



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 01 febbraio 2025**



Prime Pagine

01/02/2025	Corriere della Sera Prima pagina del 01/02/2025	10
01/02/2025	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 01/02/2025	11
01/02/2025	Il Foglio Prima pagina del 01/02/2025	12
01/02/2025	Il Giornale Prima pagina del 01/02/2025	13
01/02/2025	Il Giorno Prima pagina del 01/02/2025	14
01/02/2025	Il Manifesto Prima pagina del 01/02/2025	15
01/02/2025	Il Mattino Prima pagina del 01/02/2025	16
01/02/2025	Il Messaggero Prima pagina del 01/02/2025	17
01/02/2025	Il Resto del Carlino Prima pagina del 01/02/2025	18
01/02/2025	Il Secolo XIX Prima pagina del 01/02/2025	19
01/02/2025	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 01/02/2025	20
01/02/2025	Il Tempo Prima pagina del 01/02/2025	21
01/02/2025	Italia Oggi Prima pagina del 01/02/2025	22
01/02/2025	La Nazione Prima pagina del 01/02/2025	23
01/02/2025	La Repubblica Prima pagina del 01/02/2025	24
01/02/2025	La Stampa Prima pagina del 01/02/2025	25
01/02/2025	MF Prima pagina del 01/02/2025	26
01/02/2025	Milano Finanza Prima pagina del 01/02/2025	27

Primo Piano

31/01/2025	FerPress	28
<hr/>		
31/01/2025	Il Nautilus	30
<hr/>		
31/01/2025	lidenaro.it	32
<hr/>		

Trieste

31/01/2025	(Sito) Ansa	33
<hr/>		
31/01/2025	(Sito) Ansa	34
<hr/>		
31/01/2025	Agenparl	35
<hr/>		
31/01/2025	FerPress	37
<hr/>		
31/01/2025	Informare	39
<hr/>		
31/01/2025	Informatore Navale	40
<hr/>		
31/01/2025	Informazioni Marittime	42
<hr/>		
31/01/2025	La Gazzetta Marittima	44
<hr/>		
31/01/2025	Rai News	46
<hr/>		
31/01/2025	Sea Reporter	47
<hr/>		
31/01/2025	Ship 2 Shore	49
<hr/>		
31/01/2025	Ship Mag	51
<hr/>		
31/01/2025	Shipping Italy	53
<hr/>		
31/01/2025	The Medi Telegraph	55
<hr/>		
31/01/2025	The Medi Telegraph	56
<hr/>		

31/01/2025	Trieste Prima	58
Crisi tedesca e nuovo scacchiere mondiale osservati speciali in porto		

Savona, Vado

31/01/2025	Informatore Navale	59
Declassate le Dogane dei porti liguri Parametri incomprensibili per l'economia del Paese		

31/01/2025	The Medi Telegraph	60
La Community portuale della Spezia: "Declassate le Dogane dei porti liguri"		

Genova, Voltri

31/01/2025	(Sito) Ansa	61
Spediporto, algoritmo declassa Agenzia dogane Liguria		

31/01/2025	Informare	62
Nei porti di Genova e La Spezia sale la protesta per il declassamento delle Dogane liguri		

31/01/2025	La Gazzetta Marittima	64
Yacht&Garden torna a maggio		

31/01/2025	Messaggero Marittimo	65
Nuovo layout per la diga di Genova		

Giulia Sarti

31/01/2025	PrimoCanale.it	66
Il commissario De Simone: "Diga, tunnel e vibrazioni a Sestri: vi dico tutto"		

31/01/2025	Sea Reporter	68
Declassate le Dogane dei porti liguri. Parametri incomprensibili per l'economia del Paese		

La Spezia

31/01/2025	(Sito) Ansa	69
Porto Spezia, posticipati termini bando mezzi elettrici		

31/01/2025	(Sito) Ansa	70
Community Spezia, declassate le Dogane dei porti liguri		

31/01/2025	BizJournal Liguria	71
Porti Spezia e Marina di Carrara, posticipata al 14/2 scadenza bando per l'acquisto di mezzi a idrogeno o elettrici		

31/01/2025	FerPress	72
Porti la Spezia e Carrara: scade 14 febbraio bando per acquisto mezzi a idrogeno o elettrici con fondi PNRR Green Ports		

31/01/2025	FerPress	73
Comunità portuale di La Spezia: declassate Dogane dei porti liguri. E' emergenza nazionale		

31/01/2025	Informare	74
Porti della Spezia e Carrara, posticipata la scadenza del bando per l'acquisto di mezzi green		

31/01/2025	La Gazzetta Marittima	75
Cambio nome per due navi		

31/01/2025	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	76
<hr/>			
31/01/2025	Primo Magazine		77
<hr/>			
31/01/2025	The Medi Telegraph		78
<hr/>			
31/01/2025	transportonline.com		79
<hr/>			

Ravenna

31/01/2025	RavennaNotizie.it		80
<hr/>			
31/01/2025	RavennaNotizie.it		82
<hr/>			
31/01/2025	ravennawebtv.it		83
<hr/>			
31/01/2025	ravennawebtv.it		84
<hr/>			

Livorno

31/01/2025	La Gazzetta Marittima		85
<hr/>			
31/01/2025	La Gazzetta Marittima		86
<hr/>			
31/01/2025	La Gazzetta Marittima		88
<hr/>			
31/01/2025	La Gazzetta Marittima		89
<hr/>			
31/01/2025	La Gazzetta Marittima		90
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

31/01/2025	La Gazzetta Marittima		91
<hr/>			
31/01/2025	Messaggero Marittimo	<i>Renato Roffi</i>	92
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

31/01/2025	(Sito) Ansa		93
<hr/>			

31/01/2025	(Sito) Ansa	94
Nave Ocean Viking ad Ancona, arrivo oggi anticipato alle 15		
31/01/2025	(Sito) Ansa	95
Ocean Viking ad Ancona, tra migranti 11 minori non accompagnati		
31/01/2025	(Sito) Ansa	96
Autorità portuale, via libera a Piano integrato da 875 milioni		
31/01/2025	Ancona Today	98
Autorità portuale, approvato il Piao. Garofalo: «La chiave per il miglioramento dei servizi risiede nel capitale umano»		
31/01/2025	AnconaNotizie	100
Eletto il nuovo segretario della Cgil Ancona: è Gianluca Toni		
31/01/2025	FerPress	101
AdSP Mare Adriatico Centrale: ok da Comitato di Gestione a Piano integrato di attività e organizzazione 25-27		
31/01/2025	Il Nautilus	103
ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE: COMITATO DI GESTIONE APPROVA PIANO INTEGRATO DI ATTIVITA' E ORGANIZZAZIONE 2025-2027		
31/01/2025	Informare	105
Approvato il PIAO 2025-2027 dell'AdSP dell'Adriatico Centrale		
31/01/2025	La Gazzetta Marittima	106
Adriatico centrale, traffici stabili		
31/01/2025	Rai News	108
La nave Ocean Viking di Sos Méditerranée con 111 migranti a bordo è arrivata al porto di Ancona		
31/01/2025	The Medi Telegraph	109
Arrivata a Ancona la nave Altamira a doppia propulsione gasolio e gnl		
31/01/2025	vivereancona.it	110
Al porto di Ancona arriva "Altamira", la nave "ecologica"		
31/01/2025	vivereancona.it	111
ADSP del Mare Adriatico Centrale, approvato il Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

31/01/2025	(Sito) Ansa	113
Fermo amministrativo per nave mercantile a Civitavecchia		
31/01/2025	Agenparl	114
Comunicato Stampa Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale - Pino Musolino nominato Commissario Straordinario dell'AdSP		
31/01/2025	CivOnline	115
Istituzioni ed imprenditori insieme per la riqualificazione della Rocca medievale		
31/01/2025	CivOnline	116
Nave mercantile "Sub-Standard" fermata in porto		
31/01/2025	CivOnline	117
Pino Musolino nominato Commissario Straordinario dell'AdSP		
31/01/2025	FerPress	118
AdSP Tirreno Centro Settentrionale: Musolino nominato Commissario Straordinario		
31/01/2025	Il Nautilus	119
Pino Musolino nominato Commissario Straordinario dell'AdSP MTCS		

31/01/2025	Informare		120
Musolino nominato commissario straordinario dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale			
31/01/2025	Informatore Navale		121
NAVE MERCANTILE "SUB-STANDARD" FERMATA NEL PORTO DI CIVITAVECCHIA			
31/01/2025	Informazioni Marittime		122
Pino Musolino commissario del porto di Civitavecchia			
31/01/2025	La Provincia di Civitavecchia		123
Istituzioni ed imprenditori insieme per la riqualificazione della Rocca medievale			
31/01/2025	La Provincia di Civitavecchia		124
Nave mercantile "Sub-Standard" fermata in porto			
31/01/2025	La Provincia di Civitavecchia		125
Pino Musolino nominato Commissario Straordinario dell'AdSP			
31/01/2025	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	126
Pino Musolino prosegue il mandato come Commissario straordinario			
31/01/2025	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	127
Stop a una nave al porto di Civitavecchia			
31/01/2025	Sea Reporter		128
Pino Musolino nominato commissario straordinario dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale			
31/01/2025	Ship 2 Shore		129
Pino Musolino diventa Commissario dell'authority laziale			
31/01/2025	Shipping Italy		130
Musolino resta al timone dei porti laziali come commissario straordinario			
31/01/2025	The Medi Telegraph		131
Pino Musolino nominato Commissario straordinario dei Porti di Roma			
31/01/2025	transportonline.com		132
Pino Musolino diventa Commissario dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale			

Napoli

31/01/2025	La Gazzetta Marittima		133
Riparte il "Mare Nostrum" Award			

Bari

31/01/2025	Agenparl		134
Incontro Giurisprudenza LUM e mondo del lavoro			
31/01/2025	Shipping Italy		135
Approvato il nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Brindisi			

Brindisi

31/01/2025	Ship 2 Shore		138
Dopo 50 anni Brindisi ha un nuovo Piano Regolatore Portuale			

Olbia Golfo Aranci

31/01/2025 **FerPress** 140
Nuovo record di traffici per i porti del Sistema Sardegna

Cagliari

31/01/2025 **Rai News** 141
Sbarca a Porto Torres con 1.300 sigaretti. Maxi multa per il passeggero

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

31/01/2025 **giornaledisicilia.it** 142
Ormezzi abusivi nel porto di Gela, sequestrate 38 strutture in cemento: liberati quasi 2000 metri quadrati di mare

31/01/2025 **Messina Oggi** 143
Zona Falcata, restituiti alla città la Stele della Madonnina, il Portale della Lanterna del Montorsoli e la Porta spagnola del Forte

31/01/2025 **Messina Oggi** 144
Cantieri navali, Fiom Cgil chiede il rilancio del settore

31/01/2025 **Stretto Web** 146
Zona Falcata, Amata: "ridati a Messina tre simboli che raccontano la grande storia della nostra città"

31/01/2025 **TempoStretto** 147
Messina, nuovi pontili e punti d'ormeggio: il Comune chiede "specchi d'acqua e porzioni di arenile"

31/01/2025 **TempoStretto** 148
Zona Falcata. Riaprono la Stele della Madonnina, il portale della Lanterna e la Porta spagnola

31/01/2025 **TempoStretto** 149
Messina. Cantieri navali, "settore da rilanciare, pericolosa tendenza a investire all'estero"

Augusta

31/01/2025 **Informatore Navale** 151
"Andromeda" la Corporazione dei Piloti di Augusta prende in consegna la nuova imbarcazione del cantiere Bellcraft

Palermo, Termini Imerese

31/01/2025 **Palermo Today** 152
Pesca, tecnologie e intelligenza artificiale: workshop internazionale a Palermo

Focus

31/01/2025 **(Sito) Ansa** 154
Trasporto marittimo, non c'è accordo su carburante del futuro

01/02/2025	(Sito) Ansa	155
Federitaly, una rassegna del Made in Italy su Msc Grandiosa		
31/01/2025	Agipress	156
SOMEC: NUOVE COMMESSE IN AMBITO GLAZING NAVALE PER 35 MILIONI DI EURO		
31/01/2025	AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva	158
Il Made in Italy salpa a bordo di una nave da crociera		
31/01/2025	Informatore Navale	159
SOMEC: NUOVE COMMESSE IN AMBITO GLAZING NAVALE PER 35 MILIONI DI EURO		
31/01/2025	La Gazzetta Marittima	160
MSC si espande sui Caraibi		
31/01/2025	Sea Reporter	161
Somec: nuove commesse in ambito glazing navale per 35 milioni di euro		
31/01/2025	Shipping Italy	162
Riforma portuale e nomine dei presidenti di Adsp ostaggio dei contrasti fra Lega e Fratelli d'Italia		
31/01/2025	Shipping Italy	164
Botta (Spediporto) all'attacco dell'algoritmo e dei declassamenti delle Dogane		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

BZ Rebel
Pay per you



Trento, la sentenza
Sara Pedri, assolti l'ex primario e la vice
di **Andrea Pasqualetto, Dafne Roat** e **Silvia M. C. Senette** a pagina 16



Domani in edicola
I lati oscuri dell'Al, il vertice di Parigi
nel settimanale culturale del **Corriere** e già oggi nell'App

Guidi poco? Con noi, l'IRC Auto costa meno!
BZ Rebel
Pay per you

Il voto La legge centristi-AfD L'asse a destra sconfitto a Berlino Schiaffo a Merz

di **Mara Gergolet e Paolo Valentino**

Bocciata per dodici voti al Bundestag, in Germania, la legge anti-migranti sostenuta dall'ultradestra. L'asse Cdu-Afd non ha retto. Schiaffo a Merz, il candidato cancelliere per i conservatori.



