Nobel Narges Mohammadi, mia moglie. Le ho parlato e l'ho vista durante la videocchiamata che mi ha fatto suo fratello appena è arrivata dalla famiglia, a Teheran. Una telefonata breve, come stai? Come ti senti? Era raggiante e soprattutto non indossava l'hijab, è riuscita a tornare a casa con l'ambulanza senza il velo obbligatorio, una vittoria importante seppure temporanea, so che durante il viaggio ha intonato la canzone "Il sangue delle viole". SOTTICI - PAGINA 15



BUONGIORNO

È strabiliante la capacità di Gino Cecchetti di continuare a pensare, a dire le cose giuste. Dopo la sentenza di condanna all'ergastolo per Filippo Turetta, l'assassino di sua figlia Giulia, ha pronunciato una frase di altissima precisione: abbiamo perso tutti. Quando un processo si conclude con una condanna - non soltanto un processo per femminicidio, qualsiasi processo - è sempre una sconfitta per tutti. Le democrazie liberali sono fondate su un patto sociale fra uguali che si danno regole di buona convivenza. Quando qualcuno di noi infrange quelle regole, dichiara rotto il patto sociale e la democrazia viene rifiutata, smette di funzionare, non ha funzionato come ci si augurava. Una sconfitta per tutti. Può sembrare una sofisticeria, e invece è concretezza massima e Cecchetti lo ha capito nella concretezza

La sconfitta

MATTIA FELTRI

della carne ammazzata di sua figlia. Dov'è la vittoria alla fine di questo processo? Sì, è stata fatta giustizia, è qualcosa, ma è una giustizia effimera perché una sentenza giusta non c'è - anche queste sono parole di Cecchetti - e non c'è perché qualsiasi decisione è insufficiente. Non c'è giustizia davanti alla morte di una ragazza per mano assassina. Ecco la nostra sconfitta, doppia, irrimediabile. E quando penso all'emozione fanciullesca di Andrea Delmastro, sottosegretario alla Giustizia, davanti a non so quale mezzo adibito al trasporto dei mafiosi, per lui simbolo della vittoria dello Stato, e quando penso alle mille volte in cui qualcuno come lui, con ruoli istituzionali, ha esultato come se stesse giocando ai soldatini, penso a questa nostra democrazia, di quanto poco ha capito della democrazia.



Per la rete in Grecia Italgas prepara un miliardo di investimenti

Caroselli a pagina 11

Alerion, l'ad Gostner indagato per insider trading

Carrello a pagina 11



il quotidiano dei mercati finanziari

In attesa del nuovo stilista Chanel sfilata a Hangzhou

Pavlovsky: il rimbalzo del mercato cinese si vedrà l'anno prossimo

Bottoni in MF Fashion

Anno XXXVI n. 239

Giovedì 5 Dicembre 2024

€2,00 *Classedtori*



FTSE MIB +0,75% 34.084 DOW JONES +0,54% 44.948** NASDAQ +1,14% 19.702** DAX +1,08% 20.232 SPREAD 116 (-3) €/S 1,0492

IL GRUPPO È RIMASTO SENZA CEO MA CONFERMA LA DISTRIBUZIONE DEGLI UTILI

Stellantis salva la cedola

Mentre affronta la crisi più profonda e avvia il tour tra gli stabilimenti, a partire da Maserati, Elkann vuole continuare a remunerare i soci. Imparato dai sindacati

ELLIOTT CONVERTE UN PRESTITO E SALE AL 17,7% DI DOVALUE. IL TITOLO FA +23%

Bichicchi, Boeris e Valente alle pagine 4, 5 e 23



INTERVISTA A CNBC

Altman (OpenAI): temo la concorrenza di Musk nella artificial intelligence

Sorkin a pagina 9

L'OPS DI UNICREDIT

Orcel: tempo fino a marzo per alzare il prezzo su Banco Bpm

Di Rocco a pagina 15

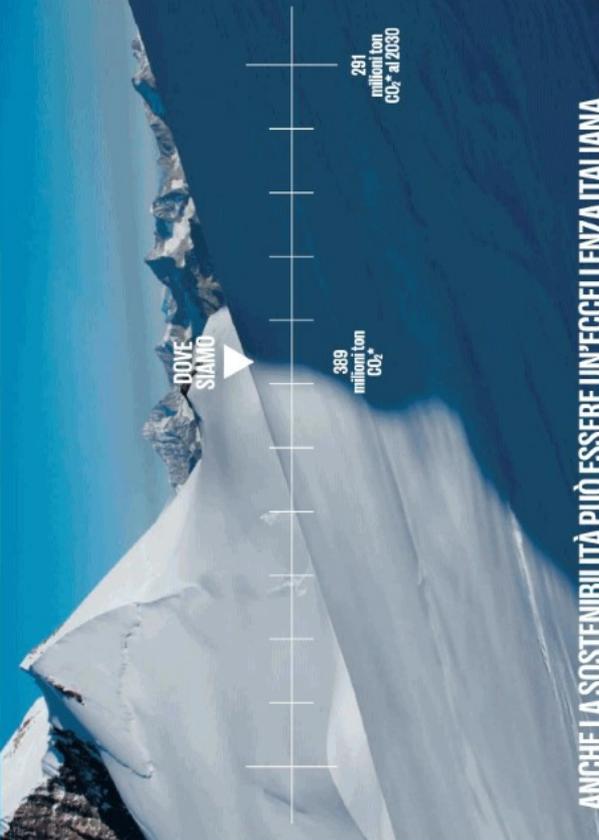
MA RESTA ATTIVA IN ASIA

Mercato deludente: Generali esce dalle Filippine con una perdita di 20 milioni

Messia a pagina 17



AOSTA- DA SEMPRE SETTIMANA BIANCA, ORA IN PISTA PER DIVENTARE GREEN TUTTO L'ANNO.



DOVE SIAMO

389 milioni ton CO₂

291 milioni ton CO₂ al 2030

ENGIE

ANCHE LA SOSTENIBILITÀ PUÒ ESSERE UN'ECCellenza ITALIANA.

ENGIE si impegna ogni giorno per rendere possibile la transizione energetica, attraverso lo sviluppo di fonti rinnovabili e progetti concreti di efficienza energetica per case, imprese e città.

Proprio come ad Aosta, dove gestisce il tolleriscaldamento e ha efficientato il 90% dell'illuminazione pubblica.

Insieme possiamo rendere l'Italia Carbon Free.

#LetsActTogether

*Dati Paese Italia, riferiti alle tonnellate equivalenti di CO₂ emessa. Fonte PNIEC (Piano Nazionale Integrato Energia e Clima) 2024.

Scopri di più su engie.it

Per la rete in Grecia Italgas prepara un miliardo di investimenti
Caroselli a pagina 11

Alerion, l'ad Gostner indagato per insider trading
Carrello a pagina 11



il quotidiano dei mercati finanziari

In attesa del nuovo stilista Chanel sfilata a Hangzhou
Pavlovsky: il rimbalzo del mercato cinese si vedrà l'anno prossimo

Bottoni in MF Fashion

Anno XXXVI n. 239
Giovedì 5 Dicembre 2024
€2,00 *Classedtori*



FTSE MIB +0,75% 34.084 DOW JONES +0,54% 44.948** NASDAQ +1,14% 19.702** DAX +1,08% 20.232 SPREAD 116 (-3) €/S 1,0492

IL GRUPPO È RIMASTO SENZA CEO MA CONFERMA LA DISTRIBUZIONE DEGLI UTILI

Stellantis salva la cedola

Mentre affronta la crisi più profonda e avvia il tour tra gli stabilimenti, a partire da Maserati, Elkann vuole continuare a remunerare i soci. Imparato dai sindacati

ELLIOTT CONVERTE UN PRESTITO E SALE AL 17,7% DI DOVALUE. IL TITOLO FA +23%

Bichicchi, Boeris e Valente alle pagine 4, 5 e 23



INTERVISTA A CNBC
Altman (OpenAI): temo la concorrenza di Musk nella artificial intelligence

Sorkin a pagina 9

L'OPS DI UNICREDIT
Orcel: tempo fino a marzo per alzare il prezzo su Banco Bpm

Di Rocco a pagina 15

MA RESTA ATTIVA IN ASIA
Mercato deludente: Generali esce dalle Filippine con una perdita di 20 milioni

Messia a pagina 17



AOSTA- DA SEMPRE SETTIMANA BIANCA, ORA IN PISTA PER DIVENTARE GREEN TUTTO L'ANNO.



DOVE SIAMO → 389 milioni ton CO₂

291 milioni ton CO₂ al 2030

ENGIE

ANCHE LA SOSTENIBILITÀ PUÒ ESSERE UN'ECCCELLENZA ITALIANA.
ENGIE si impegna ogni giorno per rendere possibile la transizione energetica, attraverso lo sviluppo di fonti rinnovabili e progetti concreti di efficienza energetica per case, imprese e città.
Proprio come ad Aosta, dove gestisce il tolleriscaldamento e ha efficientato il 90% dell'illuminazione pubblica.
Insieme possiamo rendere l'Italia Carbon Free.
#LetsActTogether

*Dati Paese Italia, riferiti alle tonnellate equivalenti di CO₂ emessa.
Fonte PNIEC (Piano Nazionale Integrato Energia e Clima) 2024.
Scopri di più su engie.it

Abruzzo News

Primo Piano

Vasto, gli studenti alla scoperta delle professioni marittime e del lavoro portuale

L'iniziativa, parte del programma degli Italian port days, si svolgerà il 6 dicembre, ed è la prima organizzata dall'Adsp nello scalo vastese VASTO - Si chiama " Naviga il futuro " ed è l'appuntamento dedicato alle professioni marittime del futuro promosso dall 'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale nel porto di Vasto . L'iniziativa, che si svolgerà venerdì 6 dicembre , è parte del programma degli Italian port days ed è la prima organizzata dall'Adsp nello scalo vastese. La manifestazione nazionale Italian port days , coordinata da **Assoport**, nasce con la volontà di far conoscere gli scali portuali alle comunità, per valorizzare il legame che unisce il cluster marittimo alle città di cui fanno parte. L'Autorità di sistema portuale ha scelto quest'anno di approfondire i temi del lavoro per informare, in particolare, gli studenti sulle opportunità professionali offerte da questo mondo. L'appuntamento di Vasto, organizzato in collaborazione con il Consorzio Vivere Vasto Marina , è il terzo promosso in Abruzzo in queste settimane dopo la visita degli studenti dell' Istituto tecnico tecnologico nautico "Leone Acciaiuoli" al porto di Ortona e l'incontro che si è svolto nell' Istituto professionale per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera "Filippo De Cecco " di Pescara. Per gli studenti della Scuola secondaria di primo grado "R. Paolucci" e dell' Istituto tecnico statale, economico e tecnologico "Filippo Palizzi " sarà una mattinata dedicata alla presentazione delle varie attività operative nello scalo di Vasto. Alle 9.30, nel mercato ittico, ci sarà l'accoglienza da parte delle istituzioni, con i saluti di Vincenzo Garofalo , Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, del Tenente di Vascello Rossella D'Ettore, Comandante della Capitaneria di porto di Vasto, di Umberto D'Annunziis , Assessore alle Infrastrutture della Regione Abruzzo, di Francesco Menna , Sindaco del Comune di Vasto, e di Felicia Fioravante , Assessore alle Politiche portuali del Comune di Vasto. I protagonisti del lavoro marittimo presenteranno poi ai giovani le diverse realtà portuali. Si parlerà del mercato ittico e della filiera del pescato con la Marineria Vastese e delle attrezzature portuali e della movimentazione delle merci con i rappresentanti delle imprese portuali. Un approfondimento sarà dedicato alla storia del faro di Vasto con l'Associazione nazionale marinai d'Italia. Il Circolo nautico di Vasto presenterà le proprie attività mentre Legambiente illustrerà le caratteristiche della Riserva naturale regionale di Punta Aderci. "I giovani sono il nostro futuro e lo sono anche negli ambiti professionali e lavorativi che riguardano il mare e i porti - afferma il Presidente dell'Autorità di sistema portuale, Vincenzo Garofalo Per questo crediamo nel valore profondo di iniziative come questa, che ci consentono di incontrare gli studenti per far capire loro come funziona questo mondo che, un domani, potrebbe rappresentare un'opportunità di crescita e di lavoro".



L'iniziativa, parte del programma degli Italian port days, si svolgerà il 6 dicembre, ed è la prima organizzata dall'Adsp nello scalo vastese VASTO - Si chiama " Naviga il futuro " ed è l'appuntamento dedicato alle professioni marittime del futuro promosso dall 'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale nel porto di Vasto . L'iniziativa, che si svolgerà venerdì 6 dicembre , è parte del programma degli Italian port days ed è la prima organizzata dall'Adsp nello scalo vastese. La manifestazione nazionale Italian port days , coordinata da Assoport, nasce con la volontà di far conoscere gli scali portuali alle comunità, per valorizzare il legame che unisce il cluster marittimo alle città di cui fanno parte. L'Autorità di sistema portuale ha scelto quest'anno di approfondire i temi del lavoro per informare, in particolare, gli studenti sulle opportunità professionali offerte da questo mondo. L'appuntamento di Vasto, organizzato in collaborazione con il Consorzio Vivere Vasto Marina , è il terzo promosso in Abruzzo in queste settimane dopo la visita degli studenti dell' Istituto tecnico tecnologico nautico "Leone Acciaiuoli" al porto di Ortona e l'incontro che si è svolto nell' Istituto professionale per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera "Filippo De Cecco " di Pescara. Per gli studenti della Scuola secondaria di primo grado "R. Paolucci" e dell' Istituto tecnico statale, economico e tecnologico "Filippo Palizzi " sarà una mattinata dedicata alla presentazione delle varie attività operative nello scalo di Vasto. Alle 9.30, nel mercato ittico, ci sarà l'accoglienza da parte delle istituzioni, con i saluti di Vincenzo Garofalo , Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, del Tenente di Vascello Rossella D'Ettore, Comandante della Capitaneria di porto di Vasto, di Umberto

Informatore Navale

Primo Piano

PORTO DI VASTO, APPUNTAMENTO CON GLI ITALIAN PORT DAYS DELL'ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Venerdì 6 dicembre gli studenti alla scoperta delle professioni marittime e del lavoro portuale. Si chiama "Naviga il futuro" ed è l'appuntamento dedicato alle professioni marittime del futuro promosso dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale nel porto di Vasto. Vasto, 4 dicembre 2024 - L'iniziativa, che si svolgerà venerdì 6 dicembre, è parte del programma degli Italian port days ed è la prima organizzata dall'Adsp nello scalo vastese. La manifestazione nazionale Italian port days, coordinata da **Assoporti**, nasce con la volontà di far conoscere gli scali portuali alle comunità, per valorizzare il legame che unisce il cluster marittimo alle città di cui fanno parte. L'Autorità di sistema portuale ha scelto quest'anno di approfondire i temi del lavoro per informare, in particolare, gli studenti sulle opportunità professionali offerte da questo mondo. L'appuntamento di Vasto, organizzato in collaborazione con il Consorzio Vivere Vasto Marina, è il terzo promosso in Abruzzo in queste settimane dopo la visita degli studenti dell'Istituto tecnico tecnologico nautico "Leone Acciaiuoli" al porto di Ortona e l'incontro che si è svolto nell'Istituto professionale per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera "Filippo De Cecco" di Pescara. Per gli studenti della Scuola secondaria di primo grado "R. Paolucci" e dell'Istituto tecnico statale, economico e tecnologico "Filippo Palizzi" sarà una mattinata dedicata alla presentazione delle varie attività operative nello scalo di Vasto. Alle 9.30, nel mercato ittico, ci sarà l'accoglienza da parte delle istituzioni, con i saluti di Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, del Tenente di Vascello Rossella D'Ettore, Comandante della Capitaneria di porto di Vasto, di Umberto D'Annunziis, Assessore alle Infrastrutture della Regione Abruzzo, di Francesco Menna, Sindaco del Comune di Vasto, e di Felicia Fioravante, Assessore alle Politiche portuali del Comune di Vasto. I protagonisti del lavoro marittimo presenteranno poi ai giovani le diverse realtà portuali. Si parlerà del mercato ittico e della filiera del pescato con la Marineria Vastese e delle attrezzature portuali e della movimentazione delle merci con i rappresentanti delle imprese portuali. Un approfondimento sarà dedicato alla storia del faro di Vasto con l'Associazione nazionale marinai d'Italia. Il Circolo nautico di Vasto presenterà le proprie attività mentre Legambiente illustrerà le caratteristiche della Riserva naturale regionale di Punta Aderci. "I giovani sono il nostro futuro e lo sono anche negli ambiti professionali e lavorativi che riguardano il mare e i porti - afferma il Presidente dell'Autorità di sistema portuale, Vincenzo Garofalo -. Per questo crediamo nel valore profondo di iniziative come questa, che ci consentono di incontrare gli studenti per far capire loro come funziona questo mondo che, un domani, potrebbe rappresentare un'opportunità di crescita e di lavoro".

Informatore Navale

PORTO DI VASTO, APPUNTAMENTO CON GLI ITALIAN PORT DAYS DELL'ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

12/04/2024 20:02

Venerdì 6 dicembre gli studenti alla scoperta delle professioni marittime e del lavoro portuale. Si chiama "Naviga il futuro" ed è l'appuntamento dedicato alle professioni marittime del futuro promosso dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale nel porto di Vasto. Vasto, 4 dicembre 2024 - L'iniziativa, che si svolgerà venerdì 6 dicembre, è parte del programma degli Italian port days ed è la prima organizzata dall'Adsp nello scalo vastese. La manifestazione nazionale Italian port days, coordinata da Assoporti, nasce con la volontà di far conoscere gli scali portuali alle comunità, per valorizzare il legame che unisce il cluster marittimo alle città di cui fanno parte. L'Autorità di sistema portuale ha scelto quest'anno di approfondire i temi del lavoro per informare, in particolare, gli studenti sulle opportunità professionali offerte da questo mondo. L'appuntamento di Vasto, organizzato in collaborazione con il Consorzio Vivere Vasto Marina, è il terzo promosso in Abruzzo in queste settimane dopo la visita degli studenti dell'Istituto tecnico tecnologico nautico "Leone Acciaiuoli" al porto di Ortona e l'incontro che si è svolto nell'Istituto professionale per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera "Filippo De Cecco" di Pescara. Per gli studenti della Scuola secondaria di primo grado "R. Paolucci" e dell'Istituto tecnico statale, economico e tecnologico "Filippo Palizzi" sarà una mattinata dedicata alla presentazione delle varie attività operative nello scalo di Vasto. Alle 9.30, nel mercato ittico, ci sarà l'accoglienza da parte delle istituzioni, con i saluti di Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, del Tenente di Vascello Rossella D'Ettore, Comandante della Capitaneria di porto di Vasto, di Umberto D'Annunziis, Assessore alle Infrastrutture della Regione Abruzzo, di Francesco Menna, Sindaco del Comune di Vasto, e di Felicia Fioravante, Assessore alle Politiche portuali del Comune di Vasto. I protagonisti del lavoro marittimo presenteranno poi ai giovani le diverse realtà portuali. Si parlerà del mercato ittico e della filiera del pescato con la Marineria Vastese e delle attrezzature portuali e della movimentazione delle merci con i rappresentanti delle imprese portuali. Un approfondimento sarà dedicato alla storia del faro di Vasto con l'Associazione nazionale marinai d'Italia. Il Circolo nautico di Vasto presenterà le proprie attività mentre Legambiente illustrerà le caratteristiche della Riserva naturale regionale di Punta Aderci. "I giovani sono il nostro futuro e lo sono anche negli ambiti professionali e lavorativi che riguardano il mare e i porti - afferma il Presidente dell'Autorità di sistema portuale, Vincenzo Garofalo -. Per questo crediamo nel valore profondo di iniziative come questa, che ci consentono di incontrare gli studenti per far capire loro come funziona questo mondo che, un domani, potrebbe rappresentare un'opportunità di crescita e di lavoro".

(Sito) Ansa

Trieste

Federagenti completa la squadra di governo di Pessina

Si è completata la squadra di "governo" della Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi che è presieduta dal genovese Paolo Pessina. Il primo Consiglio Direttivo che si è svolto a Roma ha provveduto alla nomina dei quattro vicepresidenti, provenienti da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche: sono Barbara Carabetti, dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel porto di Civitavecchia; Vito Totorizzo, dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada, dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del porto di Trieste; Enrico Bonistalli, dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di Porto Santo Stefano.



Federagenti completa la squadra di governo di Pessina

12/04/2024 11:38

Si è completata la squadra di "governo" della Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi che è presieduta dal genovese Paolo Pessina. Il primo Consiglio Direttivo che si è svolto a Roma ha provveduto alla nomina dei quattro vicepresidenti, provenienti da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche: sono Barbara Carabetti, dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel porto di Civitavecchia; Vito Totorizzo, dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada, dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del porto di Trieste; Enrico Bonistalli, dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di Porto Santo Stefano.

(Sito) Ansa

Trieste

Ministri Trasporti Italia e Egitto, via ad autostrada del mare

Con la visita a bordo in forma privata di uno dei ro-ro DFDS del Vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano, Matteo Salvini e del Vice Primo Ministro e ministro dei Trasporti e dell'Industria egiziano Kamel El-Wazir si è celebrato oggi a Trieste l'avvio della nuova autostrada del **Mare** con l'Egitto, sulla base di accordi avviati nel 2023 per un collegamento per sviluppare il commercio tra Europa e Nord Africa, l'import-export di prodotti agricoli tra Italia ed Egitto. I due ministri si sono incontrati al Samer Seaports & Terminals del Molo V del Porto di Trieste, dopo le celebrazioni in Egitto all'inaugurazione della tratta. E' la seconda autostrada del **Mare** per Trieste dopo quella tra Italia e Turchia avviata nel 1987. Erano presenti, anche, gli ambasciatori Michele Quaroni e Bassam Essam Rady, il Vice Presidente e responsabile della Business Unit Mediterraneo di DFDS Lars Hoffman, il Presidente di Samer & Co. Shipping Enrico Samer, azionista del Terminal, agente generale di DFDS e azionista di Med-Roll, uno dei principali utilizzatori della nuova linea. Il Porto di Trieste si conferma hub distributivo, porta d'ingresso Sud dell'Europa, con un efficiente **sistema** intermodale dai vari collegamenti ferroviari operati da Alpe Adria - società controllata dall'**Autorità Portuale** - verso il centro Europa, i Paesi Scandinavi e, tra gli obiettivi del 2025, la Gran Bretagna. L'Egitto raddoppierà l'esportazione dei prodotti freschi agricoli e ortofrutticoli verso l'Europa. Grazie a una catena del freddo "impeccabile", i prodotti arriveranno sui banchi dei supermercati del centro-nord Europa e del Regno Unito in soli 4-6 giorni. Utilizzando carri ferroviari innovativi, che mantengono una temperatura costante nei container refrigerati, i prodotti dal terminal SST - Samer Seaport - partiranno ogni martedì mattina per raggiungere il terminal RSC di Rotterdam il mercoledì pomeriggio; la distribuzione capillare in Olanda e nel Regno Unito avverrà entro rispettivamente giovedì e venerdì mattina. **Vittorio Torbianelli**, commissario straordinario dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, ha spiegato il "rapporto molto favorevole fra prezzo e tempo di percorrenza, indicando che le merci scambiate sono frutta e verdura egiziana, mele italiane con una ampia gamma di prodotti industriali". Un traffico che si svolge con "procedure del tutto nuove per il transito dei semirimorchi portato avanti da Dogane, Guardia di Finanza, Ministero della Salute e dei Trasporti". Hoffman, Vice Presidente e responsabile della Business Unit Mediterraneo di DFDS, prevede che "come la rotta Trieste-Turchia, anche questo nuovo collegamento diventerà rapidamente un pilastro fondamentale per il commercio e la logistica nella regione".



12/04/2024 15:50

Con la visita a bordo in forma privata di uno dei ro-ro DFDS del Vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano, Matteo Salvini e del Vice Primo Ministro e ministro dei Trasporti e dell'Industria egiziano Kamel El-Wazir si è celebrato oggi a Trieste l'avvio della nuova autostrada del Mare con l'Egitto, sulla base di accordi avviati nel 2023 per un collegamento per sviluppare il commercio tra Europa e Nord Africa, l'import-export di prodotti agricoli tra Italia ed Egitto. I due ministri si sono incontrati al Samer Seaports & Terminals del Molo V del Porto di Trieste, dopo le celebrazioni in Egitto all'inaugurazione della tratta. E' la seconda autostrada del Mare per Trieste dopo quella tra Italia e Turchia avviata nel 1987. Erano presenti, anche, gli ambasciatori Michele Quaroni e Bassam Essam Rady, il Vice Presidente e responsabile della Business Unit Mediterraneo di DFDS Lars Hoffman, il Presidente di Samer & Co. Shipping Enrico Samer, azionista del Terminal, agente generale di DFDS e azionista di Med-Roll, uno dei principali utilizzatori della nuova linea. Il Porto di Trieste si conferma hub distributivo, porta d'ingresso Sud dell'Europa, con un efficiente sistema intermodale dai vari collegamenti ferroviari operati da Alpe Adria - società controllata dall'Autorità Portuale - verso il centro Europa, i Paesi Scandinavi e, tra gli obiettivi del 2025, la Gran Bretagna. L'Egitto raddoppierà l'esportazione dei prodotti freschi agricoli e ortofrutticoli verso l'Europa. Grazie a una catena del freddo "impeccabile", i prodotti arriveranno sui banchi dei supermercati del centro-nord Europa e del Regno Unito in soli 4-6 giorni. Utilizzando carri ferroviari innovativi, che mantengono una temperatura costante nei container refrigerati, i prodotti dal terminal SST - Samer Seaport - partiranno ogni martedì mattina per raggiungere il terminal RSC di Rotterdam il mercoledì pomeriggio; la distribuzione capillare in Olanda e nel Regno Unito avverrà entro rispettivamente giovedì e venerdì mattina. **Vittorio Torbianelli**, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha spiegato il "rapporto molto favorevole fra prezzo e tempo di percorrenza, indicando che le merci scambiate sono frutta e verdura egiziana, mele italiane con una ampia gamma di prodotti industriali". Un traffico che si svolge con "procedure del tutto nuove per il transito dei semirimorchi portato avanti da Dogane, Guardia di Finanza, Ministero della Salute e dei Trasporti". Hoffman, Vice Presidente e responsabile della Business Unit Mediterraneo di DFDS, prevede che "come la rotta Trieste-Turchia, anche questo nuovo collegamento diventerà rapidamente un pilastro fondamentale per il commercio e la logistica nella regione".

(Sito) Ansa

Trieste

Fedriga, serve stabilità politica e di intese internazionali

"Stabilità di alleanze nel mondo e stabilità politica delle istituzioni: sono le coordinate fondamentali entro cui si muove l'azione del Friuli Venezia Giulia, regione dalla crescente proiezione internazionale". Lo ha detto il governatore Massimiliano Fedriga ai soci del TEHA Club all'incontro in Regione "Oltre confini: la visione del Friuli Venezia Giulia per una politica internazionale strategica", proposto The European House Ambrosetti. Il Fvg sta "intessendo rapporti costanti e duraturi con i nostri interlocutori privilegiati, che sono Stati Uniti e Giappone, ma guardiamo anche all'India e al Medio Oriente, direttrici naturali per il porto di Trieste, primo scalo nazionale per volumi di traffico", ha affermato Fedriga. Le opzioni sulle alleanze s'inseriscono in un contesto mondiale nel quale il governatore prevede il permanere di tensioni e di una più netta polarizzazione tra due versanti. "Prioritario in questa fase è tutelare le nostre filiere produttive attivando anche iniziative di nearshoring finalizzate a garantire la disponibilità dei componenti essenziali alle nostre aziende presso Paesi vicini". Fedriga è del parere che "i Balcani occidentali possano recitare un ruolo importante e in tal senso va, ad esempio, l'incontro avuto ieri con la Regione serba della Voivodina". Il Fvg "si muove in sintonia con il sistema Italia - ha puntualizzato - in questo quadro le Regioni possono portare un valore aggiunto e svolgere una funzione importante che è qualificata anche dall'alto indice di stabilità di cui sono dotate sotto il profilo istituzionale rispetto a un assetto nazionale per il quale il premierato, con l'autonomia differenziata, rappresenterebbe una soluzione salutare". Non ultima, la scommessa dell'idrogeno, mentre in Europa l'automotive accusa una crisi. Se l'elettrico "rischia di esporci a una dipendenza totale al mercato cinese, occorre trovare altre strade nel medio e lungo periodo, e l'idrogeno, con l'avanzamento sulla fusione nucleare, è una di queste".



"Stabilità di alleanze nel mondo e stabilità politica delle istituzioni: sono le coordinate fondamentali entro cui si muove l'azione del Friuli Venezia Giulia, regione dalla crescente proiezione internazionale". Lo ha detto il governatore Massimiliano Fedriga ai soci del TEHA Club all'incontro in Regione "Oltre confini: la visione del Friuli Venezia Giulia per una politica internazionale strategica", proposto The European House Ambrosetti. Il Fvg sta "intessendo rapporti costanti e duraturi con i nostri interlocutori privilegiati, che sono Stati Uniti e Giappone, ma guardiamo anche all'India e al Medio Oriente, direttrici naturali per il porto di Trieste, primo scalo nazionale per volumi di traffico", ha affermato Fedriga. Le opzioni sulle alleanze s'inseriscono in un contesto mondiale nel quale il governatore prevede il permanere di tensioni e di una più netta polarizzazione tra due versanti. "Prioritario in questa fase è tutelare le nostre filiere produttive attivando anche iniziative di nearshoring finalizzate a garantire la disponibilità dei componenti essenziali alle nostre aziende presso Paesi vicini". Fedriga è del parere che "i Balcani occidentali possano recitare un ruolo importante e in tal senso va, ad esempio, l'incontro avuto ieri con la Regione serba della Voivodina". Il Fvg "si muove in sintonia con il sistema Italia - ha puntualizzato - in questo quadro le Regioni possono portare un valore aggiunto e svolgere una funzione importante che è qualificata anche dall'alto indice di stabilità di cui sono dotate sotto il profilo istituzionale rispetto a un assetto nazionale per il quale il premierato, con l'autonomia differenziata, rappresenterebbe una soluzione salutare". Non ultima, la scommessa dell'idrogeno, mentre in Europa l'automotive accusa una crisi. Se l'elettrico "rischia di esporci a una dipendenza totale al mercato cinese, occorre trovare altre strade nel medio e lungo periodo, e

Agenparl

Trieste

(ARC) Trasporti: Amirante, collegamento Ts-Damietta opportunit per Fvg

(AGENPARL) - mer 04 dicembre 2024 All'inaugurazione della linea di traghetti dal porto di Trieste allo scalo egiziano per il trasporto merci anche l'assessore Scoccimarro Pordenone, 4 dic - "L'avvio di questa nuova linea di collegamento Trieste-Damietta per il trasporto delle merci rappresenta un esempio di come, dalle le grandi crisi, possono nascere nuove opportunit?. La difficult? di trasportare le merci dopo le tensioni nel Canale di Suez ha infatti determinato un intenso lavoro di confronto e mediazione con le istituzioni e gli operatori dell'intera costa del Mediterraneo per riprendere e rilanciare scambi commerciali che si erano interrotti nel tempo per ragioni geopolitiche". Lo ha detto oggi l'assessore regionale alle Infrastrutture e territorio, Cristina Amirante, a Trieste partecipando alla cerimonia inaugurale della nuova linea di collegamento per il trasporto delle merci Trieste-Damietta. All'evento erano presenti, tra le diverse autorit?, anche il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e trasporti Matteo Salvini e il vice primo ministro e ministro dei Trasporti e dell'Industria dell'Egitto Kamel Al-Wazir e l'assessore regionale all'Ambiente Fabio Scoccimarro. Il progetto, sancito dalla firma di un accordo bilaterale fra Italia ed Egitto lo scorso gennaio, permetter? di trasportare le merci fra i due Paesi in un tempo di circa 60 ore, grazie all'impiego di tecnologia blockchain e alla digitalizzazione dei documenti doganali, in una pi? ampia cornice di cooperazione fra dogane e autorit? centrali. La linea 'Ro-Ro' (con i veicoli a bordo del traghetto) favorir? inoltre il collegamento, attraverso l'Italia e l'Egitto del mercato europeo con quello africano e mediorientale. Ne beneficer? in particolar modo il commercio di prodotti agricoli freschi, deperibili e surgelati. "La nave che collegher? Trieste con Damietta - ha aggiunto l'assessore Amirante - ? sicuramente il successo di un'operazione, che durava da diversi anni, tra il Governo, la Regione e le associazioni di categoria e gli operatori che gestiranno la linea di collegamento. E' fondamentale ripristinare un'autostrada del mare che possa essere utilizzata per il trasporto sia dei passeggeri che delle merci nel contesto del Mediterraneo. ? una tratta che rafforza la posizione dell'Europa e, in particolare, la strategicit? del sistema portuale di Trieste e della logistica del Friuli Venezia Giulia, rendendolo pi? resiliente rispetto alle crisi nello scenario internazionale". La nuova linea ? configurata come una nuova Autostrada del mare sfruttando l'ampio network ferroviario del porto di Trieste. Il porto di Damietta, nei pressi del Canale di Suez, ? collegato ai Paesi della Penisola arabica. Il servizio, gestito dal gruppo armatoriale e logistico danese Dfds con Samer&Co Shipping, inizialmente avr? frequenza settimanale, ma gi? a met? del 2025 dovrebbe raddoppiare con due partenze a settimana.