Il Bundestag, il Parlamento federale tedesco a Berlino

IL TABÙ FRAGILE

di **Barbara Stefanelli**

L'impensabile è stato pensato, detto, discusso, infine respinto: la legge sull'immigrazione, presentata in Parlamento dai cristiano-democratici e per la prima volta «aperta» ai voti dell'estrema destra, non è passata. Ma questo finale di gennaio 2025 segna comunque un prima e un dopo: la *Zustrombegrenzungsgesetz*, tre sostantivi incastrati l'uno nell'altro a fare da barriera ai flussi limitando i ricongiungimenti familiari, ha mandato in scena a Berlino un duello tra un passato che non deve passare e un futuro che scalpita e scalcia dietro l'angolo.

continua a pagina 30

LA (NON) CRESCITA

di **Daniele Manca**

Crescita zero. Due parole che avrebbero fatto tremare ministri e partiti negli anni scorsi. Ma che fanno fatica a farsi largo tra le polemiche e il rumore di fondo di una politica fortemente impegnata da 33 anni a discutere dei suoi rapporti con la Giustizia: importanti certo, alla base dell'architettura istituzionale. Eppure, quella di un'economia stagnante è la prospettiva certificata dall'Istat. E se Christine Lagarde arriva a tagliare i tassi mentre l'America li tiene fermi e più alti, il campanello d'allarme avrebbe dovuto essere udito da tutti. Anche in Italia.

continua a pagina 30

Gli atti rinviati alla Corte di giustizia europea: in 43 tornano in Italia. Schlein: soldi buttati, è un fallimento

Migranti in Albania, altro stop

I giudici di Roma non convalidano i trasferimenti. Il governo: decisione che sconcerta

I giudici della Corte di Appello di Roma hanno deciso di non convalidare i trattamenti dei 43 migranti rinchiusi nei centri costruiti in Albania. Atti alla Corte di giustizia europea.

da pagina 2 a pagina 7
A. Baccaro, Breda, Caccia, M. Cremonesi Fiano, Guerzoni, Meli, Sacchettoni

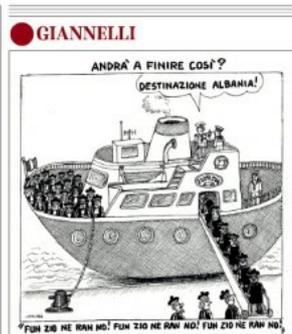
SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Conte da solo agita i dem

Il Pd conta su Conte, perché senza di lui fra quattro anni rischierebbe di consegnare la presidenza della Repubblica al centrodestra. E un conto è palazzo Chigi, altra cosa il Quirinale.

continua a pagina 9



IL SONDAGGIO: GIÙ IL M5S, FINE LEGA SONO PARI

Fdi e Pd si rafforzano Meloni, sale la fiducia



di **Nando Pagnoncelli** alle pagine 8 e 9

Israele Il dramma dei fratellini Bibas. Verrà liberato il papà



Yarden Bibas, 34 anni, e Shiri, 32, con i figli Ariel e Kfir, 5 e 2. In uno scatto felice prima del sequestro il 7 ottobre nel kibbutz Nir Oz

I bimbi in ostaggio L'attesa e la paura

di **Greta Privitera**

Il papà Yarden sarà liberato oggi dai miliziani di Hamas, mentre non si sa nulla della moglie Shiri e dei loro bambini rapiti dal kibbutz Nir Oz il 7 ottobre del 2023, quando avevano 4 anni, Ariel, e nove mesi Kfir, i più piccoli ostaggi portati nel ventre di Gaza. Si teme per loro.

a pagina 10

Da oggi colpiti Canada, Messico e Cina Trump contro la Ue «Ci ha trattati male I dazi sono sicuri»

di **Viviana Mazza**

«Volete la risposta vera o quella politica? Certo che imporrò i dazi all'Europa, ci ha trattati malissimo». Così, ieri nello Studio Ovale, Trump ha risposto ai giornalisti che domandavano che cosa sarebbe accaduto dopo i balzelli già imposti al Messico, al Canada e alla Cina.

a pagina 13

LA TERRA DEI FUOCHI

I clan, i rifiuti e lo Stato che ignorava l'allarme

di **Roberto Saviano**

La Corte Europea dei Diritti dell'Uomo ha emesso una sentenza storica. Temo però che non ci sarà una reale conseguenza alla condanna dell'Italia per aver messo a rischio la vita degli abitanti della Terra dei Fuochi.

continua a pagina 19

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

S e è vero che nelle piccole storie si celano a volte i grandi significati, lasciate che vi racconti di quel signore spagnolo che ha appena perso oltre quattro milioni di euro per avere scommesso contro la sua squadra del cuore. È andata così: un tizio che vive ad Albacete e tifa per l'Albacete entra in una ricevitoria di Albacete per giocare la schedina. La compila senza esitazioni, per bloccarsi solo davanti alla partita che lo coinvolge di più: Albacete-Almeria. Nella serie B spagnola l'Almeria è prima in classifica e non perde da quattordici partite. A cose fatte, e fatte molto male per lui, l'uomo ha ammesso di avere dato retta alla testa, che gli ha suggerito la soluzione più logica: scommettere sulla favorita. La stessa soluzione, per inciso, che gli avrebbe

Scommetti sul cuore

proposto l'intelligenza artificiale, dopo aver processato in un nanosecondo i numeri e le statistiche a disposizione. Immagino che, mentre la mano del tifoso dell'Albacete scriveva «2» sulla schedina, il suo cuore avrà sanguinato, ma del resto lui aveva già scelto di non ascoltarne le ragioni. Mal gliene incalse, però, perché ha azzeccato tutti i risultati tranne quello della sua squadra, che battendo la prima in classifica gli ha fatto perdere la bellezza di quattro milioni e trecentomila euro. Morale? Per gli scettici, nessuna. Per me, questa: la mente va sempre consultata, ma non sempre obbedita. Esiste qualcos'altro, dentro di noi. Qualcosa che sbaglia di rado, quando ci parla con la voce della passione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GIOVANNI FORNERO
IL DIRITTO DI ANDARSENE
FILOSOFIA E DIRITTO DEL FINE VITA TRA PRESENTE E FUTURO
PREFAZIONE DI MARCO CAPPATO

“Fra i libri più importanti sul fine vita.”
(U. ADAMO, RECENSIONE SU WWW.BIT.LY/G-FORNERO)

UTET

50201
Pubb. Italiana Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004 art.1, c.1) ED. Milano
0 771720 4630308





Manovra: la norma del governo sul canone Rai in bolletta è scritta con i piedi
Risultato: non si può non pagarlo, ma basta fare ricorso per riaverlo indietro



Sabato 1 febbraio 2025 - Anno 17 - n° 31
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

MIGRANTI La Corte: di Nordio a Strasburgo

Albania, nuovo flop "Liberi in Italia i 43"

Di nuovo bocciati i trattamenti all'estero e rinviati gli atti alla Corte europea. Anche col decreto sui "Paesi sicuri" e il passaggio alle Corti d'appello, l'esito resta uguale. Orfini (Pd): "Il modello Tirana è solo uno spreco di soldi"

BARAGGINO E MARRA A PAG. 5



COI CONTRATTI SCADUTI

Maxi-inflazione: metà dipendenti senza l'aumento



ROTUNNO A PAG. 8-9

"CONFLITTI D'INTERESSI"

Liste di attesa da incubo. E c'è pure Mantoan



MANTOVANI A PAG. 16

Peculati e perculati

Marco Travaglio

Il comizio di Bruno Vespa, nuovo caposcorata di Giorgia Meloni, strazia il cuore di chi lo vede così sofferente per l'amata. Dopo una vita passata a leccare tutti i governi (tranne due) da finto equidistante e vero equivocino, l'insetto-artista getta finalmente la maschera e la lingua oltre l'ostacolo, smettendo di fingere. Ed erudisce i milioni di ostaggi costretti a vederlo in attesa di Stefano Di Martino: "In ogni Stato si fanno cose sporchissime, anche trattando con i torturatori per la sicurezza nazionale". Quindi l'amata ha fatto cose sporchissime, ma s'è scordata di dircelo. Eppure bastava pochissimo. Mentre Almasri, ricercato dalla Cpi per torture, stupri e traffici di migranti e liberato dal governo con volo di Stato (quello riservato agli assassini), atterrava a Tripoli, la premier poteva andare da Vespa o da Porro o girare un videomonologo (è lo stesso): non perdere "Non sono ricattabile", ma "Sono ricattata dai libici che, se non faccio cose sporchissime tipo salvare i loro aguzzini, ci inondano di migranti: quindi la vicenda è un segreto di Stato". Meglio se l'avesse fatto in Parlamento, ma non si usa più.

Invece la Meloni e gli scudi umani hanno iniziato a inventare scuse, alibi e complotti che già non stanno in piedi da soli, ma visti tutti insieme si contraddicono e si elidono. Colpa della Cpi che non ha arrestato Almasri in Germania. No, colpa dei giudici romani che l'hanno scarcerato. Anzi, non hanno inviato le carte a Nordio. Anzi, le hanno inviate in ritardo. Anzi, le hanno inviate in tempo ma - dice Tajani - erano "40 pagine in inglese" (anziché nell'idioma preferito di Nordio: il trevigiano). Anzi, ha deciso il governo perché "Almasri era pericoloso per la Nazione" e l'abbiamo rispettato nella sua, di Nazione, l'unica in cui è pericoloso (nella nostra, in carcere, non lo sarebbe per nessuno: i delinquenti si arrestano proprio per evitare che delinquano). Anzi, ipotizza Delmastro: "Se gli 007 tedeschi avessero tramato contro l'Italia per bloccare l'uscita" (sic, ndr) sarebbe gravissimo: serve un chiarimento immediato!, sennò dichiariamo guerra alla Germania. Senza contare i complotti di Li Gotti e Lo Voi, uomini di destra ergo comunisti, e dei retrostanti Prodi e Conte che non li hanno mai visti. Mancano gli hacker russi, ma solo perché la Cpi ha chiesto l'arresto pure di Putin. Ora, lo diciamo per le eventuali facce di Vespa e degli altri scudi umani, bisognerebbe sincronizzare le cazzate. Sennò si finisce come chi giurava che B. non aveva "mai pagato una donna", finché lui ammise: "Pagavo Ruby perché non si prostituisse". Oppure andare sul classico: siccome "Almasri" vuol dire "l'egiziano" e Ruby è marocchina, potrebbero sostenere che il vero nipote di Mubarak è lui. Magari qualcuno che se la beve lo trovano.

FOGLIO D'ORDINI DI FDI ACCUSE ALLA CORTE DELL'AJA, A LO VOI (E PERSINO A CONTE)

Il complotto mondiale dei giudici anti-Meloni

MANIA DI PERSECUZIONE
LA LINEA DI CHIGI E DEI SUOI SCUDI UMANI. MALAN: AZIONE PENALE NON OBBLIGATORIA

GIARELLI, RODANO E SALVINI A PAG. 2-3 E 4

IL RELATORE CARLO CASINI: PROCURE PASSACARTE
Tribunale dei ministri, come nacque la legge usata da Lo Voi: "Prm senza poteri d'indagini"

LULLO A PAG. 4

LE NOSTRE FIRME

- Ranieri Meloni come B. a pag. 11 • Fini Maxi-debito Usa a pag. 11 • Valentini Teledemocrazia a pag. 11
- Barbieri Salario minimo a pag. 9 • Palombi L'Italie en rose a pag. 13 • Luttazzi Programmi tv a pag. 10

» E NIENTE "BISOGNI BIOLOGICI"

Ai cani in Senato servono gli "esami psicoattitudinali"

Ilaria Proietti

I gatti son già in rivolta. Anche peppagalli, conigli, iguane o maialini che pure non vedevano l'ora di seguire gli onorevoli padroni al lavoro. Palazzo Madama non si trasformerà nell'Arca di Noè di La Russa.

A PAG. 7

IL DIVINO QUOTIDIANO.

TRA LUTTI E ACCIACCHI

I Rolling Stones annullano il tour

MANNUCCI A PAG. 19

I COREANI VIA DAL FRONTE

Russi inarrestabili: Kiev vuole arruolare i 18enni (volontari)

IACCARINO A PAG. 15

La cattiveria

Tajani a Lavrov: "Noti non siamo nemici di nessuno". Sul missile che mandiamo a Kiev c'è dipinto Sbrulino

CHE C'È DI BELLO

Kidman tutta sesso, Zorro alla Latella, Bajani dissacratore

DA PAG. 20 A 23



IL FOGLIO

quotidiano



ANNO XXX NUMERO 27 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 1 E DOMENICA 2 FEBBRAIO 2025 - € 2,50 + € 0,50 Review n. 37

Sul cordone sanitario anti AfD si spacca la Chiesa tedesca. Due vescovi respingono il comunicato di condanna: "Non in nostro nome"

Roma. Martedì sera, la Chiesa cattolica di Germania e quella evangelica hanno diffuso una dichiarazione congiunta...

vivono in Germania, di alimentare pregiudizi e, a nostro avviso, non contribuisce a risolvere le questioni reali esistenti...

che si è creato l'incidente: non tutti all'interno della Conferenza episcopale tedesca hanno apprezzato la dichiarazione...

per la Chiesa evangelica e da Karl Lusten: i due dirigono gli uffici di collegamento tra la Chiesa protestante e quella cattolica sulla politica federale a Berlino...

La Lega smarrita

Salvini congela il Congresso, Calderoli "demansionato"

Toglie il dossier sulla legge elettorale al ministro e lo consegna a Pagnella. Chiede ai suoi gozzoviti con mimose

Tornano i migranti dall'Albania

Roma. Da capitano Salvini è passato a giardiniere, dalla ruspa all'annaffiatoio. Ha così nostalgia del Salvini indagato che si è dato al pollice verde...



MATTEO SALVINI

Sovrintende Salvini

L'emendamento suicida della Lega non avrebbe venduto il Colosseo, ma tolto le scarioffite

Milano. Con l'esaltazione del totem di Pitagora, Salvini riesce ad avere torto anche nel fortuito caso in cui abbia ragione...

Grillo cerca sponsor

Il fondatore del M5s a caccia di finanziamenti per il suo blog per sognare la riscossa

Roma. Se è vero - come dice chi lo conosce bene - che più Giuseppe Conte si rafforza all'interno più si indebolisce all'esterno...

Un concorrente di Mps?

Il governo teme una controfferta su Mediobanca. Perciò servono 2,5 miliardi per migliorare l'Ops

Milano. Mentre l'ad di Mps, Luigi Lovaglio, è volato a Londra per incontrare i fondi d'investimento...

Marcia antifascista

Sull'economia non c'è da lamentarsi, sui diritti sì. Gli anti Milei, un po' ipoeriti, si ritrovano in piazza

Roma. Se fino a qualche mese fa si protestava contro le politiche economiche di Javier Milei...

Tassi (troppo) bassi

Con inflazione sotto controllo e crescita annettica la Bce taglia ancora i tassi d'interesse. Mistero

Dopo la decisione di giovedì scorso di ridurre i tassi d'interesse di altri 25 punti base...

Il gran gattopardismo del Quirinale

Se vogliamo che tutto rimanga com'è, bisogna che tutto cambi. I dieci anni di anti populismo di Mattarella spiegati con Burt Lancaster. Apice: governo gialloverde, vaccino contro l'estremismo. Nox la giustizia. Cin cin e auguri

Cin cin e auguri. Le celebrazioni per i dieci anni al Quirinale di Sergio Mattarella sono giuste, doverose e persino necessarie...



davvero. In questo senso, il vero capolavoro politico compiuto dal presidente della Repubblica...

Un consiglio all'ex foggiano Mantovano

Con la sicurezza dei magistrati (mai troppa) è meglio non scherzare

Un consiglio al nostro antico collaboratore Alfredo Mantovano, nella sua nuova veste. E sede. Con la sicurezza dei magistrati è meglio non scherzare...

rata con sufficienza e talvolta con risentimento dalla follia. Vero che un conto è la protezione personale...

IL REPORT DELL'UE

No, il caso Almasri non è un pull factor per i migranti

GAMBARDELLA A PAGINA QUATTRO

IL CASO LO VOI

Cassese: "I pm non sono passaccarte. Ma dal governo scarsa chiarezza"

ANTONUCCI A PAGINA QUATTRO

Efficienza scarsa

Guerre culturali estremizzate, vendette e caos dominano la campagna anti sprechi di Trump

Quale luogo dell'incidente don Trump rispondendo a una domanda dei giornalisti sul disastro aereo sul Potomac di mercoledì sera...

C'è accordo e accordo

L'illusione della tregua trumpiana crea a Mosca lunghe liste di coscritti e a Kyiv piani di pace

Roma. La parola "accordo" si gira e si rigira nelle orecchie e nella testa dei russi, anche se dal Cremlino non arriva nessuna notizia...

Piano Cigordania

Perché gli accordi di Abramo non hanno fatto di Hamas trionfa a Jenin e Tulkarem

Tel Aviv. Lo scorso 19 gennaio entrò in vigore il cessate il fuoco tra Israele e Hamas...

Emilia Pérez in Trump

Prima che dovranno dare ragione a Trump persino sulla demenziale storia degli aerei che si schiantano negli oceani

colpa delle politiche di diversità, equità e inclusione, tanto la riscrittura del mondo secondo i dettami della correttezza politica si sta ormai intormentando su sé stessa...





IL REGNO UNITO A 5 ANNI DALLA BREXIT: PERCHÉ NON È STATA LA FINE DEL MONDO
Allegri a pagina 15

CASO SARA PEDRI, ASSOLTO PRIMARIO ACCUSATO DI MOBBING
Tagliaferri a pagina 16



GASCÓN, AGLI OSCAR DA TRANS SUI SOCIAL LE FRASI ANTI NERI E ISLAM
Armocida a pagina 27



la stanza di
Vite si fanno.
alle pagine 22-23
Quell'assist al governo



il Giornale

50
Il Giornale



www.ilgiornale.it
009 73024071 e Giornale inf. redazione

SABATO 1 FEBBRAIO 2025

DIRETTORE DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 27 - 1.50 euro*

Editoriale

L'ARBITRO SEVERO DI CUI FIDARSI

di Alessandro Sallusti

Sergio Mattarella ha compiuto ieri i dieci anni di presidenza. Fu infatti votato la prima volta, indicato dall'allora premier Matteo Renzi, il 31 gennaio del 2015 e poi riconfermato dal Parlamento il 29 gennaio 2022. In un Paese uso a schierarsi per tifoserie a prescindere dal valore degli avversari, il presidente Mattarella, uomo che arriva dalla tradizione cattolica popolare di sinistra, a differenza del suo predecessore Giorgio Napolitano ha saputo fare breccia anche fuori dal suo recinto politico. La sua rielezione fu infatti valutata favorevolmente dal 51% degli elettori di centrodestra e dal 30% di quelli di destra. Silvio Berlusconi non lo ha mai amato ma sempre, ricambiato, rispettato. Ricordo la telefonata in cui il Cavaliere, la sera prima della rielezione dopo sette tentativi andati a vuoto, mi comunicava che «data la situazione che si è creata, la riconferma di Mattarella è la soluzione migliore anche per Forza Italia». Giorgia Meloni non lo ha votato, ma nonostante la differenza di storia politica, di età e di caratteri, il loro rapporto risulta essere solido e leale, sulle cose importanti i risultati si vedono. Insomma, Mattarella non è il presidente ideale dei liberal-conservatori ma è un arbitro sì severo, di cui però ci si può fidare. Del resto il centrodestra non ha mai incrociato da maggioranza parlamentare nessuna delle cinque elezioni che dal 1994 ad oggi si sono succedute per scegliere l'inquilino del Colle. Se vogliamo questa è stata la vera anomalia della Seconda Repubblica, nata da un'invenzione di Silvio Berlusconi e per oltre metà della sua vita dal centrodestra governata. Una maledizione che può essere sfatata se l'attuale maggioranza saprà restare tale fino alla scadenza del mandato di Mattarella nel 2029. Nella sostanza si tratta di vincere anche le prossime elezioni politiche, sia che la legislatura arrivi a termine nel 2027 sia che il governo cada prima, perché per via degli incroci delle scadenze qualsiasi cosa accada sarà infatti il prossimo Parlamento a eleggere il nuovo presidente. Visto il vento che tira, si tratta di una occasione probabilmente irripetibile, perderla sarebbe una follia. Ma al netto di questo, e non per circostanza, complimenti presidente Mattarella e auguri per il prosieguo del suo lavoro.

LE MOSSE DELL'ESECUTIVO

Casa, Salvini contro i veti dei Comuni sull'edilizia

Le linee guida del decreto per garantire l'applicazione delle norme salva-abitazioni

NIENTE PRESTITO TITOLI SOTTO OPA

Mediobanca, freno alla quota in Generali

Ferraro a pagina 20

DA ORSINI AL LOMBARDO PASINI

Green deal e burocrazia: attacco di Confindustria

Locati a pagina 9

Gian Maria De Francesco

Le linee guida del dl Salva-Casa, annunciate di recente dal ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini e di prossima pubblicazione, rappresentano un passo avanti per la tutela della proprietà: «Basta con chi vuole interferire anche sul colore dei muri dei condomini», tuona il ministro.

a pagina 8

In vigore da oggi

Trump, via all'era dazi: cosa si aspetta dall'Ue



di Mike Pompeo

Con l'insediamento del presidente Trump, le relazioni tra gli Stati Uniti e l'Europa sono destinate ad assumere una forma molto diversa rispetto al passato.
a pagina 13 con Liconti a pagina 12

GIUSTIZIA E IMMIGRAZIONE

Albania, altro schiaffo I giudici liberano tutti

Le toghe non convalidano i 43 fermi dei migranti Cambiano le norme, ma non la lotta al governo

Fabrizio de Feo e Felice Manti

Non sono stati convalidati i trattenimenti di tutti e 43 i migranti che erano stati portati in Albania. I richiedenti asilo saranno trasferiti domani in Italia.

alle pagine 2-3

VOLI DI STATO

Almasri e gli 826 rimpatriati di cui nessuno ha mai parlato

Nijeem Osama Almasri, passeggero numero 827. Quando il generale-torturatore libico è stato caricato a bordo del Dassault Falcon 900 dei servizi segreti, non ha fatto che allungare la lista dei soggetti - quasi spesso cattivi soggetti - che in questi dieci anni hanno lasciato il suolo italiano su aerei di proprietà dello Stato. Una prassi abituale.

Di Sanzo, Fazzo e Napolitano alle pagine 6-7

L'EX PREMIER

Prodi insulta la Calabria: «I Cpr fateli lì»

Romano Prodi attacca il governo ma crea una nuova polemica sul Sud. «Lo stesso campo, se lo volevano fare, non si poteva fare in Calabria, così tra l'altro si dava lavoro a delle persone in zone che ne avevano bisogno? Perché in Albania? Non ha alcun senso: si spende di più, ci sono traffici internazionali e costi di trasferta».

servizio a pagina 4

GIÙ LA MASCHERA

ARMI A DOPPIO TAGLIO

di Luigi Mascheroni

eri abbiamo letto che l'Università di Pisa, prima in Italia, e speriamo l'ultima, ha approvato una modifica allo Statuto per bandire qualsiasi ricerca sulle armi: dissociandosi da ogni attività volta allo sviluppo di tecnologie militari, l'Ateneo conferma così «il proprio impegno per la concreta attuazione dei principi della pace».

Essendo noi persone pacifiche, ma non pacifiste, ci sentiamo di prendere le distanze dall'entusiasmo collettivo. Facciamo fatica a spiegare il perché, ma la risoluzione all'unanimità (sempre sospettare quando c'è un'unanimità) ci fa pensare a un non so che di farisaico. Partito



religioso, peraltro, fra i più guerrafondaî della storia. E allora, retorica per retorica, rispondiamo con un altrettanto irrealistico elogio della guerra. Ma non perché rinunciando alla ricerca universitaria nel settore, l'Italia invece di produrre armamenti sarà costretta a importarli. Ma perché la guerra - che come insegna Massimo Fini ha le sue funzioni, le sue ragioni, la sua moralità - da sempre, accelerando il progresso tecnologico, è il motore più potente dello sviluppo della civiltà, dalle macchine da assedio poi perfezionate dall'ingegneria civile fino a Internet, che nasce come rete di computer in ambito militare. E non parliamo del nucleare e la ricerca spaziale. O la carne in scatola.

E andando indietro nei secoli si possono citare i commerci, l'incontro di civiltà e la letteratura prodotti dalle Crociate. Una delle quali, guarda i casi della Storia, fu persino predicata da Pierre Roger, che quando divenne Papa Clemente VI istituì un'università. Quella di Pisa.



IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GEREZIA)

IL GIORNO

SABATO 1 febbraio 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Playoff il 12 febbraio, ultimi colpi di mercato

Spareggi Champions Milan con il Feyenoord Sfida Atalanta-Bruges

Carcano e Mignani nel Qs

LA POSTA DI Cate

Racconta la tua storia, invia una mail a lapostadicate@quotidiano.net

OGGI ALL'INTERNO



Albania, i giudici liberano tutti i migranti

La Corte d'appello di Roma ha negato il trattenimento dei 43 richiedenti asilo. Arriveranno oggi in Italia a bordo di una motovedetta. Gli atti alla Corte di giustizia Ue. Il governo si dice «stupito», FdI e Lega contro le toghe. Le opposizioni: soldi sprecati, un fallimento

Castellani e G. Rossi a pagina 5

La sicurezza e le polemiche

Le ragioni concrete dietro all'espatrio di Almasri

Bruno Vespa a pagina 7

Intervista al commissario Curcio

«Alluvioni, si riparte uniti Ora sbloccare norme secolari»



Baroncini a pagina 2

L'ISRAELIANA E LA PALESTINESE AWAD CON 'IMAGINE' A SANREMO HAMAS RILASCIA TRE OSTAGGI, C'È IL PAPÀ DEI BAMBINI RAPITI



La cantante israeliana Noa durante una manifestazione per l'accordo sulla liberazione degli ostaggi

Noa: non spezzate il filo della pace

«Me l'auguro, lo spero e prego». Il filo che lega le parole di Noa sul silenzio delle armi in Medio Oriente è sottile. «Temo sempre che qualche estremista

pazzo di entrambe le parti possa spezzarlo» risponde la cantante che sarà a Sanremo con la palestinese Mira Awad per cantare 'Imagine'. Hamas oggi

libererà tre ostaggi, tra loro il papà dei due bimbi rapiti da Hamas assieme alla madre, dei quali non si sa più nulla.

Spinelli e Baquis alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

Morta una liceale di 15 anni



Travolta dal bus prima della scuola Il dramma di Elisa: choc a Cremona

Ruggeri a pagina 17

Codogno, lo studio

Effetti del Covid I pensionati sono più digitali

Borra nelle Cronache

Arezzo, l'Agenzia delle Entrate sospende i pagamenti

Risarcimento alle vittime dei nazifascisti, il Fisco stoppa le cartelle delle tasse

D'Ascoli a pagina 10



Il quadro preso in una bancarella

«Un timbro mi svelò Modi»

Tubaldi a pagina 13



La sfida di Giulia, 19 anni

«La mia edicola per l'Appennino»

Greco a pagina 15

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

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

RAFFREDDORE





Oggi su Alias

SIRIA Racconto dal Nord-est dove il futuro del confederalismo democratico si gioca tra la caduta di Assad e le aggressioni turche



Domani Alias D

EDWARD CAREY e i demoni della fiaba in «Edith Holler»; carteggio Levi-Riedt e novella di Bruno Frank; biografia di Isaac Asimov, artigiano del futuro



Culture

PATRIMONIO Attacco alla tutela e alle soprintendenze. La difesa del paesaggio fa litigare le destre
Valentina Porcheddu pagina 13

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE
4 EURO 2,00

SABATO 1 FEBBRAIO 2025 - ANNO LV - N° 27

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Propaganda
Le ragioni di un fallimento crudele

FILIPPO MIRAGLIA

La presidente del Consiglio ha puntato tutto sul «modello albanese», anche sapendo che le probabilità di perdere erano molto alte. Difficilmente il risultato nel nuovo anno avrebbe potuto essere diverso, rispetto alle bocciature con cui si era chiuso il precedente.

— segue a pagina 3 —

all'interno

L'affare di Stato
Elmasry, le scuse e i segreti lasciati sospesi dal governo

■ Nuovo vertice a palazzo Chigi tra Bongiorno e Mantovano. Tajani intanto giustifica così l'inerzia di Nordio sul fascicolo della Cpi: «Era difficile, bisognava tradurre dall'inglese».

MARIO DI VITO
A PAGINA 4

L'arrivo dei migranti al porto di Shengjin, in Albania, scortati dalla polizia italiana foto Vlasov Sulaj/Ap



Riporto sicuro

Niente da fare: per la terza volta i giudici smontano il «modello Albania». Ordinano di riportare in Italia e liberare 43 richiedenti asilo deportati fuori dai confini. A nulla serve cambiare la competenza delle corti. E la legge, ma per la destra è un altro complotto delle toghe pag. 2 e 3



POPOLARI ANCORA CON I NEONAZI MA NON PASSA LA LEGGE ANTI MIGRANTI. SCHIAFFO AL CANDIDATO MERZ

Berlino, l'abbraccio a destra non basta

■ Dodici franchi-tiratori "merkeliani" della Cdu affossano la legge contro il diritto d'asilo dei loro leader, e candidato cancelliere, Friedrich Merz. Anche i liberali della Fdp questa volta respingono l'abbraccio dell'ultra-destra. Con 350 sì e 338 no (su 693) il parlamento tedesco, in una giornata che ha visto il dibattito più feroce della legislatura,

boccia la stretta sui migranti. A favore votano invece 7 deputati su 10 dell'Alleanza Sahra Wagenknecht e l'Afd. Alice Weidel scioccata: «Il partito conservatore è implosivo». Una clamorosa vittoria, a tre settimane dalle elezioni, di Spd, Verdi e Linke. Mentre in tutto il Paese si alza il Brandmauer contro i fascio-populisti, distrutto a picconate tre

giorni fa dalla mozione Merz: occupata ad Hannover la sede della Cdu, manifestazioni ovunque, anche a Erfurt, città-feudo di Afd. Il cristiano-democratico hanno cambiato pelle», commenta l'eurodeputato Spd Matthias Ecker che a giugno fu picchiato dai fascisti a Dresda.

CANETTA, DE BASILIO, VALDAMBRINI ALLE PAGINE 6 E 7

La crisi dell'Unione
Europa, una deriva all'indietro

ANNA MARIA MERLO

Il commissario alle migrazioni, l'austriaco Magnus Brunner, ha intenzione di portare al prossimo Consiglio europeo del 21-22 marzo una

proposta per una nuova direttiva «Ritorni», per rendere più severe le regole: «Sono tutti d'accordo» afferma sicuro.