12/04/2024 16:24

(AGENPARL) - mer 04 dicembre 2024 All'inaugurazione della linea di traghetti dal porto di Trieste allo scalo egiziano per il trasporto merci anche l'assessore Scoccimarro Pordenone, 4 dic - "L'avvio di questa nuova linea di collegamento Trieste-Damietta per il trasporto delle merci rappresenta un esempio di come, dalle le grandi crisi, possono nascere nuove opportunit?. La difficult? di trasportare le merci dopo le tensioni nel Canale di Suez ha infatti determinato un intenso lavoro di confronto e mediazione con le istituzioni e gli operatori dell'intera costa del Mediterraneo per riprendere e rilanciare scambi commerciali che si erano interrotti nel tempo per ragioni geopolitiche". Lo ha detto oggi l'assessore regionale alle Infrastrutture e territorio, Cristina Amirante, a Trieste partecipando alla cerimonia inaugurale della nuova linea di collegamento per il trasporto delle merci Trieste-Damietta. All'evento erano presenti, tra le diverse autorit?, anche il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e trasporti Matteo Salvini e il vice primo ministro e ministro dei Trasporti e dell'Industria dell'Egitto Kamel Al-Wazir e l'assessore regionale all'Ambiente Fabio Scoccimarro. Il progetto, sancito dalla firma di un accordo bilaterale fra Italia ed Egitto lo scorso gennaio, permetter? di trasportare le merci fra i due Paesi in un tempo di circa 60 ore, grazie all'impiego di tecnologia blockchain e alla digitalizzazione dei documenti doganali, in una pi? ampia cornice di cooperazione fra dogane e autorit? centrali. La linea 'Ro-Ro' (con i veicoli a bordo del traghetto) favorir? inoltre il collegamento, attraverso l'Italia e l'Egitto del mercato europeo con quello africano e mediorientale. Ne beneficer? in particolar modo il commercio di prodotti agricoli freschi, deperibili e surgelati. "La nave che collegher? Trieste con Damietta - ha aggiunto l'assessore Amirante - ? sicuramente il successo di un'operazione, che durava da diversi anni, tra il Governo, la Regione e le associazioni di categoria e gli operatori che gestiranno la linea di collegamento. E' fondamentale ripristinare un'autostrada del mare che possa essere utilizzata per il trasporto sia dei passeggeri che delle merci nel contesto del Mediterraneo. ? una tratta che rafforza la posizione dell'Europa e, in particolare, la strategicit? del sistema portuale di Trieste e della logistica del Friuli Venezia Giulia, rendendolo pi? resiliente rispetto alle crisi nello scenario internazionale". La nuova linea ? configurata come una nuova Autostrada del mare sfruttando l'ampio network ferroviario del porto di Trieste. Il porto di Damietta, nei pressi del Canale di Suez, ? collegato ai Paesi della Penisola arabica. Il servizio, gestito dal gruppo armatoriale e logistico danese Dfds con Samer&Co Shipping, inizialmente avr? frequenza settimanale, ma gi? a met? del 2025 dovrebbe raddoppiare con due

Agenparl

Trieste

"Con l'inaugurazione di questo importante collegamento - ha detto l'assessore regionale per la Difesa dell'ambiente Fabio Scoccimarro - prosegue la tradizione della marineria triestina 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.

Agenparl

Trieste

(ARC) Scenari: Fedriga, serve stabilit politica e di intese internazionali

(AGENPARL) - mer 04 dicembre 2024 Trieste, 4 dic - "Stabilit? di alleanze nel mondo e stabilit? politica delle istituzioni: sono queste le coordinate fondamentali entro cui si muove l'azione del Friuli Venezia Giulia, regione dalla crescente proiezione internazionale", come ha spiegato il governatore Massimiliano Fedriga ai soci del TEHA Club nell'incontro ospitato oggi dalla Sala Colonne del Palazzo della Regione a Trieste. "Il Friuli Venezia Giulia sta intessendo rapporti costanti e duraturi con i nostri interlocutori privilegiati, che sono gli Stati Uniti e il Giappone, ma guardiamo anche all'India e al Medio Oriente, che sono direttrici naturali per il porto di Trieste, primo scalo nazionale per volumi di traffico", ha affermato Fedriga, entrando nel vivo dell'evento intitolato "Oltre i confini: la visione del Friuli Venezia Giulia per una politica internazionale strategica", proposto The European House - Ambrosetti. Le opzioni sulle alleanze s'inseriscono in un contesto mondiale nel quale il governatore prevede il permanere di tensioni e di una pi? netta polarizzazione tra due versanti. "Prioritario in questa fase ? tutelare le nostre filiere produttive attivando anche iniziative di nearshoring finalizzate a garantire la disponibilit? dei componenti essenziali alle nostre aziende presso Paesi vicini. In quest'ottica - secondo Fedriga - i Balcani occidentali possono recitare un ruolo importante e in tal senso va, ad esempio, l'incontro avuto ieri con la Regione serba della Voivodina". "Il Friuli Venezia Giulia si muove in sintonia con il sistema Italia - ha osservato Fedriga -: in questo quadro le Regioni possono portare un valore aggiunto e svolgere una funzione importante che ? qualificata anche dall'alto indice di stabilit? di cui sono dotate sotto il profilo istituzionale rispetto a un assetto nazionale per il quale il premierato, combinato con l'autonomia differenziata, rappresenterebbe una soluzione salutare". Nel protagonismo del Friuli Venezia Giulia Fedriga ha indicato anche la scommessa sull'innovazione energetica che riguarda l'idrogeno, proprio mentre in Europa il settore dell'automotive ? agitato dalla prospettiva di una transizione troppo accelerata all'elettrico che, come ha rilevato il governatore, rischia di esporci a una dipendenza totale al mercato cinese. "Occorre dunque trovare altre strade nel medio e lungo periodo, e l'idrogeno, insieme all'avanzamento sulla fusione nucleare, ? una di queste". ARC/PPH 041815 DIC 24 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.



12/04/2024 18:17

(AGENPARL) - mer 04 dicembre 2024 Trieste, 4 dic - "Stabilit? di alleanze nel mondo e stabilit? politica delle istituzioni: sono queste le coordinate fondamentali entro cui si muove l'azione del Friuli Venezia Giulia, regione dalla crescente proiezione internazionale", come ha spiegato il governatore Massimiliano Fedriga ai soci del TEHA Club nell'incontro ospitato oggi dalla Sala Colonne del Palazzo della Regione a Trieste. "Il Friuli Venezia Giulia sta intessendo rapporti costanti e duraturi con i nostri interlocutori privilegiati, che sono gli Stati Uniti e il Giappone, ma guardiamo anche all'India e al Medio Oriente, che sono direttrici naturali per il porto di Trieste, primo scalo nazionale per volumi di traffico", ha affermato Fedriga, entrando nel vivo dell'evento intitolato "Oltre i confini: la visione del Friuli Venezia Giulia per una politica internazionale strategica", proposto The European House - Ambrosetti. Le opzioni sulle alleanze s'inseriscono in un contesto mondiale nel quale il governatore prevede il permanere di tensioni e di una pi? netta polarizzazione tra due versanti. "Prioritario in questa fase ? tutelare le nostre filiere produttive attivando anche iniziative di nearshoring finalizzate a garantire la disponibilit? dei componenti essenziali alle nostre aziende presso Paesi vicini. In quest'ottica - secondo Fedriga - i Balcani occidentali possono recitare un ruolo importante e in tal senso va, ad esempio, l'incontro avuto ieri con la Regione serba della Voivodina". "Il Friuli Venezia Giulia si muove in sintonia con il sistema Italia - ha osservato Fedriga -: in questo quadro le Regioni possono portare un valore aggiunto e svolgere una funzione importante che ? qualificata anche dall'alto indice di stabilit? di cui sono dotate sotto il profilo istituzionale rispetto a un assetto nazionale per il quale il premierato, combinato con l'autonomia differenziata, rappresenterebbe una soluzione salutare". Nel protagonismo del Friuli Venezia Giulia Fedriga ha indicato anche la scommessa sull'innovazione energetica che riguarda l'idrogeno, proprio mentre in Europa il settore dell'automotive ? agitato dalla prospettiva di una transizione troppo accelerata all'elettrico che, come ha rilevato il governatore, rischia di esporci a una dipendenza totale al mercato cinese. "Occorre dunque trovare altre strade nel medio e lungo periodo, e l'idrogeno, insieme all'avanzamento sulla fusione nucleare, ? una di queste". ARC/PPH 041815 DIC 24 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

4.12.24 IL MINISTRO DEI TRASPORTI SALVINI E L'OMOLOGO EGIZIANO AL-WAZIR CELEBRANO L'AVVIO DELL'AUTOSTRADA DEL MARE TRIESTE-DAMIETTA

Trieste, 4 dicembre 2024 - Con la visita a bordo di uno dei ro-ro DFDS del Vicepremier e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano Matteo Salvini e del Vice Primo Ministro e Ministro dei Trasporti e dell'Industria egiziano Kamel Al-Wazir si è celebrato oggi a Trieste l'avvio della nuova autostrada del **Mare** con l'Egitto. I due ministri si sono incontrati al Samer Seaports & Terminals del Molo V del Porto di Trieste per vedere concretizzati sulla sponda italiana, dopo le celebrazioni in Egitto, gli accordi avviati nel 2023 per la costituzione del collegamento che rappresenta un importante sviluppo per il commercio tra l'Europa e il Nord Africa, avendo come protagonista il Porto di Trieste e il **sistema** intermodale del Friuli Venezia Giulia. All'evento, celebrato in forma privata con ospiti i player del settore **portuale**, hanno preso parte, oltre ai ministri dei due Paesi, gli ambasciatori Michele Quaroni e Bassam Essam Rady, le Istituzioni del territorio - tra cui l'assessore regionale ai Trasporti Cristina Amirante e il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza - il Commissario della **Autorità Portuale Vittorio Torbianelli**, il Vice Presidente e responsabile della Business Unit Mediterraneo di DFDS Lars Hoffman, il Presidente di Samer & Co. Shipping Enrico Samer, azionista del Terminal, agente generale di DFDS e azionista di Med-Roll, uno dei principali utilizzatori della nuova autostrada del mare, che favorirà in particolare l'import-export di prodotti agricoli tra Italia ed Egitto. L'autostrada del Mare Trieste-Damietta - la seconda attiva nel porto di Trieste dopo quella tra Italia e Turchia avviata nel 1987 - mira a creare un corridoio a vantaggio dell'interscambio Africa-Europa ad alto livello di sostenibilità ambientale, poiché l'Autostrada del mare rappresenta uno dei sistemi di trasporto a più basso impatto e ad alta capacità di trasporto. Per il Porto di Trieste, si tratta di un importante traguardo raggiunto in termini di diversificazione dei flussi commerciali anche in risposta alle attuali sfide geopolitiche e di conferma del ruolo di hub distributivo, ponendosi come porta d'ingresso Sud dell'Europa, con un efficace **sistema** intermodale caratterizzato dai collegamenti ferroviari operati da Alpe Adria - società controllata dall'**Autorità Portuale** - verso il centro Europa, i Paesi Scandinavi e, tra gli obiettivi del 2025, con l'UK. Dal punto di vista egiziano, l'Autostrada del **Mare** consentirà l'aumento - e, si stima, potenzialmente il raddoppio - dell'esportazione dei prodotti freschi verso l'Europa e un contesto nel quale rafforzare le relazioni economiche tra i due Paesi. **Vittorio Torbianelli**, commissario straordinario dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** ha dichiarato: "Il porto di Trieste si apre a nuove rotte Ro-Ro sulla"



Trieste, 4 dicembre 2024 - Con la visita a bordo di uno dei ro-ro DFDS del Vicepremier e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano Matteo Salvini e del Vice Primo Ministro e Ministro dei Trasporti e dell'Industria egiziano Kamel Al-Wazir si è celebrato oggi a Trieste l'avvio della nuova autostrada del Mare con l'Egitto. I due ministri si sono incontrati al Samer Seaports & Terminals del Molo V del Porto di Trieste per vedere concretizzati sulla sponda italiana, dopo le celebrazioni in Egitto, gli accordi avviati nel 2023 per la costituzione del collegamento che rappresenta un importante sviluppo per il commercio tra l'Europa e il Nord Africa, avendo come protagonista il Porto di Trieste e il sistema intermodale del Friuli Venezia Giulia. All'evento, celebrato in forma privata con ospiti i player del settore portuale, hanno preso parte, oltre ai ministri dei due Paesi, gli ambasciatori Michele Quaroni e Bassam Essam Rady, le Istituzioni del territorio - tra cui l'assessore regionale ai Trasporti Cristina Amirante e il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza - il Commissario della Autorità Portuale Vittorio Torbianelli, il Vice Presidente e responsabile della Business Unit Mediterraneo di DFDS Lars Hoffman, il Presidente di Samer & Co. Shipping Enrico Samer, azionista del Terminal, agente generale di DFDS e azionista di Med-Roll, uno dei principali utilizzatori della nuova autostrada del mare, che favorirà in particolare l'import-export di prodotti agricoli tra Italia ed Egitto. L'autostrada del Mare Trieste-Damietta - la seconda attiva nel porto di Trieste dopo quella tra Italia e Turchia avviata nel 1987 - mira a creare un corridoio a vantaggio dell'interscambio Africa-Europa ad alto livello di sostenibilità ambientale, poiché l'Autostrada del mare rappresenta uno dei sistemi di trasporto a più basso impatto e ad alta capacità di trasporto. Per il Porto di Trieste, si tratta di un importante traguardo raggiunto in termini di diversificazione dei flussi commerciali anche in risposta alle attuali sfide geopolitiche e di conferma del ruolo di hub distributivo, ponendosi come porta d'ingresso Sud dell'Europa, con un efficace sistema intermodale caratterizzato dai collegamenti ferroviari operati da Alpe Adria - società controllata dall'Autorità Portuale - verso il centro Europa, i Paesi Scandinavi e, tra gli obiettivi del 2025, con l'UK. Dal punto di vista egiziano, l'Autostrada del Mare consentirà l'aumento - e, si stima, potenzialmente il raddoppio - dell'esportazione dei prodotti freschi verso l'Europa e un contesto nel quale rafforzare le relazioni economiche tra i due Paesi. Vittorio Torbianelli, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha dichiarato: "Il porto di Trieste si apre a nuove rotte Ro-Ro sulla"

Agenparl

Trieste

come possibile porta verso tutta l'area arabica. Grazie al rapporto molto favorevole fra prezzo e tempo di percorrenza, il potenziale è altissimo: frutta e verdura egiziana, ma anche mele italiane da esportare in Egitto, vicino a una ampia gamma di prodotti industriali. Gli autotrasportatori nazionali potranno avere un ruolo da protagonisti per i traffici con l'Italia, mentre la ferrovia darà la possibilità di raggiungere tutta l'Europa fino al Regno Unito. Non dimentichiamo il grosso sforzo di gestire, nell'ambito della cornice di accordi, procedure del tutto nuove per il transito dei semirimorchi portato avanti da Dogane, Guardia di Finanza, Ministero della Salute e dei Trasporti, cui va il nostro sentito riconoscimento". Il Sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, ha dichiarato: "La nuova Autostrada del **Mare** sottolinea e rappresenta come Trieste sia non solo al centro del Mediterraneo e dell'Europa, ma risulti un passaggio strategico di merci, relazioni e persone nella nuova geopolitica, e quanto il lavoro congiunto di imprese del territorio, aziende multinazionali, istituzioni locali e nazionali stia andando nella giusta direzione per dare alla città il ruolo economico che le spetta". "Siamo onorati di ospitare questa cerimonia per l'avvio della nuova autostrada del **Mare** tra Trieste e Damietta - ha dichiarato Lars Hoffman, Vice Presidente e responsabile della Business Unit Mediterraneo di DFDS - si tratta per noi di un passo significativo, che rafforza ulteriormente la nostra presenza nel Mediterraneo. Questa nuova rotta è un'opportunità straordinaria per espandere il nostro network e offrire soluzioni logistiche sempre più efficienti e sostenibili. Siamo fiduciosi che, come la rotta Trieste-Turchia, anche questo nuovo collegamento diventerà rapidamente un pilastro fondamentale per il commercio e la logistica nella regione, offrendo nuove opportunità ai nostri clienti e partner commerciali". "Il nostro impegno come partner e agenti generali di DFDS - ha commentato il Presidente di Samer & Co. Shipping, Enrico Samer - vede oggi un significativo sviluppo. Il successo dell'Autostrada del **mare** Trieste-Turchia ha ampiamente dimostrato il potenziale di questa tipologia di collegamenti marittimi, e il nuovo collegamento con l'Egitto si basa su questa solida esperienza e ci permette di estendere il raggio d'azione del Porto di Trieste verso il Nord Africa, a vantaggio di tutta l'economia locale. Il collegamento non solo faciliterà gli scambi commerciali tra Italia ed Egitto, ma fungerà anche da ponte tra l'Europa e l'Africa, sfruttando l'eccellente network ferroviario del porto di Trieste. Tutto questo è stato possibile da un grande lavoro di squadra svolto dai Governi e dalle Rappresentanze Diplomatiche di Italia e Egitto, dalle **Autorità** Portuali di Trieste e Damietta e da tutte le altre **Autorità** coinvolte, in particolare quella doganale, che ha permesso l'implementazione di un corridoio che garantisce l'inoltro immediato delle merci da nave e ferrovia e viceversa, che è poi l'obiettivo principale dello sviluppo intermodale dell'Autostrada del **Mare**". Il progetto, la cui gestazione è stata relativamente breve, si inserisce nel più ampio piano di trasporti Inframed e segue l'accordo bilaterale Italia-Egitto firmato al Cairo il 22 gennaio 2024. La linea è stata attivata con il viaggio inaugurale dal porto di Damietta del 29 novembre. A regime l'autostrada del **mare** prevede una toccata a settimana nei rispettivi porti, con arrivo e partenza il lunedì a Trieste e arrivo giovedì e partenza venerdì da Damietta. Sulla linea è impiegata

Agenparl

Trieste

attualmente la nave dell'armatore DFDS Olympos Seaways, con una capacità di carico di 3.214 metri lineari, pari a circa 207 semirimorchi e una velocità di 21,5 nodi. Il transit time medio è stimato in 68 ore di navigazione. L'autostrada del **mare** è dedicata a semi rimorchi (autoarticolati senza motrice), autoarticolati completi, autotreni, container da 45', casse mobili, rotabili diversi (motrici, autobus, van), impiantistica. Per la propria versatilità, la linea è considerata ad alto potenziale rispetto alle esigenze di interscambio tra Europa e Africa, ed è già strutturata per raddoppiare le toccate e quindi i volumi trasportabili. Med-Roll, Alpe Adria e DFDS annunciano il lancio di un nuovo servizio multimodale nave-ferrovia-strada che rivoluzionerà il trasporto di prodotti freschi dall'Egitto al Nord Europa attraverso il Porto di Trieste. 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.

Agenparl

Trieste

(ARC) Infrastrutture: Fedriga, Salvini a Ts comprova alleanza istituzioni

(AGENPARL) - mer 04 dicembre 2024 Bene ipotesi passaggio competenze da Soprintendenza a Regione. Porto Vecchio serve all'Italia. Per la guida dello scalo triestino utile la continuità? Trieste, 4 dic - "L'intervento odierno del ministro e vicepremier Salvini alla Stazione Marittima di Trieste? la testimonianza dell'alleanza tra istituzioni sui temi dell'ammodernamento infrastrutturale che ha sempre caratterizzato l'azione amministrativa di questo territorio partendo da Regione e Comune: la grande sfida? superarci, metterci in discussione per dare risposte rapide e attente, ma considerando anche che in alcuni casi la perdita di tempo significa perdita di risorse pubbliche, che sono le tasse dei cittadini, e questo non ce lo possiamo permettere". Sono le parole del governatore Massimiliano Fedriga che oggi? intervenuto all'incontro a Trieste sui progetti e le grandi opere - l'Italia del s? - con il ministro Matteo Salvini. Il governatore del Friuli Venezia Giulia ha apprezzato in particolare l'ipotesi fatta dal ministro di un passaggio di competenze dalla Soprintendenza alla Regione. "Sarebbe qualcosa di straordinario - ha rilevato Fedriga - perch? vorrebbe dire avere continuità?: oggi lavoriamo anche con bravissimi soprintendenti che per? vengono avvicendati ogni anno e mezzo, due, e anche di meno. Se avessimo questa competenza si realizzerebbe un cambio di passo non solo per gli interventi pubblici ma anche per tutte le opere private". In particolare, per quanto riguarda il Porto Vecchio, "tutti sanno che? una cosa utile alla regione e al Paese perch? si tratta del pi? grande intervento in un centro cittadino sul mare a livello nazionale, ma c'? sempre qualcuno che fa polemiche con l'obiettivo di auto-avvantaggiarsi". Infine, sulla nomina del nuovo presidente dello scalo triestino, il governatore si? detto "convinto che la scelta sar? basata sulla professionalit? e non sulle vicinanza politiche o partitiche; mi auguro che ci sia continuità? - ha concluso Fedriga - con il lavoro fatto da **Zeno D'Agostino** e dalla sua squadra perch? quell'azione ha fatto crescere molto il porto". All'evento in stazione Marittima sono intervenuti anche gli assessori regionali Cristina Amirante, Sebastiano Callari, Pierpaolo Roberti, Alessia Rosolen, Stefano Zannier e Barbara Zilli. Tra le altre autorit? presenti, il presidente del Consiglio regionale Mauro Bordin e il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza. ARC/PPH/al 041948 DIC 24 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.



(ARC) Infrastrutture: Fedriga, Salvini a Ts comprova alleanza istituzioni

12/04/2024 19:54

(AGENPARL) - mer 04 dicembre 2024 Bene ipotesi passaggio competenze da Soprintendenza a Regione. Porto Vecchio serve all'Italia. Per la guida dello scalo triestino utile la continuità? Trieste, 4 dic - "L'intervento odierno del ministro e vicepremier Salvini alla Stazione Marittima di Trieste? la testimonianza dell'alleanza tra istituzioni sui temi dell'ammodernamento infrastrutturale che ha sempre caratterizzato l'azione amministrativa di questo territorio partendo da Regione e Comune: la grande sfida? superarci, metterci in discussione per dare risposte rapide e attente, ma considerando anche che in alcuni casi la perdita di tempo significa perdita di risorse pubbliche, che sono le tasse dei cittadini, e questo non ce lo possiamo permettere". Sono le parole del governatore Massimiliano Fedriga che oggi? intervenuto all'incontro a Trieste sui progetti e le grandi opere - l'Italia del s? - con il ministro Matteo Salvini. Il governatore del Friuli Venezia Giulia ha apprezzato in particolare l'ipotesi fatta dal ministro di un passaggio di competenze dalla Soprintendenza alla Regione. "Sarebbe qualcosa di straordinario - ha rilevato Fedriga - perch? vorrebbe dire avere continuità?: oggi lavoriamo anche con bravissimi soprintendenti che per? vengono avvicendati ogni anno e mezzo, due, e anche di meno. Se avessimo questa competenza si realizzerebbe un cambio di passo non solo per gli interventi pubblici ma anche per tutte le opere private". In particolare, per quanto riguarda il Porto Vecchio, "tutti sanno che? una cosa utile alla regione e al Paese perch? si tratta del pi? grande intervento in un centro cittadino sul mare a livello nazionale, ma c'? sempre qualcuno che fa polemiche con l'obiettivo di auto-avvantaggiarsi". Infine, sulla nomina del nuovo presidente dello scalo triestino, il governatore si? detto "convinto che la scelta sar? basata sulla professionalit? e non sulle vicinanza politiche o partitiche; mi auguro che ci sia continuità? - ha concluso Fedriga - con il lavoro fatto da **Zeno D'Agostino** e dalla sua squadra perch? quell'azione ha fatto crescere molto il porto". All'evento in stazione Marittima sono intervenuti anche gli assessori regionali Cristina Amirante, Sebastiano Callari, Pierpaolo Roberti, Alessia Rosolen, Stefano Zannier e Barbara Zilli. Tra le altre autorit? presenti, il presidente del Consiglio regionale Mauro Bordin e il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza. ARC/PPH/al 041948 DIC 24 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

Informare

Trieste

Completata la squadra direttiva di Federagenti

Il primo consiglio direttivo della federazione degli agenti marittimi italiani Federagenti, dopo la nomina del nuovo presidente Paolo Pessina (del 27 giugno 2024), ha provveduto ieri alla nomina dei quattro vicepresidenti provenienti da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche: sono Barbara Carabetti, dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel porto di Civitavecchia; Vito Totorizzo, dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada, dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del porto di Trieste; Enrico Bonistalli, dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di Porto Santo Stefano.

Informare

Completata la squadra direttiva di Federagenti



12/04/2024 10:53

Il primo consiglio direttivo della federazione degli agenti marittimi italiani Federagenti, dopo la nomina del nuovo presidente Paolo Pessina (del 27 giugno 2024), ha provveduto ieri alla nomina dei quattro vicepresidenti provenienti da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche: sono Barbara Carabetti, dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel porto di Civitavecchia; Vito Totorizzo, dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada, dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del porto di Trieste; Enrico Bonistalli, dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di Porto Santo Stefano.

Informatore Navale

Trieste

Federagenti, nominati i quattro vicepresidenti e il presidente della sezione yacht

. Si è completata la squadra di "governo" della Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandati Marittimi e Mediatori Marittimi . I nuovi eletti affiancheranno il presidente, il genovese Paolo Pessina . Roma, 4 dicembre 2024 - Il primo Consiglio Direttivo che si è svolto ieri a Roma ha provveduto alla nomina dei quattro vicepresidenti, provenienti da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche: sono Barbara Carabetti, dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel porto di Civitavecchia; Vito Totorizzo, dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada, dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del porto di Trieste; Enrico Bonistalli, dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di Porto Santo Stefano.

Informatore Navale	
Federagenti, nominati i quattro vicepresidenti e il presidente della sezione yacht	
12/04/2024 13:25	
<p>Si è completata la squadra di "governo" della Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandati Marittimi e Mediatori Marittimi . I nuovi eletti affiancheranno il presidente, il genovese Paolo Pessina . Roma, 4 dicembre 2024 - Il primo Consiglio Direttivo che si è svolto ieri a Roma ha provveduto alla nomina dei quattro vicepresidenti, provenienti da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche: sono Barbara Carabetti, dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel porto di Civitavecchia; Vito Totorizzo, dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada, dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del porto di Trieste; Enrico Bonistalli, dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di Porto Santo Stefano.</p>	

Informazioni Marittime

Trieste

Federagenti, nominati quattro vicepresidenti

Il consiglio direttivo ha eletto anche il presidente della sezione yacht. È stata completata la squadra di "governo" della Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatari Marittimi e Mediatori Marittimi, presieduta dal genovese Paolo Pessina. Il primo consiglio direttivo che si è svolto ieri a Roma ha provveduto alla nomina dei quattro vicepresidenti, provenienti da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche. Si tratta di Barbara Carabetti, dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel **porto** di Civitavecchia; Vito Totorizzo, dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada, dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del **porto di Trieste**; Enrico Bonistalli, dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di **Porto Santo Stefano**. Condividi Tag federagenti Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Federagenti, nominati quattro vicepresidenti



12/04/2024 15:40

Il consiglio direttivo ha eletto anche il presidente della sezione yacht. È stata completata la squadra di "governo" della Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatari Marittimi e Mediatori Marittimi, presieduta dal genovese Paolo Pessina. Il primo consiglio direttivo che si è svolto ieri a Roma ha provveduto alla nomina dei quattro vicepresidenti, provenienti da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche. Si tratta di Barbara Carabetti, dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel porto di Civitavecchia; Vito Totorizzo, dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada, dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del porto di Trieste; Enrico Bonistalli, dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di Porto Santo Stefano. Condividi Tag federagenti Articoli correlati.

Italia-Egitto: inaugurata la nuova linea Ro-Ro tra Trieste e Damietta

primo traghetto arrivato al porto di Trieste dopo un viaggio di 60 ore

Andrea Puccini

TRIESTE Un ponte marittimo tra Europa, Africa e Medio Oriente: è questa la promessa della nuova linea ro-ro inaugurata ufficialmente a Damietta, in Egitto, e divenuta operativa con il primo traghetto arrivato al porto di Trieste dopo un viaggio di 60 ore. L'iniziativa, promossa nell'ambito del Piano Mattei per l'Africa, mira a rafforzare la cooperazione commerciale tra Italia ed Egitto, aprendo nuove prospettive per il commercio internazionale. La linea è il frutto di un accordo bilaterale firmato lo scorso gennaio tra i governi italiano ed egiziano. Alla cerimonia di inaugurazione, tenutasi il 28 novembre a Damietta, hanno partecipato il Primo ministro egiziano Moustafa Madbouly e l'ambasciatore italiano al Cairo, Michele Quaroni. Questa linea rappresenta un nuovo ponte commerciale tra Europa, Africa e Medio Oriente, con l'Italia e l'Egitto al centro, ha dichiarato Quaroni, sottolineando il ruolo strategico dell'iniziativa, soprattutto per il trasporto di alimenti e prodotti agricoli. La digitalizzazione dei processi doganali, supportata dalla tecnologia blockchain, garantirà maggiore efficienza e trasparenza. trieste Benefici per il commercio e la logistica L'arrivo della prima nave al Molo V del porto di Trieste rappresenta un risultato significativo per entrambe le economie. La nuova linea offre tempi di transito ridotti rispetto alle tradizionali rotte terrestri o aeree, facilitando lo scambio tra il mercato europeo e quelli africano e mediorientale. Il presidente dell'ICE, Matteo Zoppas, ha evidenziato l'importanza del progetto: La linea Trieste-Damietta migliorerà l'efficienza delle spedizioni, riducendo costi e tempi di trasporto e rendendo le nostre imprese più competitive sui mercati internazionali. Il collegamento marittimo si inserisce nel più ampio quadro del Piano Mattei, che punta a rafforzare i legami economici con i paesi africani. Nel 2023, il valore delle esportazioni italiane verso l'Africa ha superato i 20 miliardi di euro, e il nuovo servizio punta a incrementare ulteriormente questi scambi. Nonostante alcune difficoltà iniziali, come le lungaggini burocratiche evidenziate da Zoppas, la riuscita della prima spedizione conferma il potenziale della rotta. Secondo l'ambasciatore Quaroni, il successo iniziale potrebbe presto richiedere l'impiego di ulteriori navi per rispondere alla crescente domanda. trieste Prospettive future La linea ro-ro tra Trieste e Damietta non è solo un'operazione logistica: rappresenta un'opportunità per consolidare il ruolo dell'Italia come snodo strategico per i traffici globali, promuovendo al contempo una maggiore integrazione economica tra Europa, Africa e Medio Oriente. La linea ro-ro Trieste-Damietta è uno strumento migliorativo delle attuali condizioni in quanto consente di abbattere i costi e i tempi di spedizione, dando la possibilità alle imprese di essere maggiormente competitive sostiene Zoppas Questo collegamento si pone come strumento aggiuntivo del Piano Mattei, per sfruttare al meglio le potenzialità che si aprono con il continente africano e il conseguente allargamento dei mercati. L'Africa



Messaggero Marittimo

Trieste

rappresenta un continente estremamente interessante per le esportazioni italiane che nel 2023 sono state di oltre 20 miliardi e di 16 miliardi da gennaio ad ottobre di quest'anno. Un risultato di cui siamo soddisfatti: anche l'Ice ha avuto un ruolo importante nell'avanzamento del progetto, rallentato dalle lungaggini burocratiche. Ora il secondo passo sarà quello di informare operatori e agenti della navigazione affinché questo strumento venga conosciuto e possa dare un reale vantaggio al commercio italiano verso l'Africa. Con questa nuova tratta non stiamo unendo solo Trieste Damietta, ma dando vita a un nuovo collegamento tra l'Italia e l'Egitto e tra l'Europa e l'Africa.

Sea Reporter

Trieste

Federagenti, nominati i quattro vicepresidenti e il presidente della sezione yacht

Dic 4, 2024 - Si è completata ieri la squadra di "governo" della Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi che è presieduta dal genovese Paolo Pessina. Il primo Consiglio Direttivo che si è svolto ieri a Roma ha provveduto alla nomina dei quattro vicepresidenti, provenienti da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche: sono Barbara Carabetti, dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel **porto** di Civitavecchia; Vito Totorizzo, dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada, dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del **porto** di **Trieste**; Enrico Bonistalli, dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di **Porto** Santo Stefano.