— segue a pagina 7 —

ISRAELE-PALESTINA
Oggi liberi tre ostaggi e 183 detenuti politici



■ Previsto oggi il nuovo scambio nell'ambito della tregua. Israele intima di contenere la folla nella Striscia quando saranno liberati due civili e il capitano Bibas, ma Hamas non rinuncerà al suo show. Da Gaza prime evacuazioni mediche, ma non basta. L'appello all'unità di Zakariya Zubeidi dopo la scarcerazione. **GIORGIO, RIVA ALLE PAGINE 6, 9**

Il genocidio di Gaza
Il dovere etico di ripristinare il linguaggio

IAIN CHAMBERS

La vita continua nonostante tutto, anche tra le macerie della distruzione di Gaza e la minaccia di deportazione della sua popolazione proposta dalla nuova amministrazione americana. Ci sarà mai un ritorno allo stato di diritto. Il, nello specchio oscuro del genocidio?

— segue a pagina 9 —

BRUXELLES GIÀ TREMA
Messico, Canada e Cina: Trump alla guerra dei dazi



■ «Nessun rinvio», dice la sua portavoce: scattano da oggi tariffe doganali promesse da Donald Trump, il 25% per Messico e Canada e il 10% per la Cina. Il pretesto è di punire l'ingresso negli Usa di migranti (dai paesi vicini) e fentanyl (dal vero rivale dell'Est). Inizia una guerra mondiale del commercio. E l'Europa già trema. **CATUCCI, LIMA PAGINA 10**

Scuola
Valditara, la riscossa del contenutismo

LEONARDO TONDELLI

Il ministro Valditara vorrebbe passare per un restauratore ma anche per un riformatore. Che il latino, che vorrebbe far «tornare» alle medie, sia una «palestra di logica», come ha affermato, è discutibile e discusso.

— segue a pagina 11 —



Prima Italiana Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/C/PM/2321/03
012025 - 131010
E F E F O I





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCXXXI - N° 31 ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/11, 60/2015

Fondato nel 1892



Sabato 1 Febbraio 2025

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

L'impianto chiuso dal 2022 Napoli, riaperta la funicolare di Chiaia Ora sprint sul metrò

Paolo Barbuto in Cronaca



La sanità, la storia Monaldi, trapiantato cuore tutto artificiale È la prima volta al Sud

Ettore Mautone in Cronaca



La crescita del Pil MEZZOGIORNO VIRTUOSO TRA GIUDIZI E PREGIUDIZI

di Giuliano Noci

Sulle colonne di questa testata sono stati presentati ieri del dati macro-economici molto incoraggianti per il Sud Italia, che nel biennio 2022-2023 ha rappresentato l'area a maggior tasso di crescita in Europa e rispetto ai Paesi del G7. Sono dati che in una prospettiva stretta, quella degli italiani che non viaggiano nel mondo, sembrano sorprendenti: del resto, secondo la classifica mondiale della reputazione stilata dal "Country RepTrak" l'Italia è il Paese con la maggior differenza tra l'opinione esterna e quella interna. Google ci dice che se il Made in Italy fosse un brand sarebbe il terzo al mondo. A livello globale esiste uno straordinario pregiudizio positivo rispetto all'Italia e all'italianità: nel mondo quando si pensa al Bel Paese si pensa al "bello e ben fatto", esiste un pregiudizio positivo rispetto ai nostri prodotti.

È su queste basi che possiamo meglio inquadrare i dati del Pil italiano di questi ultimi anni, che dimostrano una crescita superiore ai nostri autorevoli vicini di casa (Francia e Germania, in primis). Una crescita che si è potuta ottenere grazie all'export in quanto la domanda interna è ormai pressoché stabile per numerose categorie merceologiche. Se fissiamo l'attenzione al Sud Italia, che gode evidentemente di questo effetto di trascinamento della cosiddetta country of origin, comprendiamo ancora meglio le ragioni della sua rilevante dinamica di crescita. Basta porre attenzione ai settori distintivi di questa porzione (privilegiata) dello Stivale. In primis, l'agro-alimentare che vanta esportazioni in costante crescita ma è anche un settore a straordinario potenziale: basti pensare ai 120 miliardi di Euro (quasi il doppio dell'export attuale) di Italiani Sounding (prodotti non italiani che simmiettano il Made in Italy). Sono l'espressione di una domanda che non riusciamo ancora a soddisfare.

Continua a pag. 35

Dal piano Mattei alla difesa, dall'energia all'aerospazio, ecco gli investimenti che rafforzano l'economia del Paese

SEMPRE PIÙ ITALIA NEI SUD DEL MONDO

Gli elicotteri militari di Leonardo in Arabia Saudita, gli pneumatici di Pirelli anche. E ancora, un polo di eccellenza nella cantieristica navale civile con Fincantieri e il super cavo elettrico sottomarino tra Africa ed Europa targato Terna. Dal piano Mattei alla difesa, c'è sempre più Italia nel Sud del mondo.

Gasparrato e Santonastaso alle pagg. 2 e 3

Agritech, la sfida di tecnologie e talenti L'Academy che spinge la nuova agricoltura

Mariagiovanna Capone

L'Università Federico II di Napoli si conferma riferimento della formazione

avanzata con la terza edizione dell'Agritech Academy per plasmare una nuova generazione di professionisti. A pag. 10

Aziende in crisi, salvataggio in "casa" Mezzogiorno fai-da-te Adler compra la Dema

Nando Santonastaso

C'è un Sud che compra al Sud, salva industrie in crisi e si espande anche oltre

confine. Di ieri l'ultimo, significativo capitolo con il Gruppo Adler che ha annunciato l'acquisizione di Dema. A pag. 3

Albania, barriera delle toghe

Corte d'Appello di Roma: altro stop al trattenimento di 43 migranti nei nuovi centri Meloni: io costruisco, gli altri smontano. Stupore del governo che attende la Corte

Timori per l'assalto bis, mentre si rafforza la pista del riciclaggio



ROCCARASO, IL GIALLO DEI 20 EURO

Adolfo Pappalardo a pag. 12

Andrea Bulleri e Valentina Errante alle pagg. 6 e 7

Caso Almasri, tensioni esecutivo-Procura Spunta il dossier di Fdi che accusa L'Aia e Lo Voi

«Il giallo degli errori su Almasri», c'è un dossier dell'ufficio studi di Fratelli d'Italia nella casella mail di deputati e senatori. Dentro accuse e sospetti rivolti ai due registi dell'inchiesta giudiziaria della premier: da un lato la Corte dell'Aia, dall'altro il procuratore capo di Roma Francesco Lo Voi.

Francesco Bechis e Valeria Di Corrado alle pagg. 4 e 5

Punto di Vespa GIUSTIZIA, LA RIFORMA CHE SERVE

di Bruno Vespa
Si è fatto un grande rumore perché a conclusione dei 5 minuti su Raiuno di giovedì sera ho detto che in tutti i Paesi del mondo governi di ogni colore fanno affari sporchissimi con persone poco raccomandabili in nome della sicurezza nazionale. Continua a pag. 35

Domani la capolista all'Olimpico, Conte punta all'ottava vittoria consecutiva Roma-Napoli, sfida tra giganti: Dovbyk contro Lukaku

Eugenio Marotta

Roma-Napoli è anche Dovbyk vs Lukaku, i due giganti del gol che con le loro reti (e i loro sapienti movimenti in attacco) provano a trascinare le due compagini verso nuovi orizzonti. Big Rom torna domani sera all'Olimpico e tra i molti «ex» sarà certamente quello più atteso. E temuto. Lukaku sarà il pericolo pubblico numero uno della Roma con cui ha giocato la passata stagione, lasciando un ricordo fatto di tanti gol (21 tra campionato e coppa) e altrettanti rimpianti.

A pag. 16



BIG ROM Tutta la carica di Romelu Lukaku domenica il ritorno all'Olimpico da ex

Il commento LE CERTEZZE DEL CAMPO E I TORMENTI DEL MERCATO

di Francesco De Luca

Le belle certezze del campo e i preoccupanti rebus del mercato. Procede così il Napoli verso la partita di domani sul campo della Roma, rianimata in queste settimane da Ragnieri, e la chiusura di un mercato senza acuti. Anzi,

uno sì. La cessione di Kvarnshelja al Paris St. Germain in un venerdì 17 tutt'altro che sfortunato per il club di De Laurentis e il georgiano, considerando il pacco di milioni messi sul tavolo dagli emiri per chiudere a metà stagione l'affare. Continua a pag. 34

Merz sconfitto, non regge l'asse con AfD Germania, bocciato il giro di vite sull'immigrazione

Flaminia Bussotti a pag. 9

L'editoriale BERLINO, NON C'È LUCE

di Romano Prodi
Fra poche settimane, con precisione il prossimo 23 febbraio, si svolgeranno le elezioni in Germania, come conseguenza dell'anticipata caduta del governo di coalizione fra Socialisti, Liberali e Verdi. Continua a pag. 35



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* ANNO 147*-N°31
 ITALIA
 Sped. in A.P. 01.03.2003 con L. 462/04 art. 1, comma 1

NAZIONALE



Sabato 1 Febbraio 2025 • S. Verdiana

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

DICONO DI TE

Dario Argento
«Morire, un'idea che mi atterrisce»

Malcom Pagani alle pag. 18 e 19



Da Totti al re del porno
Pietro Castellitto
«Io e Schicchi, liberi di trasgredire»

Satta a pag. 21



Lazio, sfuma Casadei
Playoff EuroLeague
l'ostacolo Porto
tra Roma e derby

Nello Sport



L'editoriale

A BERLINO NON C'È LUCE IN FONDO AL TUNNEL

Romano Prodi

Fra poche settimane, con precisione il prossimo 23 febbraio, si svolgeranno le elezioni in Germania, come conseguenza dell'anticipata caduta del governo di coalizione fra Socialisti, Liberali e Verdi. Le continue tensioni fra questi tre partiti, insieme alla crescente distanza nelle relazioni con la Francia, hanno fortemente indebolito il ruolo della Germania nel quadro europeo. A questo si aggiunge la lunga crisi dovuta al crollo dei rapporti con Russia e Cina, paesi con i quali la Germania mantiene legami particolarmente forti nel campo energetico e industriale. Il nuovo governo si trova perciò di fronte a una crisi senza precedenti e tutta la campagna elettorale si sta infatti concentrando su come preparare la possibile ripresa sia sul fronte politico che su quello economico. Anche se il risultato delle elezioni è per definizione incerto, è molto probabile che il prossimo cancelliere sarà il candidato designato dalla Cdu/Csu, partito che viene accreditato intorno al 30% dei voti. Sarà quindi Friedrich Merz che ha alle spalle una carriera politica da parlamentare europeo e membro del Bundestag e, a partire dal 2009, da uomo di successo nel campo finanziario. Un politico che ha sempre avuto rapporti assai difficili con Angela Merkel, rapporti che non sono amichevoli nemmeno oggi, come dimostrano le recenti divergenze sull'apertura al partito di estrema destra. In caso di vittoria, è assai probabile che Merz stringerà un rapporto di stretta collaborazione con la Presidente della Commissione Europea, a cui il prossimo cancelliere è legato non solo da un'affinità politica, ma da una convergenza di obiettivi di interessi.

Continua a pag. 23

Albania, il muro delle toghe

►Un altro stop ai centri: la Corte d'Appello di Roma sospende il trattenimento di 43 migranti che dovranno tornare in Italia. Irritazione del governo. Meloni: io costruisco, gli altri smontano

ROMA La decisione sembrava scontata: un copione già visto. Per i giudici della Corte d'Appello, i 43 migranti (erano 49 ma sei erano già tornati in Italia perché minorenni e vulnerabili e quindi non soggetti alla procedura di frontiera accelerata) intercettati in acque internazionali e trasferiti in Albania martedì, devono tornare in Italia e non possono essere trattenuti. Il nodo è sempre quello della lista dei paesi sicuri, rivista dal governo, ma ritenuta dai giudici ancora in contrasto con il diritto Ue.

Bulleri e Errante alle pag. 2 e 3

Tensioni e accuse

Caso Almasri, il dossier di Fdi su Lo Voi e L'Aia

Francesco Bechis

Almasri, ancora tensioni: spunta il dossier di Fdi che accusa L'Aia e Lo Voi. Il documento del partito contro il magistrato: «Conte provò a lanciarlo alla Corte».

A pag. 4

Di Corrado a pag. 4

Il blitz anti-destra di Merkel spacca la Cdu

Germania, non regge l'asse Merz-Afd boccia il giro di vite sull'immigrazione

BERLINO Il Bundestag ha respinto la proposta legislativa della Cdu-Csu per una «riduzione del flusso migratorio», che incontrava il sostegno dell'estrema destra Afd. E prevale l'opposizione di socialdemocratici (Spd), Verdi e di mezza



Cdu: dei 693 deputati che hanno votato ieri solo 338 hanno votato sì (350 i no). Decisivo l'intervento di Angela Merkel. Il candidato Cdu Merz: «Ora si capisce chi vuole davvero fermare l'immigrazione clandestina».

Bussotti a pag. 8

L'analisi

I PRIMI 5 ANNI DELLA BREXIT SENZA VINCITORI

Vittorio Sabadin

Cinque anni fa, alla mezzanotte del 31 gennaio 2020, la Gran Bretagna usciva dall'Europa. Chi all'epoca votò contro la Brexit (il 48%) dice oggi che tutto è peggiorato e che è stata una pessima idea.

Continua a pag. 23

Intervista al centravanti giallorosso: «Ogni giorno penso ai miei a Ćerkasy»



Artem Dovbyk, 27 anni, attaccante della Roma.

Dovbyk: «Gol e lacrime per l'Ucraina»

Aloisi, Angeloni, Carina e Lengua nello Sport

Roccaraso teme un'altra invasione L'ombra riciclaggio

►Da domani bus a numero chiuso. Sospetta diffusione di banconote da 20 euro tra la folla

Angelo De Nicola Sonia Paglia

Boom turistico e sospetti di riciclaggio. Si indaga sul fenomeno delle gite social verso Roccaraso, organizzate e promosse da influencer su TikTok e Instagram: i carabinieri e i finanzieri in Abruzzo stanno analizzando il fiume di denaro contante arrivato domenica scorsa in Alto Sangro, quasi esclusivamente con banconote da 20 euro.

A pag. 13

«Esame inefficace»

Codice della Strada la Cassazione boccia i test rapidi anti-droga

ROMA Una sentenza della Cassazione fa vacillare le sanzioni delle nuove norme di Codice della strada: per i giudici sono necessari gli esami del sangue per accertare le reali condizioni di ogni conducente.

A pag. 10

Assolti i medici



Nessun colpevole per la scomparsa di Sara Pedri

Claudia Guasco

Il giallo di Sara Pedri, assolti i due medici: il primario di Ginecologia dell'ospedale di Trento e la vice erano accusati di maltrattamenti.

A pag. 12

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

VIVIN C

20 mg/ml di Vitamina C

20 compresse

20 mg/ml di Vitamina C

20 compresse

Il Segno di LUCA

SCORPIONE, IN PRIMO PIANO I SENTIMENTI

Questo tuo fine settimana è all'insegna dell'amore grazie alla collaborazione di ben quattro pianeti, che favoriscono il tuo lato più sentimentale e romantico e ti invitano ad abbandonare resistenze e timori. Parzialmente dentro di te prosegue un processo che fa emergere energie sopite, liberando una carica di vitalità che può rivelarsi davvero rigenerante. Cavalcia l'energia e inizia a cambiare pelle!