Salvini e l'omologo egiziano Al-Wazir celebrano l'avvio dell'autostrada del mare Trieste-Damietta

Dic 4, 2024 - Con la visita a bordo di uno dei ro-ro DFDS del Vicepremier e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano Matteo Salvini e del Vice Primo Ministro e Ministro dei Trasporti e dell'Industria egiziano Kamel Al-Wazir si è celebrato oggi a Trieste l'avvio della nuova autostrada del **Mare** con l'Egitto. I due ministri si sono incontrati al Samer Seaports & Terminals del Molo V del Porto di Trieste per vedere concretizzati sulla sponda italiana, dopo le celebrazioni in Egitto, gli accordi avviati nel 2023 per la costituzione del collegamento che rappresenta un importante sviluppo per il commercio tra l'Europa e il Nord Africa, avendo come protagonista il Porto di Trieste e il **sistema** intermodale del Friuli Venezia Giulia. All'evento, celebrato in forma privata con ospiti i player del settore **portuale**, hanno preso parte, oltre ai ministri dei due Paesi, gli ambasciatori Michele Quaroni e Bassam Essam Rady, le Istituzioni del territorio - tra cui l'assessore regionale ai Trasporti Cristina Amirante e il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza - il Commissario della **Autorità Portuale Vittorio Torbianelli**, il Vice Presidente e responsabile della Business Unit Mediterraneo di DFDS Lars Hoffman, il Presidente di Samer & Co. Shipping Enrico Samer, azionista del Terminal, agente generale di DFDS e azionista di Med-Roll, uno dei principali utilizzatori della nuova autostrada del **mare**, che favorirà in particolare l'import-export di prodotti agricoli tra Italia ed Egitto. L'autostrada del **Mare** Trieste-Damietta - la seconda attiva nel porto di Trieste dopo quella tra Italia e Turchia avviata nel 1987 - mira a creare un corridoio a vantaggio dell'interscambio Africa-Europa ad alto livello di sostenibilità ambientale, poiché l'Autostrada del **mare** rappresenta uno dei sistemi di trasporto a più basso impatto e ad alta capacità di trasporto. Per il Porto di Trieste, si tratta di un importante traguardo raggiunto in termini di diversificazione dei flussi commerciali anche in risposta alle attuali sfide geopolitiche e di conferma del ruolo di hub distributivo, ponendosi come porta d'ingresso Sud dell'Europa, con un efficace **sistema** intermodale caratterizzato dai collegamenti ferroviari operati da Alpe Adria - società controllata dall'**Autorità Portuale** - verso il centro Europa, i Paesi Scandinavi e, tra gli obiettivi del 2025, con l'UK. Dal punto di vista egiziano, l'Autostrada del **Mare** consentirà l'aumento - e, si stima, potenzialmente il raddoppio - dell'esportazione dei prodotti freschi verso l'Europa e un contesto nel quale rafforzare le relazioni economiche tra i due Paesi. **Vittorio Torbianelli** commissario straordinario dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, ha dichiarato: " Il porto di Trieste si apre a nuove rotte Ro-Ro sulla direttrice nord-africana con l'Egitto che già nell'800 era pilastro essenziale delle relazioni del nostro scalo e che oggi si profila anche come possibile



12/04/2024 22:44

Redazione Seareporter

Dic 4, 2024 - Con la visita a bordo di uno dei ro-ro DFDS del Vicepremier e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano Matteo Salvini e del Vice Primo Ministro e Ministro dei Trasporti e dell'Industria egiziano Kamel Al-Wazir si è celebrato oggi a Trieste l'avvio della nuova autostrada del Mare con l'Egitto. I due ministri si sono incontrati al Samer Seaports & Terminals del Molo V del Porto di Trieste per vedere concretizzati sulla sponda italiana, dopo le celebrazioni in Egitto, gli accordi avviati nel 2023 per la costituzione del collegamento che rappresenta un importante sviluppo per il commercio tra l'Europa e il Nord Africa, avendo come protagonista il Porto di Trieste e il sistema intermodale del Friuli Venezia Giulia. All'evento, celebrato in forma privata con ospiti i player del settore portuale, hanno preso parte, oltre ai ministri dei due Paesi, gli ambasciatori Michele Quaroni e Bassam Essam Rady, le Istituzioni del territorio - tra cui l'assessore regionale ai Trasporti Cristina Amirante e il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza - il Commissario della Autorità Portuale Vittorio Torbianelli, il Vice Presidente e responsabile della Business Unit Mediterraneo di DFDS Lars Hoffman, il Presidente di Samer & Co. Shipping Enrico Samer, azionista del Terminal, agente generale di DFDS e azionista di Med-Roll, uno dei principali utilizzatori della nuova autostrada del mare, che favorirà in particolare l'import-export di prodotti agricoli tra Italia ed Egitto. L'autostrada del Mare Trieste-Damietta - la seconda attiva nel porto di Trieste dopo quella tra Italia e Turchia avviata nel 1987 - mira a creare un corridoio a vantaggio dell'interscambio Africa-Europa ad alto livello di sostenibilità ambientale, poiché l'Autostrada del mare rappresenta uno dei sistemi di trasporto a più basso impatto e ad alta capacità di trasporto. Per il Porto di Trieste, si tratta di un importante traguardo raggiunto in termini di diversificazione dei flussi commerciali anche in risposta alle attuali sfide geopolitiche e di conferma del ruolo di hub distributivo, ponendosi come porta

Sea Reporter

Trieste

porta verso tutta l'area arabica. Grazie al rapporto molto favorevole fra prezzo e tempo di percorrenza, il potenziale è altissimo: frutta e verdura egiziana, ma anche mele italiane da esportare in Egitto, vicino a una ampia gamma di prodotti industriali. Gli autotrasportatori nazionali potranno avere un ruolo da protagonisti per i traffici con l'Italia, mentre la ferrovia darà la possibilità di raggiungere tutta l'Europa fino al Regno Unito. Non dimentichiamo il grosso sforzo di gestire, nell'ambito della cornice di accordi, procedure del tutto nuove per il transito dei semirimorchi portato avanti da Dogane, Guardia di Finanza, Ministero della Salute e dei Trasporti, cui va il nostro sentito riconoscimento". Il Sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, ha dichiarato: "La nuova Autostrada del **Mare** sottolinea e rappresenta come Trieste sia non solo al centro del Mediterraneo e dell'Europa, ma risulti un passaggio strategico di merci, relazioni e persone nella nuova geopolitica, e quanto il lavoro congiunto di imprese del territorio, aziende multinazionali, istituzioni locali e nazionali stia andando nella giusta direzione per dare alla città il ruolo economico che le spetta". "Siamo onorati di ospitare questa cerimonia per l'avvio della nuova autostrada del **Mare** tra Trieste e Damietta - ha dichiarato Lars Hoffman, Vice Presidente e responsabile della Business Unit Mediterraneo di DFDS - si tratta per noi di un passo significativo, che rafforza ulteriormente la nostra presenza nel Mediterraneo. Questa nuova rotta è un'opportunità straordinaria per espandere il nostro network e offrire soluzioni logistiche sempre più efficienti e sostenibili. Siamo fiduciosi che, come la rotta Trieste-Turchia, anche questo nuovo collegamento diventerà rapidamente un pilastro fondamentale per il commercio e la logistica nella regione, offrendo nuove opportunità ai nostri clienti e partner commerciali". "Il nostro impegno come partner e agenti generali di DFDS - ha commentato il Presidente di Samer & Co. Shipping, Enrico Samer - vede oggi un significativo sviluppo. Il successo dell'Autostrada del **mare** Trieste-Turchia ha ampiamente dimostrato il potenziale di questa tipologia di collegamenti marittimi, e il nuovo collegamento con l'Egitto si basa su questa solida esperienza e ci permette di estendere il raggio d'azione del Porto di Trieste verso il Nord Africa, a vantaggio di tutta l'economia locale. Il collegamento non solo faciliterà gli scambi commerciali tra Italia ed Egitto, ma fungerà anche da ponte tra l'Europa e l'Africa, sfruttando l'eccellente network ferroviario del porto di Trieste. Tutto questo è stato possibile da un grande lavoro di squadra svolto dai Governi e dalle Rappresentanze Diplomatiche di Italia e Egitto, dalle **Autorità** Portuali di Trieste e Damietta e da tutte le altre **Autorità** coinvolte, in particolare quella doganale, che ha permesso l'implementazione di un corridoio che garantisce l'inoltro immediato delle merci da nave e ferrovia e viceversa, che è poi l'obiettivo principale dello sviluppo intermodale dell'Autostrada del **Mare**". Il progetto, la cui gestazione è stata relativamente breve, si inserisce nel più ampio piano di trasporti Inframed e segue l'accordo bilaterale Italia-Egitto firmato al Cairo il 22 gennaio 2024. La linea è stata attivata con il viaggio inaugurale dal porto di Damietta del 29 novembre. A regime l'autostrada del **mare** prevede una toccata a settimana nei rispettivi porti, con arrivo e partenza il lunedì a Trieste e arrivo giovedì e partenza venerdì da Damietta. Sulla linea è impiegata

Sea Reporter

Trieste

attualmente la nave dell'armatore DFDS Olympos Seaways, con una capacità di carico di 3.214 metri lineari, pari a circa 207 semirimorchi e una velocità di 21,5 nodi. Il transit time medio è stimato in 68 ore di navigazione. L'autostrada del **mare** è dedicata a semi rimorchi (autoarticolati senza motrice), autoarticolati completi, autotreni, container da 45', casse mobili, rotabili diversi (motrici, autobus, van), impiantistica. Per la propria versatilità, la linea è considerata ad alto potenziale rispetto alle esigenze di interscambio tra Europa e Africa, ed è già strutturata per raddoppiare le toccate e quindi i volumi trasportabili. Med-Roll, Alpe Adria e DFDS annunciano il lancio di un nuovo servizio multimodale nave-ferrovia-strada che rivoluzionerà il trasporto di prodotti freschi dall'Egitto al Nord Europa attraverso il Porto di Trieste. Grazie a una combinazione efficace di nave Ro-Ro, ferrovia veloce e trasporti stradali specializzati, la catena del freddo sarà assicurata in modo impeccabile, garantendo l'arrivo dei prodotti agricoli e ortofruttili egiziani freschissimi sui banchi dei supermercati del centro-nord Europa e del Regno Unito in soli 4-6 giorni. Il nuovo servizio nella tratta terrestre si avvale di carri ferroviari innovativi, che permettono di mantenere una temperatura costante all'interno dei container refrigerati anche durante il trasporto ferroviario. La partenza dal terminal SST - Samer Seaport di Trieste ogni martedì mattina e l'arrivo al terminal RSC di Rotterdam il mercoledì pomeriggio assicurano una rapidità senza precedenti, mentre la distribuzione capillare in Olanda e nel Regno Unito avviene entro rispettivamente giovedì e venerdì mattina. I punti di forza del nuovo servizio: Catena del freddo integrata Grazie ai carri ferroviari innovativi di VTG dotati di sistemi di alimentazione SWS e container reefer di ultima generazione, la temperatura dei prodotti viene monitorata costantemente lungo tutta la filiera, assicurando la massima qualità e freschezza. Tempi di consegna record Il servizio ferroviario diretto tra Trieste e Rotterdam che sarà operato dall'impresa ferroviaria LTE con particolare efficacia anche durante i lavori infrastrutturali in corso sul valico dei Tauri, combinato con la rapidità delle operazioni portuali e doganali derivanti dalla stretta collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, consente di raggiungere i principali mercati europei in soli 4-6 giorni con servizi di ultimo miglio camionistici specializzati grazie anche al coinvolgimento del partner logistico Autamarocchi. Sostenibilità: Il trasporto intermodale, che combina **mare**, ferrovia e strada, contribuisce a ridurre le emissioni di CO2 e l'impatto ambientale, contribuendo alla decarbonizzazione dei trasporti. Flessibilità: La nuova rotta è altamente personalizzabile e può essere adattata alle esigenze specifiche di ciascun cliente. Un hub strategico per l'Europa Il porto di Trieste si conferma ancora una volta un hub logistico fondamentale per il Mediterraneo, facilitando lo scambio di merci tra il bacino del Mediterraneo e il cuore dell'Europa. Grazie a questa nuova rotta, Trieste diventa un punto di riferimento per la distribuzione di prodotti freschi provenienti dall'Egitto, contribuendo a rafforzare la sua posizione strategica nel panorama logistico internazionale. Le aziende coinvolte: Alpe Adria: Società di logistica intermodale leader nel Friuli-Venezia Giulia, specializzata nella gestione di trasporti intermodali e nella fornitura di soluzioni logistiche integrate. Med-Roll:

Sea Reporter

Trieste

Integratore logistico focalizzato sulla gestione di trasporti intermodali e sulla fornitura di servizi a valore aggiunto per la catena del freddo. DFDS: Compagnia marittima leader nel trasporto Ro-Ro, che opera fra le altre la linea diretta tra Damietta e Trieste.

Federagenti, nominati i 4 vicepresidente che affiancheranno Pessina

04 Dicembre 2024 Redazione Sono Barbara Carabetti, Vito Totorizzo, Enrico Bonistalli e Paolo Spada Roma - Si è completata ieri la squadra di "governo" della Federazione nazionale degli Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi che è presieduta dal genovese Paolo Pessina. Il primo consiglio direttivo che si è svolto ieri a Roma ha provveduto alla nomina dei quattro vicepresidenti, provenienti da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche: sono Barbara Carabetti, dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel **porto** di Civitavecchia; Vito Totorizzo, dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada, dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del **porto** di **Trieste**; Enrico Bonistalli, dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di **Porto** Santo Stefano.



Ship Mag

Trieste

Salvini inaugura l'autostrada del mare Trieste-Damietta

Frutta e ortaggi freschi dal Nord Africa in 4-6 giorni alla grande distribuzione inglese e centroeuropea, a prezzi concorrenziali rispetto al trasporto aereo Trieste - Inaugurazione in grande stile per la tratta Trieste-Damietta, sulla nuova autostrada del mare fra Italia ed Egitto. Dopo la cerimonia per il maiden voyage dell'unità ro-ro di Dfds partita da Damietta, è la volta del brindisi a Trieste. Il traghetto sarebbe dovuto ripartire lunedì per il Nord Africa, ma è rimasto in porto per attendere la visita del ministro dei Trasporti Matteo Salvini, venuto a Trieste per la tappa del suo tour "L'Italia dei sì". Il vicepremier sale a bordo del traghetto Dfds ormeggiato al Samer Seaports & Terminals del Molo V. All'evento partecipa il vice primo ministro e ministro dei Trasporti egiziano Kamel El-Wazir. Il nuovo asse commerciale tra Italia ed Egitto si focalizza sul trasporto di frutta e ortaggi freschi dal Nord Africa, che gli operatori della linea pubblicizzano di poter far arrivare in 4-6 giorni alla grande distribuzione inglese e centroeuropea, a prezzi concorrenziali rispetto al trasporto aereo. All'evento, celebrato in forma privata con ospiti i player del settore portuale, hanno preso parte, gli ambasciatori Michele Quaroni e Bassam Essam Rady, le istituzioni del territorio, il commissario dell'Autorità portuale **Vittorio Torbianelli**, il vicepresidente e responsabile della Business unit Mediterraneo di Dfds Lars Hoffman, il presidente di Samer & Co. Shipping Enrico Samer, azionista del terminal, agente generale di Dfds e azionista di Med-Roll, uno dei principali utilizzatori della nuova autostrada del mare. L'autostrada del mare Trieste-Damietta - la seconda attiva dopo quella tra Italia e Turchia avviata nel 1987 - mira a creare un corridoio a vantaggio dell'interscambio Africa-Europa. Dfds e gruppo Samer evidenziano in una nota che "dal punto di vista egiziano, l'autostrada del mare consentirà l'aumento - e, si stima, potenzialmente il raddoppio - dell'esportazione dei prodotti freschi verso l'Europa". Il ministro Salvini sottolinea che "il porto di Trieste è simbolo di una comunità che cresce e investe". Sulle relazioni commerciali con l'Egitto, il vicepremier si dice convinto che "serve un percorso che avvicini non due business, ma due popoli e due culture. Dobbiamo far cessare i conflitti: il Mediterraneo torni un mare di pace". Non è mancato, a margine della cerimonia, il ricordo della morte in Egitto del ricercatore Giulio Regeni: "La giustizia l'attende un intero popolo, tutti gli italiani: conto arrivino i nomi dei responsabili con pene esemplari. Poi ci sono rapporti economici, culturali, commerciali, infrastrutturali". Il ministro si è quindi spostato nella sede dell'Autorità portuale per un bilaterale riservato con la delegazione egiziana. Il nuovo collegamento è stato inaugurato con la partenza del 29 novembre da Damietta. A regime prevede una toccata a settimana, con arrivo e partenza il lunedì a Trieste e arrivo giovedì e partenza venerdì da Damietta. Sulla linea è impiegata



Frutta e ortaggi freschi dal Nord Africa in 4-6 giorni alla grande distribuzione inglese e centroeuropea, a prezzi concorrenziali rispetto al trasporto aereo Trieste - Inaugurazione in grande stile per la tratta Trieste-Damietta, sulla nuova autostrada del mare fra Italia ed Egitto. Dopo la cerimonia per il maiden voyage dell'unità ro-ro di Dfds partita da Damietta, è la volta del brindisi a Trieste. Il traghetto sarebbe dovuto ripartire lunedì per il Nord Africa, ma è rimasto in porto per attendere la visita del ministro dei Trasporti Matteo Salvini, venuto a Trieste per la tappa del suo tour "L'Italia dei sì". Il vicepremier sale a bordo del traghetto Dfds ormeggiato al Samer Seaports & Terminals del Molo V. All'evento partecipa il vice primo ministro e ministro dei Trasporti egiziano Kamel El-Wazir. Il nuovo asse commerciale tra Italia ed Egitto si focalizza sul trasporto di frutta e ortaggi freschi dal Nord Africa, che gli operatori della linea pubblicizzano di poter far arrivare in 4-6 giorni alla grande distribuzione inglese e centroeuropea, a prezzi concorrenziali rispetto al trasporto aereo. All'evento, celebrato in forma privata con ospiti i player del settore portuale, hanno preso parte, gli ambasciatori Michele Quaroni e Bassam Essam Rady, le istituzioni del territorio, il commissario dell'Autorità portuale Vittorio Torbianelli, il vicepresidente e responsabile della Business unit Mediterraneo di Dfds Lars Hoffman, il presidente di Samer & Co. Shipping Enrico Samer, azionista del terminal, agente generale di Dfds e azionista di Med-Roll, uno dei principali utilizzatori della nuova autostrada del mare. L'autostrada del mare Trieste-Damietta - la seconda attiva dopo quella tra Italia e Turchia avviata nel 1987 - mira a creare un corridoio a vantaggio dell'interscambio Africa-Europa. Dfds e gruppo Samer evidenziano in una nota che "dal punto di vista egiziano, l'autostrada del mare consentirà l'aumento - e, si stima, potenzialmente il raddoppio - dell'esportazione dei prodotti freschi verso l'Europa". Il ministro Salvini sottolinea che "il porto di Trieste è simbolo di una comunità che cresce e investe". Sulle relazioni

Ship Mag

Trieste

la nave Olympos Seaways, con una capacità di oltre 200 semirimorchi. Il transit time medio è stimato in 68 ore di navigazione. "L'autostrada del mare è già strutturata per raddoppiare le toccate", spiega un comunicato stampa, prospettando l'impiego di un secondo traghetto. Coinvolte nel nuovo servizio multimodale sono anche le società Med-Roll e Alpe Adria : la prima specializzata nella gestione di trasporti intermodali e nella fornitura di servizi per la catena del freddo; la seconda leader nell'ambito del trasporto su ferro. Nella tratta terrestre verranno usati carri ferroviari innovativi, che permettono di mantenere una refrigerazione a temperatura costante. La partenza dal terminal Samer Seaport di Trieste ogni martedì mattina e l'arrivo al terminal Rsc di Rotterdam il mercoledì pomeriggio (servizio operato dall'impresa ferroviaria Lte) assicurano che la distribuzione capillare potrà avvenire giovedì in Olanda e venerdì nel Regno Unito. Le compagnie stimano che il pieno di prodotti refrigerati (60 unità di carico) sarà raggiunto nel giro di un mese, mentre più complessa si presenta la sfida di riempire nei due sensi le navi con prodotti "dry", dal tessile alla produzione manifatturiera italiana per l'export. "Il porto di Trieste - dice **Torbianelli** - si apre a nuove rotte ro-ro sulla direttrice con l'Egitto che già nell'800 era pilastro essenziale delle relazioni del nostro scalo. Il potenziale è altissimo: frutta e verdura egiziana, ma anche mele italiane da esportare in Egitto, vicino a una ampia gamma di prodotti industriali. Gli autotrasportatori nazionali potranno avere un ruolo da protagonisti". Lars Hoffman, vicepresidente e responsabile della Business unit Mediterraneo di Dfds , parla di "passo significativo, che rafforza ulteriormente la nostra presenza nel Mediterraneo. Siamo fiduciosi che, come la rotta Trieste-Turchia, anche questo nuovo collegamento diventerà rapidamente un pilastro fondamentale per il commercio e la logistica nella regione". Secondo Samer, "il successo dell'autostrada del mare Trieste-Turchia ha ampiamente dimostrato il potenziale di questa tipologia di collegamenti. Il collegamento non solo faciliterà gli scambi commerciali tra Italia ed Egitto, ma fungerà da ponte tra l'Europa e l'Africa, sfruttando l'eccellente network ferroviario del porto di Trieste. Tutto questo è stato possibile da un grande lavoro di squadra svolto dai governi e dalle rappresentanze diplomatiche, dalle Autorità portuali di Trieste e Damietta, e da tutte le altre Autorità coinvolte, in particolare quella doganale".

Shipping Italy

Trieste

Nominati vicepresidenti di Federagenti Carabetti, Totorizzo, Spada e Bonistalli

L'incremento della lunghezza dei viaggi per la riorganizzazione delle rotte marittime contribuisce a mantenere alte le tariffe di trasporto e Market report 25 Novembre 2024 La somma di navi attualmente operate a quelle ordinate vedrà prevalere il global carrier francese fra un paio d'anni Navi 22 Novembre 2024 Drewry segnala un incremento del +229% per i prezzi del trasporto di box da 40' fra Shanghai e Genova (oggi Spedizioni 21 Novembre 2024 Market report 20 Novembre 2024 Anche in un anno di calo dei traffici molti concessionari dei terminal portuali continuano a ottenere ritorni particolarmente positivi a Market report 20 Novembre 2024 Si è completata ieri la squadra di "governo" della Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi che è presieduta dal genovese Paolo Pessina, entrato ufficialmente in carica il 25 ottobre scorso. Il primo Consiglio Direttivo che si è svolto ieri a Roma, informa l'associazione, ha provveduto alla nomina dei quattro vicepresidenti, provenienti da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche: sono Barbara Carabetti, dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel **porto** di Civitavecchia; Vito Totorizzo, dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada, dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del **porto** di **Trieste**; Enrico Bonistalli, dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di **Porto** Santo Stefano.



Politica&Associazioni Provenienti da diversi settori professionali e aree geografiche i neo-nominati affiancheranno il presidente Paolo Pessina. Fabrizio Palombo nuovo vertice della sezione yacht di REDAZIONE SHIPPING ITALY L'incremento della lunghezza dei viaggi per la riorganizzazione delle rotte marittime contribuisce a mantenere alte le tariffe di trasporto e... Market report 25 Novembre 2024 La somma di navi attualmente operate a quelle ordinate vedrà prevalere il global carrier francese fra un paio d'anni Navi 22 Novembre 2024 Drewry segnala un incremento del +229% per i prezzi del trasporto di box da 40' fra Shanghai e Genova (oggi... Spedizioni 21 Novembre 2024 Market report 20 Novembre 2024 Anche in un anno di calo dei traffici molti concessionari dei terminal portuali continuano a ottenere ritorni particolarmente positivi a... Market report 20 Novembre 2024 Si è completata ieri la squadra di "governo" della Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi che è presieduta dal genovese Paolo Pessina, entrato ufficialmente in carica il 25 ottobre scorso. Il primo Consiglio Direttivo che si è svolto ieri a Roma, informa l'associazione, ha provveduto alla nomina dei quattro vicepresidenti, provenienti da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche: sono Barbara Carabetti, dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel porto di Civitavecchia; Vito Totorizzo, dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada, dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del porto di Trieste; Enrico Bonistalli, dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di Porto Santo Stefano. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER

The Medi Telegraph

Trieste

Federagenti, completa la squadra di governo di Pessina: nominati quattro vicepresidenti | I nomi

Si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di Porto Santo Stefano Genova - Si è completata la squadra di "governo" della Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi che è presieduta dal genovese Paolo Pessina. Il primo Consiglio Direttivo che si è svolto a Roma ha provveduto alla nomina dei quattro vicepresidenti. I nominati provengono da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche: sono Barbara Carabetti , dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel porto di Civitavecchia; Vito Totorizzo, dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada , dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del porto di Trieste; Enrico Bonistalli , dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di Porto Santo Stefano.

The Medi Telegraph

Federagenti, completa la squadra di governo di Pessina: nominati quattro vicepresidenti | I nomi



12/04/2024 12:28

Si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di Porto Santo Stefano Genova - Si è completata la squadra di "governo" della Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi che è presieduta dal genovese Paolo Pessina. Il primo Consiglio Direttivo che si è svolto a Roma ha provveduto alla nomina dei quattro vicepresidenti. I nominati provengono da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche: sono Barbara Carabetti , dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel porto di Civitavecchia; Vito Totorizzo, dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada , dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del porto di Trieste; Enrico Bonistalli , dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di Porto Santo Stefano.

Informatore Navale

Venezia

ADSPMAS E VTP, SOTTOSCRITTO L'ATTO SUPPLETIVO PER IL RIEQUILIBRIO DELLA CONCESSIONE E IL RILANCIO DELLA CROCIERISTICA VENEZIANA

L'atto prevede l'estensione della concessione di ulteriori 10 anni, un nuovo piano di investimenti e la ridefinizione dei compendi dati in gestione alla società veneziana Venezia, 03 dicembre 2024 - 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 che costituiranno 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

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 che costituiranno 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



L'atto prevede l'estensione della concessione di ulteriori 10 anni, un nuovo piano di investimenti e la ridefinizione dei compendi dati in gestione alla società veneziana Venezia, 03 dicembre 2024 - 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 che costituiranno 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

Informatore Navale

Venezia

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 - 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 supplementare 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."

Vetri rotti e vibrazioni a Sestri Ponente, i cittadini: "Sembra un terremoto, vogliamo risposte"

I residenti non ne possono più: "Mangio con il tavolo che trema, vogliamo risposte". Intanto **Autorità Portuale** parla di un piano di sensori per monitorare la situazione "Pensavamo fosse una scossa di terremoto. Era estate, l'anno scorso, poi non è più successo nulla fino a settembre, quando le scosse di terremoto sono diventate all'ordine del giorno". Sospira Sandro Venzano mentre racconta della sua vita a Sestri Ponente, diventata ormai invivibile a causa delle vibrazioni che scuotono porte, finestre e pavimenti da ormai due mesi. Cosa sta succedendo La zona da cui sono arrivate le prime denunce (il 15 ottobre) è quella che coinvolge via Ciro Menotti, via Catalani, via Mascagni, via Bianchieri, via Travi, via Leoncavallo e via Sestri, ma alcuni residenti raccontano di aver sentito dei forti tonfi anche a Pegli. Il primo giorno in cui erano stati avvertiti i forti boati erano state una quarantina le chiamate ai vigili del fuoco, intervenuti in più abitazioni e persino in una scuola elementare dove i bambini sono stati fatti allontanare in via precauzionale. A metà novembre al Teatro Verdi, si è tenuto un incontro pubblico durante il quale gli abitanti hanno denunciato una situazione ormai insostenibile. Presenti il vicesindaco di

Genova Pietro Piciocchi, i tecnici del Rina e dell'**Autorità di Sistema Portuale**, che guida il progetto. Centinaia di pali di sostegno La costruzione della nuova banchina di allestimento che "prevede l'infissione di pali di grande diametro mediante utilizzo di vibroinfessori e batti-palo, nell'area che attualmente ricade all'interno dello stabilimento Fincantieri". I lavori sono iniziati il 3 ottobre e si estenderanno per circa 6 mesi. Al centro delle polemiche c'è l'installazione di centinaia di pali di sostegno lungo la banchina, inseriti in profondità nel terreno per la costruzione di un nuovo bacino di carenaggio. Secondo i residenti, queste operazioni stanno causando danni rilevanti, tra cui vibrazioni, rumori incessanti e altre problematiche che hanno compromesso la qualità della vita nel quartiere. Durante l'incontro i cittadini hanno chiesto risarcimenti per i danni subiti e un intervento immediato per mitigare l'impatto del cantiere. Le testimonianze e il comitato dei cittadini di Sestri Ponente Ad attaccare anche il presidente del comitato, Nicolas Oppedisano : "In questo momento di disagio, dove non c'è né sinistra né destra ma c'è solo un grave problema del quartiere, ci deve essere qualcuno che dia delle risposte al quartiere. Dico sempre che i personaggi politici devono fare gli interessi dei cittadini e della cittadinanza, non delle grandi imprese o delle grandi catene. Ecco, questo è il momento". "Noi adesso esigiamo che qualcuno ci spieghi qualcosa, ci rassicuri, perché non si può vivere in questa situazione. Noi ci sediamo per pranzare e ci vibrano i pavimenti, vibra il tavolo come se fosse un terremoto costante - continua Sandro Venzano -. Non è normale questa cosa, non è piacevole che cittadini come noi, che hanno sempre pagato le tasse debbano vivere in queste



I residenti non ne possono più: "Mangio con il tavolo che trema, vogliamo risposte". Intanto **Autorità Portuale** parla di un piano di sensori per monitorare la situazione "Pensavamo fosse una scossa di terremoto. Era estate, l'anno scorso, poi non è più successo nulla fino a settembre, quando le scosse di terremoto sono diventate all'ordine del giorno". Sospira Sandro Venzano mentre racconta della sua vita a Sestri Ponente, diventata ormai invivibile a causa delle vibrazioni che scuotono porte, finestre e pavimenti da ormai due mesi. Cosa sta succedendo La zona da cui sono arrivate le prime denunce (il 15 ottobre) è quella che coinvolge via Ciro Menotti, via Catalani, via Mascagni, via Bianchieri, via Travi, via Leoncavallo e via Sestri, ma alcuni residenti raccontano di aver sentito dei forti tonfi anche a Pegli. Il primo giorno in cui erano stati avvertiti i forti boati erano state una quarantina le chiamate ai vigili del fuoco, intervenuti in più abitazioni e persino in una scuola elementare dove i bambini sono stati fatti allontanare in via precauzionale. A metà novembre al Teatro Verdi, si è tenuto un incontro pubblico durante il quale gli abitanti hanno denunciato una situazione ormai insostenibile. Presenti il vicesindaco di Genova Pietro Piciocchi, i tecnici del Rina e dell'**Autorità di Sistema Portuale**, che guida il progetto. Centinaia di pali di sostegno La costruzione della nuova banchina di allestimento che "prevede l'infissione di pali di grande diametro mediante utilizzo di vibroinfessori e batti-palo, nell'area che attualmente ricade all'interno dello stabilimento Fincantieri". I lavori sono iniziati il 3 ottobre e si estenderanno per circa 6 mesi. Al centro delle polemiche c'è l'installazione di centinaia di pali di sostegno lungo la banchina, inseriti in profondità nel terreno per la costruzione di un nuovo

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

condizioni". "La prima volta che è successo sono uscita di corsa di casa, sembravo una pazza ma io ho pensato stesse venendo giù la casa" racconta Cristina Colla , un'altra residente. "Era l'anno scorso. Ho bisogno di risposte perché se continua così diventa difficile. Si sono formate delle crepe in casa, mi si sono rotte alcune piastrelle e comunque quando esco noto delle voragini nei muri. Io pago un ingegnere che mi viene a vedere che cosa sta succedendo nella mia abitazione, lo pago di tasca mia ma non è giusto". Le risposte di **Autorità Portuale** e Fincantieri e il monitoraggio "Per la conformazione dei fondali e per le diverse lunghezze dei pali che verranno infissi come da progetto - spiegava **Autorità Portuale** in una nota di fine ottobre è possibile che in alcuni momenti delle lavorazioni, purtroppo non puntualmente individuabili, si presentino fenomeni di vibrazioni estese anche al di fuori del cantiere. Data la peculiarità delle attività - continuavano -, l'impresa appaltatrice, su richiesta di AdSP e della DL del cantiere, ha definito un piano di monitoraggio delle vibrazioni attraverso appositi sensori (vibrometri) posti in prossimità del cantiere. Tale **sistema** di monitoraggio consente di controllare che l'entità delle vibrazioni prodotte dalle lavorazioni rimanga entro parametri di sicurezza definiti nel rispetto della normativa vigente, e che in caso di vibrazioni anomale, si implementino azioni di mitigazione prima del raggiungimento di una eventuale soglia di allerta". La risposta dei residenti è però chiara, servono certezze su quello che accadrà in alcuni palazzi dove tremano i muri. "Non succede a tutti, ci sono diversi cittadini che dicono di sentire solo i forti rumori ma non il tremolio - continuano i residenti di Sestri Ponente -. È strano, ma vogliamo sapere dove vengono messi questi sensori, vogliamo sicurezza".

Costa (Terminalisti): "Bozza piano regolatore pronta e nessuno è stato ascoltato"

di Elisabetta Biancalani La bozza, chiamiamola così o progetto preliminare, del nuovo piano regolatore **portuale** è pronta: così racconta a Primocanale Beppe Costa, presidente dei Terminalisti di Genova, reduce da un incontro con i commissari dell'**Autorità portuale**. Ma Costa non nasconde il malumore per il fatto che le categorie, compresa la sua, non siano state coinvolte in questa stesura ma che verranno audite dopo la presentazione. Così racconta i problemi emersi dall'incontro, primo proprio quello del piano regolatore **portuale**. Bozza del piano regolatore **portuale** pronta "Il problema è il piano regolatore **portuale** è il primo che abbiamo posto: ho invitato per la decima volta il commissario (capisco che il suo ruolo ha un termine) perché l'attività per costruire un piano regolatore **portuale**, come fatto da altri commissari per l'attuale piano regolatore **portuale**, non si deve fermare. Poi magari l'iter finale sarà in capo al nuovo presidente, ma nel frattempo noi chiediamo, non solo noi terminalisti, ma tutti gli operatori, stiamo chiedendo incontri per dire la nostra, perché sembra che l'abbiano perfezionato internamente, ma come fai a perfezionare qualche cosa se non hai le controparti? Cioè i traffici li sai tutti tu, l'**Autorità** di **sistema portuale**, o forse li sappiamo noi terminalisti, o armatori, o gli agenti o gli spedizionieri che sanno da dove viene la merce e dove va. Secondo me queste categorie dovevano essere sentite nell'iter, come è stato fatto nel '98 ricordo perfettamente che è stato completato nel 2001, che le categorie erano sentite man mano che si andava avanti con il piano regolatore **portuale**, non in fondo. "Assurdo che ci sentano a cose fatte" Ci dicono che sia stato perfezionato internamente, stanno ultimando il perfezionamento interno e dopodiché ce lo faranno vedere. Si va avanti, non si è mai fermato, sono un po' in ritardo rispetto ai tempi che avevano previsto. Dicono che lo presenteranno entro fine anno, anche se ho i miei dubbi, e solo dopo ci faranno fare le nostre considerazioni. Ma non va bene, dovevamo essere sentiti prima".



di Elisabetta Biancalani La bozza, chiamiamola così o progetto preliminare, del nuovo piano regolatore portuale è pronta: così racconta a Primocanale Beppe Costa, presidente dei Terminalisti di Genova, reduce da un incontro con i commissari dell'Autorità portuale. Ma Costa non nasconde il malumore per il fatto che le categorie, compresa la sua, non siano state coinvolte in questa stesura ma che verranno audite dopo la presentazione. Così racconta i problemi emersi dall'incontro, primo proprio quello del piano regolatore portuale. Bozza del piano regolatore portuale pronta "Il problema è il piano regolatore portuale è il primo che abbiamo posto: ho invitato per la decima volta il commissario (capisco che il suo ruolo ha un termine) perché l'attività per costruire un piano regolatore portuale, come fatto da altri commissari per l'attuale piano regolatore portuale, non si deve fermare. Poi magari l'iter finale sarà in capo al nuovo presidente, ma nel frattempo noi chiediamo, non solo noi terminalisti, ma tutti gli operatori, stiamo chiedendo incontri per dire la nostra, perché sembra che l'abbiano perfezionato internamente, ma come fai a perfezionare qualche cosa se non hai le controparti? Cioè i traffici li sai tutti tu, l'Autorità di sistema portuale, o forse li sappiamo noi terminalisti, o armatori, o gli agenti o gli spedizionieri che sanno da dove viene la merce e dove va. Secondo me queste categorie dovevano essere sentite nell'iter, come è stato fatto nel '98 ricordo perfettamente che è stato completato nel 2001, che le categorie erano sentite man mano che si andava avanti con il piano regolatore portuale, non in fondo. "Assurdo che ci sentano a cose fatte" Ci dicono che sia stato perfezionato internamente, stanno ultimando il perfezionamento interno e dopodiché ce lo

Shipping Italy

Genova, Voltri

Fallito (per ora) un tentativo di modifica al divieto di autoproduzione di operazioni portuali

L'incremento della lunghezza dei viaggi per la riorganizzazione delle rotte marittime contribuisce a mantenere alte le tariffe di trasporto e Market report 25 Novembre 2024 La somma di navi attualmente operate a quelle ordinate vedrà prevalere il global carrier francese fra un paio d'anni Navi 22 Novembre 2024 Drewry segnala un incremento del +229% per i prezzi del trasporto di box da 40' fra Shanghai e **Genova** (oggi Spedizioni 21 Novembre 2024 Market report 20 Novembre 2024 Anche in un anno di calo dei traffici molti concessionari dei terminal portuali continuano a ottenere ritorni particolarmente positivi a Market report 20 Novembre 2024 Non è entrato nel testo della legge annuale sulla concorrenza, approvato ieri dalla Camera dei Deputati, l'emendamento che si prefiggeva di ridimensionare il divieto di autoproduzione delle operazioni portuali da parte delle compagnie di navigazione. A proporlo, prima in Commissione e poi in Aula, era stato il deputato Luigi Marattin, eletto con Italia Viva e poi passato al gruppo misto in occasione della fondazione del suo nuovo partito Orizzonti Liberali. L'emendamento Marattin si prefiggeva la riscrittura del comma 4-bis dell'articolo 16 della legge 84/94, cancellando la premessa, che consente l'autoproduzione solo "qualora non sia possibile soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali né mediante le imprese autorizzate ai sensi del comma 3 del presente articolo (cioè le imprese portuali autorizzate dalle Autorità di sistema portuale, ndr), né tramite il ricorso all'impresa o all'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo" (cioè le imprese autorizzate in base all'articolo 17 della stessa norma). Secondo indiscrezioni raccolte da SHIPPING ITALY l'emendamento potrebbe essere riproposto nel corso dell'iter di approvazione della Legge di bilancio. Esito opposto, invece, per un'altra norma di materia portuale. La Commissione ottava del Senato, infatti, ha approvato un emendamento all'articolo 5 del Decreto ambientale n.153 che affina la norma cosiddetta 'salva diga', seppur in una formulazione leggermente differente alla prima versione partorita dai tre deputati leghisti firmatari alcune settimane fa, e ad horas la modifica passerà al voto dell'assemblea di Palazzo Madama. Grazie a questo intervento il commissario per la nuova diga foranea del **porto** di **Genova**, Marco Bucci, neopresidente della Regione Liguria, potrà applicare le deroghe consentite dal Decreto per il riempimento dei relativi cassoni non solo ai materiali rinvenuti dal dragaggio previsto dalla realizzazione stessa della diga e alla risulta della costruzione del nuovo tunnel subportuale, bensì anche "ai materiali provenienti dalle operazioni di dragaggio dei porti di La Spezia e Marina di Carrara". I piani per l'utilizzo di questi materiali andranno approvati dalle Autorità di sistema portuale di **Genova** e di La Spezia/Marina di Carrara, che dovranno concordare fra loro "modalità e i termini per il conferimento e il riutilizzo" dei materiali spezzini. Bucci dovrà chiedere il "parere



12/04/2024 19:31

Nicola Capuzzo

Porti Prossimo all'approvazione invece l'emendamento che consentirà di riempire i cassoni della diga di Genova con le terre di Sestri Ponente ricche di amianto e con i fanghi di dragaggio di La Spezia di Andrea Molzo L'incremento della lunghezza dei viaggi per la riorganizzazione delle rotte marittime contribuisce a mantenere alte le tariffe di trasporto e... Market report 25 Novembre 2024 La somma di navi attualmente operate a quelle ordinate vedrà prevalere il global carrier francese fra un paio d'anni Navi 22 Novembre 2024 Drewry segnala un incremento del +229% per i prezzi del trasporto di box da 40' fra Shanghai e Genova (oggi... Spedizioni 21 Novembre 2024 Market report 20 Novembre 2024 Anche in un anno di calo dei traffici molti concessionari dei terminal portuali continuano a ottenere ritorni particolarmente positivi a... Market report 20 Novembre 2024 Non è entrato nel testo della legge annuale sulla concorrenza, approvato ieri dalla Camera dei Deputati, l'emendamento che si prefiggeva di ridimensionare il divieto di autoproduzione delle operazioni portuali da parte delle compagnie di navigazione. A proporlo, prima in Commissione e poi in Aula, era stato il deputato Luigi Marattin, eletto con Italia Viva e poi passato al gruppo misto in occasione della fondazione del suo nuovo partito Orizzonti Liberali. L'emendamento Marattin si prefiggeva la riscrittura del comma 4-bis dell'articolo 16 della legge 84/94, cancellando la premessa, che consente l'autoproduzione solo "qualora non sia possibile soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali né mediante le imprese autorizzate ai sensi del comma 3 del presente articolo (cioè le imprese portuali autorizzate dalle Autorità di sistema portuale, ndr), né tramite il ricorso all'impresa o all'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo" (cioè le imprese autorizzate in base all'articolo 17 della stessa norma). Secondo indiscrezioni raccolte da SHIPPING ITALY l'emendamento potrebbe essere riproposto nel corso dell'iter di approvazione della

Shipping Italy

Genova, Voltri

vincolante" a Regione, Asl e Arpal (che avranno solo 15 giorni per il rilascio), ma potrà superare eventuali contrarietà semplicemente adottando i piani proposti dalle due Adsp. In tal senso, altra novità rilevante introdotta (già nell'originaria versione) dall'emendamento leghista è quella di poter far rientrare fra i "sottoprodotti" utilizzabili per il riempimento anche i "materiali geologici naturali e inorganici, idonei in termini di caratteristiche qualitative e granulometriche, derivanti da scavi in roccia oppure dall'escavo di substrati naturali appartenenti all'originale litorale o al fondale sottostante di pertinenza demaniale". Tutt'altro che un dettaglio, che si inserisce nella complessa dialettica, in seno di procedura ambientale innanzi il Ministero dell'ambiente, fra Adsp **Genova** e uffici tecnici della Regione Liguria in merito alla possibilità di utilizzare per il riempimento circa 220mila metri cubi di materiali rinvenuti dall'escavo di ciò che si trova al di sotto dei bacini dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, oggetto di un appalto (cosiddetto ribaltamento a mare) per la realizzazione di un nuovo maxi-bacino di costruzione. I tecnici regionali hanno eccepito che per stabilire la qualifica di "sottoprodotti" (invece che di "rifiuti") e quindi la possibilità di riversare nei cassoni quei materiali non possa essere utilizzata la norma relativa ai dragaggi di fondali marini (Dm 173/2016), perché quei sedimenti, "sin dagli anni '60 ricoperti da materiale di riporto e dai manufatti che costituiscono gli attuali bacini, non sono più ascrivibili a un fondale marino che possa essere oggetto di dragaggio, in quanto le sue caratteristiche tessiturali (porosità e compattezza) sono state alterate". Spia del problema sarebbe l'accertata e "poco indagata" presenza di amianto e nichel. Anche nell'ultima versione del piano risalente agli ultimi giorni di novembre, invece, Adsp insiste nell'inquadramento come "materiale inerte geologico naturale mai interessato direttamente da attività antropiche". Cosa che, per la qualifica di sottoprodotti ambientalmente compatibili, aprirebbe all'utilizzo del Dm 173, per il quale la presenza di amianto non rileva. Raccogliendo l'input della Regione, a inizio novembre l'Adsp ha comunque approfondito la campionatura dei materiali. Su 15 campioni, uno risulta fortemente superiore al limite di compatibilità ambientale (1.000 mg/kg) e 10 sono oltre soglia, anche se l'Adsp li definisce curiosamente "non non conformità" in forza dell'incertezza della misurazione (che considerando la 'quota' negativa, fa rientrare il valore campionato sotto la soglia, pur spingendolo ben al di sopra per la 'quota' positiva di incertezza) ma soprattutto rimarca che in ogni caso tali "concentrazioni non pregiudicano l'opzione di gestione proposta di riutilizzo in mare in ambiente conterminato ai sensi del Dm 173/2016". Ora l'emendamento leghista taglierà la testa al toro, attribuendo in ogni caso (che li si consideri cioè rocce da scavo o materiali costieri naturali) la qualifica di sottoprodotti a tali materiali, consentendone così lo sversamento nei cassoni a prescindere dalla presenza e quantità di amianto contenuto.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Botta: "La nostra priorità si chiama digitalizzazione"

"Il conflitto che dal 2022 coinvolge Russia e Ucraina non ha avuto particolari effetti negativi sulle movimentazioni nel porto di Genova ma anche negli altri scali liguri. Discorso diverso, invece, per i conflitti che interessano il Medio Oriente" Come giudica lo stato di salute del porto di Genova? «Diciamo che è quella di un malato che, dopo una brutta polmonite, ha bisogno di trovare nuove energie. In questo senso - analizza Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - una spinta arriverà sicuramente con la nomina del Presidente, che speriamo possa avvenire già a gennaio, in modo da restituire alla struttura l'adeguata serenità di lavoro e di consentire all'intero porto, di guardare al futuro portando avanti processi delicati, ma allo stesso tempo fondamentali, di innovazione infrastrutturale. In questo senso al primo posto, soprattutto per gli spedizionieri, c'è il tema della digitalizzazione, delle risorse IT, spesso messe in secondo piano, ma che risultano oggi di straordinaria importanza per garantire al porto una continuità operativa lato terminal, lato autotrasporto e lato spedizionieri, che le numerose e gravose situazioni legate alla viabilità e ai cantieri metterebbero a repentaglio. Se, infatti, oggi il porto funziona lo deve soprattutto al fatto di aver investito, negli anni, importanti risorse nel settore della digitalizzazione». Quanto l'instabile situazione geopolitica internazionale, dalla guerra in Ucraina alla crisi in Medio Oriente, sta incidendo sui traffici che toccano lo scalo del capoluogo ligure? «Il conflitto che dal 2022 coinvolge Russia e Ucraina non ha avuto particolari effetti negativi sulle movimentazioni nel porto di Genova ma anche negli altri scali liguri. Discorso diverso, invece, per i conflitti che interessano il Medio Oriente; qui è, in particolare, la delicata situazione del canale di Suez a creare ripercussioni nei nostri porti. Gli effetti negativi riguardano soprattutto le attese delle navi che, dovendo compiere la circumnavigazione del Capo di Buona Speranza, finiscono per ritardare. I disagi sono, dunque, prettamente di tipo operativo piuttosto che legati ai volumi di traffico». Quali sono le infrastrutture di cui il sistema produttivo genovese ha maggiormente bisogno? «Sicuramente quelle già in programma e delle quali sono stati attivati i principali cantieri: priorità è il Terzo Valico, insieme con tutti gli interventi di ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali che, ad oggi, penalizzano maggiormente il traffico commerciale. Una situazione difficile, che sta generando un eccesso di costi che mette in difficoltà l'autotrasporto. Per quanto riguarda le infrastrutture di mare l'auspicio è che vengano rispettati i tempi di realizzazione della Diga; particolare attenzione va, poi, alla realizzazione del tunnel subportuale che, nelle ultime settimane, ha creato qualche problema di viabilità portuale con l'interdizione al traffico pesante, per verifiche di stabilità, del cosiddetto "giro della Lanterna". C'è preoccupazione



"Il conflitto che dal 2022 coinvolge Russia e Ucraina non ha avuto particolari effetti negativi sulle movimentazioni nel porto di Genova ma anche negli altri scali liguri. Discorso diverso, invece, per i conflitti che interessano il Medio Oriente" Come giudica lo stato di salute del porto di Genova? «Diciamo che è quella di un malato che, dopo una brutta polmonite, ha bisogno di trovare nuove energie. In questo senso - analizza Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - una spinta arriverà sicuramente con la nomina del Presidente, che speriamo possa avvenire già a gennaio, in modo da restituire alla struttura l'adeguata serenità di lavoro e di consentire all'intero porto, di guardare al futuro portando avanti processi delicati, ma allo stesso tempo fondamentali, di innovazione infrastrutturale. In questo senso al primo posto, soprattutto per gli spedizionieri, c'è il tema della digitalizzazione, delle risorse IT, spesso messe in secondo piano, ma che risultano oggi di straordinaria importanza per garantire al porto una continuità operativa lato terminal, lato autotrasporto e lato spedizionieri, che le numerose e gravose situazioni legate alla viabilità e ai cantieri metterebbero a repentaglio. Se, infatti, oggi il porto funziona lo deve soprattutto al fatto di aver investito, negli anni, importanti risorse nel settore della digitalizzazione». Quanto l'instabile situazione geopolitica internazionale, dalla guerra in Ucraina alla crisi in Medio Oriente, sta incidendo sui traffici che toccano lo scalo del capoluogo ligure? «Il conflitto che dal 2022 coinvolge Russia e Ucraina non ha avuto particolari effetti negativi sulle movimentazioni nel porto di Genova ma anche negli altri scali liguri. Discorso diverso, invece, per i conflitti che interessano il Medio Oriente; qui è, in particolare, la delicata situazione del canale di Suez a creare ripercussioni nei nostri porti. Gli effetti negativi riguardano soprattutto le attese delle navi che, dovendo compiere la circumnavigazione del Capo di Buona Speranza, finiscono per ritardare. I disagi sono, dunque, prettamente di tipo operativo piuttosto che legati ai volumi di

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

per il numero di cantieri aperti , che vanno gestiti garantendo la necessaria capacità operativa di flusso e deflusso del traffico pesante; e questo vale sia per i cantieri programmati che per gli interventi straordinari. Senza dimenticare, è ovvio, le infrastrutture ferroviarie, fondamentali per dare al traffico container del porto di Genova un'alternativa valida e capace». Che 2025 si prospetta per lo scalo del capoluogo ligure? «Un anno complicato da gestire, soprattutto dal punto di vista operativo; per quanto riguarda i volumi bisognerà vedere come reagirà l'economia europea al suo rallentamento generale e in particolare all'arresto di quella tedesca, per anni vera "locomotiva" trainante per tutto il continente. Saranno da osservare con attenzione anche le politiche economiche messe a terra dalla nuova Presidenza degli Stati Uniti, in particolare quelle relative alle importazioni e alle esportazioni di prodotti. Sarà, dunque, un 2025, all'insegna di tanti punti interrogativi che potrebbero arrivare anche a incidere molto negativamente sui traffici del prossimo anno».

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Risso: "Non perdere altro tempo su Terzo valico, nodo ferroviario di Genova e nuova Diga foranea"

"Nell'immediato non dimentichiamoci di accelerare i cantieri di ammodernamento della rete autostradale che tanti disagi hanno creato, e stanno tutt'ora creando, all'utenza" Come giudica lo stato di salute dell'economia genovese? «Secondo le analisi del nostro Centro studi - spiega Umberto Risso, presidente di Confindustria **Genova** - nei primi sei mesi del 2024 si è assistito ad una moderata espansione dell'attività economica delle aziende genovesi, dopo i deludenti risultati del secondo semestre 2023. Il parziale rimbalzo della produzione ha permesso ai settori manifatturieri di contribuire positivamente al risultato economico complessivo. Le vendite all'estero premiano i settori dell'Ict, elettronica, automazione e la cantieristica navale (tenendo conto delle Sal). Export deludente per gli altri settori industriali e nel complesso la raccolta ordini delinea prospettive molto incerte. La spesa per servizi è stata più volatile e ciò spiega i risultati modesti del terziario avanzato, mentre il turismo continua a crescere, per quanto la dinamica abbia rallentato: questi risultati sono in linea con le più recenti analisi della Banca d'Italia a livello regionale: nei primi tre trimestri del 2024 riscontrano infatti una crescita marginale dell'attività economica». Quanto l'instabile situazione geopolitica internazionale, dalla guerra in Ucraina alla crisi in Medio Oriente, sta incidendo sul sistema produttivo di **Genova** e del suo **porto**? «Le tensioni geopolitiche, soprattutto in Medio Oriente, disegnano uno scenario marittimo complesso con effetti tangibili per il **porto** di **Genova**, in particolare per la movimentazione dei container. Gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso hanno frenato i trasporti intercontinentali obbligando le navi all'allungamento delle rotte intorno all'Africa, determinando quindi un notevole calo nel numero dei passaggi nel Canale di Suez ed una conseguente crescita dei transiti da Capo di Buona Speranza. Questo significa che il tempo necessario per trasportare le merci tra i centri di produzione asiatici e i consumatori europei e viceversa si è allungato significativamente provocando altresì un' aumento del costo dei noli. Inoltre, l'allungamento delle rotte e dei tempi di percorrenza ha reso difficile la programmazione di arrivo delle navi con conseguente difficoltà di gestione dei flussi dei container da movimentare in **porto**». Quali sono le infrastrutture di cui le industrie del capoluogo ligure hanno maggiormente bisogno? «La nostra posizione sulle opere infrastrutturali prioritarie per le industrie del territorio è nota. Occorre accelerare il completamento di tutte quelle opere che consentono di migliorare l'accessibilità via terra, via mare e via ferro del capoluogo ligure e quindi Terzo valico, nodo ferroviario di **Genova** e nuova Diga portuale. Occorre garantire la prosecuzione della Gronda autostradale di ponente e sbloccare definitivamente il Tunnel della Val Fontanabuona, indispensabili per alleggerire un sistema trasportistico autostradale ormai al collasso. Nell'immediato non dimentichiamoci



"Nell'immediato non dimentichiamoci di accelerare i cantieri di ammodernamento della rete autostradale che tanti disagi hanno creato, e stanno tutt'ora creando, all'utenza" Come giudica lo stato di salute dell'economia genovese? «Secondo le analisi del nostro Centro studi - spiega Umberto Risso, presidente di Confindustria Genova - nei primi sei mesi del 2024 si è assistito ad una moderata espansione dell'attività economica delle aziende genovesi, dopo i deludenti risultati del secondo semestre 2023. Il parziale rimbalzo della produzione ha permesso ai settori manifatturieri di contribuire positivamente al risultato economico complessivo. Le vendite all'estero premiano i settori dell'Ict, elettronica, automazione e la cantieristica navale (tenendo conto delle Sal). Export deludente per gli altri settori industriali e nel complesso la raccolta ordini delinea prospettive molto incerte. La spesa per servizi è stata più volatile e ciò spiega i risultati modesti del terziario avanzato, mentre il turismo continua a crescere, per quanto la dinamica abbia rallentato: questi risultati sono in linea con le più recenti analisi della Banca d'Italia a livello regionale: nei primi tre trimestri del 2024 riscontrano infatti una crescita marginale dell'attività economica». Quanto l'instabile situazione geopolitica internazionale, dalla guerra in Ucraina alla crisi in Medio Oriente, sta incidendo sul sistema produttivo di Genova e del suo porto? «Le tensioni geopolitiche, soprattutto in Medio Oriente, disegnano uno scenario marittimo complesso con effetti tangibili per il porto di Genova, in particolare per la movimentazione dei container. Gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso hanno frenato i trasporti intercontinentali obbligando le navi all'allungamento delle rotte intorno all'Africa, determinando quindi un notevole calo nel numero dei passaggi nel Canale di Suez ed una conseguente crescita dei transiti da Capo di Buona Speranza. Questo significa che il tempo necessario per trasportare le merci tra i centri di produzione asiatici e i

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

di accelerare i cantieri di ammodernamento della rete autostradale che tanti disagi hanno creato, e stanno tutt'ora creando, all'utenza». Che 2025 si prospetta per le imprese genovesi? «Mi viene da dire: innanzitutto cerchiamo di concludere positivamente il 2024. Le nostre previsioni sembrano confermare quanto riscontrato nei primi trimestri dell'anno, ma la debolezza dell'export influirà sui risultati di molti settori manifatturieri. La cantieristica navale permetterà però di ottenere un risultato complessivamente positivo. Nel 2025 la congiuntura rimarrà comunque debole e facilmente esposta a rischi al ribasso. Al di là delle difficoltà di parte dei settori industriali e del commercio estero bisognerà monitorare attentamente alcuni elementi di scenario: la situazione geo-politica internazionale, l'evoluzione delle scelte di politica monetaria e l'attuazione del Pnrr, fortemente connessa al rispetto dei tempi previsti».

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Dal wifi ai frigo di bordo, perché in mare la cybersicurezza è importante come a terra

A **Genova** per il Forum dello Shipping, David Gubiani di Check Point Software spiega quanto può costare caro sottovalutare i rischi informatici. Non solo in termini economici **Genova** - Quasi 3 miliardi di dollari: fra 2023 e 2024, tanto sono costati ai porti e alle compagnie di navigazione i 15 principali cyber attacchi di cui sono stati vittime. Quasi 3 miliardi di dollari impiegati per spese di ripristino delle infrastrutture informatiche danneggiate, per pagare riscatti, per rifarsi un'immagine dopo il danno subito. Anche in mare, la cybersicurezza è un problema. Ed è un problema come sulla terraferma: "Una nave, che sia una portacontainer o da crociera, insieme con tutto quello che le gravita intorno, è come se fosse una piccola città. Come se fosse un palazzo di 50 piani al cui interno trovano posto decine di uffici. E come una piccola città, o un grande palazzo, ha bisogno di essere messa in sicurezza", spiega David Gubiani, regional director Southern Europe & Israel di Check Point Software Technologies, fra i relatori dell'undicesima edizione del Forum dello Shipping, in corso oggi a **Genova** I rischi degli attacchi cyber in mare Ad ascoltarlo, si capisce che i pericoli sono tanti, diversi fra loro e comprendono anche cose che sembrano fantascientifiche e da film, come la perdita di controllo della nave stessa: "I criminali informatici sono assolutamente in grado di governare da remoto i sistemi di navigazione", conferma Gubiani, interrompendola o direzionando la nave altrove rispetto alla rotta stabilita, ma "possono anche fare altro, magari obbligando la nave a rientrare nel porto di partenza". E come? "In una crociera, una delle attività che le persone fanno più di frequente quando sono a bordo è mangiare. Che accadrebbe se un gruppo di pirati informatici compromettesse i sistemi di monitoraggio dei frigo della nave, dando informazioni sbagliate sulla temperatura interna? Che il cibo andrebbe a male e non sarebbe più utilizzabile, cosa che costringerebbe la nave a interrompere il viaggio". Causando un danno enorme alla compagnia. Ma ci sono ovviamente rischi anche per i passeggeri, sono tanti e in qualche modo legati a quelli che potrebbe subire la compagnia. Perché più o meno tutto passa dal wifi di bordo: "Se è compromesso, può compromettere i dispositivi degli ospiti che lo usano per collegarsi a Internet - ha chiarito Gubiani - Viceversa, se lo smartphone o il tablet di un passeggero è compromesso, può infettare la rete di bordo una volta che si collega a essa". Sulle persone, gli effetti sono diversi: "Un malware può vedere e rubare i loro dati, le loro informazioni personali, le credenziali delle loro carte di credito, magari spingerli a pagare per un servizio (una cena e un'escursione, ndr) credendo di essere sul sito della compagnia quando invece sono collegati a una copia creata con scopi malvagi". Allo stesso modo, sempre attraverso i device dei passeggeri, i criminali possono intercettare le transazioni che passano dal casinò di bordo o anche scaricare un ransomware che blocchi i sistemi



A Genova per il Forum dello Shipping, David Gubiani di Check Point Software spiega quanto può costare caro sottovalutare i rischi informatici. Non solo in termini economici Genova - Quasi 3 miliardi di dollari: fra 2023 e 2024, tanto sono costati ai porti e alle compagnie di navigazione i 15 principali cyber attacchi di cui sono stati vittime. Quasi 3 miliardi di dollari impiegati per spese di ripristino delle infrastrutture informatiche danneggiate, per pagare riscatti, per rifarsi un'immagine dopo il danno subito. Anche in mare, la cybersicurezza è un problema. Ed è un problema come sulla terraferma: "Una nave, che sia una portacontainer o da crociera, insieme con tutto quello che le gravita intorno, è come se fosse una piccola città. Come se fosse un palazzo di 50 piani al cui interno trovano posto decine di uffici. E come una piccola città, o un grande palazzo, ha bisogno di essere messa in sicurezza", spiega David Gubiani, regional director Southern Europe & Israel di Check Point Software Technologies, fra i relatori dell'undicesima edizione del Forum dello Shipping, in corso oggi a Genova i rischi degli attacchi cyber in mare Ad ascoltarlo, si capisce che i pericoli sono tanti, diversi fra loro e comprendono anche cose che sembrano fantascientifiche e da film, come la perdita di controllo della nave stessa: "I criminali informatici sono assolutamente in grado di governare da remoto i sistemi di navigazione", conferma Gubiani, interrompendola o direzionando la nave altrove rispetto alla rotta stabilita, ma "possono anche fare altro, magari obbligando la nave a rientrare nel porto di partenza". E come? "In una crociera, una delle attività che le persone fanno più di frequente quando sono a bordo è mangiare. Che accadrebbe se un gruppo di pirati informatici compromettesse i sistemi di monitoraggio dei frigo della nave, dando informazioni sbagliate sulla temperatura interna? Che il cibo andrebbe a male e non sarebbe più utilizzabile, cosa che costringerebbe la nave a interrompere il viaggio".

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

informatici della nave sino al pagamento di un riscatto. Di nuovo, impedendole la navigazione. La cybersicurezza in 3 mosse Dall'altro lato della barricata, dal lato dei buoni, di quelli che cercano non solo di resistere a questi attacchi ma soprattutto di prevenirli, ci sono le cose che si possono fare per essere preparati. Quelle che Gubiani definisce "gli incubi dei Ciso" . La sigla sta per Chief Information Security Officer e indica appunto la figura (o le figure) che all'interno di un'azienda o un'organizzazione è responsabile della sicurezza delle informazioni e della protezione dei dati. Secondo gli esperti di Check Point, che da tempo si occupa fattivamente proprio della cybersicurezza di alcune fra le principali compagnie di navigazione, "la prima cosa da fare è la segmentazione , esattamente come si farebbe nel palazzo di 50 piani di cui parlavamo prima". È un po' il corrispondente informatico delle porte mangiafuoco che impediscono a un incendio di propagarsi: "È necessario dividere da un punto di vista logico e di sicurezza tutta la parte che riguarda la navigazione dalle parti che riguardano l'approvvigionamento, la biglietteria, l'anagrafica dei passeggeri, così che se uno di questi sistemi viene manomesso, non contagerà gli altri . È una cosa fondamentale, ed è una cosa da fare subito, già in fase di progettazione della nave", tant'è che è prevista e richiesta dalle normative. Perché? "Perché più tieni compartimentate e separate le varie reti che servono le varie funzioni, all'interno di una nave, di un porto o di un sistema intermodale , più riduci il rischio che in caso di incidente in uno di questi settori, gli altri vadano a fuoco". Per modo di dire, ma anche un po' per davvero. Gli altri due aspetti importanti sono il controllo della supply chain e la gestione degli aggiornamenti dei sistemi di bordo , quasi come se le navi fossero enormi smartphone galleggianti. Il primo punto è importante perché, come da celebre modo di dire, "una catena è forte quanto il più debole dei suoi anelli". Detto con le parole di Gubiani, "vanno controllate tutte le interazioni con terze parti: se a bordo arriva un fornitore che per esempio deve fare o ricevere pagamenti, confermare di avere consegnato 1000 bottiglie d'acqua o 1000 litri di gasolio e si collega alla rete di bordo con il suo portatile , è necessario verificare che quel device sia sicuro, che il software che usa sia quello approvato dalla compagnia, che si colleghi in maniera corretta alla rete aziendale". Che resta più protetta se i sistemi di bordo ricevono gli update di sicurezza, un po' come fanno i nostri telefoni. Cosa che però per una nave è più complicata, fundamentalmente per due ragioni: "Un primo problema è la velocità, perché in questo mondo le minacce sono in costante evoluzione, giornalmente se non addirittura ogni minuto - ha chiarito Gubiani - L'altro è legato al fatto che la nave non sempre è in grado di collegarsi alla Rete per il download degli aggiornamenti e se resta in questo stato per qualche giorno, o anche solo per qualche ora, si apre una finestra di esposizione agli attacchi che potrebbe rivelarsi pericolosa". E anche molto costosa.

(Sito) Ansa

La Spezia

Porti: Lega, via libera a emendamento su dragaggi alla Spezia

"I fanghi derivanti dallo spianamento del primo bacino portuale della Spezia diventano una risorsa, l'approvazione di un emendamento della Lega sul riutilizzo del materiale di dragaggio apre le porte alla velocizzazione dei processi per liberare il porto della Spezia dai sedimenti in eccesso". Lo dichiara la senatrice proponente Stefania Pucciarelli (Lega) in una nota. "Le terre derivanti dai dragaggi potranno essere legate, in maniera più rapida, al cronoprogramma dell'esecuzione della nuova diga foranea di Genova invece di essere portate in discarica o nelle colmate - spiega -. Una semplificazione del processo che, grazie all'impegno del Mit e del viceministro Rixi, risolve in un colpo solo il problema del fondale del primo bacino e quello dello smaltimento del materiale non inquinato nel rispetto della disciplina comunitaria e nazionale in materia di gestione dei rifiuti".



Porti: Lega, via libera a emendamento su dragaggi alla Spezia

12/04/2024 18:55

"I fanghi derivanti dallo spianamento del primo bacino portuale della Spezia diventano una risorsa, l'approvazione di un emendamento della Lega sul riutilizzo del materiale di dragaggio apre le porte alla velocizzazione dei processi per liberare il porto della Spezia dai sedimenti in eccesso". Lo dichiara la senatrice proponente Stefania Pucciarelli (Lega) in una nota. "Le terre derivanti dai dragaggi potranno essere legate, in maniera più rapida, al cronoprogramma dell'esecuzione della nuova diga foranea di Genova invece di essere portate in discarica o nelle colmate - spiega -. Una semplificazione del processo che, grazie all'impegno del Mit e del viceministro Rixi, risolve in un colpo solo il problema del fondale del primo bacino e quello dello smaltimento del materiale non inquinato nel rispetto della disciplina comunitaria e nazionale in materia di gestione dei rifiuti".

Porti, Pucciarelli (Lega): via libera emendamento su dragaggi alla Spezia

(AGENPARL) - mer 04 dicembre 2024 **Porti**, Pucciarelli (Lega): via libera emendamento su dragaggi alla Spezia Roma, 4 dic - "I fanghi derivanti dallo spianamento del primo bacino portuale della Spezia diventano una risorsa. L'approvazione del mio emendamento sul riutilizzo del materiale di dragaggio apre le porte alla velocizzazione dei processi per liberare il porto della Spezia dai sedimenti in eccesso. Inoltre, le terre derivanti dai dragaggi potranno essere legate, in maniera più rapida, al cronoprogramma dell'esecuzione della nuova diga foranea di Genova invece di essere portate in discarica o nelle colmate. Una semplificazione del processo che, grazie all'impegno del Mit e del vice ministro Rixi, risolve in un colpo solo il problema del fondale del primo bacino e quello dello smaltimento del materiale non inquinato nel rispetto della disciplina comunitaria e nazionale in materia di gestione dei rifiuti". Lo dice in una nota la senatrice della Lega Stefania Pucciarelli. Ufficio Stampa Lega Senato 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.

12/04/2024 18:17

(AGENPARL) - mer 04 dicembre 2024 **Porti**, Pucciarelli (Lega): via libera emendamento su dragaggi alla Spezia Roma, 4 dic - "I fanghi derivanti dallo spianamento del primo bacino portuale della Spezia diventano una risorsa. L'approvazione del mio emendamento sul riutilizzo del materiale di dragaggio apre le porte alla velocizzazione dei processi per liberare il porto della Spezia dai sedimenti in eccesso. Inoltre, le terre derivanti dai dragaggi potranno essere legate, in maniera più rapida, al cronoprogramma dell'esecuzione della nuova diga foranea di Genova invece di essere portate in discarica o nelle colmate. Una semplificazione del processo che, grazie all'impegno del Mit e del vice ministro Rixi, risolve in un colpo solo il problema del fondale del primo bacino e quello dello smaltimento del materiale non inquinato nel rispetto della disciplina comunitaria e nazionale in materia di gestione dei rifiuti". Lo dice in una nota la senatrice della Lega Stefania Pucciarelli. Ufficio Stampa Lega Senato 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.

Citta della Spezia

La Spezia

Infrastrutture, Paganini ribatte a Magliani e Vesco: "Stile fazioso e ingannevole: lo studio contiene punti del programma che hanno sottoscritto"

"Leggo con dispiacere l'ennesima esternazione fuorviante dei consiglieri Magliani e Vesco e non posso più fare a meno di sottolineare lo stile fazioso e ingannevole che, dall'avvio del mandato, continuano a perseguire nelle loro dichiarazioni istituzionali, con il risultato di suscitare confusione e dubbi nella cittadinanza". Esordisce così la sindaca di Arcola Monica Paganini nella replica ai consiglieri di opposizione Enrico Vesco e Paolo Magliani che l'avevano attaccata per la sottoscrizione del protocollo d'intesa sulle infrastrutture provinciali. "Sono stata invitata al convegno di Confindustria - Ance e ho partecipato con il mandato della Giunta Comunale, alla presenza dell'Autorità di sistema portuale, della Provincia, della Regione e di altri dieci Comuni. In quella sede - riferisce Paganini - è stato presentato uno studio sui vantaggi economici e sociali che le imprese e le comunità potrebbero acquisire da nuovi tracciati infrastrutturali: per il nostro territorio la materia è di fondamentale importanza e le ipotesi prese in considerazione per Arcola sono proprio quelle del nostro programma di mandato. Forse i consiglieri hanno dimenticato di averlo sottoscritto. Nel mio intervento (apprezzato dai presenti) ho evidenziato un ulteriore punto del nostro programma: la necessità di potenziare la ferrovia, per farla diventare una sorta di metropolitana leggera di collegamento tra i comuni della Val di Magra, Genova e la Lunigiana. Lo studio è nella sua fase iniziale e noi lo seguiremo da vicino in ogni suo passaggio. Seguendo un corretto percorso istituzionale, che ho l'impressione i due consiglieri fingano di non sapere, ho convocato un'apposita seduta della commissione Territorio nel corso della quale verranno illustrati i passaggi dello studio commissionato da Ance a sue spese a Confindustria Advisory e Università La Sapienza di Roma dal titolo "Valutazione delle necessità infrastrutturali nella provincia della Spezia". A questi approfondimenti istituzionali faranno seguito incontri con i cittadini. Lo stile divisivo utilizzato da chi assume ruoli istituzionali per demolire e non per costruire - conclude la sindaca di Arcola - è un tema che in democrazia urge affrontare con grande senso di responsabilità. Per selezionare la classe politica del futuro occorre riportare al centro quella tensione etica di disciplina e onore di cui parla l'articolo 54 della nostra Costituzione".