MANTRA DEL GIORNO
 Una sola pedana cambia l'equilibrio.

L'oroscopo a pag. 23

* Tardem 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 Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero - Corriere dello Sport-Stadio + OS Extra € 2,40; 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; «La fortuna a Roma» € 0,90 (solo Roma)



il Resto del Carlino

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

SABATO 1 febbraio 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Forlì, il caso della ginecologa scomparsa

**«Sara non fu maltrattata»
Assolti primario e vice
dal tribunale di Trento**

Burnacci e Ponchia a pagina 11

LA POSTA DI Cate

Racconta la tua storia, invia una mail a lapostadicate@quotidiano.net

OGGI ALL'INTERNO



Albania, i giudici liberano tutti i migranti

La Corte d'appello di Roma ha negato il trattenimento dei 43 richiedenti asilo. Arriveranno oggi in Italia a bordo di una motovedetta. Gli atti alla Corte di giustizia Ue. Il governo si dice «stupito», FdI e Lega contro le toghe. Le opposizioni: soldi sprecati, un fallimento

Castellani e G. Rossi a pagina 5

La sicurezza e le polemiche

Le ragioni concrete dietro all'espatrio di Almasri

Bruno Vespa a pagina 7

Intervista al commissario Curcio

«Alluvioni, si riparte uniti. Ora sbloccare norme secolari»



Baroncini a pagina 2

L'ISRAELIANA E LA PALESTINESE AWAD CON 'IMAGINE' A SANREMO. HAMAS RILASCIA TRE OSTAGGI, C'È IL PAPÀ DEI BAMBINI RAPITI



La cantante israeliana Noa durante una manifestazione per l'accordo sulla liberazione degli ostaggi

Noa: non spezzate il filo della pace

«Me l'auguro, lo spero e prego». Il filo che lega le parole di Noa sul silenzio delle armi in Medio Oriente è sottile. «Temo sempre che qualche estremista

pazzo di entrambe le parti possa spezzarlo» risponde la cantante che sarà a Sanremo con la palestinese Mira Awad per cantare 'Imagine'. Hamas oggi

libererà tre ostaggi, tra loro il papà dei due bimbi rapiti da Hamas assieme alla madre, dei quali non si sa più nulla.

Spinelli e Baquis alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

Bologna, quartiere San Donato

Perseguita la ex dopo aver tentato di convertirla: giovane arrestato

Tempera in Cronaca

Bologna, a maggio la gara

StraBologna, ecco la maglia dell'edizione 2025

Gallo in Cronaca

Imola, cent'anni dalla nascita

Una rotonda intitolata all'artista Sartelli

In Cronaca

Arezzo, l'Agenzia delle Entrate sospende i pagamenti

Risarcimento alle vittime dei nazifascisti, il Fisco stoppa le cartelle delle tasse

D'Ascoli a pagina 10



Il quadro preso in una bancarella

«Un timbro mi svelò Modi»

Tubaldi a pagina 13



La sfida di Giulia, 19 anni

«La mia edicola per l'Appennino»

Greco a pagina 15

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

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

RAFFREDDORE



DIERRE

La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO
STERLINE, MARENGHI e LINGOTTI D'ORO
www.dierregold.it
Via Fieschi 1/12 Genova tel 010 581518

DIERRE

La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO
STERLINE, MARENGHI e LINGOTTI D'ORO
www.dierregold.it
Via Fieschi 1/12 Genova tel 010 581518

SABATO 1 FEBBRAIO 2025

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20 € con GENTE + ELLE in Liguria, AL e AT -1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIX - NUMERO 27 - C.511111 - 20/18 - SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per le pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

FINEVITA/1

GIOVANNA RAZZANO
**SUICIDIO ASSISTITO
LE REGIONI
RESTINO FUORI**

«Perché una legge regionale sul fine vita?» si è domandata da queste colonne Luisella Battaglia. In realtà la prima domanda da porsi, nella prospettiva costituzionale, è un'altra: la Regione ha competenza legislativa in materia di fine vita? La risposta è evidentemente negativa. La questione coinvolge infatti il diritto alla vita, il quale - secondo la Corte costituzionale - si colloca in posizione apicale nell'ambito dei diritti fondamentali della persona, tra i diritti inviolabili e i valori supremi. Al riguardo, oltre tutto, interpellata sulla questione dal Friuli Venezia Giulia, è già intervenuta l'Avvocatura Generale dello Stato: «In via generale, la disciplina relativa alla titolarità e all'esercizio dei diritti fondamentali rientra nella competenza esclusiva del legislatore statale ai sensi dell'articolo 117, comma 2, lett. l), Cost., così come le scelte in tema di creazione o estensione della punibilità penale».

SEGLIE/PAGINA 7

L'autrice è professoressa ordinaria di Diritto costituzionale presso l'Università La Sapienza di Roma, componente del Comitato nazionale per la bioetica

FINEVITA/2

ALESSANDRO CASSINIS
**DIAMO RISPOSTE
A CHI NON HA TEMPO
PER ATTENDERE**

So che non è bello e non è facile, ma proviamo a metterci nella pelle del signor C., malato incurabile, tenuto in vita dalle macchine fra dolori fisici o psichici che non riesce più a sopportare. È perfettamente cosciente e sa che da quasi sei anni una sentenza della Corte Costituzionale tutela chiunque lo aiuti a morire. Il signor C. vive in Liguria, dove il 28 gennaio l'opposizione in consiglio regionale ha depositato la proposta di legge per regolamentare il suicidio medicalmente assistito. Approvata la legge, servirebbero quindici giorni per formare una commissione medica e venti per verificare il suo caso. Se la legge fosse varata oggi, entro la metà di marzo il signor C. potrebbe avere una morte rapida, dignitosa e indolore in ospedale o a casa sua, gratis e senza conseguenze penali per nessuno.

SEGLIE/PAGINA 7



DECISIONE SOSPESA IN ATTESA DELLA CORTE EUROPEA. PD E S STELLE: «TUTTO A SPESE DEI CONTRIBUENTI»



Migranti in attesa nel centro albanese

Albania, altro stop a Meloni I migranti tornano in Italia

Per la terza volta i giudici rimandano indietro i migranti che il governo aveva dirottato nel campo di permanenza in Albania. E la decisione è adesso sospesa in attesa che si esprima la Corte europea. Il go-

verno insiste e denuncia: «Questo è un boicottaggio, non ci fermiamo». Ma, dall'opposizione, Pd e MSS protestano: «È un giro dell'oca cinico e a spese dei contribuenti».

AMABILE, AUDINO E MALFETANO/PAGINE 2 E 3

ROLLI



VERSO LE ELEZIONI COMUNALI, OGGI L'EVENTO DEL CENTRODESTRA

Bucci: «Avanti con Piciocchi» Il Pd non decide

Genova, il vice sindaco annuncia la candidatura. I dem restano divisi sui nomi di Terrile e Romeo



IL MINISTERO DECLASSA LE DOGANE LIGURI SPEDIPORTO: «ASSURDO»
MARGIOTTO/PAGINA 17

UNA GENOVESE DI 15 ANNI ACCUSA UN COMPAGNO. CHIUSE LE INDAGINI

«Violentata a scuola durante la ricreazione»

ANIDRA LE MOTIVAZIONI

Alessandro Ponte/PAGINA 12

Morta per un neo «Non fu plagiata»

Una studentessa genovese di 15 anni ha denunciato di avere subito violenza a scuola da un compagno di 16 anni durante la ricreazione. Davanti ai giudici per i minori, la ragazza ha ricostruito nei particolari l'aggressione.

TOMMASO FREGATTI/PAGINA 13

GENOVA, LA CERIMONIA PER L'INIZIO DEI LAVORI: UN'OPERA DA 180 MILIONI

Nuovo ospedale pediatrico il Gaslini posa la prima pietra



La gru con la prima pietra del nuovo ospedale (foto Baloistro) BRUNO VIANI/PAGINA 20

L'ASSESSORE INCONTRA I MANAGER E ANNUNCIA PIÙ CONTROLLI SUI CONTI

Nicolò ai direttori Asl «Sanità all'anno zero»

L'assessore regionale ligure alla Sanità Massimo Nicolò chiede più attenzione ai conti ai direttori generali del settore e annuncia: «Il 2025 sarà l'anno zero della Sanità in Liguria». In qualche modo, nell'incontro di ieri, ha anche pre-

so le distanze dal modello seguito in passato dalla Regione. «Ottimizzare le risorse è possibile senza tagliare i servizi - ha detto l'assessore -. Per il 2025 saranno assegnate le risorse del 2024».

FILIPPI/PAGINE 6 E 9

BUONGIORNO

Per quanti sforzi faccia, non riesco a provare alcun sentimento negativo per i napoletani che a migliaia si sono riversati sulla neve di Roccaraso, a impiastriarla, e a paralizzarne il paese. Né per essersi incolonnati, ingenui, dietro le promesse da piazzista della tiktokker Rita De Crescenzo: in fondo questo è il paese in cui uno su tre ha creduto alla rivoluzione dell'uomo della porta accanto di Beppe Grillo. Mi è venuta in mente la scena di Fantozzi che va in vacanza con la moglie e i colleghi, dietro al colossale Franchino, che li conduce in una spiaggia già ridotta a discarica, e in cui anziché pesci si prendono ratti. Se si fossero potuti permettere le Maldive, penso che Fantozzi e compagnia alle Maldive sarebbero andati, e a Courmayeur quelli di Roccaraso. Ma quelli di Roccaraso e Fantozzi e com-

pagna hanno in comune che ci sperano lo stesso. Hanno l'entusiasmo dell'ottimismo. O forse l'ottimismo è inevitabile: il sabato del villaggio è la condizione umana in cui di inebriante c'è soltanto l'attesa, che sia di un week end o di tutta la vita, e infatti ha ragione Michele Serra quando dice che non c'è niente di più malinconico di quei pullman, quelli degli escursionisti a Roccaraso, la sera, su piazzole con la neve sporca di gasolio, mentre si accingono a tornare. È la malinconia di ogni domenica sera, ovunque la si sia trascorsa. Se è la malinconia del pullman in autostrada, diretto verso il lunedì, è una malinconia ancora più malinconica, poiché il viaggio è lungo e la speranza alle spalle: ciascuno in suo pensiero farà ritorno. Non è come si cerca scampo che ci affratella, ma non averlo.

MATTIA FELTRI

Senza scampo

DIERRE

La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO
STERLINE, MARENGHI e LINGOTTI D'ORO
www.dierregold.it
Via Fieschi 1/12 Genova tel 010 581518

DIERRE

La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO
STERLINE, MARENGHI e LINGOTTI D'ORO
www.dierregold.it
Via Fieschi 1/12 Genova tel 010 581518





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Verso il 5 febbraio
Telefisco 2025,
ultimi giorni
per iscriversi
al convegno



Incentivi
Credito d'imposta
5.0: deducibili
anche le spese
di certificazione

Giorgio Gavelli
— a pag. 22



FTSE MIB 36471,75 +0,12% | SPREAD BUND 10Y 110,50 +2,50 | SOLE24ESG MORN. 1394,69 +0,33% | SOLE40 MORN. 1366,88 +0,05% **Indici & Numeri → p. 25-29**

RIAPRE IL VALICO DI RAFAH TRA L'EGITTO E LA STRISCIA

L'Onu: evacuare da Gaza 2.500 bimbi a rischio morte Oggi rilascio di tre ostaggi

— a pag. 9



In viaggio.
Bambini
palestinesi
sfilati sul
retro dei
camion lungo
la strada.
Salah al-Din a
Nuseirat

IL REPORTAGE

In Cisgiordania gli attacchi dei coloni armati nelle terre dei palestinesi

Roberto Bongiorno — a pag. 9

Fisco, sanatorie per 8mila Comuni

Delega fiscale

La bozza di decreto attuativo dà agli enti locali il potere di tagliare sanzioni e interessi

Cartelle, atto di indirizzo di Giorgetti sui recuperi: privilegiare azioni mirate

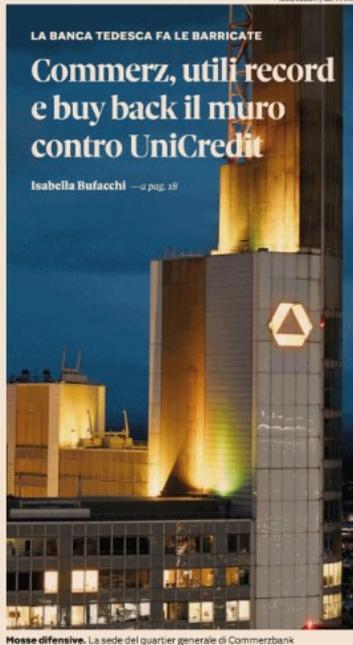
Su Imu, Tari e multe in arrivo le sanatorie degli enti locali. La bozza di decreto attuativo della delega fiscale sulle entrate territoriali offre a Comuni, Province e Regioni la possibilità di ridurre o azzerare temporaneamente sanzioni e interessi per recuperare i mancati pagamenti. Un intervento destinato soprattutto agli 8mila municipi italiani. Intanto, sulle cartelle fiscali arriva l'atto di indirizzo del ministro Giorgetti: recuperi più mirati con banche dati e analisi del rischio per aumentare gli incassi.

Mobili, Parente, Trovati — a pag. 2-3

IL CASO

Napoli, il piano antievazione da 1 miliardo fa centro: nel 2024 recuperati oltre 115 milioni

— Servizio a pag. 2



LA BANCA TEDESCA FA LE BARRICATE

Commerz, utili record e buy back il muro contro UniCredit

Isabella Bufacchi — a pag. 19

Mosse difensive. La sede del quartier generale di Commerzbank

Oro e Borse ai nuovi massimi Il lingotto sfonda i 2.800 dollari

Mercati e materie prime

Lo spauracchio dei dazi Usa spinge il bene rifugio. Acquisti sui titoli di Stato Ue

Non si arresta la corsa dell'oro che sfonda la soglia dei 2.800 dollari all'oncia. A spingere gli acquisti l'incertezza economica globale, aggravata dalle minacce di dazi Usa del 25% sulle importazioni da Messico e Canada. Seduta positiva per le borse europee, che toccano nuovi massimi. Gli i rendimenti dei titoli di Stato in Europa.

Bellomo e Longo — a pag. 4

L'ANALISI

TRUMP II E LE ATTESE DEI MERCATI

di Fabrizio Onida

Tornando alla Casa Bianca Trump eredita una congiuntura favorevole (crescita e produttività in ripresa, occupazione quasi piena, tassi e inflazione stabili o in discesa, Borsa ottimista), ma con un bilancio pubblico lontano dall'equilibrio.