"Leggo con dispiacere l'ennesima esternazione fuorviante dei consiglieri Magliani e Vesco e non posso più fare a meno di sottolineare lo stile fazioso e ingannevole che, dall'avvio del mandato, continuano a perseguire nelle loro dichiarazioni istituzionali, con il risultato di suscitare confusione e dubbi nella cittadinanza". Esordisce così la sindaca di Arcola Monica Paganini nella replica ai consiglieri di opposizione Enrico Vesco e Paolo Magliani che l'avevano attaccata per la sottoscrizione del protocollo d'intesa sulle infrastrutture provinciali. "Sono stata invitata al convegno di Confindustria - Ance e ho partecipato con il mandato della Giunta Comunale, alla presenza dell'Autorità di sistema portuale, della Provincia, della Regione e di altri dieci Comuni. In quella sede - riferisce Paganini - è stato presentato uno studio sui vantaggi economici e sociali che le imprese e le comunità potrebbero acquisire da nuovi tracciati infrastrutturali: per il nostro territorio la materia è di fondamentale importanza e le ipotesi prese in considerazione per Arcola sono proprio quelle del nostro programma di mandato. Forse i consiglieri hanno dimenticato di averlo sottoscritto. Nel mio intervento (apprezzato dai presenti) ho evidenziato un ulteriore punto del nostro programma: la necessità di potenziare la ferrovia, per farla diventare una sorta di metropolitana leggera di collegamento tra i comuni della Val di Magra, Genova e la Lunigiana. Lo studio è nella sua fase iniziale e noi lo seguiremo da vicino in ogni suo passaggio. Seguendo un corretto percorso istituzionale, che ho l'impressione i due consiglieri fingano di non sapere, ho convocato un'apposita seduta della commissione Territorio nel corso della quale verranno illustrati i passaggi dello studio commissionato da Ance a sue spese a Confindustria Advisory e Università La Sapienza di Roma dal titolo "Valutazione delle necessità infrastrutturali nella

Citta della Spezia

La Spezia

Pucciarelli: "Via libera emendamento su dragaggi alla Spezia"

"I fanghi derivanti dallo spianamento del primo bacino portuale della Spezia diventano una risorsa. L'approvazione del mio emendamento sul riutilizzo del materiale di dragaggio apre le porte alla velocizzazione dei processi per liberare il porto della Spezia dai sedimenti in eccesso. Inoltre, le terre derivanti dai dragaggi potranno essere legate, in maniera più rapida, al cronoprogramma dell'esecuzione della nuova diga foranea di Genova invece di essere portate in discarica o nelle colmate. Una semplificazione del processo che, grazie all'impegno del Mit e del vice ministro Rixi, risolve in un colpo solo il problema del fondale del primo bacino e quello dello smaltimento del materiale non inquinato nel rispetto della disciplina comunitaria e nazionale in materia di gestione dei rifiuti". Lo dice in una nota la senatrice della Lega Stefania Pucciarelli. Più informazioni.



Citta della Spezia

La Spezia

Infrastrutture, dalla costa di Ponente: "La Napoleonica è la strada che più di tutte ha bisogno di un'alternativa per evitare l'isolamento"

Anche la Napoleonica vuole entrare nel dibattito che imperversa sulle infrastrutture viarie sul territorio provinciale. O per lo meno lo vogliono alcuni degli abitanti che vivono lungo la strada che collega La Spezia e Porto Venere. Da ieri, dopo la presentazione dello Studio infrastrutturale strategico da parte di Confindustria e Ance, si assiste ai botte e risposta tra chi è favorevole e promotore della realizzazione di nuove arterie stradali e gallerie per scongiurare ingorghi, blocchi e isolamenti e chi, al contrario, punta il dito contro l'incapacità di cercare soluzioni alternative al potenziamento del traffico su gomma, ricordando la possibilità di utilizzare la ferrovia e di potenziare il trasporto pubblico, contribuendo così ad alleggerire il traffico sulle strade già esistenti. Dal Ponente del Golfo la posizione è simile, anche se si parte da una situazione del tutto particolare. "Leggo della proposta di Confindustria di realizzare nuove infrastrutture per evitare un parziale isolamento della cittadinanza in caso di problemi lungo il raccordo autostradale, anche se in realtà le alternative alla bretella già esistono. Non si può dire lo stesso -

interviene Stefano Faggioni, in rappresentanza di decine di residenti della zona - per la strada provinciale 530 Napoleonica e per i centri abitati della costa di Ponente, dove i blocchi e gli episodi di isolamento non sono ipotetici, ma reali, dovuti a incidenti o allagamenti. Ed è altrettanto concreta la possibilità che si verifichino nuovamente, visto il traffico veicolare, anche pesante, che percorre questa strada ogni giorno, con conseguenze che sarebbero come sempre molto pesanti per la comunità". Per queste ragioni, alle quali si unisce l'ingombrante presenza lungo la costa del rigassificatore Snam di Panigaglia, Faggioni, intende sottoporre a Confindustria e all'Autorità di sistema portuale lo studio di fattibilità per la viabilità alternativa alla Napoleonica che risolverebbe molti problemi per gli abitanti. L'auspicio di Faggioni, che durante la recente campagna elettorale aveva già sottoposto all'attenzione di tutti i candidati le problematiche legate alla Napoleonica, è che anche dalla Regione si accendano i riflettori sulle criticità che riguardano la strada provinciale 530 che è l'unica arteria a servizio dei paesi di Marola, Cadimare, Fezzano, Le Grazie e Porto Venere, nonché l'unica strada di collegamento con il rigassificatore di Panigaglia, e in alcuni tratti è un budello percorribile a doppio senso con grandi difficoltà a causa della carenza di stalli per la sosta che mal si concilia con la necessità degli abitanti di parcheggiare da qualche parte l'auto. "Il presidente Bucci aveva aperto alla possibilità di un interessamento della Regione alla questione, con il coinvolgimento dei Comuni interessati. Speriamo che questa volta se ne possa davvero parlare", conclude Faggioni.



Anche la Napoleonica vuole entrare nel dibattito che imperversa sulle infrastrutture viarie sul territorio provinciale. O per lo meno lo vogliono alcuni degli abitanti che vivono lungo la strada che collega La Spezia e Porto Venere. Da ieri, dopo la presentazione dello Studio infrastrutturale strategico da parte di Confindustria e Ance, si assiste ai botte e risposta tra chi è favorevole e promotore della realizzazione di nuove arterie stradali e gallerie per scongiurare ingorghi, blocchi e isolamenti e chi, al contrario, punta il dito contro l'incapacità di cercare soluzioni alternative al potenziamento del traffico su gomma, ricordando la possibilità di utilizzare la ferrovia e di potenziare il trasporto pubblico, contribuendo così ad alleggerire il traffico sulle strade già esistenti. Dal Ponente del Golfo la posizione è simile, anche se si parte da una situazione del tutto particolare: "Leggo della proposta di Confindustria di realizzare nuove infrastrutture per evitare un parziale isolamento della cittadinanza in caso di problemi lungo il raccordo autostradale, anche se in realtà le alternative alla bretella già esistono. Non si può dire lo stesso - Interviene Stefano Faggioni, in rappresentanza di decine di residenti della zona - per la strada provinciale 530 Napoleonica e per i centri abitati della costa di Ponente, dove i blocchi e gli episodi di isolamento non sono ipotetici, ma reali, dovuti a incidenti o allagamenti. Ed è altrettanto concreta la possibilità che si verifichino nuovamente, visto il traffico veicolare, anche pesante, che percorre questa strada ogni giorno, con conseguenze che sarebbero come sempre molto pesanti per la comunità". Per queste ragioni, alle quali si unisce l'ingombrante presenza lungo la costa del rigassificatore Snam di Panigaglia, Faggioni, intende sottoporre a Confindustria e all'Autorità di sistema portuale lo studio di fattibilità per la viabilità alternativa alla Napoleonica che risolverebbe molti problemi per gli

Citta della Spezia

La Spezia

Primo incontro tra Bucci e i sindacati, per le sigle la priorità è la sanità a partire da bilancio e liste d'attesa

Si è tenuto oggi il primo incontro tra il presidente della Regione Liguria Marco Bucci e l'assessore ai Rapporti con le organizzazioni sindacali Paolo Ripamonti, da una parte, e le rappresentanze dei sindacati confederali della Liguria, dall'altra. Per le parti sociali erano presenti il segretario regionale della Cisl Luca Maestripietri, il subcommissario della Uil Liguria Luca Cerusa, il segretario generale Uiltucs Liguria Riccardo Serri e il segretario regionale della Cgil Maurizio Calà. "È stato un incontro fruttuoso, che pone le basi per una collaborazione stabile e duratura sui temi più rilevanti per il futuro della nostra regione. Il nostro obiettivo, lo abbiamo ribadito, è quello di lavorare insieme con le sigle sindacali per portare risultati concreti per i cittadini liguri e lo sviluppo del territorio - hanno detto Bucci e Ripamonti -. Tra i temi affrontati, quello della sanità, delle infrastrutture, sia quelle in corso di realizzazione che quelle previste, ovviamente quello del lavoro, ma anche ambiente e Pnrr. Le infrastrutture sono strategiche, e sono l'elemento che porterà risorse straordinarie in termini di finanziamenti e di occupazione nei prossimi anni".

"Abbiamo concordato - hanno aggiunto Bucci e Ripamonti - sulla necessità di aprire un tavolo organizzativo e programmatico sulla sanità per arrivare di concerto alla riduzione delle liste d'attesa e di puntare sul **sistema** pubblico, con il privato a necessario supporto, tenendo fermo il punto che debba fornire servizi allo stesso costo del pubblico sia dal punto di vista del bilancio regionale che del costo del ticket. Abbiamo convenuto sulla centralità di rinnovare una serie di strumenti che, negli ultimi anni, hanno dato risultati concreti, come il patto per il lavoro nel turismo, il patto per il lavoro nel commercio, il protocollo sugli appalti pubblici per garantire sicurezza, occupazione e contrasto alla corruzione e all'illegalità e del patto fiscale". Al centro delle loro richieste Cgil, Cisl e Uil hanno posto il lavoro di qualità, la sanità e le infrastrutture e le grandi vertenze a partire da quelle industriali: tematiche imprescindibili per l'avvio di un percorso costruttivo di dialogo. "Occorrono risorse e investimenti per la sanità, per la fragile composizione del tessuto economico ligure tra piccole industrie, una grande distribuzione che dilaga a scapito del tessuto commerciale, e un lavoro ancora troppo precario e povero. Avanti con le regole e controlli per appalto e subappalti - hanno dichiarato le sigle sindacali liguri -. Inoltre, ci preme ricordare che nel comparto sanitario mancano all'appello 250 milioni di euro e che le liste di attesa per le visite sono lunghe oltre ogni limite accettabile. Senza indugio occorre andare avanti sulla realizzazione delle grandi opere, andare oltre il commissariamento delle **Autorità** di **sistema** portuali e rilanciare l'industria, il commercio e il turismo", hanno concluso Maestripietri, Cerusa, Serri e Calà. L'appuntamento è terminato con l'impegno di elaborare un calendario di incontri stringente.



Si è tenuto oggi il primo incontro tra il presidente della Regione Liguria Marco Bucci e l'assessore ai Rapporti con le organizzazioni sindacali Paolo Ripamonti, da una parte, e le rappresentanze dei sindacati confederali della Liguria, dall'altra. Per le parti sociali erano presenti il segretario regionale della Cisl Luca Maestripietri, il subcommissario della Uil Liguria Luca Cerusa, il segretario generale Uiltucs Liguria Riccardo Serri e il segretario regionale della Cgil Maurizio Calà. "È stato un incontro fruttuoso, che pone le basi per una collaborazione stabile e duratura sui temi più rilevanti per il futuro della nostra regione: il nostro obiettivo, lo abbiamo ribadito, è quello di lavorare insieme con le sigle sindacali per portare risultati concreti per i cittadini liguri e lo sviluppo del territorio - hanno detto Bucci e Ripamonti -. Tra i temi affrontati, quello della sanità, delle infrastrutture, sia quelle in corso di realizzazione che quelle previste, ovviamente quello del lavoro, ma anche ambiente e Pnrr. Le infrastrutture sono strategiche, e sono l'elemento che porterà risorse straordinarie in termini di finanziamenti e di occupazione nei prossimi anni". "Abbiamo concordato - hanno aggiunto Bucci e Ripamonti - sulla necessità di aprire un tavolo organizzativo e programmatico sulla sanità per arrivare di concerto alla riduzione delle liste d'attesa e di puntare sul sistema pubblico, con il privato a necessario supporto, tenendo fermo il punto che debba fornire servizi allo stesso costo del pubblico sia dal punto di vista del bilancio regionale che del costo del ticket. Abbiamo convenuto sulla centralità di rinnovare una serie di strumenti che, negli ultimi anni, hanno dato risultati concreti, come il patto per il lavoro nel turismo, il patto per il lavoro nel commercio, il protocollo sugli appalti pubblici per garantire sicurezza, occupazione e contrasto alla corruzione e all'illegalità e del patto fiscale". Al centro delle loro richieste Cgil, Cisl e Uil hanno posto il lavoro di qualità, la sanità e le infrastrutture e le grandi vertenze a partire da quelle industriali: tematiche

Shipping Italy

Ravenna

Salpato dall'Asia e in arrivo a Ravenna la nuova nave rigassificatrice

Navi "La Frsu Bw Singapore" è in viaggio verso l'Italia, mentre al largo di Ravenna è già stata completata la piattaforma offshore che collegherà la nave rigassificatrice, pronta a entrare in funzione entro il primo trimestre del 2025". Lo ha reso noto un post su LinkedIn di Snam, armatrice della nave che, "con una capacità di [] "La Frsu Bw Singapore" è in viaggio verso l'Italia, mentre al largo di Ravenna è già stata completata la piattaforma offshore che collegherà la nave rigassificatrice, pronta a entrare in funzione entro il primo trimestre del 2025". Lo ha reso noto un post su LinkedIn di Snam, armatrice della nave che, "con una capacità di rigassificazione di 5 miliardi di metri cubi di gas naturale all'anno, rappresenta un ulteriore passo per la sicurezza energetica e la diversificazione delle fonti di approvvigionamento del Paese. La prossima fase prevede, entro la fine dell'anno, l'installazione dei raccordi finali sulla piattaforma, le saldature del tratto in acciaio e il collegamento con la tubazione sottomarina, già posata e connessa al 'Nodo' di Ravenna, punto di accesso alla Rete Nazionale di Trasporto". "Il completamento della piattaforma è stata una sfida ingegneristica di alto profilo, condotta in mare aperto con un'attenzione scrupolosa alla sostenibilità ambientale" ha affermato il Chief Operations Officer, Massimo Derchi. "Questo risultato è stato reso possibile dalla collaborazione con eccellenze nazionali e locali come Micoperi Srl, Rosetti Marino Group of Companies e Saipem. Grande lavoro di collaborazione anche sulla Fsrु al cantiere del porto di Dubai, tra le squadre di Fsrु Italia, Bw Lng e Drydocks World". Secondo Snam "in Italia, particolare attenzione è stata ed è riservata ai monitoraggi ambientali, sia a terra che a mare, col coinvolgimento di oltre 20 ditte specializzate tra cui il Centro Interuniversitario di Biologia Marina (Cibm), tre centri universitari (Genova, Roma e Torino), più di 65 professionisti e 10 laboratori di analisi specialistiche ambientali. Nel tratto onshore vengono presi in considerazione più di 70 mila parametri attraverso oltre 90 stazioni di monitoraggio; nel tratto offshore, invece, più di 20 mila parametri attraverso oltre 200 stazioni di monitoraggio".

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.



12/04/2024 12:44 Nicola Capuzzo

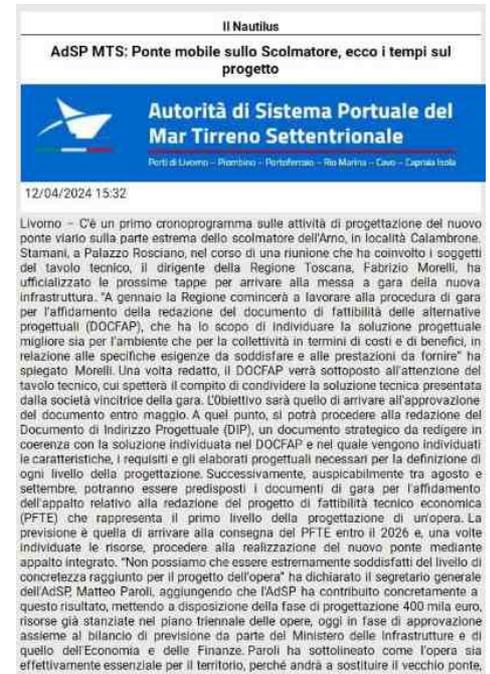
Navi "La Frsu Bw Singapore" è in viaggio verso l'Italia, mentre al largo di Ravenna è già stata completata la piattaforma offshore che collegherà la nave rigassificatrice, pronta a entrare in funzione entro il primo trimestre del 2025". Lo ha reso noto un post su LinkedIn di Snam, armatrice della nave che, "con una capacità di [...] "La Frsu Bw Singapore" è in viaggio verso l'Italia, mentre al largo di Ravenna è già stata completata la piattaforma offshore che collegherà la nave rigassificatrice, pronta a entrare in funzione entro il primo trimestre del 2025". Lo ha reso noto un post su LinkedIn di Snam, armatrice della nave che, "con una capacità di rigassificazione di 5 miliardi di metri cubi di gas naturale all'anno, rappresenta un ulteriore passo per la sicurezza energetica e la diversificazione delle fonti di approvvigionamento del Paese. La prossima fase prevede, entro la fine dell'anno, l'installazione dei raccordi finali sulla piattaforma, le saldature del tratto in acciaio e il collegamento con la tubazione sottomarina, già posata e connessa al 'Nodo' di Ravenna, punto di accesso alla Rete Nazionale di Trasporto". "Il completamento della piattaforma è stata una sfida ingegneristica di alto profilo, condotta in mare aperto con un'attenzione scrupolosa alla sostenibilità ambientale" ha affermato il Chief Operations Officer, Massimo Derchi. "Questo risultato è stato reso possibile dalla collaborazione con eccellenze nazionali e locali come Micoperi Srl, Rosetti Marino Group of Companies e Saipem. Grande lavoro di collaborazione anche sulla Fsrु al cantiere del porto di Dubai, tra le squadre di Fsrु Italia, Bw Lng e Drydocks World". Secondo Snam "in Italia, particolare attenzione è stata ed è riservata ai monitoraggi ambientali, sia a terra che a mare, col coinvolgimento di oltre 20 ditte specializzate tra cui il Centro Interuniversitario di Biologia Marina (Cibm), tre centri universitari (Genova, Roma e Torino), più di 65 professionisti e 10 laboratori di analisi specialistiche ambientali. Nel tratto onshore vengono presi in considerazione più di

Il Nautilus

Livorno

AdSP MTS: Ponte mobile sullo Scolmatore, ecco i tempi sul progetto

Livorno - C'è un primo cronoprogramma sulle attività di progettazione del nuovo ponte viario sulla parte estrema dello scolmatore dell'Arno, in località Calambrone. Stamani, a Palazzo Rosciano, nel corso di una riunione che ha coinvolto i soggetti del tavolo tecnico, il dirigente della Regione Toscana, Fabrizio Morelli, ha ufficializzato le prossime tappe per arrivare alla messa a gara della nuova infrastruttura. "A gennaio la Regione comincerà a lavorare alla procedura di gara per l'affidamento della redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP), che ha lo scopo di individuare la soluzione progettuale migliore sia per l'ambiente che per la collettività in termini di costi e di benefici, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire" ha spiegato Morelli. Una volta redatto, il DOCFAP verrà sottoposto all'attenzione del tavolo tecnico, cui spetterà il compito di condividere la soluzione tecnica presentata dalla società vincitrice della gara. L'obiettivo sarà quello di arrivare all'approvazione del documento entro maggio. A quel punto, si potrà procedere alla redazione del Documento di Indirizzo Progettuale (DIP), un documento strategico da redigere in coerenza con la soluzione individuata nel DOCFAP e nel quale vengono individuati le caratteristiche, i requisiti e gli elaborati progettuali necessari per la definizione di ogni livello della progettazione. Successivamente, auspicabilmente tra agosto e settembre, potranno essere predisposti i documenti di gara per l'affidamento dell'appalto relativo alla redazione del progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE) che rappresenta il primo livello della progettazione di un'opera. La previsione è quella di arrivare alla consegna del PFTE entro il 2026 e, una volta individuate le risorse, procedere alla realizzazione del nuovo ponte mediante appalto integrato. "Non possiamo che essere estremamente soddisfatti del livello di concretezza raggiunto per il progetto dell'opera" ha dichiarato il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli, aggiungendo che l'AdSP ha contribuito concretamente a questo risultato, mettendo a disposizione della fase di progettazione 400 mila euro, risorse già stanziare nel piano triennale delle opere, oggi in fase di approvazione assieme al bilancio di previsione da parte del Ministero delle Infrastrutture e di quello dell'Economia e delle Finanze. Paroli ha sottolineato come l'opera sia effettivamente essenziale per il territorio, perché andrà a sostituire il vecchio ponte, troppo basso per consentire l'accesso marittimo delle imbarcazioni di media e grande dimensione, oggi costrette a passare dalla Darsena Toscana e, quindi, dalle Porte Vinciane per raggiungere il mare aperto, con grave nocimento per l'operatività dello scalo portuale. Di questa realizzazione ne gioverebbe oltretutto anche il litorale pisano in termini di fluidità di traffico veicolare, particolarmente intenso durante l'Estate. "Anche l'opinione pubblica si sta rendendo conto che il territorio non può prescindere da questa infrastruttura.



Il Nautilus

Livorno

Se dovessimo arrivare a maggio all'affidamento del DOCFAP avremmo chiaramente raggiunto un risultato eccezionale, perfettamente in linea con le aspettative che ci eravamo dati" ha concluso.

Emanuele Grimaldi su Livorno: Se qualcuno preferirà le carte bollate ci vedremo in giudizio

Giulia Sarti

ROMA Incontrando Emanuele Grimaldi, presidente International Chamber of Shipping e ad Gruppo Grimaldi a margine dell'Assemblea di Alis di ieri, torniamo sul tema che anima in queste settimane le banchine del porto di Livorno e che ha creato qualche malumore tra AdSp e operatori. La vicenda ormai è nota con al centro il Terminal Darsena Toscana e il suo futuro che qualcuno teme possa indirizzarsi verso i rotabili e le auto a discapito dei containers. Trovo che sia solo un grande malinteso come ho detto più di una volta, e che stiamo parlando del nulla sono le parole di Grimaldi. Più volte ho detto che il nostro è un terminal contenitori che aspiriamo a veder crescere in un momento di difficoltà legato alle vicende geopolitiche mondiali. Tutto quello che il Gruppo sta facendo nel terminal è nell'interesse del porto e della città, sottolinea. Chi conosce il mondo dei trasporti sa bene che per essere competitivi e poter ripagare il nostro grande investimento c'è una sola modalità: i containers che possono dare risultati importanti. Basti pensare che lo spazio può essere utilizzato in altezza, cosa che non è possibile fare con le auto. Se ci sarà un confronto a Livorno, come richiesto dagli operatori anche al sindaco con arbitro il presidente dell'AdSp, Grimaldi ritiene debba essere col porto: C'è un'Autorità portuale che si deve occupare di questo, se poi, purtroppo, ci sarà chi preferisce le carte bollate, ci vedremo in giudizio. L'ad Emanuele Grimaldi, che come presidente Ics si occupa di questioni internazionali rimarca il fatto che la concorrenza sia essenziale soprattutto in porti più grandi come Livorno e Genova, soprattutto in un momento difficile come questo dove per la prima volta dopo tanti anni la guerra si affaccia sull'Europa. Competizione, efficienza e flessibilità sono concetti che servono a produrre ricchezza.



Ponte sullo scolmatore, ecco i passaggi

Redazione

LIVORNO Sono state ufficializzate stamattina le prossime tappe per le attività di progettazione del nuovo ponte viario sulla parte estrema dello scolmatore dell'Arno, in località Calambrone, per arrivare alla messa a gara della nuova infrastruttura. Il dirigente della Regione Toscana, Fabrizio Morelli ha presentato il cronoprogramma a partire dal prossimo Gennaio: La Regione comincerà a lavorare alla procedura di gara per l'affidamento della redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP), che ha lo scopo di individuare la soluzione progettuale migliore sia per l'ambiente che per la collettività in termini di costi e di benefici, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire ha spiegato. Una volta redatto, il DOCFAP verrà sottoposto all'attenzione del tavolo tecnico, cui spetterà il compito di condividere la soluzione presentata dalla società vincitrice della gara. L'obiettivo sarà quello di arrivare all'approvazione entro Maggio. A quel punto, si potrà procedere alla redazione del Documento di Indirizzo Progettuale (DIP), da redigere in coerenza con la soluzione individuata nel DOCFAP e nel quale verranno individuati caratteristiche, requisiti e elaborati progettuali necessari per la definizione di ogni livello della progettazione. Successivamente, auspicabilmente tra Agosto e Settembre, potranno essere predisposti i documenti di gara per l'affidamento dell'appalto relativo alla redazione del progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE) che rappresenta il primo livello della progettazione di un'opera. La previsione è quella di arrivare alla consegna del PFTE entro il 2026 e, una volta individuate le risorse, procedere alla realizzazione del nuovo ponte mediante appalto integrato. Non possiamo che essere estremamente soddisfatti del livello di concretezza raggiunto per il progetto dell'opera ha dichiarato il segretario generale dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale Matteo Paroli, aggiungendo che l'Authority ha contribuito concretamente a questo risultato, mettendo a disposizione della fase di progettazione 400 mila euro, risorse già stanziare nel piano triennale delle opere, oggi in fase di approvazione assieme al bilancio di previsione da parte del Ministero delle Infrastrutture e di quello dell'Economia e delle Finanze. Scolmatore Paroli ha sottolineato come il nuovo ponte sullo scolmatore sia effettivamente essenziale per il territorio, perché andrà a sostituire il vecchio ponte, troppo basso per consentire l'accesso marittimo delle imbarcazioni di media e grande dimensione, oggi costrette a passare dalla Darsena Toscana e, quindi, dalle Porte Vinciane per raggiungere il mare aperto, andando ad incidere sull'operatività dello scalo portuale. Di questa realizzazione ne gioverebbe oltretutto anche il litorale pisano in termini di fluidità di traffico veicolare, particolarmente intenso durante l'estate. Anche l'opinione pubblica si sta rendendo conto che il territorio non può prescindere da questa infrastruttura. Se dovessimo arrivare a Maggio all'affidamento del DOCFAP avremmo



Messaggero Marittimo

Livorno

chiaramente raggiunto un risultato eccezionale, perfettamente in linea con le aspettative che ci eravamo dati ha concluso Paroli.

Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

Ufficializzata dalla Regione Toscana la proroga a Toremar

Come preannunciato nelle scorse settimane, la Regione Toscana ha proceduto a prorogare il contratto in essere con Toremar, compagnia appartenente alla famiglia armatoriale Onorato. "La scelta di procedere ad un affidamento dell'intera annualità 2025 è stata adottata per permettere alla Società affidataria una miglior gestione delle tariffe estive (la cui vendita notoriamente inizia molti mesi prima l'inizio della stagione stessa) oltre che per garantire il prosieguo operazioni di manutenzione sui mezzi con un margine temporale ragionevole. Si evita in questo modo anche un possibile disallineamento rispetto l'attribuzione degli approdi nei porti da parte dei soggetti pubblici preposti, attribuzione che in genere è annuale" ha spiegato una nota della Regione, preannunciando l'indizione l'anno prossimo della nuova gara per riaffidare il servizio. "Con questo accordo assicuriamo un servizio importante a tutti i cittadini toscani, introducendo tangibili elementi migliorativi rispetto al precedente contratto e mettendo in sicurezza il trasporto marittimo nell'immediato ed anche in vista della prossima stagione turistica. Questi mesi serviranno per portare a termine le procedure della gara per l'affidamento del servizio" ha dichiarato l'assessore alle Infrastrutture, mobilità e governo del territorio Stefano Baccelli. Secondo quanto riferito dalla Regione Toscana "il contratto conferma il programma di esercizio del 2024, con servizi giornalieri verso le isole di Capraia, Isola d'Elba e Isola del Giglio e settimanali verso le isole di Gorgona, Pianosa e Giannutri, permettendo anche l'eventuale introduzione di corse aggiuntive che nel frattempo il mercato non fosse più nelle condizioni di poter garantire, almeno nel periodo invernale. Tale aspetto è stato recentemente evidenziato come critico dal territorio nella tratta Piombino - Portoferraio e sono attualmente allo studio degli uffici regionali possibili modifiche in grado di contenere le conseguenze negative del fenomeno. L'affidamento a Toremar garantisce intanto una sostanziale continuità con il precedente contratto 2012-2024 applicando le stesse regole di calcolo. Per le complessive 242.950,40 miglia marine del programma di esercizio 2025 è previsto un compenso contrattuale pari a 15.967.367,95 euro, al netto dell'incremento inflattivo verificato a consuntivo". Evidenziato inoltre l'obbligo contrattuale "della realizzazione di servizi marittimi nel rispetto di obiettivi di qualità riassunti negli allegati contrattuali, con l'introduzione di nuovi elementi migliorativi per i passeggeri: l'obiettivo di affidabilità è stato elevato dal 95% del precedente contratto al 98% e l'obiettivo di puntualità, in precedenza diverso per ogni linea, è stato reso omogeneo ed incrementato anch'esso sino al 98%. In caso di mancato rispetto degli obiettivi sono previste le penali del precedente contratto, ma incrementate del 23%. Anche le tariffe (titoli di viaggio) sono identiche a quelle del precedente contratto che prevedeva un impianto iniziale offerto in sede di gara del 2012, gradualmente



Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

implementato dell'inflazione".

(Sito) Ansa**Ancona e porti dell'Adriatico centrale****Regione, tavolo istituzionale per riattivare Stazione Marittima**

Con l'obiettivo di riattivare la Stazione Marittima di Ancona, la Regione ha convocato il tavolo di lavoro con **Autorità Portuale**, Rete ferroviaria italiana (Rfi) e Amministratore Comunale. Al tavolo hanno partecipato il sindaco Daniele Silveti, il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale Vincenzo Garofalo** e i vertici regionali di Rete Ferroviaria Italiana. "Riattivare la Stazione Marittima di Ancona significa garantire un'accessibilità diretta e sostenibile al cuore del Capoluogo ed al Porto delle Marche", ha dichiarato l'assessore Regionale Francesco Baldelli a margine del tavolo di lavoro odierno convocato dalla Regione in merito alle prospettive di riattivazione del traffico ferroviario sulla Stazione Marittima di Ancona. "Un simbolo di quell'intermodalità che abbiamo assunto come concetto base del Piano delle Infrastrutture 'Marche 2032' - ha aggiunto Baldelli - ed un tassello fondamentale del **sistema mare**-gomma-ferro-aria che stiamo mettendo in rete con i grandi investimenti su Porto e Aeroporto. Per questo oggi abbiamo chiesto a Rfi di accelerare con la progettazione".



Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

FINCANTIERI CONSEGNA "VIKING VELA" AD 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**. 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. **Ancona**, 3 dicembre 2024 - "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.

Informatore Navale	
FINCANTIERI CONSEGNA "VIKING VELA" AD ANCONA	
12/04/2024 16:16	
."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. 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. Ancona, 3 dicembre 2024 - "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.	

Informazioni Marittime

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Fincantieri consegna ad Ancona "Viking Vela"

Prima di una serie di navi da crociera che il gruppo cantieristico italiano sta costruendo per l'armatore con sede in Svizzera È stata consegnata nel cantiere di **Ancona** Viking Vela , la prima di una nuova serie di navi da crociera che Fincantieri sta costruendo per l'armatore Viking. 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. Condividi Tag [fincantieri crociere](#) [Articoli correlati](#).

Informazioni Marittime

Fincantieri consegna ad Ancona "Viking Vela"



12/04/2024 08:39

Prima di una serie di navi da crociera che il gruppo cantieristico italiano sta costruendo per l'armatore con sede in Svizzera È stata consegnata nel cantiere di Ancona Viking Vela , la prima di una nuova serie di navi da crociera che Fincantieri sta costruendo per l'armatore Viking. 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. Condividi Tag [fincantieri crociere](#) [Articoli correlati](#).

Vasto, Italian Port Days dell'AdSp del Mar Adriatico Centrale

Andrea Puccini

VASTO Si chiama Naviga il futuro ed è l'appuntamento dedicato alle professioni marittime del futuro promosso dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale nel porto di Vasto. L'iniziativa, che si svolgerà venerdì 6 dicembre, è parte del programma degli Italian port days ed è la prima organizzata dall'Adsp nello scalo vastese. La manifestazione nazionale Italian port days, coordinata da Assoport, nasce con la volontà di far conoscere gli scali portuali alle comunità, per valorizzare il legame che unisce il cluster marittimo alle città di cui fanno parte. L'Autorità di sistema portuale ha scelto quest'anno di approfondire i temi del lavoro per informare, in particolare, gli studenti sulle opportunità professionali offerte da questo mondo. L'appuntamento di Vasto, organizzato in collaborazione con il Consorzio Vivere Vasto Marina, è il terzo promosso in Abruzzo in queste settimane dopo la visita degli studenti dell'Istituto tecnico tecnologico nautico Leone Acciaiuoli al porto di Ortona e l'incontro che si è svolto nell'Istituto professionale per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera Filippo De Cecco di Pescara. Per gli studenti della Scuola secondaria di primo grado R.

Paolucci e dell'Istituto tecnico statale, economico e tecnologico Filippo Palizzi sarà una mattinata dedicata alla presentazione delle varie attività operative nello scalo di Vasto. Alle 9.30, nel mercato ittico, ci sarà l'accoglienza da parte delle istituzioni, con i saluti di Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, del Tenente di Vascello Rossella D'Ettore, Comandante della Capitaneria di porto di Vasto, di Umberto D'Annunziis, Assessore alle Infrastrutture della Regione Abruzzo, di Francesco Menna, Sindaco del Comune di Vasto, e di Felicia Fioravante, Assessore alle Politiche portuali del Comune di Vasto. I protagonisti del lavoro marittimo presenteranno poi ai giovani le diverse realtà portuali. Si parlerà del mercato ittico e della filiera del pescato con la Marineria Vastese e delle attrezzature portuali e della movimentazione delle merci con i rappresentanti delle imprese portuali. Un approfondimento sarà dedicato alla storia del faro di Vasto con l'Associazione nazionale marinai d'Italia. Il Circolo nautico di Vasto presenterà le proprie attività mentre Legambiente illustrerà le caratteristiche della Riserva naturale regionale di Punta Aderci. I giovani sono il nostro futuro e lo sono anche negli ambiti professionali e lavorativi che riguardano il mare e i porti afferma il Presidente dell'Autorità di sistema portuale, Vincenzo Garofalo -. Per questo crediamo nel valore profondo di iniziative come questa, che ci consentono di incontrare gli studenti per far capire loro come funziona questo mondo che, un domani, potrebbe rappresentare un'opportunità di crescita e di lavoro.