— a pagina 4

25%

I DAZI
Su Messico e Canada, i due
principali partner degli Usa

LA STRETTA DI TRUMP

In vigore oggi i dazi Usa su Canada, Messico e Cina

Valsania — a pag. 5



ROBERTO COIN
PRINCESS FLOWER

Orsini: in cinque anni la Ue ha scritto 13.500 norme

Competitività

Basta burocrazia, è urgente un piano per l'industria. Tagliare i costi dell'energia

In cinque anni l'Europa ha scritto 13.500 nuove norme. «Basta burocrazia, fermatevi», dice il presidente di Confindustria, Orsini, che chiede una revisione del Green Deal e un piano per la competitività dell'industria europea. E sulla crisi dell'auto aggiunge: «Non si è mai visto cancellare una tecnologia con una norma», quella sulla transizione.

Gamba — a pag. 17

CONFINDUSTRIA LOMBARDIA

Pasini: «La manifattura resta un valore centrale»

— a pag. 21 (nella foto, il neo eletto Giuseppe Pasini)



PANORAMA

AL BUNDESTAG

Germania, bocciato il piano migranti proposto dalla Cdu Merz in difficoltà

Il Parlamento tedesco ha respinto la stretta sui migranti voluta dalla Cdu del candidato cancelliere Friedrich Merz. Il provvedimento è stato respinto con 350 voti contrari, 338 favorevoli e cinque astenuti. Una analoga risoluzione non vincolante era invece stata approvata mercoledì scorso con appena tre voti di margine. Il Paese si recherà alle urne il 23 febbraio.

— a pagina 8

CORTE D'APPELLO DI ROMA
Annullato il trattamento
in Albania per 43 migranti

La Corte d'appello di Roma ha sospeso il trattamento dei 43 migranti bengalesi ed egiziani portati in Albania, rimettendosi alla Corte di giustizia europea sui Paesi sicuri.

— a pagina 7

FUTURO DIGITALE

HI TECH, EUROPA TERRA DI CONQUISTA

di Piergiulio Iezzi — a pag. 10

LAVORO

Assumere giovani e donne la Ue sblocca gli incentivi

Via libera della Commissione europea agli incentivi per giovani e donne previsti dal decreto Coesione. Il ministro Calderone: creeranno 180mila nuovi posti stabili.

— a pagina 6

TRASPORTO DI GAS

Navi metaniere, i noli crollano ai minimi storici

Sissi Bellomo — a pag. 29

Motori 24

Test drive Fiat Panda cresce: ora è un city suv

Simonluca Pini — a pag. 14

Food 24

Made in Italy Volano le mini Dop di pani e dolci

Manuela Soressi — a pag. 16

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

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



EUROPA LEAGUE

Roma, brutto sorteggio Ai playoff pesca il Porto

Pes a pagina 26



BASKET VIRTUS ROMA 1960

Presentato coach Calvani «Obiettivo playoff»

Cicciarelli a pagina 29



BANCA CENTRALE EUROPEA

Sulla banconota da 100 euro tornerà il volto di Leonardo

Ventura a pagina 15



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



San Severo, vescovo

Sabato 1 febbraio 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 31 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

Avanti miei Prodi clandestini
DI TOMMASO CERNO

Prepariamoci. Questa volta non ce l'hanno detto i magistrati, respingendo gli ultimi 43 clandestini trasferiti in sicurezza dalla nostra Marina in Albania anziché crepare in mano ai delinquenti che foraggiano il mercato dell'immigrazione nel Mediterraneo che in Italia è vietato difendere la legalità e i confini. Ce l'aveva anticipato in diretta tv Romano Prodi. Con il suo fare apparentemente bonario aveva proposto, a mo' di battuta, quello che invece è da anni il progetto della sinistra su chi sono stati investiti miliardi di euro degli italiani: riempire il Sud di immigrati, foraggiando cooperative e tanti piccoli Soumahoro. Prodi ha pronunciato la formula magica: «Perché non in Calabria?». È il punto è proprio questo. Il governo Meloni ha aperto la strada a un primo ingresso extra Ue per scoraggiare il mercato del crimine e il business delle coop e delle Ong spiegando all'Africa che non basta partire per arrivare in Europa. Quello che stanno valutando altri Paesi come Germania e Inghilterra. È per questo che in Calabria un centro come quello albanese non solo non serve ma fa l'effetto opposto: attirare milioni di persone, il contrario di quello che vogliono gli italiani e che siamo in grado di sostenere.

© FOTOGRAFIA ASSOCIATI

Come al solito le toghe rosse respingono dall'Albania 43 migranti Salis esulta in inglese: «Migrants welcome». E Prodi li vuole in Calabria

DI GIANLUIGI PARAGONE

Benvenuti al Sud

Così Meloni consolida i suoi consensi a pagina 2

Sirignano alle pagine 2 e 3

Il Tempo di Oshø

Allarme vespasiani a Roma Troppo pochi e pure rotti

Cerò "Dopo Cesto mo me tocca fa pure Cesto"

Liaci a pagina 18

SINISTRA SMENTITA

La balla su Almasri Super ricercato ma non per i migranti

Smentita la balla ripetuta per giorni dalla sinistra. Il mandato di cattura per Almasri non è legato ai migranti. Ma ai crimini contro gli oppositori in Libia.

Martini a pagina 4

CONTROMOSSA GIUDIZIARIA

Bongiorno a Palazzo Chigi per definire la linea difensiva Giorgia avisò Mattarella

Cingoli a pagina 5

INTRECCI E AFFARI

Da Zan a Casalino quel «magna magna» a sinistra su Visibilia E attaccano Santanchè

DI RITA CAVALLARO

Un giorno sì e l'altro pure pontificano in tv contro Daniela Santanchè, per colpire il governo sul caso Visibilia. Ma studiando le carte relative all'acquisizione della società editoriale che fa del ministro, rinviata a giudizio per (...)

Segue a pagina 7

IL CONTE MAX

Vitamina Italia per la crisi dell'Europa

a pagina 6

MISTERO IN PRATI

Caccia al testamento delle anziane morte Sul conto un milione

Sereni a pagina 21

RICORSI CONTRO IL COMUNE

Sulla Tari «errata» sette romani su 10 avevano ragione

Zanchi a pagina 20

IL TEMPO di Feltri

È ora di dire basta alla crociata contro le forze dell'ordine

DI VITTORIO FELTRI

a pagina 8

INTAXI, L'APP NUMERO 1 IN ITALIA

www.intaxi.it

Oroscopo

Le stelle di Branko

a pagina 13

OSPITI A SANREMO

Duran Duran Il ritorno dopo 40 anni

Antini a pagina 25

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

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

VIVIN C

VIVIN C è un medicinale a base di acido ascorbico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. AutORIZZAZIONE DEL 16/11/2023

LA PROPOSTA DI PAPA FRANCESCO

«Sia gratuito l'annullamento dei matrimoni alla Sacra Rota»

Bruni a pagina 13





a pag. 27

Il Mezzogiorno ha le competenze per riuscire a costruire l'aereo più grande del mondo
Carlo Valentini a pag. 11

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



LAVORO
Via libera alla nuova decontribuzione Sud a favore delle pmi
Cirilli a pag. 29

Tolleranze edilizie generose

In caso di difformità di più parametri il procedimento in sanatoria sarà necessario soltanto per quelli che hanno superato la percentuale massima di scostamento

ORSI & TORI

DIPAULO PANERAI

Di società cinesi operative nell'intelligenza artificiale (AI) ce n'erano già più di una: per esempio quella di Alibaba, il gigante cinese dell'e-commerce, che di recente aveva rilasciato una nuova versione del suo Chatbot chiamato Qwen o più semplicemente QwQ. Eppure, non c'era stato nessun clamore e Open AI con il suo ChatGpt sembrava dominare il mercato anche delle altre AI americane, da Google in giù. Improvvisamente, su tutti i media è esplosa la notizia che la Cina è diventata più forte degli Stati Uniti nell'AI ed è cominciata una sorta di mobilitazione americana per segnalare i pericoli che ciò può creare. Ma in realtà che cosa è successo?

Un fatto molto semplice: High-Flyer, una società di hedge fund nata nel 2015 ad Hangzhou e che aveva acquistato notorietà sfruttando l'informatica avanzata per analizzare dati finanziari, ha lanciato DeepSeek con un nuovo modello

continua a pag. 2

Le percentuali massime di accostamento di altezze, distacchi, cubature, superfici coperte rispetto alle misure previste nel titolo abilitativo non devono essere considerate cumulative, ma alternative. Quindi, se la difformità riguarda due distinti parametri (ad esempio, superficie coperta e altezza) e soltanto uno dei due supera la percentuale massima di scostamento, occorrerà un procedimento edilizio in sanatoria solo per quello.

Ceriano a pag. 27



L'esercito libanese non controlla Hezbollah

Motta a pag. 7



DIRITTO & ROVESCIO

Lenin sosteneva che l'estremismo è la malattia infantile del comunismo. Una malattia che, lo abbiamo visto in Italia ai tempi delle Brigate Rosse, produce violenza, lacrime, odio. Oggi il comunismo è morto, ma questa malattia infantile sembra essersi irrealizzata. Prendiamo la cancel culture, che ha conquistato prestigiosi atenei nel mondo anglosassone: è fondata sul valore della non violenza, un valore indiscutibile che però, quando viene assolutizzato, finisce paradossalmente per generare altra violenza. Il meccanismo si ripete con l'ambientalismo fanatico, che trascura le compatibilità economiche dei suoi progetti e distrugge ricchezza, posti di lavoro, benessere. E così il valore dell'inclusione, assolutizzato, finisce per generare le folle del gender, come l'obbligo di mettere gli assorbenti nei bagni degli uomini. Oggi per emergere bisogna essere estremisti, il risultato finale è un mondo di pozzi.



ROAD TO FACTORING & CCII

Crisi di Impresa Ruolo del Factoring Scenari Macro Economici

Un'importante occasione per anticipare e introdurre i temi del convegno che si svolgerà il 14 marzo 2025 alle ore 09.00 presso Borsa Italiana.

Mercoledì 5 febbraio ore 10.00

Segui l'evento ed iscriviti su www.eventigeneralfinance.it

Con il patrocinio di



in collaborazione con



* Con La legge di bilancio 2025 a € 9,90 in più; Con Criptovalute a € 9,90 in più

LA NAZIONE

SABATO 1 febbraio 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

VALLEVERDE
SOFTSYSTEM MADE IN ITALY



Pratese nei guai in Israele

Fermata all'aeroporto di Tel Aviv con 10 chili di ketamina in valigia

Natoli a pagina 18

LA POSTA DI Cate

Racconta la tua storia, invia una mail a lapostadicate@quotidiano.net

OGGI ALL'INTERNO

VALLEVERDE



Albania, i giudici liberano tutti i migranti

La Corte d'appello di Roma ha negato il trattenimento dei 43 richiedenti asilo. Arriveranno oggi in Italia a bordo di una motovedetta. Gli atti alla Corte di giustizia Ue. Il governo si dice «stupito», FdI e Lega contro le toghe. Le opposizioni: soldi sprecati, un fallimento

Castellani e G. Rossi a pagina 5

La sicurezza e le polemiche

Le ragioni concrete dietro all'espatrio di Almasri

Bruno Vespa a pagina 7

Intervista al commissario Curcio

«Alluvioni, si riparte uniti. Ora sbloccare norme secolari»



Baroncini a pagina 2

L'ISRAELIANA E LA PALESTINESE AWAD CON 'IMAGINE' A SANREMO. HAMAS RILASCIA TRE OSTAGGI, C'È IL PAPÀ DEI BAMBINI RAPITI



La cantante israeliana Noa durante una manifestazione per l'accordo sulla liberazione degli ostaggi

Noa: non spezzate il filo della pace

«Me l'auguro, lo spero e prego». Il filo che lega le parole di Noa sul silenzio delle armi in Medio Oriente è sottile. «Temo sempre che qualche estremista

pazzo di entrambe le parti possa spezzarlo» risponde la cantante che sarà a Sanremo con la palestinese Mira Awad per cantare 'Imagine'. Hamas oggi

libererà tre ostaggi, tra loro il papà dei due bimbi rapiti da Hamas assieme alla madre, dei quali non si sa più nulla.

Spinelli e Baquis alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

Empoli

Rapina di giorno al centro estetico «Erano in quattro armati di pistola»

Puccioni in Cronaca

Cerreto Guidi

Il tetto crollato. Conta dei danni e responsabilità

Servizio in Cronaca

Castelfiorentino

La farmacia amplia orari e servizi. L'idea del Comune

Servizio in Cronaca

Arezzo, l'Agenzia delle Entrate sospende i pagamenti

Risarcimento alle vittime dei nazifascisti, il Fisco stoppa le cartelle delle tasse

D'Ascoli a pagina 10



Il quadro preso in una bancarella

«Un timbro mi svelò Modi»

Tubaldi a pagina 13



La sfida di Giulia, 19 anni

«La mia edicola per l'Appennino»

Greco a pagina 15

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

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

RAFFREDDORE



Amarone
Opera Prima
1 - 2 FEBBRAIO 2025
PALAZZO DELLA GRAN GUARDIA
VERONA
100
ANNIVERSARIO
www.amaroneoperaprima.it

la Repubblica

Amarone
Opera Prima
1 - 2 FEBBRAIO 2025
PALAZZO DELLA GRAN GUARDIA
VERONA
100
ANNIVERSARIO
www.amaroneoperaprima.it

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Mario Orfeo*



La nostra carta proviene da essenzialmente 100% di foreste gestite in modo sostenibile

Sabato 1 febbraio 2025



Oggi con *d*

Anno 50 N° 27 - In Italia € 2,70

POLITICA E GIUSTIZIA

Albania, altro stop al governo

Per la terza volta i giudici dicono no ai trattenimenti: tornano in Italia anche i 43 migranti portati martedì nel centro di Gjader. La questione rinviata alla giustizia europea. La maggioranza: stupore ma supereremo l'ostacolo. Schlein: spreco di soldi pubblici
Meloni sul caso Almasri: "Italiani con noi". La Ue: collabori con la Corte dell'Aia

L'eterna caccia alla magistratura

di **Massimo Giannini**

E adesso? Cosa dobbiamo aspettarci, di fronte al terzo no stavolta pronunciato dalla Corte d'Appello di Roma, sul trattenimento dei 43 profughi deportati nei lager d'Albania? Giorgia Meloni, con l'elmetto ormai calato sulla testa, manderà le sue camicie nere a manganellare le toghe bolsceviche che tramano contro di lei? Se stiamo agli ultimi esagitati proclami della Sorella d'Italia, tutto è possibile. Già il farlocco «avviso di garanzia» sul caso Almasri l'aveva «mandata ai matti», parole sue. Ora l'ennesimo schiaffo, incassato proprio su uno dei suoi campi di battaglia preferiti, la lotta ai migranti clandestini da sbrogliare in *outsourcing* all'amico Edi Rama. Ad Atreju l'aveva urlato più volte, con gli occhi fuori dalle orbite, di fronte alle sue millizie in estasi: «L'operazione Albania fun-zio-ne-rà!». E invece non funziona. Non funziona più niente, in questa Italia del giorno della marmotta. Siamo tutti prigionieri involontari di una falsa «guerra dei trent'anni» che la politica combatte contro la giustizia, fingendo di esserne vittima.