Port Mobility, è l'ora dello sciopero

Domani la vertenza approda in Regione Daria Gaggi CIVITAVECCHIA - Sciopero e blocco della flessibilità oggi per i lavoratori di Port Mobility, che dalle 9,30 presidieranno l'Autorità di sistema portuale contro il licenziamento collettivo di 26 dipendenti. La mobilitazione, promossa da Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti, Ugl mare e Usb Fast, punta a scongiurare licenziamenti in un territorio già in crisi occupazionale. Domani alle 11, la IX Commissione consiliare regionale "Lavoro e formazione" si riunirà in audizione presso la sala Etruschi a Roma per discutere la vertenza. Invitati il sindaco Marco Piendibene, il presidente dell'Adsp Pino Musolino, l'ad di Port Mobility Edgardo Azzopardi e i rappresentanti sindacali. I sindacati ribadiscono che Civitavecchia, già gravata da una crisi, non può permettersi di perdere ulteriori posti di lavoro e chiedono soluzioni condivise per salvaguardare i lavoratori e le loro famiglie.



Port Mobility, i sindacati: «Proposte irricevibili»

Slitta l'audizione di domani in Regione Lazio. E si pensa ad uno sciopero di più giorni Daria Geggi CIVITAVECCHIA - «Una proposta irricevibile». Così è stata definita dai sindacati la bozza che nel tardo pomeriggio di ieri la società Port Mobility ha inviato alle parti sociali, a poche ore dallo sciopero che questa mattina ha visto i lavoratori incrociare le braccia e manifestare in presidio sotto l'Autorità di sistema portuale prima e sotto la sede di Port Mobility dopo. «I licenziamenti non possono essere scambiati con una flessibilità, così come proposta» ha spiegato Alessandro Borgioni della Filt Cgil annunciando ulteriori iniziative di mobilitazione e non escludendo uno sciopero di una intera settimana, ipotizzando la possibilità di coinvolgere per una giornata tutti i lavoratori del porto. «Siamo di fronte ad una procedura di licenziamento collettivo preventiva - ha fatto eco Riccardo Petrarolo di Usb - la società produce utili, è inaccettabile una simile decisione, così come è inaccettabile la proposta di ieri. Come è possibile che si sia aperta oggi una porticina per i contratti di solidarietà, dopo che l'azienda ha escluso a priori, da subito, l'attivazione di ammortizzatori sociali? Una cosa la vogliamo ribadire: la procedura si dovrà chiudere senza un posto di lavoro in meno». Anche la rappresentante di Ugl Fabiana Attig è stata chiara sul punto: «Siamo di fronte ad un'azienda sana - ha ricordato - se passano questi licenziamenti si rischia di aprire la strada per iniziative simili in altre imprese, con risvolti drammatici per l'occupazione locale». Dal presidente della Cpc Patrizio Scilipoti il richiamo all'Adsp: «Se ogni anno si paventano licenziamenti c'è qualcosa che non va - ha sottolineato - e allora si rimetta in discussione anche la concessione». Nel frattempo è stata annullata l'audizione in Regione inizialmente prevista per domani per discutere della vertenza. L'auspicio è che possa essere riconvocata al più presto.



Comitato di gestione, spunta l'ipotesi Cozzi

Daria Geggi CIVITAVECCHIA - C'è il nome di Sergio Cozzi sul tavolo di Città metropolitana di Roma Capitale per la nomina del componente nel comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. L'incarico, infatti, è rimasto vacante da quanto, a maggio scorso, Pino Lotto si dimise per potersi candidare alle elezioni amministrative, a sostegno di Enzo D'Antò. Cinque le proposte di candidatura giunte all'ente che aveva fatto ricorso ad un apposito avviso pubblico. Tra queste in pole position c'è quella di Sergio Cozzi, presidente della Compagnia portuale di Civitavecchia dal 1991 al 2003, già vicepresidente prima con Ivano Poggi e poi, dopo la sua presidenza, con Enrico Luciani. Per lui anche un incarico politico, da consigliere comunale con i Ds nella prima giunta Tidei.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Port Mobility, è l'ora dello sciopero

CIVITAVECCHIA - Sciopero e blocco della flessibilità oggi per i lavoratori di Port Mobility, che dalle 9,30 presidieranno l'Autorità di sistema portuale contro il licenziamento collettivo di 26 dipendenti. La mobilitazione, promossa da Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti, Ugl mare e Usb Fast, punta a scongiurare licenziamenti in un territorio già in crisi occupazionale. Domani alle 11, la IX Commissione consiliare regionale "Lavoro e formazione" si riunirà in audizione presso la sala Etruschi a Roma per discutere la vertenza. Invitati il sindaco Marco Piendibene, il presidente dell'Adsp Pino Musolino, l'ad di Port Mobility Edgardo Azzopardi e i rappresentanti sindacali. I sindacati ribadiscono che Civitavecchia, già gravata da una crisi, non può permettersi di perdere ulteriori posti di lavoro e chiedono soluzioni condivise per salvaguardare i lavoratori e le loro famiglie. [Commenti.](#)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Port Mobility, i sindacati: «Proposte irricevibili»

CIVITAVECCHIA - «Una proposta irricevibile». Così è stata definita dai sindacati la bozza che nel tardo pomeriggio di ieri la società Port Mobility ha inviato alle parti sociali, a poche ore dallo sciopero che questa mattina ha visto i lavoratori incrociare le braccia e manifestare in presidio sotto l'**Autorità di sistema portuale** prima e sotto la sede di Port Mobility dopo. «I licenziamenti non possono essere scambiati con una flessibilità, così come proposta» ha spiegato Alessandro Borgioni della Filt Cgil annunciando ulteriori iniziative di mobilitazione e non escludendo uno sciopero di una intera settimana, ipotizzando la possibilità di coinvolgere per una giornata tutti i lavoratori del porto. «Siamo di fronte ad una procedura di licenziamento collettivo preventiva - ha fatto eco Riccardo Petrarolo di Usb - la società produce utili, è inaccettabile una simile decisione, così come è inaccettabile la proposta di ieri. Come è possibile che si sia aperta oggi una porticina per i contratti di solidarietà, dopo che l'azienda ha escluso a priori, da subito, l'attivazione di ammortizzatori sociali? Una cosa la vogliamo ribadire: la procedura si dovrà chiudere senza un posto di lavoro in meno». Anche la rappresentante di Ugl Fabiana Attig è stata chiara sul punto: «Siamo di fronte ad un'azienda sana - ha ricordato - se passano questi licenziamenti si rischia di aprire la strada per iniziative simili in altre imprese, con risvolti drammatici per l'occupazione locale». Dal presidente della Cpc Patrizio Scilipoti il richiamo all'Adsp: «Se ogni anno si paventano licenziamenti c'è qualcosa che non va - ha sottolineato - e allora si rimetta in discussione anche la concessione». Nel frattempo è stata annullata l'audizione in Regione inizialmente prevista per domani per discutere della vertenza. L'auspicio è che possa essere riconvocata al più presto. Commenti.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Comitato di gestione, spunta l'ipotesi Cozzi

CIVITAVECCHIA - C'è il nome di Sergio Cozzi sul tavolo di Città metropolitana di Roma Capitale per la nomina del componente nel comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. L'incarico, infatti, è rimasto vacante da quanto, a maggio scorso, Pino Lotto si dimise per potersi candidare alle elezioni amministrative, a sostegno di Enzo D'Antò. Cinque le proposte di candidatura giunte all'ente che aveva fatto ricorso ad un apposito avviso pubblico. Tra queste in pole position c'è quella di Sergio Cozzi, presidente della Compagnia portuale di Civitavecchia dal 1991 al 2003, già vicepresidente prima con Ivano Poggi e poi, dopo la sua presidenza, con Enrico Luciani. Per lui anche un incarico politico, da consigliere comunale con i Ds nella prima giunta Tidei. Commenti.



Shipping Italy

Salerno

Consegnata a Grimaldi la nuova nave ro-ro Eco Salerno

Nuovo ingresso nella flotta del Gruppo Grimaldi. Il ro-ro Eco **Salerno**, la tredicesima (e penultima) imbarcazione della serie Grimaldi Green 5th Generation (GG5G), è stato consegnato il 3 dicembre dal cantiere Jinling di Nanchino: La Eco **Salerno** entra a far parte di una flotta pionieristica di navi ro-ro ibride, rafforzando ulteriormente l'impegno di Grimaldi per la sostenibilità e l'innovazione nel settore navale. Lunga 238 metri, la nave ha una capacità di carico di 3mila metri lineari. Come le sorelle, è dotata di scrubber e batterie agli ioni di litio che consentono l'immagazzinamento dell'energia generata in navigazione, da utilizzarsi per l'alimentazione della nave durante le soste in banchina.

Shipping Italy

Consegnata a Grimaldi la nuova nave ro-ro Eco Salerno



12/04/2024 12:49
Nicola Capuzzo

Navi Il ro-ro costruito in Cina è il 13esimo esemplare della classe GG5G Nuovo ingresso nella flotta del Gruppo Grimaldi. Il ro-ro Eco Salerno, la tredicesima (e penultima) imbarcazione della serie Grimaldi Green 5th Generation (GG5G), è stato consegnato il 3 dicembre dal cantiere Jinling di Nanchino: "La Eco Salerno entra a far parte di una flotta pionieristica di navi ro-ro ibride, rafforzando ulteriormente l'impegno di Grimaldi per la sostenibilità e l'innovazione nel settore navale". Lunga 238 metri, la nave ha una capacità di carico di 3mila metri lineari. Come le sorelle, è dotata di scrubber e batterie agli ioni di litio che consentono l'immagazzinamento dell'energia generata in navigazione, da utilizzarsi per l'alimentazione della nave durante le soste in banchina. 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.

Brindisi Report

Brindisi

Barca in fiamme e allarme bomba nel porto, ma solo per esercitazione

Simulati due scenari critici rispettivamente presso la Lega Navale e l'imbarco traghetti di Costa morena. Attività coordinata dalla Capitaneria di porto BRINDISI - Nella mattinata di ieri (martedì 3 dicembre), si sono svolte - rispettivamente presso la Lega navale e nel porto commerciale di Brindisi, le esercitazioni antincendio e di security, rientranti in quelle annualmente previste dal comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, finalizzate a testare il livello di prontezza operativa di tutti gli operatori che, sulla base delle proprie attribuzioni di competenza, sono chiamati a fronteggiare le emergenze in ambito **portuale**. Sotto il coordinamento della sala operativa della Guardia costiera di Brindisi sono stati messi in atto i seguenti scenari: incendio a bordo di un'imbarcazione da diporto ormeggiata presso la Lega Navale di Brindisi; allarme bomba presso l'impianto **portuale** "Costa Morena traghetti". Gli scenari di cui sopra hanno visto il susseguirsi l'applicazione dei rispettivi piani di emergenza utili a fronteggiare l'emergenza stessa, garantire la sicurezza della navigazione, salvaguardare la vita umana in mare e la pubblica incolumità. Alle operazioni hanno preso parte attivamente, oltre al personale della Guardia Costiera di Brindisi, anche gli uomini e le donne del Comando provinciale dei vigili del fuoco, della Polizia di frontiera e dell'**Autorità di sistema portuale**. L'attività addestrativa, conclusasi con esito positivo, ha visto la simulazione di due circostanze di entità tale da permettere l'impiego sinergico di diversi soggetti istituzionali. Attraverso l'attività simulata è stato possibile verificare l'adeguatezza delle risposte in termini di rapidità di intervento e chiarezza delle procedure da applicare. Il capo del compartimento marittimo di Brindisi, capitano di vascello Luigi Amitrano, evidenzia l'estrema utilità di tali esercitazioni, elogiando l'apporto sinergico di tutti gli attori interessati, ipotizzando anche ulteriori forme di reciproca collaborazione per poter maggiormente concorrere nei comuni superiori interessi della sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare. 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/>.



Simulati due scenari critici rispettivamente presso la Lega Navale e l'imbarco traghetti di Costa morena. Attività coordinata dalla Capitaneria di porto BRINDISI - Nella mattinata di ieri (martedì 3 dicembre), si sono svolte - rispettivamente presso la Lega navale e nel porto commerciale di Brindisi, le esercitazioni antincendio e di security, rientranti in quelle annualmente previste dal comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, finalizzate a testare il livello di prontezza operativa di tutti gli operatori che, sulla base delle proprie attribuzioni di competenza, sono chiamati a fronteggiare le emergenze in ambito portuale. Sotto il coordinamento della sala operativa della Guardia costiera di Brindisi sono stati messi in atto i seguenti scenari: incendio a bordo di un'imbarcazione da diporto ormeggiata presso la Lega Navale di Brindisi; allarme bomba presso l'impianto portuale "Costa Morena traghetti". Gli scenari di cui sopra hanno visto il susseguirsi l'applicazione dei rispettivi piani di emergenza utili a fronteggiare l'emergenza stessa, garantire la sicurezza della navigazione, salvaguardare la vita umana in mare e la pubblica incolumità. Alle operazioni hanno preso parte attivamente, oltre al personale della Guardia Costiera di Brindisi, anche gli uomini e le donne del Comando provinciale dei vigili del fuoco, della Polizia di frontiera e dell'Autorità di sistema portuale. L'attività addestrativa, conclusasi con esito positivo, ha visto la simulazione di due circostanze di entità tale da permettere l'impiego sinergico di diversi soggetti istituzionali. Attraverso l'attività simulata è stato possibile verificare l'adeguatezza delle risposte in termini di rapidità di intervento e chiarezza delle procedure da applicare. Il capo del compartimento marittimo di Brindisi, capitano di vascello

Shipping Italy

Taranto

Augusta e Taranto nuovi poli (ufficiosi) per l'eolico

In ritardo di mesi, il decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica che deve individuare i due poli portuali in cui realizzare investimenti a sostegno dello sviluppo di un'articolata filiera per l'eolico offshore sarebbe stato predisposto e confermato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. A riferirlo è stato il quotidiano La Sicilia, che ha anche rivelato come fra i sei scali candidati dalle rispettive Autorità di sistema portuale la scelta sarebbe ricaduta su Augusta e Taranto. Per quel che riguarda la Puglia, Taranto era candidata in partnership con Brindisi: il tandem sarebbe stato confermato ma con una sorta di priorità per il porto ionico. Condizionali e sfumature d'obbligo perché, per quanto la notizia sia già stata salutata da solenni dichiarazioni di vari esponenti politici, soprattutto in Sicilia a partire dal presidente della Regione Renato Schifani (ma con approccio cauto del presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina), il decreto non è ancora stato pubblicato né ufficializzato dal Mase. Sarebbe infatti ancora in via di definizione il quadro economico, per il quale sarebbero in corso interlocuzioni con il Ministero dell'economia e delle finanze. Quanto ad Augusta, il progetto presentato dall'Adsp, raccontato da SHIPPING ITALY nei mesi scorsi, era stimato valere all'incirca 50 milioni di euro. A Taranto è previsto il coinvolgimento di circa il 50% delle aree del Molo Polisettoriale, oggi formalmente destinate ad un traffico container mai ripartito dopo il tramonto della funzione di hub per il transhipment dello scalo e assegnate in concessione al San Cataldo Container Terminal del gruppo turco Yilport.



Agostinelli: auguri pronta guarigione al presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto

Dic 4, 2024 Gioia Tauro - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, **Andrea Agostinelli**, esprime vicinanza al presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto. **<Agostinelli - manifestare i più sinceri e affettuosi auguri di pronta guarigione al governatore Occhiuto, che stamattina si è sottoposto ad un intervento cardiocirurgico presso l'azienda ospedaliera universitaria "Renato Dulbecco" di Catanzaro>>. Nell'auspicare il ritorno alla quotidianità, il presidente Agostinelli ha, altresì, augurato al presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, che <>.**

Sea Reporter

Agostinelli: auguri pronta guarigione al presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto



12/04/2024 22:55 Redazione Seareporter

Dic 4, 2024 Gioia Tauro - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, esprime vicinanza al presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto. <<Desidero - ha dichiarato Agostinelli - manifestare i più sinceri e affettuosi auguri di pronta guarigione al governatore Occhiuto, che stamattina si è sottoposto ad un intervento cardiocirurgico presso l'azienda ospedaliera universitaria "Renato Dulbecco" di Catanzaro>>. Nell'auspicare il ritorno alla quotidianità, il presidente Agostinelli ha, altresì, augurato al presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, che <<possa tornare, al più presto, alla vita di tutti i giorni e, così, ai suoi impegni istituzionali>>.

Pilotaggio in modalità VHS nello Stretto. CGA della Sicilia accoglie ricorso di Cartour e annulla sentenza Tar Catania

Ci sarà una nuova pronuncia **Messina** - 04/12/2024 - " Prendiamo atto che un ulteriore giudice potrà scrivere qualcosa di sperabilmente definitivo su una controversia che ci vede impegnati da anni, chiarendo una volta per tutte la vera natura di certe motivazioni, per noi in realtà incongrue. Abbiamo sempre contestato che alle soglie del 2025 in un'area portuale occorra ancora la visibilità diretta e non mediata da strumenti tecnici quale il VHF, quando da anni persino alcune torri di controllo degli aeroporti sono collocate sotto terra e dunque il traffico è gestito interamente tramite strumenti tecnologici ". Con queste parole Caronte & Tourist commenta la sentenza con la quale la Sezione Giurisdizionale del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha annullato la sentenza del Tar di Catania che nel 2021 aveva respinto il ricorso che la controllata Cartour aveva proposto contro Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Capitaneria di **Porto** di **Messina**, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti della Corporazione Piloti dello Stretto di **Messina**. Il ricorso era stato proposto dopo che queste amministrazioni, con propri atti, avevano negato a Cartour la possibilità di esperire le operazioni di pilotaggio per l'attraversamento dello Stretto di **Messina** e per l'entrata nel **porto** di **Messina** in modalità VHS (il dispositivo di comunicazione che utilizza le onde radio per mettere in contatto navi e stazioni costiere) invece che con l'assistenza del pilota a bordo. "L'appello va () accolto, disponendosi la riforma della sentenza impugnata, l'accoglimento del ricorso di primo grado e l'annullamento dei provvedimenti gravati, con conseguente obbligo delle resistenti Amministrazioni di ripronunziarsi sull'istanza per cui è causa all'esito di un procedimento emendato dai vizi rilevati () Così hanno scritto i giudici e in Caronte & Tourist non nascondono una moderata soddisfazione per una sentenza che certo non pone fine a una querelle ormai annosa ma che rimette metaforicamente la palla al centro mantenendo accesi i riflettori su una questione - quella del servizio di pilotaggio obbligatorio con uomo a bordo - negli ultimi anni sollevata da numerose altre compagnie di navigazione e più d'una volta citata nella giurisprudenza amministrativa. Cartour aveva evidenziato nel proprio ricorso che l'art. 14, comma 1-bis della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), e la successiva circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1138 del 12 gennaio 2017 contenevano importanti previsioni in capo alle Autorità Marittime e alle Associazioni, lamentando in particolare che " la Capitaneria di **Porto**, in seno al segmento procedimentale preistruttorio, si è limitata ad adottare un parere negativo, violando l'obbligo di espletare e chiudere l'istruttoria preliminare così come regolata dalla normativa di settore (acquisizione in seno alla relazione della Capitaneria dell'intesa dell'Autorità di sistema e del parere delle associazioni di categoria; trasmissione



Ci sarà una nuova pronuncia **Messina** - 04/12/2024 - " Prendiamo atto che un ulteriore giudice potrà scrivere qualcosa di sperabilmente definitivo su una controversia che ci vede impegnati da anni, chiarendo una volta per tutte la vera natura di certe motivazioni, per noi in realtà incongrue. Abbiamo sempre contestato che alle soglie del 2025 in un'area portuale occorra ancora la visibilità diretta e non mediata da strumenti tecnici quale il VHF, quando da anni persino alcune torri di controllo degli aeroporti sono collocate sotto terra e dunque il traffico è gestito interamente tramite strumenti tecnologici ". Con queste parole Caronte & Tourist commenta la sentenza con la quale la Sezione Giurisdizionale del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha annullato la sentenza del Tar di Catania che nel 2021 aveva respinto il ricorso che la controllata Cartour aveva proposto contro Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Capitaneria di **Porto** di **Messina**, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti della Corporazione Piloti dello Stretto di **Messina**. Il ricorso era stato proposto dopo che queste amministrazioni, con propri atti, avevano negato a Cartour la possibilità di esperire le operazioni di pilotaggio per l'attraversamento dello Stretto di **Messina** e per l'entrata nel **porto** di **Messina** in modalità VHS (il dispositivo di comunicazione che utilizza le onde radio per mettere in contatto navi e stazioni costiere) invece che con l'assistenza del pilota a bordo. "L'appello va () accolto, disponendosi la riforma della sentenza impugnata, l'accoglimento del ricorso di primo grado e l'annullamento dei provvedimenti gravati, con conseguente obbligo delle resistenti Amministrazioni di ripronunziarsi sull'istanza per cui è causa all'esito di un procedimento emendato dai vizi rilevati () Così hanno scritto i giudici e in Caronte & Tourist non nascondono una moderata soddisfazione per una sentenza che certo non pone fine a una querelle ormai annosa ma che rimette metaforicamente la

all'Autorità ministeriale centrale dell'esito, favorevole o meno, racchiuso in una proposta di adozione dell'atto conclusivo del procedimento)" Il CGA ha dunque dato ragione a Cartour rilevando da parte della Capitaneria la mancata intesa formale con l'Autorità di Sistema Portuale e un'istruttoria carente della consultazione delle associazioni di categoria, e la pretesa del Ministero di ottemperare alla consultazione disposta dalla norma a livello centrale invece che nelle deputate sedi periferiche, con ciò intendendo principalmente la Capitaneria di **Porto** di **Messina**. La sentenza del CGA - pur non entrando nel merito della vicenda - ha adesso annullato la precedente sentenza del Tar di Catania in quanto la Capitaneria di **Porto** non ha adeguatamente motivato un proprio diniego, decidendo di non tener conto delle indicazioni delle associazioni e della AdSP. Il CGA rimarca, in sostanza, che la Capitaneria di **Porto** sarebbe vincolata ex lege a rendere puntuali spiegazioni, a fronte di posizioni rappresentate da soggetti legittimati a partecipare al procedimento, quali le associazioni e la AdSP che peraltro - a suo tempo - si erano dette favorevoli al pilotaggio in modalità VHF. Adesso, nella rivisitazione della vicenda, si dovrà tenere in giusto conto le posizioni di tutti i soggetti interessati. In questo articolo: [LEGGI ANCHE](#).

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Pilotaggio VHS nello Stretto, Caronte & Tourist commenta la sentenza del Consiglio di Giustizia

Accolto il ricorso di Cartour e annullata la decisione del Tar Catania. Ci sarà una nuova pronuncia Sperando di chiudere definitivamente una controversia che dura da anni, Caronte & Tourist commenta la sentenza con la quale la Sezione Giurisdizionale del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha annullato la sentenza del Tar di Catania che nel 2021 aveva respinto il ricorso che la controllata Cartour aveva proposto contro Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Capitaneria di Porto di Messina, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti della Corporazione Piloti dello Stretto di Messina. Il ricorso era stato proposto dopo che queste amministrazioni, con propri atti, avevano negato a Cartour la possibilità di esperire le operazioni di pilotaggio per l'attraversamento dello Stretto di Messina e per l'entrata nel porto di Messina in modalità VHS (il dispositivo di comunicazione che utilizza le onde radio per mettere in contatto navi e stazioni costiere) invece che con l'assistenza del pilota a bordo. "Prendiamo atto - dichiara C&T - che un ulteriore giudice potrà scrivere qualcosa di sperabilmente definitivo su una controversia che ci vede impegnati da anni, chiarendo una volta per tutte la vera natura di certe motivazioni, per noi in realtà incongrue. Abbiamo sempre contestato che alle soglie del 2025 in un'area portuale occorra ancora la visibilità diretta e non mediata da strumenti tecnici quale il VHF, quando da anni persino alcune torri di controllo degli aeroporti sono collocate sotto terra e dunque il traffico è gestito interamente tramite strumenti tecnologici". I giudici "L'appello va () accolto, disponendosi la riforma della sentenza impugnata, l'accoglimento del ricorso di primo grado e l'annullamento dei provvedimenti gravati, con conseguente obbligo delle resistenti Amministrazioni di ripronunziarsi sull'istanza per cui è causa all'esito di un procedimento emendato dai vizi rilevati (). Così hanno scritto i giudici e in Caronte & Tourist non nascondono una moderata soddisfazione per una sentenza che certo non pone fine a una querelle ormai annosa ma che rimette metaforicamente la palla al centro mantenendo accesi i riflettori su una questione - quella del servizio di pilotaggio obbligatorio con uomo a bordo - negli ultimi anni sollevata da numerose altre compagnie di navigazione e più d'una volta citata nella giurisprudenza amministrativa. Cartour aveva evidenziato nel proprio ricorso che l'art. 14, comma 1-bis della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), e la successiva circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1138 del 12 gennaio 2017 contenevano importanti previsioni in capo alle Autorità Marittime e alle Associazioni, lamentando in particolare che "la Capitaneria di Porto, in seno al segmento procedimentale preistrutturato, si è limitata ad adottare un parere negativo, violando l'obbligo di espletare e chiudere l'istruttoria preliminare così come regolata dalla



Accolto il ricorso di Cartour e annullata la decisione del Tar Catania. Ci sarà una nuova pronuncia Sperando di chiudere definitivamente una controversia che dura da anni, Caronte & Tourist commenta la sentenza con la quale la Sezione Giurisdizionale del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha annullato la sentenza del Tar di Catania che nel 2021 aveva respinto il ricorso che la controllata Cartour aveva proposto contro Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Capitaneria di Porto di Messina, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti della Corporazione Piloti dello Stretto di Messina. Il ricorso era stato proposto dopo che queste amministrazioni, con propri atti, avevano negato a Cartour la possibilità di esperire le operazioni di pilotaggio per l'attraversamento dello Stretto di Messina e per l'entrata nel porto di Messina in modalità VHS (il dispositivo di comunicazione che utilizza le onde radio per mettere in contatto navi e stazioni costiere) invece che con l'assistenza del pilota a bordo. "Prendiamo atto - dichiara C&T - che un ulteriore giudice potrà scrivere qualcosa di sperabilmente definitivo su una controversia che ci vede impegnati da anni, chiarendo una volta per tutte la vera natura di certe motivazioni, per noi in realtà incongrue. Abbiamo sempre contestato che alle soglie del 2025 in un'area portuale occorra ancora la visibilità diretta e non mediata da strumenti tecnici quale il VHF, quando da anni persino alcune torri di controllo degli aeroporti sono collocate sotto terra e dunque il traffico è gestito interamente tramite strumenti tecnologici". I giudici "L'appello va (...) accolto, disponendosi la riforma della sentenza impugnata, l'accoglimento del ricorso di primo grado e l'annullamento dei provvedimenti gravati, con conseguente obbligo delle resistenti Amministrazioni di ripronunziarsi sull'istanza per cui è causa all'esito di un procedimento emendato dai vizi rilevati (...). Così hanno scritto i giudici e in Caronte & Tourist non nascondono una moderata soddisfazione per una

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

normativa di settore (acquisizione in seno alla relazione della Capitaneria dell'intesa dell'Autorità di sistema e del parere delle associazioni di categoria; trasmissione all'Autorità ministeriale centrale dell'esito, favorevole o meno, racchiuso in una proposta di adozione dell'atto conclusivo del procedimento)" Il CGA, spiega C&T, ha dunque dato ragione a Cartour rilevando da parte della Capitaneria la mancata intesa formale con l'Autorità di Sistema Portuale e un'istruttoria carente della consultazione delle associazioni di categoria, e la pretesa del Ministero di ottemperare alla consultazione disposta dalla norma a livello centrale invece che nelle deputate sedi periferiche, con ciò intendendo principalmente la Capitaneria di **Porto di Messina**. La sentenza del CGA - pur non entrando nel merito della vicenda - ha adesso annullato la precedente sentenza del Tar di Catania in quanto la Capitaneria di **Porto** non ha adeguatamente motivato un proprio diniego, decidendo di non tener conto delle indicazioni delle associazioni e della AdSP. Il CGA rimarca, in sostanza, che la Capitaneria di **Porto** sarebbe vincolata ex lege a rendere puntuali spiegazioni, a fronte di posizioni rappresentate da soggetti legittimati a partecipare al procedimento, quali le associazioni e la AdSP che peraltro - a suo tempo - si erano dette favorevoli al pilotaggio in modalità VHF. Adesso, nella rivisitazione della vicenda, conclude C&T, si dovrà tenere in giusto conto le posizioni di tutti i soggetti interessati. Condividi Tag caronte&tourist Articoli correlati.

Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Pilotaggio in modalità VHS nello Stretto: CGA della Sicilia accoglie ricorso di Cartour e annulla sentenza del Tar Catania

Prendiamo atto che un ulteriore giudice potrà scrivere qualcosa di sperabilmente definitivo su una controversia che ci vede impegnati da anni, chiarendo una volta per tutte la vera natura di certe motivazioni, per noi in realtà incongrue. Abbiamo sempre contestato che alle soglie del 2025 in un'area portuale occorra ancora la visibilità diretta e non mediata da strumenti tecnici quale il VHF, quando da anni persino alcune torri di controllo degli aeroporti sono collocate sotto terra e dunque il traffico è gestito interamente tramite strumenti tecnologici ". Con queste parole Caronte & Tourist commenta la sentenza con la quale la Sezione Giurisdizionale del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha annullato la sentenza del Tar di Catania che nel 2021 aveva respinto il ricorso che la controllata Cartour aveva proposto contro **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, Capitaneria di Porto di Messina, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti della Corporazione Piloti dello Stretto di Messina. Il ricorso era stato proposto dopo che queste amministrazioni, con propri atti, avevano negato a Cartour la possibilità di esperire le operazioni di pilotaggio per l'attraversamento dello Stretto di Messina e per l'entrata nel porto di Messina in modalità VHS (il dispositivo di comunicazione che utilizza le onde radio per mettere in contatto navi e stazioni costiere) invece che con l'assistenza del pilota a bordo. "L'appello va () accolto, disponendosi la riforma della sentenza impugnata, l'accoglimento del ricorso di primo grado e l'annullamento dei provvedimenti gravati, con conseguente obbligo delle resistenti Amministrazioni di ripronunziarsi sull'istanza per cui è causa all'esito di un procedimento emendato dai vizi rilevati () Così hanno scritto i giudici e in Caronte & Tourist non nascondono una moderata soddisfazione per una sentenza che certo non pone fine a una querelle ormai annosa ma che rimette metaforicamente la palla al centro mantenendo accesi i riflettori su una questione - quella del servizio di pilotaggio obbligatorio con uomo a bordo - negli ultimi anni sollevata da numerose altre compagnie di navigazione e più d'una volta citata nella giurisprudenza amministrativa. Cartour aveva evidenziato nel proprio ricorso che l'art. 14, comma 1- bis della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), e la successiva circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1138 del 12 gennaio 2017 contenevano importanti previsioni in capo alle **Autorità Marittime** e alle Associazioni, lamentando in particolare che " la Capitaneria di Porto, in seno al segmento procedimentale preistruttorio, si è limitata ad adottare un parere negativo, violando l'obbligo di espletare e chiudere l'istruttoria preliminare così come regolata dalla normativa di settore (acquisizione in seno alla relazione della Capitaneria dell'intesa dell'**Autorità di sistema** e del parere delle associazioni di categoria; trasmissione all'**Autorità** ministeriale



Prendiamo atto che un ulteriore giudice potrà scrivere qualcosa di sperabilmente definitivo su una controversia che ci vede impegnati da anni, chiarendo una volta per tutte la vera natura di certe motivazioni, per noi in realtà incongrue. Abbiamo sempre contestato che alle soglie del 2025 in un'area portuale occorra ancora la visibilità diretta e non mediata da strumenti tecnici quale il VHF, quando da anni persino alcune torri di controllo degli aeroporti sono collocate sotto terra e dunque il traffico è gestito interamente tramite strumenti tecnologici ". Con queste parole Caronte & Tourist commenta la sentenza con la quale la Sezione Giurisdizionale del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha annullato la sentenza del Tar di Catania che nel 2021 aveva respinto il ricorso che la controllata Cartour aveva proposto contro **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, Capitaneria di Porto di Messina, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti della Corporazione Piloti dello Stretto di Messina. Il ricorso era stato proposto dopo che queste amministrazioni, con propri atti, avevano negato a Cartour la possibilità di esperire le operazioni di pilotaggio per l'attraversamento dello Stretto di Messina e per l'entrata nel porto di Messina in modalità VHS (il dispositivo di comunicazione che utilizza le onde radio per mettere in contatto navi e stazioni costiere) invece che con l'assistenza del pilota a bordo. "L'appello va (...) accolto, disponendosi la riforma della sentenza impugnata, l'accoglimento del ricorso di primo grado e l'annullamento dei provvedimenti gravati, con conseguente obbligo delle resistenti Amministrazioni di ripronunziarsi sull'istanza per cui è causa all'esito di un procedimento emendato dai vizi rilevati (...). Così hanno scritto i

Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

centrale dell'esito, favorevole o meno, racchiuso in una proposta di adozione dell'atto conclusivo del procedimento)" Il CGA ha dunque dato ragione a Cartour rilevando da parte della Capitaneria la mancata intesa formale con l'Autorità di Sistema Portuale e un'istruttoria carente della consultazione delle associazioni di categoria, e la pretesa del Ministero di ottemperare alla consultazione disposta dalla norma a livello centrale invece che nelle deputate sedi periferiche, con ciò intendendo principalmente la Capitaneria di Porto di Messina. La sentenza del CGA - pur non entrando nel merito della vicenda - ha adesso annullato la precedente sentenza del Tar di Catania in quanto la Capitaneria di Porto non ha adeguatamente motivato un proprio diniego, decidendo di non tener conto delle indicazioni delle associazioni e della AdSP. Il CGA rimarca, in sostanza, che la Capitaneria di Porto sarebbe vincolata ex lege a rendere puntuali spiegazioni, a fronte di posizioni rappresentate da soggetti legittimati a partecipare al procedimento, quali le associazioni e la AdSP che peraltro - a suo tempo - si erano dette favorevoli al pilotaggio in modalità VHF. Adesso, nella rivisitazione della vicenda, si dovrà tenere in giusto conto le posizioni di tutti i soggetti interessati.