● continua a pagina 27

Altan

COL LIBICO NON SO COSA HO FATTO: C'È IL SEGRETO DI STATO.



I giudici della Corte di Appello di Roma hanno deciso di non convalidare i trattenimenti dei 43 migranti nei centri in Albania. E di rinviare gli atti alla Corte di giustizia europea. Il governo: «Grande stupore».

di **Abbate, Carlucci, Cerami, Ciriacò, De Cicco, Frasciolla Giannoli, Vecchio e Ziniti** ● da pagina 2 a pagina 6

L'intervista

Prodi: "Io, i 30 anni di Ulivo e questa destra pericolosa"

di **Annalisa Cuzzocrea**
● a pagina 7



Usa

Scattano i dazi di Trump a Canada, Messico e Cina

Il presidente americano, Donald Trump, fa scattare da oggi i dazi del 25% sulle importazioni dal Canada e dal Messico e del 10% sui beni provenienti dalla Cina. La motivazione è punire questi Paesi perché non controllano le loro frontiere su migranti illegali e traffico di droghe. Minaccia i Brics agitando tariffe al 100% se creeranno una loro valuta o ne sosterranno una alternativa al dollaro. E avvisa l'Europa: «Imporremo sicuramente i dazi anche all'Ue».

di **Lombardi e Mastrolilli**
● alle pagine 8 e 9

Il potere delle mappe

di **Paolo Rumiz**

Ochio alle mappe! Non è solo un avviso ai naviganti e ai giocatori di Risiko, ma ai politici e anche ai governanti che le hanno tolte stoltamente dalle scuole, arrendendosi ai navigatori digitali.

● alle pagine 28 e 29

ITALPREZIOSI
Investi oggi sul tuo domani

IPMI IRMA

L'inchiesta

Mascherine anti-Covid assolto Arcuri

di **Giuliano Foschini**

Nessun reato sulla fornitura di mascherine dalla Cina nella prima fase della pandemia. L'ex commissario straordinario per l'emergenza Covid, Domenico Arcuri, è stato prosciolto dal tribunale di Roma perché «il fatto non è più previsto dalla legge come reato». Arcuri era infatti imputato per abuso di ufficio, un reato ora abolito su volontà del governo.

● a pagina 15

Domani in edicola



Su Robinson l'elogio della noia

La mostra

Arazzi e bici nella biblioteca del Papa

di **Farneti e Luperini**



● a pagina 18

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

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

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

NZ



IDIRITTI
Da 14 anni vivo in carrozzella
troppi ostacoli nella mia Torino
GIULIA LAMARCA - PAGINA 24



LA STORIA
Da Louis Vuitton ai grandi fondi
assalto alle cantine delle Langhe
LARA LORETTI - PAGINA 19



IL CALCIOMERCATO
Il Toro prende anche Casadei
ma manca il sostituto di Zapata
GIANLUCA ODDENINO - PAGINA 33



LA STAMPA



SABATO 1 FEBBRAIO 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,20 € (CON TUTTI I LIBRI) II ANNO 159 II N. 31 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it



DECISIONE SOSPESA IN ATTESA DELLA CORTE EUROPEA. PD E 5 STELLE: UN GIOCO DELL'OCA A SPESE DEI CONTRIBUENTI

Albania, schiaffo a Meloni

Per la terza volta i giudici rimandano indietro i migranti. Il governo: boicottaggio, non ci fermiamo

IL COMMENTO

Quell'imbarazzante braccio di ferro

ALESSANDRO DE ANGELIS

La prima volta i migranti erano una ventina, i trattenimenti in Albania furono bloccati, e si disse: colpa dei giudici. La seconda volta erano sette. Stesso copione - PAGINA 24

AMARILE, BRESOLIN, CAMILLI, DI MATTEO, FAMÀ, Malfetano

Fra gli agenti di polizia penitenziaria c'è chi ha festeggiato a Gjader quando è arrivata la notizia che i 43 uomini rimasti in Albania sarebbero rientrati tutti in Italia. - PAGINE 2-4

Almasri e i torturati rimasti senz'anima

Maria Eliana Tunno

I PERSONAGGI

L'underdog e l'overdog duello Giorgia-Daniela

FLAVIA PERINA

Daniela Santanchè e Giorgia Meloni. Non ci si azzardi a pensare: Eva contro Eva. Respingono quel modello, si pensano con ruoli da articolare ai maschile. - PAGINA 7

LA GERMANIA

Stretta sui profughi salta l'asse Cdu-Afd

Francesca Sforza

Patti con l'ultradestra Merz ascolti Merkel

Bill Emmott

L'ECONOMIA

Se sulla competitività l'Ue ha perso la bussola

SERENA SILEONI

Quella per la Competitività è la terza Bussola con cui l'Unione europea prova a orientare lo sviluppo della sua economia. Per prima, la Bussola per il digitale del 2021 avrebbe dovuto guidarci verso una completa transizione entro il 2030. Siamo nel 2025, quasi a metà del periodo previsto, e mai come in questi giorni, nella rincorsa tra l'americana ChatGPT e la cinese DeepSeek, si è fatto chiaro quanto siamo rimasti indietro. Nel 2022 è stata la volta della Bussola strategica per la sicurezza.

Per il momento, deve essere servita a poco, se tra gli effetti dell'elezione di Trump che più agitano le cancellerie europee c'è l'autonomia europea nella difesa. Nella Bussola presentata due giorni fa, non c'è alcuna intenzione che non sia condivisibile. - PAGINA 25



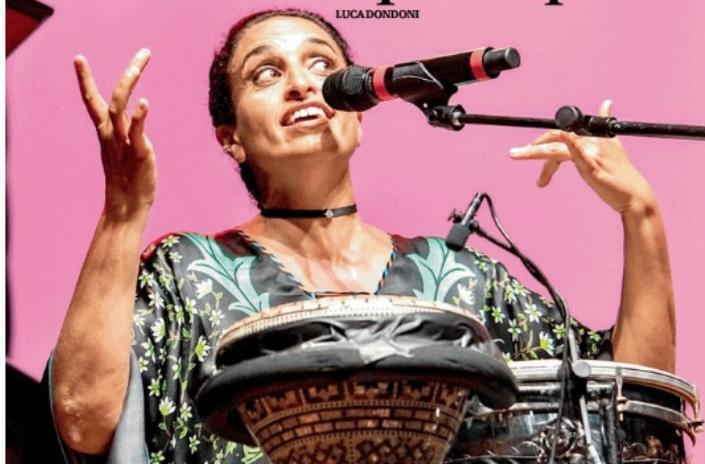
Così ci stiamo giocando l'occasione del Pnrr

Fabrizio Gorla

L'ARTISTA ISRAELIANA NOA ALLA VIGILIA DEL CONCERTO CON LA PALESTINESE MIRIAM TOUKAN

"Il mio canto per la pace"

LUCA DONDONI



ALAMY/STOCK PHOTO

LO SCAMBIO DI STAGGI

La tragedia dei Bibas Hamas rilascia solo il papà



Yarden Bibas sarà liberato oggi da Hamas, ma sua moglie Shiri e i loro due bambini Ariel (5 anni) e Kfir (2) resteranno prigionieri. - PAGINE 12 E 13

FABIANA MAGRI

L'INTERVISTA

Piccolo e le donne "Vorrei combattere quel troglodita che c'è dentro di me"

SIMONETTA SCIANDIVASCI



Le donne che lo conoscono superficialmente, dicono che è un femminista. Quelle che lo conoscono profondamente, invece, dicono che è un maschilista. - PAGINA 21

LA VISITA IN VATICANO

Se per Jovanotti la fede è bellezza

PIERO NEGRISCAGLIONE



Bruce Springsteen studiava dalle suore. Martin Scorsese ha lasciato il seminario per studiare cinema alla New York University. Madonna, poi, basta il nome. Sergio Leone e Ennio Morricone si incontrano in terza elementare nella scuola dei padri lasalliani di Trastevere. Si rivedono 25 anni dopo per il film *Per un pugno di dollari*, un po' come dire «per trenta denari». Oliviero Toscani, cognato di Giorgio Pecorini, giornalista amico di don Lorenzo Milani, a 21 anni salì a Barbiana per insegnare fotografia ai ragazzi nella scuola del Priore. Fu segnato per sempre: «Avevo solo un difetto, don Milani. Era un prete». Jovanotti, Lorenzo Cherubini, è cresciuto appena fuori dal Vaticano, e dentro il Vaticano da ragazzo andava spesso. - PAGINA 25

BUONGIORNO

Per quanti sforzi faccia, non riesco a provare alcun sentimento negativo per i napoletani che a migliaia si sono riversati sulla neve di Roccaraso, a impiastricciarla, e a paralizzarla il paese. Né per essersi incolonnati, ingenui, dietro le promesse da piazzista della tiktokker Rita De Crescenzo: in fondo questo è il paese in cui uno su tre ha creduto alla rivoluzione dell'uomo della porta accanto di Beppe Grillo. Mi è venuta in mente la scena di Fantozzi che va in vacanza con la moglie e i colleghi, dietro al colossale Franchino, che li conduce in una spiaggia già ridotta a discarica, e in cui anziché pesci si prendono ratti. Se si fossero potuti permettere le Maldive, penso che Fantozzi e compagnia alle Maldive sarebbero andati, e a Courmayeur quelli di Roccaraso. Ma quelli di Roccaraso e Fantozzi e com-

Senza scampo

MATTIA FELTRI

pagnia hanno in comune che ci sperano lo stesso. Hanno l'entusiasmo dell'ottimismo. O forse l'ottimismo è inevitabile: il sabato del villaggio è la condizione umana in cui di inebriante c'è soltanto l'attesa, che sia di un weekend o di tutta la vita, e infatti ha ragione Michele Serra quando dice che non c'è niente di più malinconico di quei pullman, quelli degli escursionisti a Roccaraso, la sera, su piazzole con la neve sporca di gasolio, mentre si accingono a tornare. È la malinconia di ogni domenica sera, ovunque la si sia trascorsa. Se è la malinconia del pullman in autostrada, diretto verso il lunedì, è una malinconia ancora più malinconica, poiché il viaggio è lungo e la speranza alle spalle: ciascuno in suo pensiero farà ritorno. Non è come si cerca scampo che ci affratella, ma non averlo.

RACETIME 24
LUXURY WATCHES

OROLOGI D'ALTA GAMMA
DEI MARCHI PIÙ PRESTIGIOSI

TORINO - c.so Vittorio Emanuele II, 36
E-mail: racetime24@gmail.com
Tel. +39 011 19942802 - Cell. +39 348 4633276
racetime24.com



VALUE TO INVESTORS



CEDOLE ECCO OTTO BOND PER AVERNE UNA AL MESE

BORSA QUELLE 11 AZIONI CON GLI UTILI NASCOSTI

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



VALUE TO INVESTORS



€ 4,50 Sabato 1 Febbraio 2025 Anno XXXVI - Numero 023 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Investimenti* Spedite in A.P. art. 1 c.1 L. 4600, DCB Milano



RISIKO DIETRO L'OPS SU MEDIOBANCA
La tenaglia di Caltagirone per catturare il Leone

NOVITÀ CON LA SPINTA DEL FONDO INTEGRATIVO
Pensione, tutti i calcoli da fare per andarci prima dei 67 anni

INVESTIMENTI La cinese DeepSeek fa tremare in borsa i giganti americani ed europei. E mette in dubbio valutazioni e prospettive dei protagonisti della rivoluzione tecnologica

AI AFFARE O BOLLA

I fondi e gli Etf per investire sull'intelligenza artificiale

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERA

Di società cinesi operative nell'intelligenza artificiale (AI) ce n'erano già più di una: per esempio quella di Alibaba, il gigante cinese dell'e-commerce, che di recente aveva rilasciato una nuova versione del suo Chatbot chiamato Qwen o più semplicemente QwQ. Eppure non c'era stato nessun clamore e Open AI con il suo ChatGpt sembrava dominare il mercato anche delle altre AI americane, da Google in giù. Improvvisamente, su tutti i media è

esplosa la notizia che la Cina è diventata più forte degli Stati Uniti nell'AI ed è cominciata una sorta di mobilitazione americana per segnalare i pericoli che ciò può creare. Ma in realtà che cosa è successo?

Un fatto molto semplice: High-Flyer, una società di hedge fund nata nel 2015 ad Hangzhou e che aveva acquistato notorietà sfruttando l'informatica avanzata per analizzare dati finanziari, ha lanciato DeepSeek con un nuovo modello linguistico di grandi dimensioni (LLM), cioè una forma di intelligenza artificiale che analizza e genera il testo con 685 miliardi di parametri, quando Llama 3.1, vanto di Meta (Facebook) rilasciato a luglio, ha solo 405 miliardi di parametri.

Con questa realizzazione DeepSeek ha provocato una reazione



LE MOSSE DI MISTER MSC
Aponte medita il rilancio nella partita per Alpitour

ITAGLI BCE SPINGONO LA DOMANDA
Dove arriverà la discesa dei tassi di mutui e prestiti

LE NOMINE DI PRIMAVERA
Spa pubbliche, governo al test delle 400 poltrone

IL PRESENTE DOCUMENTO CONTIENE UN MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE E NON COSTITUISCE UN'OFFERTA O UNA SOLLECITAZIONE ALL'INVESTIMENTO NELLE OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS (TASSO FISSO CALLABLE 6,00% IN DOLLARI STATUNITENSIS E 4,00% IN EURO A 10 ANNI (LE "OBBLIGAZIONI")

PUBBLICITÀ

DUE NUOVE OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS TASSO FISSO CALLABLE

6,00%
in USD
Codice ISIN
XS2829734057

4,00%
in EUR
Codice ISIN
XS2829741698

* Cedola annua nella valuta di denominazione da intendere al lordo degli oneri fiscali applicabili.

Le nuove Obbligazioni Goldman Sachs Tasso Fisso Callable 6,00%* in Dollari Statunitensi e 4,00%* in Euro a 10 anni, offrono agli investitori flussi cedolari annuali fissi nella valuta di denominazione ed il rimborso integrale del Valore Nominale a scadenza per ciascuna Obbligazione, salvo il rischio di credito dell'Emittente.

È prevista, annualmente, a partire dal primo anno fino al nono, la facoltà per l'Emittente di rimborsare anticipatamente le Obbligazioni al 100% del Valore Nominale nella valuta di denominazione. In tal caso la durata delle Obbligazioni risulterebbe inferiore a 10 anni, con conseguente cessazione del pagamento delle cedole per gli anni successivi al rimborso anticipato e diminuzione dei proventi complessivi dell'investimento.

In caso di rimborso anticipato, la durata delle Obbligazioni risulterebbe inferiore a 10 anni, con conseguente diminuzione dei proventi complessivi dell'investimento. L'Emittente, a sua discrezione, potrebbe rimborsare anticipatamente le Obbligazioni, ad esempio, quando il proprio costo di rifinanziamento risulti più basso rispetto al tasso di interesse corrisposto dalle Obbligazioni. In tali circostanze gli investitori sono esposti al rischio di reinvestimento dell'importo ricevuto a titolo di rimborso dall'Emittente ad un tasso di interesse effettivo di mercato inferiore a quello delle Obbligazioni rimborsate.