Pilotaggio in modalità VHS nello Stretto, CGA accoglie ricorso di Cartour: il commento di C&T

Caronte & Tourist commenta la sentenza con la quale la Sezione Giurisdizionale del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha annullato la sentenza del Tar di Catania sul caso. "Prendiamo atto che un ulteriore giudice potrà scrivere qualcosa di sperabilmente definitivo su una controversia che ci vede impegnati da anni, chiarendo una volta per tutte la vera natura di certe motivazioni, per noi in realtà incongrue. Abbiamo sempre contestato che alle soglie del 2025 in un'area portuale occorra ancora la visibilità diretta e non mediata da strumenti tecnici quale il VHF, quando da anni persino alcune torri di controllo degli aeroporti sono collocate sotto terra e dunque il traffico è gestito interamente tramite strumenti tecnologici". Con queste parole Caronte & Tourist commenta la sentenza con la quale la Sezione Giurisdizionale del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha annullato la sentenza del Tar di Catania che nel 2021 aveva respinto il ricorso che la controllata Cartour aveva proposto contro **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, Capitaneria di Porto di Messina, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti della Corporazione

Piloti dello Stretto di Messina. Il ricorso era stato proposto dopo che queste amministrazioni, con propri atti, avevano negato a Cartour la possibilità di esperire le operazioni di pilotaggio per l'attraversamento dello Stretto di Messina e per l'entrata nel porto di Messina in modalità VHS (il dispositivo di comunicazione che utilizza le onde radio per mettere in contatto navi e stazioni costiere) invece che con l'assistenza del pilota a bordo. Caronte & Tourist, accolto il ricorso sul caso Cartour "L'appello va () accolto, disponendosi la riforma della sentenza impugnata, l'accoglimento del ricorso di primo grado e l'annullamento dei provvedimenti gravati, con conseguente obbligo delle resistenti Amministrazioni di ripronunziarsi sull'istanza per cui è causa all'esito di un procedimento emendato dai vizi rilevati ()". Così hanno scritto i giudici e in Caronte & Tourist non nascondono una moderata soddisfazione per una sentenza che certo non pone fine a una querelle ormai annosa ma che rimette metaforicamente la palla al centro mantenendo accesi i riflettori su una questione - quella del servizio di pilotaggio obbligatorio con uomo a bordo - negli ultimi anni sollevata da numerose altre compagnie di navigazione e più d'una volta citata nella giurisprudenza amministrativa. " Cartour aveva evidenziato nel proprio ricorso che l'art. 14, comma 1-bis della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), e la successiva circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1138 del 12 gennaio 2017 contenevano importanti previsioni in capo alle **Autorità** Marittime e alle Associazioni, lamentando in particolare che 'la Capitaneria di Porto, in seno al segmento procedimentale preistrutturato, si è limitata ad adottare un parere negativo, violando l'obbligo di espletare e chiudere



Caronte & Tourist commenta la sentenza con la quale la Sezione Giurisdizionale del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha annullato la sentenza del Tar di Catania sul caso. "Prendiamo atto che un ulteriore giudice potrà scrivere qualcosa di sperabilmente definitivo su una controversia che ci vede impegnati da anni, chiarendo una volta per tutte la vera natura di certe motivazioni, per noi in realtà incongrue. Abbiamo sempre contestato che alle soglie del 2025 in un'area portuale occorra ancora la visibilità diretta e non mediata da strumenti tecnici quale il VHF, quando da anni persino alcune torri di controllo degli aeroporti sono collocate sotto terra e dunque il traffico è gestito interamente tramite strumenti tecnologici". Con queste parole Caronte & Tourist commenta la sentenza con la quale la Sezione Giurisdizionale del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha annullato la sentenza del Tar di Catania che nel 2021 aveva respinto il ricorso che la controllata Cartour aveva proposto contro **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, Capitaneria di Porto di Messina, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti della Corporazione Piloti dello Stretto di Messina. Il ricorso era stato proposto dopo che queste amministrazioni, con propri atti, avevano negato a Cartour la possibilità di esperire le operazioni di pilotaggio per l'attraversamento dello Stretto di Messina e per l'entrata nel porto di Messina in modalità VHS (il dispositivo di comunicazione che utilizza le onde radio per mettere in contatto navi e stazioni costiere) invece che con l'assistenza del pilota a bordo. Caronte & Tourist, accolto il ricorso sul caso Cartour "L'appello va (...) accolto, disponendosi la riforma della sentenza impugnata, l'accoglimento del ricorso di primo grado e l'annullamento dei provvedimenti gravati, con conseguente obbligo delle resistenti Amministrazioni di ripronunziarsi sull'istanza per cui è causa all'esito di un procedimento emendato dai vizi rilevati (...)". Così hanno scritto i giudici e in Caronte & Tourist non nascondono una moderata soddisfazione per una sentenza che certo non pone fine a una querelle ormai annosa ma che rimette metaforicamente la palla al centro mantenendo accesi i riflettori su una questione - quella del servizio di pilotaggio obbligatorio con uomo a bordo - negli ultimi anni sollevata da numerose altre compagnie di navigazione e più d'una volta citata nella giurisprudenza amministrativa. " Cartour aveva evidenziato nel proprio ricorso che l'art. 14, comma 1-bis della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), e la successiva circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1138 del 12 gennaio 2017 contenevano importanti previsioni in capo alle **Autorità** Marittime e alle Associazioni, lamentando in particolare che 'la Capitaneria di Porto, in seno al segmento procedimentale preistrutturato, si è limitata ad adottare un parere negativo, violando l'obbligo di espletare e chiudere

l'istruttoria preliminare così come regolata dalla normativa di settore (acquisizione in seno alla relazione della Capitaneria dell'intesa dell'**Autorità** di **sistema** e del parere delle associazioni di categoria; trasmissione all'**Autorità** ministeriale centrale dell'esito, favorevole o meno, racchiuso in una proposta di adozione dell'atto conclusivo del procedimento)", si legge nella nota di C&T. La decisione del CGA Il CGA ha dunque dato ragione a Cartour rilevando da parte della Capitaneria la mancata intesa formale con l'**Autorità** di **Sistema Portuale** e un' istruttoria carente della consultazione delle associazioni di categoria, e la pretesa del Ministero di ottemperare alla consultazione disposta dalla norma a livello centrale invece che nelle deputate sedi periferiche, con ciò intendendo principalmente la Capitaneria di Porto di Messina. La sentenza del CGA - pur non entrando nel merito della vicenda - ha adesso annullato la precedente sentenza del Tar di Catania in quanto la Capitaneria di Porto non ha adeguatamente motivato un proprio diniego, decidendo di non tener conto delle indicazioni delle associazioni e della AdSP. Il CGA rimarca, in sostanza, che la Capitaneria di Porto sarebbe vincolata ex lege a rendere puntuali spiegazioni, a fronte di posizioni rappresentate da soggetti legittimati a partecipare al procedimento, quali le associazioni e la AdSP che peraltro - a suo tempo - si erano dette favorevoli al pilotaggio in modalità VHF. Adesso, nella rivisitazione della vicenda, si dovrà tenere in giusto conto le posizioni di tutti i soggetti interessati. Iscriviti gratis al canale WhatsApp di QdS.it, news e aggiornamenti [CLICCA QUI](#) Vuoi attivare le notifiche di QDS? [Privacy and cookie settings](#).

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Pilotaggio in modalità VHS nello Stretto di Messina, CGA della Sicilia accoglie il ricorso di Cartour e annulla sentenza del Tar di Catania

Pilotaggio in modalità VHS nello Stretto di Messina, CGA della Sicilia accoglie il ricorso di Cartour e annulla sentenza del Tar di Catania Pilotaggio in modalità VHS nello Stretto di Messina, CGA della Sicilia accoglie il ricorso di Cartour e annulla sentenza del Tar di Catania. Ci sarà una nuova pronuncia " Prendiamo atto che un ulteriore giudice potrà scrivere qualcosa di sperabilmente definitivo su una controversia che ci vede impegnati da anni, chiarendo una volta per tutte la vera natura di certe motivazioni, per noi in realtà incongrue. Abbiamo sempre contestato che alle soglie del 2025 in un'area portuale occorra ancora la visibilità diretta e non mediata da strumenti tecnici quale il VHF, quando da anni persino alcune torri di controllo degli aeroporti sono collocate sotto terra e dunque il traffico è gestito interamente tramite strumenti tecnologici ". Con queste parole Caronte & Tourist commenta la sentenza con la quale la Sezione Giurisdizionale del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha annullato la sentenza del Tar di Catania che nel 2021 aveva respinto il ricorso che la controllata Cartour aveva proposto contro **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto, Capitaneria di Porto di Messina,

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti della Corporazione Piloti dello Stretto di Messina. Ricorso Il ricorso era stato proposto dopo che queste amministrazioni, con propri atti, avevano negato a Cartour la possibilità di esperire le operazioni di pilotaggio per l'attraversamento dello Stretto di Messina e per l'entrata nel porto di Messina in modalità VHS (il dispositivo di comunicazione che utilizza le onde radio per mettere in contatto navi e stazioni costiere) invece che con l'assistenza del pilota a bordo. "L'appello va () accolto, disponendosi la riforma della sentenza impugnata, l'accoglimento del ricorso di primo grado e l'annullamento dei provvedimenti gravati, con conseguente obbligo delle resistenti Amministrazioni di ripronunziarsi sull'istanza per cui è causa all'esito di un procedimento emendato dai vizi rilevati (). Così hanno scritto i giudici e in Caronte & Tourist non nascondono una moderata soddisfazione per una sentenza che certo non pone fine a una querelle ormai annosa ma che rimette metaforicamente la palla al centro mantenendo accesi i riflettori su una questione - quella del servizio di pilotaggio obbligatorio con uomo a bordo - negli ultimi anni sollevata da numerose altre compagnie di navigazione e più d'una volta citata nella giurisprudenza amministrativa. Cartour aveva evidenziato nel proprio ricorso che l'art. 14, comma 1-bis della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), e la successiva circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1138 del 12 gennaio 2017 contenevano importanti previsioni in capo alle **Autorità** Marittime e alle Associazioni, lamentando in particolare che " la Capitaneria di Porto, in seno al segmento procedimentale preistrutturato,



Pilotaggio in modalità VHS nello Stretto di Messina, CGA della Sicilia accoglie il ricorso di Cartour e annulla sentenza del Tar di Catania Pilotaggio in modalità VHS nello Stretto di Messina, CGA della Sicilia accoglie il ricorso di Cartour e annulla sentenza del Tar di Catania. Ci sarà una nuova pronuncia " Prendiamo atto che un ulteriore giudice potrà scrivere qualcosa di sperabilmente definitivo su una controversia che ci vede impegnati da anni, chiarendo una volta per tutte la vera natura di certe motivazioni, per noi in realtà incongrue. Abbiamo sempre contestato che alle soglie del 2025 in un'area portuale occorra ancora la visibilità diretta e non mediata da strumenti tecnici quale il VHF, quando da anni persino alcune torri di controllo degli aeroporti sono collocate sotto terra e dunque il traffico è gestito interamente tramite strumenti tecnologici ". Con queste parole Caronte & Tourist commenta la sentenza con la quale la Sezione Giurisdizionale del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana ha annullato la sentenza del Tar di Catania che nel 2021 aveva respinto il ricorso che la controllata Cartour aveva proposto contro **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto, Capitaneria di Porto di Messina, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti della Corporazione Piloti dello Stretto di Messina. Ricorso Il ricorso era stato proposto dopo che queste amministrazioni, con propri atti, avevano negato a Cartour la possibilità di esperire le operazioni di pilotaggio per l'attraversamento dello Stretto di Messina e per l'entrata nel porto di Messina in modalità VHS (il dispositivo di comunicazione che utilizza le onde radio per mettere in contatto navi e stazioni

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

si è limitata ad adottare un parere negativo, violando l'obbligo di espletare e chiudere l'istruttoria preliminare così come regolata dalla normativa di settore (acquisizione in seno alla relazione della Capitaneria dell'intesa dell'**Autorità** di **sistema** e del parere delle associazioni di categoria; trasmissione all'**Autorità** ministeriale centrale dell'esito, favorevole o meno, racchiuso in una proposta di adozione dell'atto conclusivo del procedimento)". Il CGA ha dunque dato ragione a Cartour rilevando da parte della Capitaneria la mancata intesa formale con l'**Autorità** di **Sistema Portuale** e un'istruttoria carente della consultazione delle associazioni di categoria, e la pretesa del Ministero di ottemperare alla consultazione disposta dalla norma a livello centrale invece che nelle deputate sedi periferiche, con ciò intendendo principalmente la Capitaneria di Porto di Messina. La sentenza del CGA - pur non entrando nel merito della vicenda - ha adesso annullato la precedente sentenza del Tar di Catania in quanto la Capitaneria di Porto non ha adeguatamente motivato un proprio diniego, decidendo di non tener conto delle indicazioni delle associazioni e della AdSP. Il CGA rimarca, in sostanza, che la Capitaneria di Porto sarebbe vincolata ex lege a rendere puntuali spiegazioni, a fronte di posizioni rappresentate da soggetti legittimati a partecipare al procedimento, quali le associazioni e la AdSP che peraltro - a suo tempo - si erano dette favorevoli al pilotaggio in modalità VHF. Adesso, nella rivisitazione della vicenda, si dovrà tenere in giusto conto le posizioni di tutti i soggetti interessati.

Assoporto Augusta: Risultato importante la scelta per impianti eolici offshore

Giulia Sarti

AUGUSTA Accogliamo con favore la scelta del Governo che ha individuato il porto di Augusta come base strategica prioritaria per la costruzione di impianti eolici offshore. Un risultato importante che premia lo scalo megarese e dimostra che quando la politica rema in una stessa direzione i risultati si ottengono. Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta, commenta la firma del decreto dei giorni scorsi dei ministri dell'Ambiente Pichetto Fratin e delle Infrastrutture Salvini, sottolineando soprattutto la sinergia e collaborazione istituzionale che si è creata tra il Governo e il presidente della Regione siciliana Schifani, che ha creduto fortemente in questo progetto, puntando su Augusta quale candidata siciliana ideale per realizzare le piattaforme eoliche del futuro per la produzione di energia da fonti rinnovabili. È un'occasione storica per il porto di Augusta, che arriva in una fase di transizione in cui si stanno creando le prospettive per il futuro e rappresenta senza dubbio un volano di grandi investimenti ha aggiunto Noè. Un plauso al presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale Francesco Di Sarcina che, fin dal primo giorno di insediamento, ha dimostrato grande concretezza e capacità nel far sì che i porti dell' AdSp possano avere una propria specializzazione, come da noi da tempo richiesto e siano destinatari di investimenti importanti. Grazie a Di Sarcina e alla sua dedizione questo sta accadendo perchè è la prima volta che Augusta vede sempre più vicini quei risultati che porteranno sviluppo in termini di produzione di lavoro e di innovazione che uno scalo così strategico merita.



Il Nautilus

Focus

Gli investimenti in Alta Velocità diminuiranno solo fino al 4% i passeggeri della rete autostradale

La stima del centro studi Gea presentata oggi all'evento di ConnAct "Vie del mare e intermodalità per l'integrazione e la sostenibilità dei trasporti europei" Roma - Lo sviluppo della rete ferroviaria dell'alta velocità sposterà dal 12 al 15% del traffico passeggeri delle tratte autostradali in competizione e solo il 3-4% dei passeggeri considerando, invece, l'intera rete autostradale a pedaggio. In sintesi, gli investimenti del PNRR sull'alta velocità a cui si aggiungono quelli previsti dal ministero delle Infrastrutture al 2030, contribuiranno ad alleggerire il traffico autostradale di una percentuale di molto inferiore alla crescita attesa nei prossimi dieci anni. È questa l'elaborazione del Centro Studi Gea - Green Economy Agency, a partire da un'analisi realizzata dal professor Armando Carteni, docente in Pianificazione delle infrastrutture all'università della Campania Luigi Vanvitelli. Lo studio è stato presentato oggi nel corso dell'evento "Vie del mare e intermodalità per l'integrazione e la sostenibilità dei trasporti europei". L'incontro, realizzato da ConnAct, la piattaforma che promuove occasioni di confronto pubblico attraverso eventi tematici e momenti di networking, ha visto la collaborazione degli uffici italiani del

Parlamento e della Commissione europea. Truck e obiettivi climatici. Secondo la stima del Centro studi Gea per rispettare gli obiettivi climatici dell'Ue servirebbero il quintuplo dei truck elettrici entro il 2034. Il settore dei camion resta un settore importante, considerando che il 77% delle merci via terra si muovono su questi mezzi (stima Acea, 2023). I nuovi obiettivi climatici approvati questo maggio dall'Ue, però, prevedono per autocarri medi e pesanti la riduzione delle emissioni del 45% per il periodo 2030-2034, per passare ad una riduzione del 65% per il periodo 2035-2039, per poi arrivare a un taglio del 90% a partire dal 2040. Target ambiziosi, che potrebbero essere raggiunti solo quintuplicando i truck elettrici. Secondo le stime di Acea, per ridurre le emissioni del 40% (gli obiettivi prevedono una riduzione del 45% nel periodo 2030-2034) infatti, sono necessari 390mila nuovi veicoli nell'Unione europea con alimentazione BEV (motore elettrico alimentato a batteria) e FCEV (veicolo elettrico che usa l'idrogeno come combustibile), rispettivamente 320mila e 70mila. Per raggiungere gli obiettivi quindi servirebbero circa 27mila BEV immatricolati ogni anno e 6mila FCEV da qui al 2034. Ma, guardando i dati di Eaf0, nel 2023 sono stati immatricolati solo 5.209 BEV e 163 FCEV. Blocco del canale di Suez e di Panama. Nel corso dell'evento sono state affrontate anche le complessità del trasporto marittimo. Il blocco del Canale di Suez e di quello di Panama, infatti, secondo una stima del Centro studi Gea su dati UNCTAD (UN Trade and Development), genererà un aumento dei prezzi al consumo pari al +0,6%: parametrato con la spesa media mensile Istat delle famiglie italiane nel 2023, equivale a un potenziale aggravio di circa 200 euro a famiglia all'anno. L'analisi ha preso in considerazione



La stima del centro studi Gea presentata oggi all'evento di ConnAct "Vie del mare e intermodalità per l'integrazione e la sostenibilità dei trasporti europei" Roma - Lo sviluppo della rete ferroviaria dell'alta velocità sposterà dal 12 al 15% del traffico passeggeri delle tratte autostradali in competizione e solo il 3-4% dei passeggeri considerando, invece, l'intera rete autostradale a pedaggio. In sintesi, gli investimenti del PNRR sull'alta velocità a cui si aggiungono quelli previsti dal ministero delle Infrastrutture al 2030, contribuiranno ad alleggerire il traffico autostradale di una percentuale di molto inferiore alla crescita attesa nei prossimi dieci anni. È questa l'elaborazione del Centro Studi Gea - Green Economy Agency, a partire da un'analisi realizzata dal professor Armando Carteni, docente in Pianificazione delle infrastrutture all'università della Campania Luigi Vanvitelli. Lo studio è stato presentato oggi nel corso dell'evento "Vie del mare e intermodalità per l'integrazione e la sostenibilità dei trasporti europei". L'incontro, realizzato da ConnAct, la piattaforma che promuove occasioni di confronto pubblico attraverso eventi tematici e momenti di networking, ha visto la collaborazione degli uffici italiani del Parlamento e della Commissione europea. Truck e obiettivi climatici. Secondo la stima del Centro studi Gea per rispettare gli obiettivi climatici dell'Ue servirebbero il quintuplo dei truck elettrici entro il 2034. Il settore dei camion resta un settore importante, considerando che il 77% delle merci via terra si muovono su questi mezzi (stima Acea, 2023). I nuovi obiettivi climatici approvati questo maggio dall'Ue, però, prevedono per autocarri medi e pesanti la riduzione delle emissioni del 45% per il periodo 2030-2034, per passare ad una riduzione del 65% per il periodo 2035-2039, per poi arrivare a un taglio del 90% a partire dal 2040. Target ambiziosi, che potrebbero essere raggiunti solo quintuplicando i truck elettrici. Secondo le stime di Acea, per ridurre le emissioni del 40% (gli obiettivi prevedono una riduzione

Il Nautilus

Focus

il traffico marino negli 8 passaggi obbligati del commercio globale, i cosiddetti "chokepoint" (colli di bottiglia): Canale di Suez, Canale di Panama, Stretto di Malacca, Stretto di Hormuz, Stretto di Gibilterra, Bosforo/Dardanelli, Stretto di Bab-el-Mandeb e Capo di Buona Speranza. Oggi l'80% del commercio mondiale avviene via mare, un settore che genera un valore di oltre 14mila miliardi di euro, circa il 12% del Pil globale. Tra il 2023 e i primi mesi del 2024, la crisi degli Houthi e la guerra in Medio Oriente hanno reso complicato il transito delle navi container lungo lo Stretto di Bab-el-Mandeb e il Canale di Suez, così come i cambiamenti climatici hanno reso difficile la navigabilità del Canale di Panama a causa della siccità. Nel Canale di Suez si è passati da 75 passaggi medi giornalieri di maggio 2023 a 34 passaggi a maggio 2025. Nel Canale di Panama dopo il picco di 43 passaggi medi giornalieri di dicembre 2022, si è passati a 22 passaggi a gennaio 2024. La complicazione delle tratte marine comporta un aumento dei giorni di viaggio delle merci: per esempio, il viaggio per trasportare una merce da Rotterdam a Singapore si allunga di 10 giorni, secondo uno studio del Council on Foreign Relations, preso in considerazione dall'analisi del Centro studi Gea. Un aumento che, oltre a pesare sui prezzi delle merci, ha anche un effetto sulle emissioni di Co2 dei trasporti marittimi. Ma gli effetti della chiusura del canale di Suez non finiscono qui. Con il blocco del chokepoint tra Mar Rosso e Mediterraneo, le navi in arrivo da Oriente rischiano di abbandonare i porti del Mediterraneo, preferendo arrivare ad Amsterdam, Bruges o Tanger Med. E questo ha ripercussioni anche sull'Italia: il 40% delle importazioni ed esportazioni italiane - circa 154 miliardi di euro di beni - transitano da Suez. Su questi temi durante l'evento si sono confrontati fra gli altri il deputato Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti, l'eurodeputato Matteo Ricci, Vice Presidente della Commissione TRAN, l'eurodeputata Anna Maria Cisint, della Commissione TRAN, l'eurodeputato Flavio Tosi, Commissione ENVI e TRAN, e Pierpaolo Settembri, Capo Unità Coordinamento e Pianificazione della Commissione UE.

Il Nautilus

Focus

Assemblea generale di ALIS, "alcune politiche europee dannose, la logistica va sostenuta"

Roma . Nel corso dell'Assemblea nazionale dell'Associazione non sono mancati i messaggi e gli interventi a supporto del settore da parte dei rappresentanti di Governo, compreso quello della Premier Giorgia Meloni. Il presidente - ri-confermato- di Alis, Guido Grimaldi, ha ricordato le sfide da affrontare, in particolare le normative europee. "Le politiche che bisogna attuare a livello associativo - ha detto Guido Grimaldi, nel suo intervento introduttivo all'Assemblea - sono quelle di far capire i grandi errori che l'Europa ha fatto con direttive come l'ETS e simili che vanno ad aumentare i costi di trasporto almeno di un 20% a danno soprattutto dell'intermodalità marittima che è il settore più virtuoso. Si tratta di un grande controsenso, tanto si è fatto per creare le autostrade del mare e tanto l'Europa sta facendo per andare a ledere quella che è la posizione di un trasporto competitivo e virtuoso".

Parlando della situazione interna, ha continuato: "A livello italiano stiamo rimarcando la necessità, l'urgenza, la strategicità e la virtuosità di incentivi come il 'sea modal shift' che hanno permesso di spostare liberamente milioni di camion dalle autostrade riducendo così gli incidenti, i costi di esternalità pari a 2 miliardi di euro all'anno verso le autostrade del mare. Questi incentivi, compreso il 'ferrobonus', sono oggi più che mai indispensabili. Credo che tutti questi messaggi oggi siano stati dati". "In un contesto di debito elevato e di necessità di rilancio economico, l'impegno del Governo dovrebbe essere volto ancora di più a consolidare il ruolo dell'Italia come attore rilevante nell'Unione Europea e a sostenere concretamente i nostri campioni nazionali", secondo l'Associazione. "Le azioni intraprese a livello istituzionale, grazie anche alla collaborazione con Alis e alla necessità di implementare le strategie di sostenibilità, modernizzazione e innovazione, si collocano all'interno di un percorso più ampio che mira a rafforzare il coraggio di fare impresa nel nostro Paese dopo la pandemia, le due guerre, le crisi energetiche ed il rialzo dei tassi di interesse", ha osservato Grimaldi. In quest'ottica, il trasporto sostenibile, ed in particolare quello intermodale, "rappresenta una delle principali leve di competitività e di cambiamento che possono far crescere i nostri soci attraverso l'integrazione tra le differenti modalità, riducendo così l'impatto ambientale, la congestione stradale, il rischio di incidentalità e migliorando quindi l'efficienza dei flussi e la vita dei cittadini", ha evidenziato il presidente. "Stiamo purtroppo subendo scelte europee dannose per imprese, industrie e cittadini sobbarcandoci il costo generato da normative come l'Ets ed il Fuel Eu che vanno a ledere la competitività dell'Italia e dell'Europa sui mercati esteri - afferma il presidente di Alis, pertanto - contiamo sulla forza che il Governo italiano saprà esprimere" sul piano europeo con "politiche decisive per garantire stabilità, crescita e capacità di attrarre investimenti". "Una delle sfide più urgenti riguarda l'evoluzione



Roma Nel corso dell'Assemblea nazionale dell'Associazione non sono mancati i messaggi e gli interventi a supporto del settore da parte dei rappresentanti di Governo, compreso quello della Premier Giorgia Meloni. Il presidente - ri-confermato- di Alis, Guido Grimaldi, ha ricordato le sfide da affrontare, in particolare le normative europee. "Le politiche che bisogna attuare a livello associativo - ha detto Guido Grimaldi, nel suo intervento introduttivo all'Assemblea - sono quelle di far capire i grandi errori che l'Europa ha fatto con direttive come l'ETS e simili che vanno ad aumentare i costi di trasporto almeno di un 20% a danno soprattutto dell'intermodalità marittima che è il settore più virtuoso. Si tratta di un grande controsenso, tanto si è fatto per creare le autostrade del mare e tanto l'Europa sta facendo per andare a ledere quella che è la posizione di un trasporto competitivo e virtuoso". Parlando della situazione interna, ha continuato: "A livello italiano stiamo rimarcando la necessità, l'urgenza, la strategicità e la virtuosità di incentivi come il 'sea modal shift' che hanno permesso di spostare liberamente milioni di camion dalle autostrade riducendo così gli incidenti, i costi di esternalità pari a 2 miliardi di euro all'anno verso le autostrade del mare. Questi incentivi, compreso il 'ferrobonus', sono oggi più che mai indispensabili. Credo che tutti questi messaggi oggi siano stati dati". "In un contesto di debito elevato e di necessità di rilancio economico, l'impegno del Governo dovrebbe essere volto ancora di più a consolidare il ruolo dell'Italia come attore rilevante nell'Unione Europea e a sostenere concretamente i nostri campioni nazionali", secondo l'Associazione. "Le azioni intraprese a livello istituzionale, grazie anche alla collaborazione con Alis e alla necessità di implementare le strategie di sostenibilità, modernizzazione e innovazione, si collocano all'interno di un percorso più ampio che mira a rafforzare il coraggio di fare impresa nel nostro Paese dopo la pandemia, le due guerre, le crisi energetiche

Il Nautilus

Focus

del mercato del lavoro e la carenza di figure professionali nel nostro settore. Tra i traguardi a cui puntiamo, dobbiamo sicuramente citare la volontà e l'esigenza di rendere il settore della logistica e dei trasporti sempre più attrattivo per le nuove generazioni, creando prospettive di crescita umana e professionale e contribuendo allo sviluppo di competenze specializzate", sottolinea il presidente. "Riteniamo essenziale implementare le strategie di matching tra le competenze richieste dalle aziende e le aspirazioni dei giovani", prosegue Grimaldi. "Occorre, inoltre, favorire strumenti di decontribuzione e defiscalizzazione a sostegno di imprese e nuove assunzioni. Infine bisogna rivolgersi ai giovani talenti che, con passione e visione strategica, vogliono investire nella propria crescita e costruire un futuro nel settore". Alis Academy, secondo il presidente, "sta già facendo un lavoro prezioso in questa direzione e abbiamo intenzione di intensificare ancor più le collaborazioni con gli Istituti Scuole Superiori, ITS, Università e Centri di Ricerca, mettendo a disposizione percorsi didattici e professionali, laboratori pratici, testimonianze manageriali, stage e tirocini, iniziative di orientamento e di inserimento nel mondo del lavoro. Tutto ciò ha contribuito a creare, in soli otto anni, 8.000 posti di lavoro per i nostri giovani: un dato concreto che testimonia l'efficacia di un impegno strutturato e di lungo termine". La Premier Giorgia Meloni in un videomessaggio all'assemblea generale ha detto: "Voglio ringraziare i soci di Alis per il lavoro che svolgono ogni giorno per far crescere la Nazione, per promuovere una cultura della logistica e del trasporto sostenibile tanto in Italia quanto in Europa". "Avete scelto di investire sulla sostenibilità come elemento distintivo delle vostre aziende e della vostra associazione- aggiunge-. Lo avete fatto puntando sul virtuoso equilibrio dei suoi tre pilastri: ambientale, economico, sociale. Tutto questo non sarebbe possibile senza il contributo fondamentale dei lavoratori del comparto. E allora voglio ringraziare i marittimi, gli autisti di mezzi pesanti, i macchinisti, tutti gli operatori della logistica perché senza il loro prezioso lavoro il nostro tessuto produttivo si bloccherebbe e i cittadini e le imprese non avrebbero a disposizione i beni di cui hanno bisogno". "Il Governo farà tesoro degli spunti e delle proposte che emergeranno dai vostri lavori, siamo certi che non farete mai mancare il vostro contributo per rendere l'Italia più forte, più solida e anche un po' più orgogliosa di se stessa". Per Matteo Salvini, Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, " Non servono nuove tasse, nuovi regolamenti e nuovi divieti. Anzi, bisogna sospendere la tassa Ets su autotrasporto, aereo e marittimo perché è una follia". "Significa perdere traffico e lavoro in Europa per avvantaggiare i porti extraeuropei. Conto che a Bruxelles si sveglino e conto che la vittoria di Trump aiuti questa sveglia, perché di là hanno già detto che queste ecofollie, che sono un suicidio economico, verranno sospese", ha concluso Salvini. Per il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin, in un videomessaggio alla Assemblea Alis ha detto che occorre investire in intermodalità marittima e ferroviaria. "Alis è un attore importante della transizione della mobilità in una direzione sempre più green. Autotrasporto, ferrovia, logistica sono tasselli di un cambiamento del modo di muovere le merci, dell'evoluzione del settore trasporti, snodo chiave della transizione ecologica che stiamo

Il Nautilus

Focus

vivendo. Investire sull'intermodalità marittima e ferroviaria permetterà di costruire un nuovo comparto più sostenibile grazie alla riduzione delle emissioni: c'è bisogno di politiche, di disegnare un nuovo sistema dei trasporti, sono certo siano i vostri obiettivi. Per questo vi auguro buon lavoro". Per il presidente Guido Grimaldi è stata una giornata importante per l'intero settore dei trasporti e della logistica. "Sono molto felice orgoglioso della grande presenza e degli interventi dei più alti esponenti di questo Governo, a partire da Giorgia Meloni Presidente del Consiglio dei Ministri ai due vicepremier Matteo Salvini Antonio Tajani, da Guido Crosetto a Nello Musumeci. Tutti hanno manifestato il grande lavoro fatto dal popolo dei trasporti e della logistica. È stato vero e proprio tributo al lavoro svolto da questi grandi e coraggiosi operatori che non si sono mai fermati dalla pandemia sino ad oggi, passando per due guerre, una crisi energetica, un rialzo dei tassi di interesse e tanto altro. Il nostro settore ha fatto la differenza, ha sorretto l'economia di questo paese". Poi, a margine dell'Assemblea nazionale dell'Associazione, il presidente Guido Grimaldi alla stampa, ha rimarcato ancora una volta che: "È un momento difficile per il nostro settore, perché subiamo le scelte di alcune politiche europee dannose, tasse che vanno a danno del trasporto marittimo e che chiaramente vanno a danno dei cittadini e degli imprenditori". "Visto che queste direttive, queste tassazioni non sono state ancora introdotte per il trasporto stradale e ferroviario, si sta danneggiando la modalità marittima, che è quella più diffusa. Chiediamo un supporto, al Governo, attraverso, ad esempio, un contributo 'sea modal shift' che può aiutare un po' a limare questa tassazione così alta che va a danno dei nostri associati", ha concluso Grimaldi.

Rixi sulla portualità: "L'Italia penetri in nuovi mercati esteri"

Giulia Sarti

ROMA Il nostro Paese insieme è forte come il Nord Europa, diviso è poco concorrenziale. Edoardo Rixi, viceministro ai Trasporti, dal palco dell'Assemblea di ALIS, parla così del settore portuale italiano. La soluzione è proporsi come unica proiezione nazionale coordinata da una struttura centrale: Una spa pubblica che aiuti a rafforzare e realizzare le infrastrutture a mare anche in vista dei nuovi carburanti, naviglio e cambiamenti climatici e che permetta di avere una visione estera fondamentale per lo sviluppo futuro. Secondo Rixi insomma l'Italia dovrebbe trovare la capacità di una penetrazione nel sistema portuale europeo per inserirsi come presenza nazionale e significativa, acquisendo concessioni in Paesi terzi per solidificare meglio il sistema logistico e aggredire nuovi mercati. Il momento geopolitico è complicato con scenari che cambiano rapidamente. Questo porta alla necessità di essere flessibili ma con regole omogenee tra sistemi portuali. In tutto questo si inseriscono anche tematiche ambientali come quello dell'Ets che Rixi definisce un abominio. Per attenuare le criticità immediate, abbiamo ottenuto che una parte dei proventi generati dall'Ets venga reinvestita nel settore marittimo, incentivando lo shift modale verso tipi di trasporto più sostenibili. Tuttavia, queste misure restano soluzioni parziali se non si interviene alla radice del problema. È prioritario intervenire sulla revisione dell'Ets, considerando la sua rimozione o la sostituzione con un sistema che garantisca condizioni eque e condivise a livello globale. Se non si agirà in questa direzione, le flotte europee continueranno a subire uno svantaggio competitivo nei prossimi anni, con conseguenze negative sulla capacità degli operatori di rimanere sul mercato e di investire nell'ammodernamento delle flotte.



ALIS Awards ad Antonio Tajani

Giulia Sarti

ROMA Antonio Tajani è stato uno dei tanti rappresentanti politici che ieri hanno partecipato all'Assemblea di ALIS a Roma. L'associazione guidata da Guido Grimaldi ha voluto premiare il vicepresidente del Consiglio e ministro con l'ALIS Awards per l'instancabile dedizione al servizio delle istituzioni europee e nazionali a cui ha dedicato una vita di impegno e integrità. Antonio Tajani incarna l'ideale di Europa come baluardo di pace e cooperazione dimostrandosi come autentico europeista. La sua leadership è emersa con forza nei recenti momenti di crisi come gli attacchi Houthi nello stretto del Mar Rosso, dove ha assunto decisioni strategiche per la protezione delle navi italiane ed estere salvaguardando la vita dei marittimi italiani e stranieri. Il vicepresidente ha voluto allora dedicare il premio a tutti i militari della Marina imbarcati che fanno molto per tutelare la nostra sicurezza nel mondo portando pace. Durante il suo intervento sul palco Tajani ha sottolineato la necessità di difendere il nostro export, ribadendo l'importanza del commercio internazionale per l'Italia. Il nostro PIL dipende per il 40% dall'export. Metteremo tutte le nostre ambasciate al servizio delle imprese italiane con iniziative concrete come B2B tra ambasciatori e imprese, ha dichiarato Tajani, sottolineando l'impegno del Governo per tutelare l'economia italiana in un contesto globale complesso e in continua evoluzione. Il ministro ha parlato anche della nuova politica americana con l'insediamento di Trump: Credo che per prima cosa dovremo andare a parlare di commercio internazionale. È l'Europa a fare accordi commerciali, poi ognuno affronterà le questioni bilaterali, ricordando che a fine del suo scorso mandato, Trump aveva una visione diversa nei confronti dell'Italia rispetto agli altri paesi. Il vero pericolo, per Tajani è che dazi troppo alti e severi verso la Cina, si parla del 60%, rischio di far orientare i cinesi sul mercato europeo, il più ricco al mondo. Bisogna trattare con i cinesi, mi auguro che prevalga l'equilibrio e le strategie globali. Nel video il commento del ministro al caso Stellantis.



Port Logistic Press

Focus

Federagenti, nominati i quattro vicepresidenti e il presidente della sezione yacht

Tempo di lettura: minuto Roma - Si è completata ieri la squadra di "governo" della Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi che è presieduta dal genovese Paolo Pessina. Il primo Consiglio Direttivo che si è svolto a Roma ha provveduto alla nomina dei quattro vicepresidenti, provenienti da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche. I vice presidenti sono Barbara Carabetti , dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore **crociere** nel porto di Civitavecchia; Vito Totorizzo , dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada , dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del porto di Trieste; Enrico Bonistalli , dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di Porto Santo Stefano. Condividi : Altri Articoli .

Port Logistic Press

Federagenti, nominati i quattro vicepresidenti e il presidente della sezione yacht



12/04/2024 15:12 Salvatore Avena

Tempo di lettura: minuto Roma - Si è completata ieri la squadra di "governo" della Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi che è presieduta dal genovese Paolo Pessina. Il primo Consiglio Direttivo che si è svolto a Roma ha provveduto alla nomina dei quattro vicepresidenti, provenienti da differenti settori professionali e da diverse aree geografiche. I vice presidenti sono Barbara Carabetti , dall'area del Lazio e con una specializzazione nel settore crociere nel porto di Civitavecchia; Vito Totorizzo , dall'area della Puglia, considerato uno dei decani della categoria; Paolo Spada , dal Friuli Venezia Giulia, impegnato trasversalmente nei principali settori di attività del porto di Trieste; Enrico Bonistalli , dalla Toscana, storico rappresentante della comunità portuale di Livorno. In Federagenti si è tenuta anche l'assemblea elettiva della sezione yacht, che ha eletto presidente Fabrizio Palombo di Porto Santo Stefano. Condividi : Altri Articoli .

Logistica: Gli investimenti in Alta Velocità diminuiranno solo fino al 4%, i passeggeri della rete autostradale

Dic 4, 2024 - Lo sviluppo della rete ferroviaria dell'alta velocità sposterà dal 12 al 15% del traffico passeggeri delle tratte autostradali in competizione e solo il 3-4% dei passeggeri considerando, invece, l'intera rete autostradale a pedaggio. In sintesi, gli investimenti del PNRR sull'alta velocità a cui si aggiungono quelli previsti dal ministero delle Infrastrutture al 2030, contribuiranno ad alleggerire il traffico autostradale di una percentuale di molto inferiore alla crescita attesa nei prossimi dieci anni. È questa l'elaborazione del Centro Studi Gea - Green Economy Agency, a partire da un'analisi realizzata dal professor Armando Carteni, docente in Pianificazione delle infrastrutture all'università della Campania Luigi Vanvitelli. Lo studio è stato presentato oggi nel corso dell'evento "Vie del mare e intermodalità per l'integrazione e la sostenibilità dei trasporti europei". L'incontro, realizzato da ConnAct, la piattaforma che promuove occasioni di confronto pubblico attraverso eventi tematici e momenti di networking, ha visto la collaborazione degli uffici italiani del Parlamento e della Commissione europea Truck e obiettivi climatici. Secondo la stima del Centro studi Gea per rispettare gli obiettivi climatici dell'Ue servirebbero il quintuplo dei truck elettrici entro il 2034. Il settore dei camion resta un settore importante, considerando che il 77% delle merci via terra si muovono su questi mezzi (stima Acea, 2023). I nuovi obiettivi climatici approvati questo maggio dall'Ue, però, prevedono per autocarri medi e pesanti la riduzione delle emissioni del 45% per il periodo 2030-2034, per passare ad una riduzione del 65% per il periodo 2035-2039, per poi arrivare a un taglio del 90% a partire dal 2040. Target ambiziosi, che potrebbero essere raggiunti solo quintuplicando i truck elettrici. Secondo le stime di Acea, per ridurre le emissioni del 40% (gli obiettivi prevedono una riduzione del 45% nel periodo 2030-2034) infatti, sono necessari 390mila nuovi veicoli nell'Unione europea con alimentazione BEV (motore elettrico alimentato a batteria) e FCEV (veicolo elettrico che usa l'idrogeno come combustibile), rispettivamente 320mila e 70mila. Per raggiungere gli obiettivi quindi servirebbero circa 27mila BEV immatricolati ogni anno e 6mila FCEV da qui al 2034. Ma, guardando i dati di Eaf, nel 2023 sono stati immatricolati solo 5.209 BEV e 163 FCEV. Blocco del canale di Suez e di Panama. Nel corso dell'evento sono state affrontate anche le complessità del trasporto marittimo. Il blocco del Canale di Suez e di quello di Panama, infatti, secondo una stima del Centro studi Gea su dati UNCTAD (UN Trade and Development), genererà un aumento dei prezzi al consumo pari al +0,6%: parametrato con la spesa media mensile Istat delle famiglie italiane nel 2023, equivale a un potenziale aggravio di circa 200 euro a famiglia all'anno. L'analisi ha preso in considerazione il traffico marino negli 8 passaggi obbligati del commercio globale, i cosiddetti "chokepoint" (colli di bottiglia): Canale di Suez, Canale di Panama, Stretto di Malacca, Stretto di



Dic 4, 2024 - Lo sviluppo della rete ferroviaria dell'alta velocità sposterà dal 12 al 15% del traffico passeggeri delle tratte autostradali in competizione e solo il 3-4% dei passeggeri considerando, invece, l'intera rete autostradale a pedaggio. In sintesi, gli investimenti del PNRR sull'alta velocità a cui si aggiungono quelli previsti dal ministero delle Infrastrutture al 2030, contribuiranno ad alleggerire il traffico autostradale di una percentuale di molto inferiore alla crescita attesa nei prossimi dieci anni. È questa l'elaborazione del Centro Studi Gea - Green Economy Agency, a partire da un'analisi realizzata dal professor Armando Carteni, docente in Pianificazione delle Infrastrutture all'università della Campania Luigi Vanvitelli. Lo studio è stato presentato oggi nel corso dell'evento "Vie del mare e intermodalità per l'integrazione e la sostenibilità dei trasporti europei". L'incontro, realizzato da ConnAct, la piattaforma che promuove occasioni di confronto pubblico attraverso eventi tematici e momenti di networking, ha visto la collaborazione degli uffici italiani del Parlamento e della Commissione europea Truck e obiettivi climatici. Secondo la stima del Centro studi Gea per rispettare gli obiettivi climatici dell'Ue servirebbero il quintuplo dei truck elettrici entro il 2034. Il settore dei camion resta un settore importante, considerando che il 77% delle merci via terra si muovono su questi mezzi (stima Acea, 2023). I nuovi obiettivi climatici approvati questo maggio dall'Ue, però, prevedono per autocarri medi e pesanti la riduzione delle emissioni del 45% per il periodo 2030-2034, per passare ad una riduzione del 65% per il periodo 2035-2039, per poi arrivare a un taglio del 90% a partire dal 2040. Target ambiziosi, che potrebbero essere raggiunti solo quintuplicando i truck elettrici. Secondo le stime di Acea, per ridurre le emissioni del 40% (gli obiettivi prevedono una riduzione del 45% nel periodo 2030-2034) infatti, sono necessari 390mila nuovi veicoli nell'Unione europea con alimentazione BEV (motore elettrico alimentato a batteria) e FCEV (veicolo elettrico che usa l'idrogeno come combustibile), rispettivamente 320mila e 70mila. Per raggiungere gli obiettivi quindi servirebbero circa 27mila BEV immatricolati ogni anno e 6mila FCEV da qui al 2034. Ma, guardando i dati di Eaf, nel 2023 sono stati immatricolati solo 5.209 BEV e 163 FCEV.

Sea Reporter

Focus

Hormuz, Stretto di Gibilterra, Bosforo/Dardanelli, Stretto di Bab-el-Mandeb e Capo di Buona Speranza. Oggi l'80% del commercio mondiale avviene via mare, un settore che genera un valore di oltre 14 mila miliardi di euro, circa il 12% del Pil globale. Tra il 2023 e i primi mesi del 2024, la crisi degli Houthi e la guerra in Medio Oriente hanno reso complicato il transito delle navi container lungo lo Stretto di Bab-el-Mandeb e il Canale di Suez, così come i cambiamenti climatici hanno reso difficile la navigabilità del Canale di Panama a causa della siccità. Nel Canale di Suez si è passati da 75 passaggi medi giornalieri di maggio 2023 a 34 passaggi a maggio 2025. Nel Canale di Panama dopo il picco di 43 passaggi medi giornalieri di dicembre 2022, si è passati a 22 passaggi a gennaio 2024. La complicazione delle tratte marine comporta un aumento dei giorni di viaggio delle merci: per esempio, il viaggio per trasportare una merce da Rotterdam a Singapore si allunga di 10 giorni, secondo uno studio del Council on Foreign Relations, preso in considerazione dall'analisi del Centro studi Gea. Un aumento che, oltre a pesare sui prezzi delle merci, ha anche un effetto sulle emissioni di CO₂ dei trasporti marittimi. Ma gli effetti della chiusura del canale di Suez non finiscono qui. Con il blocco del chokepoint tra Mar Rosso e Mediterraneo, le navi in arrivo da Oriente rischiano di abbandonare i porti del Mediterraneo, preferendo arrivare ad Amsterdam, Bruges o Tanger Med. E questo ha ripercussioni anche sull'Italia: il 40% delle importazioni ed esportazioni italiane - circa 154 miliardi di euro di beni - transitano da Suez. Su questi temi durante l'evento si sono confrontati fra gli altri il deputato Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti, l'eurodeputato Matteo Ricci, Vice Presidente della Commissione TRAN, l'eurodeputata Anna Maria Cisint, della Commissione TRAN, l'eurodeputato Flavio Tosi, Commissione ENVI e TRAN, e Pierpaolo Settembri, Capo Unità Coordinamento e Pianificazione della Commissione UE.

The Medi Telegraph

Focus

Vettosi: "Normative per lo shipping, l'Ue troppo influenzata da fattori ideologici"

"C'è una totale incompetenza da parte dell'Unione europea. Eppure gli armatori non hanno ignorato la transizione energetica, ci investono dal 2008. Mentre la capacità della flotta mondiale da allora è passata da 1 a 2 miliardi di tonnellate dwt, le emissioni di Co2 sono passate da 1 miliardo a 800 milioni di tonnellate" "C'è una totale incompetenza dell'Unione europea nel regolare il trasporto marittimo", afferma Fabrizio Vettosi, esperto di shipping e direttore generale della società di investimenti VIs Club. Nel mirino di Vettosi, fra le altre cose advisor in numerose operazioni di investimenti nel settore navale, c'è l'Ets, ma non soltanto, perché, spiega, "spesso in Europa ci sono norme in contrasto fra loro". Cominciamo dall'Ets, il sistema europeo di scambi delle quote di gas serra, esteso anche allo shipping: che cosa c'è che non va? "Chi lo ha pensato ritiene che il trasporto marittimo abbia carattere regionale. Ma è un fenomeno globale. E il transito delle merci non avviene unicamente in modalità via mare. È illogico pensare di punire soltanto il traffico intraregionale all'interno dello Spazio economico europeo, perché la merce può avere provenienze anche da aree extra europee. Questa misura non risolve il problema dell'inquinamento all'interno dell'Unione europea". Può fare un esempio? "La merce che parte dal Far East e arriva in prossimità del Nord Africa, se viene scaricata a Gioia Tauro paga il 50 per cento dell'Ets, perché il trasporto è avvenuto da un porto extra Ue a un porto Ue. Ma il tratto di mare comunitario attraversato è molto ridotto rispetto al totale del viaggio compiuto. Questa misura serve soltanto a isolare l'Europa, esclude i porti comunitari dalle toccate a vantaggio non soltanto di quelli turchi e nordafricani, perché alle compagnie basta sceglierne anche uno britannico come Felixstowe. Come ha detto anche il presidente di Ics, Emanuele Grimaldi, l'Ets non ha senso a livello regionale". Interviene soltanto su una parte del ciclo? "Sì, mentre il trasporto marittimo è un settore globale e la merce lo utilizza più volte nel passaggio da materia prima a prodotto finito. Perciò l'Ets non è una norma perecuativa ma fortemente minante". Tuttavia ci sono stati correttivi rispetto alla formulazione iniziale. "Sono comprese norme per salvaguardare i porti con più del 65 per cento di traffico container in transhipment, ma fra le merci non si dovrebbero considerare soltanto i container. Ad esempio il porto di Tarragona ha un grande traffico di cellulosa in transhipment. L'Ets è fortemente influenzato da aspetti ideologici". Questi limiti quindi secondo lei potrebbero valere anche per altre normative europee sui trasporti marittimi? "Sì, penso alla FuelEu, che comporta complesse difficoltà applicative. E la considerazione vale anche per le norme finanziarie: se oggi voglio acquistare una nave a zero emissioni, a idrogeno o ammoniaca, ma con quella nave trasporto un prodotto fossile, allora il suo acquisto non è compliant con la tassonomia prevista: significa da un lato che se **vado** in banca vengo penalizzato



"C'è una totale incompetenza da parte dell'Unione europea. Eppure gli armatori non hanno ignorato la transizione energetica, ci investono dal 2008. Mentre la capacità della flotta mondiale da allora è passata da 1 a 2 miliardi di tonnellate dwt, le emissioni di Co2 sono passate da 1 miliardo a 800 milioni di tonnellate" "C'è una totale incompetenza dell'Unione europea nel regolare il trasporto marittimo", afferma Fabrizio Vettosi, esperto di shipping e direttore generale della società di investimenti VIs Club. Nel mirino di Vettosi, fra le altre cose advisor in numerose operazioni di investimenti nel settore navale, c'è l'Ets, ma non soltanto, perché, spiega, "spesso in Europa ci sono norme in contrasto fra loro". Cominciamo dall'Ets, il sistema europeo di scambi delle quote di gas serra, esteso anche allo shipping: che cosa c'è che non va? "Chi lo ha pensato ritiene che il trasporto marittimo abbia carattere regionale. Ma è un fenomeno globale. E il transito delle merci non avviene unicamente in modalità via mare. È illogico pensare di punire soltanto il traffico intraregionale all'interno dello Spazio economico europeo, perché la merce può avere provenienze anche da aree extra europee. Questa misura non risolve il problema dell'inquinamento all'interno dell'Unione europea". Può fare un esempio? "La merce che parte dal Far East e arriva in prossimità del Nord Africa, se viene scaricata a Gioia Tauro paga il 50 per cento dell'Ets, perché il trasporto è avvenuto da un porto extra Ue a un porto Ue. Ma il tratto di mare comunitario attraversato è molto ridotto rispetto al totale del viaggio compiuto. Questa misura serve soltanto a isolare l'Europa, esclude i porti comunitari dalle toccate a vantaggio non soltanto di quelli turchi e nordafricani, perché alle compagnie basta sceglierne anche uno britannico come Felixstowe. Come ha detto anche il presidente di Ics, Emanuele Grimaldi, l'Ets non ha senso a livello regionale". Interviene soltanto su una parte del ciclo? "Sì, mentre il trasporto marittimo è un settore globale e la merce lo utilizza più

The Medi Telegraph

Focus

e dall'altro che non posso avere sostegno pubblico. Per cui se io come armatore ho fatto costruire una nave a zero emissioni, vengo comunque penalizzato e per una scelta che non è mia, ma è del proprietario del carico. Un altro punto criticabile riguarda i depositi di gnl: in base alle norme europee non possono essere sostenute le infrastrutture portuali che stoccano combustibili fossili. Se il governo italiano decide di sostenere una rete di terminal a gnl, il rischio è che l'Ue chieda che i contributi pubblici assegnati debbano essere restituiti. L'ho fatto presente anche al viceministro Rixi". Diceva che da parte dell'Unione europea c'è una visione errata della natura del trasporto marittimo? "C'è una totale incompetenza da parte dell'Unione europea. Eppure gli armatori non hanno ignorato la transizione energetica, ci investono dal 2008. Mentre la capacità della flotta mondiale da allora è passata da 1 a 2 miliardi di tonnellate dwt, le emissioni di Co2 sono passate da 1 miliardo a 800 milioni di tonnellate. Con il commercio via mare raddoppiato, le emissioni sono passate da 26 a 13 grammi di Co2 equivalente per tonnellata per miglio nautico. In questo tempo complessivamente gli armatori, spontaneamente o per le norme Imo, hanno investito nella transizione 248 miliardi di dollari".

The Medi Telegraph

Focus

Pitto: "Non c'è correlazione tra calo del commercio con il Far East e guerre in Ucraina e Medio Oriente"

"E' ancora presto per esprimere un parere, ma non c'è dubbio che le posizioni espresse in campagna elettorale dal presidente Trump facciano presagire un deciso cambio di rotta rispetto all'amministrazione Biden. Il rapporto tra Usa, Europa e Cina potrebbe ridefinire le dinamiche delle rotte e dei mercati globali" I conflitti in corso in Ucraina e Medio Oriente stanno frenando il commercio con il Far East? "I conflitti in corso - risponde il presidente di Fedespediti, Alessandro Pitto - hanno un inevitabile impatto su economia e commercio mondiale. In particolare, i traffici marittimi subiscono ormai da un anno gli effetti negativi connessi alla sostanziale chiusura dell'area del Mar Rosso ai transiti marittimi e che si esplicitano in un notevole allungamento delle rotte marittime, in un aumento nei costi del trasporto e del carburante, in un calo della affidabilità e della puntualità dei servizi di linea. Non credo però che questi conflitti possano direttamente correlarsi ad un calo del commercio con il Far East, che risente molto più dell'andamento dell'economia della Cina e dell'affermarsi di politiche protezionistiche". Quale ruolo possono giocare gli spedizionieri per facilitare i traffici dei loro clienti? "Come sempre, gli spedizionieri possono agire come facilitatori chiave in un contesto geopolitico complesso come quello attuale, attraverso: diversificazione delle rotte, offrire soluzioni alternative per evitare zone di conflitto, ad esempio usando rotte più sicure o porti alternativi; digitalizzazione, implementare strumenti per migliorare la tracciabilità e ridurre i rischi legati ai ritardi o alle interruzioni; consulenza logistica, supportare i clienti nell'ottimizzazione delle loro strategie di import-export, aiutandoli a minimizzare costi e rischi". La Via della seta sarà sostituita col nuovo accordo sul Corridoio indo-mediterraneo? "A margine del G-20 di Delhi del settembre 2023 è stata annunciata la costituzione dell'India-Middle East-Europe Corridor (Imec). E' evidente l'intenzione di sostituire la Via della seta promossa dalla Cina e dalla quale si sono progressivamente sfilati i partner europei che vi avevano aderito o stavano per farlo, fra cui l'Italia. L'obiettivo dell'Imec è quello di costruire una rete ferroviaria e portuale e, successivamente, una rete di cavi digitali ed elettrici, nonché di un condotto ad idrogeno pulito. Anche questo corridoio non è però indenne dalle recenti tensioni militari nell'area mediorientale, visto che prevede l'impiego di porti come Jebel Ali negli Emirati Arabi Uniti, e Haifa, in Israele". I conflitti militari si combattono ormai anche sul web: siete preoccupati per la cibernsicurezza della vostra attività? "La cibernsicurezza è una priorità crescente per cittadini, imprese e istituzioni. Non a caso il 7 gennaio scorso è entrato in vigore il regolamento Ue 2023/2481 sulla cibernsicurezza e il 18 ottobre scorso è entrata in vigore la Direttiva comunitaria Nis2 sulla cibernsicurezza delle aziende in settori ritenuti critici, tra cui anche il trasporto. Attacchi ransomware e sabotaggi digitali



"E' ancora presto per esprimere un parere, ma non c'è dubbio che le posizioni espresse in campagna elettorale dal presidente Trump facciano presagire un deciso cambio di rotta rispetto all'amministrazione Biden. Il rapporto tra Usa, Europa e Cina potrebbe ridefinire le dinamiche delle rotte e dei mercati globali" I conflitti in corso in Ucraina e Medio Oriente stanno frenando il commercio con il Far East? "I conflitti in corso - risponde il presidente di Fedespediti, Alessandro Pitto - hanno un inevitabile impatto su economia e commercio mondiale. In particolare, i traffici marittimi subiscono ormai da un anno gli effetti negativi connessi alla sostanziale chiusura dell'area del Mar Rosso ai transiti marittimi e che si esplicitano in un notevole allungamento delle rotte marittime, in un aumento nei costi del trasporto e del carburante, in un calo della affidabilità e della puntualità dei servizi di linea. Non credo però che questi conflitti possano direttamente correlarsi ad un calo del commercio con il Far East, che risente molto più dell'andamento dell'economia della Cina e dell'affermarsi di politiche protezionistiche". Quale ruolo possono giocare gli spedizionieri per facilitare i traffici dei loro clienti? "Come sempre, gli spedizionieri possono agire come facilitatori chiave in un contesto geopolitico complesso come quello attuale, attraverso: diversificazione delle rotte, offrire soluzioni alternative per evitare zone di conflitto, ad esempio usando rotte più sicure o porti alternativi; digitalizzazione, implementare strumenti per migliorare la tracciabilità e ridurre i rischi legati ai ritardi o alle interruzioni; consulenza logistica, supportare i clienti nell'ottimizzazione delle loro strategie di import-export, aiutandoli a minimizzare costi e rischi". La Via della seta sarà sostituita col nuovo accordo sul Corridoio indo-mediterraneo? "A margine del G-20 di Delhi del settembre 2023 è stata annunciata la costituzione dell'India-Middle East-Europe Corridor (Imec). E' evidente l'intenzione di sostituire la Via della seta promossa dalla Cina e dalla quale si sono progressivamente sfilati i partner europei che vi avevano aderito o stavano per farlo, fra cui l'Italia. L'obiettivo dell'Imec è quello di costruire una rete ferroviaria e portuale e, successivamente, una rete di cavi digitali ed elettrici, nonché di un condotto ad idrogeno pulito. Anche questo corridoio non è però indenne dalle recenti tensioni militari nell'area mediorientale, visto che prevede l'impiego di porti come Jebel Ali negli Emirati Arabi Uniti, e Haifa, in Israele". I conflitti militari si combattono ormai anche sul web: siete preoccupati per la cibernsicurezza della vostra attività? "La cibernsicurezza è una priorità crescente per cittadini, imprese e istituzioni. Non a caso il 7 gennaio scorso è entrato in vigore il regolamento Ue 2023/2481 sulla cibernsicurezza e il 18 ottobre scorso è entrata in vigore la Direttiva comunitaria Nis2 sulla cibernsicurezza delle aziende in settori ritenuti critici, tra cui anche il trasporto. Attacchi ransomware e sabotaggi digitali

The Medi Telegraph

Focus

sono rischi reali per le aziende logistiche, che devono implementare sistemi di cybersecurity avanzati, come firewall, crittografia e sistemi di rilevamento delle intrusioni, ma anche educare il personale sulle buone pratiche di sicurezza informatica e sulla capacità di individuare attacchi potenziali". L'agenda internazionale (per quanto riguarda sia i conflitti, sia la transizione energetica) è cambiata con le elezioni americane? "E' ancora presto per esprimere un parere, ma non c'è dubbio che le posizioni espresse in campagna elettorale dal presidente Trump facciano presagire un deciso cambio di rotta rispetto all'amministrazione Biden. Il rapporto tra Usa, Europa e Cina potrebbe ridefinire le dinamiche delle rotte e dei mercati globali". Qual è la richiesta dei vostri clienti per quanto riguarda la transizione energetica? "I nostri clienti sono sempre più impegnati nella riduzione delle emissioni di Co2 equivalenti, con particolare riferimento alle emissioni rientranti nell'ambito del cosiddetto Scope 3, cioè quelle prodotte a monte e a valle della catena del valore dell'azienda e direttamente legate alla logistica. Cresce sempre di più la richiesta di soluzioni di trasporto sostenibili, di capacità di misurazione delle emissioni secondo standard internazionalmente riconosciuti. Le imprese di spedizione stanno rispondendo a queste esigenze attraverso un'offerta articolata che prevede trasporti a basse emissioni: grazie a mezzi elettrici, carburanti alternativi o trasporto ferroviario; compensazione delle emissioni: tramite soluzioni per calcolare e compensare l'impronta di carbonio; digitalizzazione: automazione e sistemi per ottimizzare i percorsi, riducendo il consumo di energia".

The Medi Telegraph

Focus

Zanetti: "Registro internazionale e tonnage tax non sono più sufficienti per garantire la competitività della nostra industria"

"Il nostro Paese può vantare la prima flotta di traghetti al mondo, nonché il principale armatore mondiale del settore traghetti Ro/Ro cargo, così come battono bandiera italiana le navi della flotta del leader europeo nel settore crocieristico - comparto che solo nei **porti** italiani accoglie 14 milioni di passeggeri e genera un indotto di circa 16 miliardi di euro" Qual è lo stato di salute della flotta italiana, in termini di tonnellaggio e di attività? "Nel quadriennio 2024-2027 - risponde il presidente di Confitarma, Mario Zanetti - l'armamento italiano ha in ordine nuovo naviglio per circa 3,2 miliardi di euro, dei quali circa l'80% , oltre 2,5 miliardi di dollari, fanno capo a imprese associate a Confitarma. L'Italia realizza circa il 60% del proprio interscambio internazionale utilizzando il trasporto marittimo (poco meno di 267 milioni di tonnellate e la nostra industria armatoriale è ai vertici del trasporto via mare di passeggeri ed è prima in Europa per merci movimentate in Short Sea Shipping. Il nostro Paese può vantare la prima flotta di traghetti al mondo, nonché il principale armatore mondiale del settore traghetti Ro/Ro cargo, così come battono bandiera italiana le navi della flotta del leader europeo nel settore crocieristico - comparto che solo nei **porti** italiani accoglie 14 milioni di passeggeri e genera un indotto di circa 16 miliardi di euro. Il nostro Paese, inoltre, vanta la seconda flotta europea di product tanker (5a nel mondo) nonché uno dei principali player a livello mondiale del settore. Ma i due pilastri di Registro internazionale e tonnage tax non sono più sufficienti per garantire la competitività della nostra industria. Per affrontare le sfide future è indispensabile consolidare i due pilastri attraverso la semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale, la "sburocratizzazione" dei processi e la digitalizzazione delle procedure di settore, condizioni affinché la bandiera italiana sia un'opzione sempre più competitiva da scegliere". Come stanno incidendo i conflitti internazionali in corso? "Il Mar Rosso è una rotta marittima fondamentale in cui, in base ai dati attuali, transitano circa il 10% dei volumi commerciali marittimi globali. Prima della crisi Israelo-Palestinese, il Mar Rosso vedeva transitare circa il 14% del commercio internazionale. I transiti di navi nel Canale di Suez e nel Golfo di Aden sono diminuiti, rispettivamente, del 56% e del 75% rispetto ai livelli pre-crisi. Di conseguenza sono invece aumentati i transiti per il Capo di Buona Speranza (+84%). Per una nave, circumnavigare l'Africa per raggiungere l'Europa comporta un incremento dei giorni di viaggio con conseguente maggior consumo e, quindi, maggior costi per il bunker ed emissioni di Co2 - la tassa Ets - determinando ritardi nella catena logistica. Il rerouting su Capo di Buona Speranza, inoltre, favorisce i nordeuropei, del Nord Africa e del Mediterraneo occidentale a scapito dei **porti** italiani. Se pensiamo al conflitto russo-ucraino ed alle sanzioni imposte alla Federazione Russa dai Paesi occidentali, l'Europa, ed in



"Il nostro Paese può vantare la prima flotta di traghetti al mondo, nonché il principale armatore mondiale del settore traghetti Ro/Ro cargo, così come battono bandiera italiana le navi della flotta del leader europeo nel settore crocieristico - comparto che solo nei porti italiani accoglie 14 milioni di passeggeri e genera un indotto di circa 16 miliardi di euro" Qual è lo stato di salute della flotta italiana, in termini di tonnellaggio e di attività? "Nel quadriennio 2024-2027 - risponde il presidente di Confitarma, Mario Zanetti - l'armamento italiano ha in ordine nuovo naviglio per circa 3,2 miliardi di euro, dei quali circa l'80% , oltre 2,5 miliardi di dollari, fanno capo a imprese associate a Confitarma. L'Italia realizza circa il 60% del proprio interscambio internazionale utilizzando il trasporto marittimo (poco meno di 267 milioni di tonnellate e la nostra industria armatoriale è ai vertici del trasporto via mare di passeggeri ed è prima in Europa per merci movimentate in Short Sea Shipping. Il nostro Paese può vantare la prima flotta di traghetti al mondo, nonché il principale armatore mondiale del settore traghetti Ro/Ro cargo, così come battono bandiera italiana le navi della flotta del leader europeo nel settore crocieristico - comparto che solo nei porti italiani accoglie 14 milioni di passeggeri e genera un indotto di circa 16 miliardi di euro. Il nostro Paese, inoltre, vanta la seconda flotta europea di product tanker (5a nel mondo) nonché uno dei principali player a livello mondiale del settore. Ma i due pilastri di Registro internazionale e tonnage tax non sono più sufficienti per garantire la competitività della nostra industria. Per affrontare le sfide future è indispensabile consolidare i due pilastri attraverso la semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale, la "sburocratizzazione" dei processi e la digitalizzazione delle procedure di settore, condizioni affinché la bandiera italiana sia un'opzione sempre più competitiva da scegliere". Come stanno incidendo i conflitti internazionali in corso?

The Medi Telegraph

Focus

particolare l'Italia, ha iniziato ad approvvigionarsi di prodotti energetici da Paesi più lontani. Le nostre navi, in tale contesto, giocano un ruolo strategico; sono, infatti, virtual pipeline che assicurano la flessibilità delle fonti di approvvigionamento". Quanto incidono le spese per la sicurezza informatica per gli armatori? "A metà ottobre è entrata in vigore la Direttiva NIS2, che include le compagnie di navigazione definite come medie imprese a livello UE. Entro aprile 2025 l'Italia dovrà poi definire un elenco di soggetti essenziali e importanti, eventualmente includendo anche piccole e medie imprese. Inoltre, a fine maggio scorso il Maritime Safety Committee dell'Imo ha adottato nuove linee guida sulla gestione dei rischi informatici marittimi, che enfatizzano la formazione a tutti i livelli delle organizzazioni. In tale contesto, le spese per la sicurezza informatica non potranno che aumentare, pertanto, auspichiamo che possano essere individuati specifici interventi legislativi che destinino fondi pubblici, eventualmente anche quelli stanziati dal PNRR, per la digitalizzazione e per supportare le imprese nella formazione del personale sia a bordo che a terra". Con l'elezione di Trump prevedete un cambiamento dell'agenda internazionale per quanto riguarda sia i conflitti sia la transizione energetica? "Tutti noi desideriamo che la parola "pace" sia prioritaria nell'agenda internazionale, a prescindere dai risultati delle elezioni statunitensi. Il mare è anche un luogo di incontro tra diverse culture e le nostre navi sono il mezzo con cui unirle. Per quanto riguarda la transizione energetica, al momento non vi è certezza sulle posizioni che assumerà la nuova presidenza americana, anche se i segnali vanno nella direzione di un rafforzamento dello shipping americano e di un raffreddamento della spinta verso la transizione green. Come è noto, l'industria del trasporto marittimo è hard to abate e capital intensive ed è da sempre impegnata, attraverso ingenti investimenti, nella transizione ecologica con risultati e soluzioni all'avanguardia. Tale processo, in particolare con riferimento alla programmazione degli investimenti sugli asset, non si improvvisa ma è frutto di scelte di lungo periodo. Peraltro, il trasporto marittimo è già oggi la modalità di trasporto più eco-compatibile. L'80% del commercio globale avviene via nave, con soltanto il 2% circa delle emissioni. Certamente, la transizione energetica deve essere affrontata con misure coordinate a livello globale al fine di evitare che le normative regionali, come Ets e FuelEu Maritime, penalizzino le nostre imprese e i nostri lavoratori. Il modo in cui è stato impostato il Green Deal europeo non è adeguato, né per i tempi né per le modalità. La crisi che sta colpendo il comparto dell'automotive europeo è l'esempio sotto gli occhi di tutti. L'auspicio è che il nuovo corso della Commissione europea, anche nel contesto delle nuove politiche che saranno attuate dell'Amministrazione americana, operi l'atteso cambio di rotta sul tema. Non esiste una soluzione unica, ma molteplici vie possibili per supportare la transizione ed è evidente, come recentemente affermato dal presidente del Consiglio Giorgia Meloni a Baku, che questo processo non potrà prescindere dal contributo delle fonti fossili. Il settore armatoriale è costretto a pagare una "carbon tax" - Ets - per un comportamento non virtuoso, ossia quello di utilizzare combustibili fossili, che non è possibile evitare. È una situazione "kafkiana" che inoltre genera un dannoso modal back shift verso il trasporto stradale - comportando un paradossale aumento delle emissioni inquinanti,

The Medi Telegraph

Focus

distorsioni commerciali e impatti sul libero scambio. Proponiamo che le risorse generate da questa "carbon tax" siano restituite al settore che l'ha generata attraverso un fondo specifico di settore per sostenere finanziariamente la transizione energetica".