È possibile acquistare le Obbligazioni sul Mercato Telematico delle Obbligazioni di Borsa Italiana S.p.A. (MOT), segmento EuroMOT attraverso la propria banca di fiducia, online banking e piattaforma di trading online. L'investimento minimo è pari ad una Obbligazione dal Valore Nominale di USD 100 o EUR 100 rispettivamente.

Avvertenze:

Prima dell'adesione leggere il prospetto di base redatto ai sensi dell'articolo 8 del Regolamento Prospetti, approvato dalla Luxembourg Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) in data 12 aprile 2024 e notificato ai sensi di legge alla CONSOB in data 12 aprile 2024 (il "Prospetto di Base"), unitamente a ogni supplemento al Prospetto di Base, ed in particolare considerare i fattori di rischio ivi contenuti; i finali termini detti 18 gennaio 2025 relativi alle Obbligazioni (le "Condizioni Definitive") redatti ai sensi dell'articolo 8 del Regolamento Prospetti. Le Condizioni Definitive e il Prospetto di Base sono disponibili sul sito www.goldman-sachs.it. L'approvazione del prospetto non deve essere intesa come un'approvazione dei titoli offerti.

L'Emittente si riserva il diritto di diminuire in ogni momento l'ammontare emesso cancellando il relativo ammontare di Obbligazioni che non risultassero ancora acquistate dagli investitori. Avviso di tale cancellazione delle Obbligazioni verrà dato sul sito di Borsa Italiana S.p.A.

Gli investitori sono esposti al rischio di credito dell'Emittente. Nel caso in cui l'Emittente non sia in grado di adempiere agli obblighi connessi alle Obbligazioni, gli investitori potrebbero perdere in parte o del tutto il capitale investito. Gli investitori sono tenuti a consultare i propri consulenti in merito al regime fiscale applicabile all'acquisto, al possesso ed alla cessione delle Obbligazioni. Il rendimento delle Obbligazioni dipenderà anche dal prezzo di acquisto e dal prezzo di vendita (se effettuata prima della scadenza) della stessa sul mercato. Tali prezzi dipendono da vari fattori, tra i quali i tassi di interesse sul mercato, il merito creditizio dell'Emittente e il livello di liquidità, potrebbero pertanto differire anche sostanzialmente rispettivamente dal prezzo di emissione e dall'ammontare di rimborso. Non vi è alcuna garanzia che si sviluppi un mercato secondario liquido.

Per maggiori informazioni sulle obbligazioni e i relativi rischi:

www.goldman-sachs.it

Il Caricato di imposta italiana applicabile sui proventi derivanti dalle Obbligazioni, è vigente al momento dell'emissione, e pari al 26%. L'ammontare di tale imposta potrebbe variare nel tempo.

Disclaimer: Le Obbligazioni non sono dotate della vendita negli Stati Uniti e a U.S. persona o la propria comunicazione non può essere distribuita negli Stati Uniti o a U.S. persona. Prima di investire, i potenziali investitori dovranno consultare l'adeguato al proprio profilo di investimento. In caso necessario, consultare i propri consulenti fiscali, legali e finanziari nonché leggere attentamente i documenti per la quotazione.

Senza il nostro preventivo consenso scritto, nessuna parte di questo materiale può essere (i) copiato, fotocopiato o duplicato in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo o (ii) ristampato.

© Goldman Sachs, 2025. Tutti i diritti sono riservati.



GLOBAL BANKING & MARKETS



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

CEDOLE ECCO OTTO BOND PER AVERNE UNA AL MESE **BORSA QUELLE 11 AZIONI CON GLI UTILI NASCOSTI**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

€ 4,50 Sabato 1 Febbraio 2025 Anno XXXVI - Numero 023 MF il quotidiano dei mercati finanziari *L'espresso* Spedite in A.P. art. 1 c.1 L. 4600, DCB Milano



RISIKO DIETRO L'OPS SU MEDIOBANCA
La tenaglia di Caltagirone per catturare il Leone

NOVITÀ CON LA SPINTA DEL FONDO INTEGRATIVO
Pensione, tutti i calcoli da fare per andarci prima dei 67 anni

INVESTIMENTI *La cinese DeepSeek fa tremare in borsa i giganti americani ed europei. E mette in dubbio valutazioni e prospettive dei protagonisti della rivoluzione tecnologica*

AI AFFARE O BOLLA

I fondi e gli Etf per investire sull'intelligenza artificiale



ORSI & TORI

DI PAOLO PANERA
Di società cinesi operative nell'intelligenza artificiale (AI) ce n'erano già più di una: per esempio quella di Alibaba, il gigante cinese dell'e-commerce, che di recente aveva rilasciato una nuova versione del suo Chatbot chiamato Qwen o più semplicemente QwQ. Eppure non c'era stato nessun clamore e Open AI con il suo ChatGpt sembrava dominare il mercato anche delle altre AI americane, da Google in giù. Improvvisamente, su tutti i media è

esplosa la notizia che la Cina è diventata più forte degli Stati Uniti nell'AI ed è cominciata una sorta di mobilitazione americana per segnalare i pericoli che ciò può creare. Ma in realtà che cosa è successo?
 Un fatto molto semplice: High-Flyer, una società di hedge fund nata nel 2015 ad Hangzhou e che aveva acquistato notorietà sfruttando l'informatica avanzata per analizzare dati finanziari, ha lanciato DeepSeek con un nuovo modello linguistico di grandi dimensioni (LLM), cioè una forma di intelligenza artificiale che analizza e genera il testo con 685 miliardi di parametri, quando Liang Jia, vanto di Meta (Facebook) rilasciato a luglio, ha solo 405 miliardi di parametri.
 Con questa realizzazione DeepSeek ha provocato una reazione

LE MOSSE DI MISTER MSC
Aponte medita il rilancio nella partita per Alpitour

ITAGLI BCE SPINGONO LA DOMANDA
Dove arriverà la discesa dei tassi su mutui e prestiti

LE NOMINE DI PRIMAVERA
Spa pubbliche, governo al test delle 400 poltrone

IL PRESENTE DOCUMENTO CONTIENE UN MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE E NON COSTITUISCE UN'OFFERTA O UNA SOLLECITAZIONE ALL'INVESTIMENTO NELLE OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS (TASSO FISSO CALLABLE 6,00% IN DOLLARI STATUNITENSIS E 4,00% IN EURO A 10 ANNI (LE "OBBLIGAZIONI"))

DUE NUOVE OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS
TASSO FISSO CALLABLE

6,00%
in USD
Codice ISIN XS2829734057

4,00%
in EUR
Codice ISIN XS2829741698

* Cedola annua nella valuta di denominazione da intendere al lordo degli oneri fiscali applicabili.

PUBBLICITÀ

CODICE ISIN	XS2829734057	XS2829741698
VALUTA DI DENOMINAZIONE	Dollari Statunitensi (USD)	Euro (EUR)
VALORE NOMINALE	USD 100	EUR 100
CEDOLA FISSA ANNUALE	6,00% lordo (4,44% netto*)	4,00% lordo (2,96% netto*)
DATA DI EMISSIONE	17 gennaio 2025	
DATA DI SCADENZA MASSIMA	10 anni (17 gennaio 2035)	
EMITTENTE	The Goldman Sachs Group, Inc., Delaware USA	
RATING EMITTENTE	A2 (Moody's) / BBB+ (S&P) / A (Fitch)	

Le nuove Obbligazioni Goldman Sachs Tasso Fisso Callable 6,00%* in Dollari Statunitensi e 4,00%* in Euro a 10 anni, offrono agli investitori flussi cedolari annuali fissi nella valuta di denominazione ed il rimborso integrale del Valore Nominale a scadenza per ciascuna Obbligazione, salvo il rischio di credito dell'Emittente.
 È prevista, annualmente, a partire dal primo anno fino al nono, la facoltà per l'Emittente di rimborsare anticipatamente le Obbligazioni al 100% del Valore Nominale nella valuta di denominazione. In tal caso la durata delle Obbligazioni risulterebbe inferiore a 10 anni, con conseguente cessazione del pagamento delle cedole per gli anni successivi al rimborso anticipato e diminuzione dei proventi complessivi dell'investimento.
 In caso di rimborso anticipato, la durata delle Obbligazioni risulterebbe inferiore a 10 anni, con conseguente diminuzione dei proventi complessivi dell'investimento.
 L'Emittente, a sua discrezione, potrebbe rimborsare anticipatamente le Obbligazioni, ad esempio, quando il proprio costo di rifinanziamento risulti più basso rispetto al tasso di interesse corrisposto dalle Obbligazioni. In tali circostanze gli investitori sono esposti al rischio di reinvestimento dell'importo ricevuto a titolo di rimborso dall'Emittente ad un tasso di interesse effettivo di mercato inferiore a quello delle Obbligazioni rimborsate.
 È possibile acquistare le Obbligazioni sul Mercato Telematico delle Obbligazioni di Borsa Italiana S.p.A. (MOT), segmento EuroMOT attraverso la propria banca di fiducia, online banking e piattaforma di trading online.
 L'investimento minimo è pari ad una Obbligazione dal Valore Nominale di USD 100 o EUR 100 rispettivamente.

Avvertenze:
 Prima dell'adesione leggere il prospetto di base redatto ai sensi dell'articolo 8 del Regolamento Prospetti, approvato dalla Luxembourg Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) in data 12 aprile 2024 e notificato ai sensi di legge alla CONSOB in data 12 aprile 2024 (il "Prospetto di Base"), unitamente a ogni supplemento al Prospetto di Base, ed in particolare considerare i fattori di rischio ivi contenuti; i finali termini detti 16 gennaio 2025 relativi alle Obbligazioni (le "Condizioni Definitive") redatti ai sensi dell'articolo 8 del Regolamento Prospetti. Le Condizioni Definitive e il Prospetto di Base sono disponibili sul sito www.goldman-sachs.it. L'approvazione del prospetto non deve essere intesa come un'approvazione dei titoli offerti.
 L'Emittente si riserva il diritto di diminuire in ogni momento l'ammontare emesso cancellando il relativo ammontare di Obbligazioni che non risultassero ancora acquistate dagli investitori. Avviso di tale cancellazione delle Obbligazioni verrà dato sul sito di Borsa Italiana S.p.A.
 Gli investitori sono esposti al rischio di credito dell'Emittente. Nel caso in cui l'Emittente non sia in grado di adempiere agli obblighi connessi alle Obbligazioni, gli investitori potrebbero perdere in parte o del tutto il capitale investito.
 Gli investitori sono tenuti a consultare i propri consulenti in merito al regime fiscale applicabile all'acquisto, al possesso ed alla cessione delle Obbligazioni. Il rendimento delle Obbligazioni dipenderà anche dal prezzo di acquisto e dal prezzo di vendita (se effettuata prima della scadenza) della stessa sul mercato. Tali prezzi dipendono da vari fattori, tra i quali i tassi di interesse sul mercato, il merito creditizio dell'Emittente e il livello di liquidità, potrebbero pertanto differire anche sostanzialmente rispetto al prezzo di emissione e dell'ammontare di rimborso. Non vi è alcuna garanzia che si sviluppi un mercato secondario liquido.
 Per maggiori informazioni sulle obbligazioni e i relativi rischi: www.goldman-sachs.it
 L'importo di imposta applicabile sui proventi derivati dalle Obbligazioni, è vigente al momento dell'emissione, è pari al 26%. L'ammontare di tale imposta potrebbe variare nel tempo.
 Disclaimer: Le Obbligazioni non sono dotate della vendita negli Stati Uniti e a U.S. persona o la propria comunicazione non può essere distribuita negli Stati Uniti o a U.S. persona. Prima di investire, i potenziali investitori dovranno consultare l'adeguato al proprio profilo di investimento. In caso necessario, consultare i propri consulenti fiscali, legali e finanziari nonché leggere attentamente i documenti per la cessione.
 Senza il nostro preventivo consenso scritto, nessuna parte di questo materiale può essere (i) copiato, fotocopiato o duplicato in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo o (ii) ristampato.
 © Goldman Sachs, 2025. Tutti i diritti sono riservati.
Goldman Sachs GLOBAL BANKING & MARKETS



'Shipping, Transport & Logistic Forum', a Rapallo aperta la III Edizione. Focus su IA, transizione energetica e digital

Massimiliano Monti, Editore di Telenord, ha aperto i lavori, sottolineando l'importanza della collaborazione tra pubblico, privato e ricerca. "Lavorare insieme per affrontare le sfide future è essenziale per il nostro settore. Questo Forum vuole essere una piattaforma per costruire soluzioni concrete", ha affermato Monti. Giorgia Boi, Presidente del Propeller Club Port of Genoa, ha dato il benvenuto ai partecipanti, ricordando che "nel recente passato abbiamo affrontato il delicato tema dell'intelligenza artificiale e del fattore umano. Oggi proseguiamo su questo percorso, con l'obiettivo di esplorare come l'innovazione possa trasformare il settore della logistica." Francesco Maresca, Assessore al Patrimonio, Porto, Mare e Pesca del Comune di Genova, ha portato il saluto del Comune, parlando di come l'AI e la digitalizzazione stiano rivoluzionando la vita delle città e dei porti. "Più velocemente attueremo la riforma dei porti, più vedremo miglioramenti concreti non solo nei porti, ma anche nelle città", ha detto Maresca. Ha poi ribadito l'importanza di semplificare le zone logistiche e migliorare la competitività con i porti del nord Europa e dell'Africa. Alessio Piana, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria, ha evidenziato come la Regione stia attivamente supportando la trasformazione delle aziende a livello globale, con un focus particolare sulla logistica e sulla portualità. Dopo i saluti istituzionali l'incontro è entrato nel vivo con le relazioni di: Luca Oneto, Professore dell'Università di Genova, ha illustrato come l'intelligenza artificiale stia già contribuendo a ottimizzare la logistica, la manutenzione, la previsione delle rotte e la sicurezza. "Le nuove tecnologie hanno il potenziale di cambiare radicalmente il nostro modo di gestire i flussi di merci, ma è necessario preparare nuove figure professionali per affrontare queste sfide." Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer di ENI, ha aperto la discussione sulla transizione energetica. Ha evidenziato le sfide che il settore dei trasporti si trova ad affrontare a livello globale, con un occhio rivolto all'adozione di carburanti alternativi e le difficoltà di mantenere la competitività nel panorama internazionale. Nel corso del primo panel, sono stati trattati temi cruciali come l'intelligenza artificiale nella navigazione e la nuova era della portualità, con interventi da parte di Roberto Ferrari di PSA Italy, Fulvio Carlini di Fonasba, e Federica Montaresi di **Assoport**, che hanno approfondito le potenzialità della digitalizzazione nei porti, utilizzando tecnologie come l'analisi predittiva e le simulazioni degli eventi per ottimizzare il flusso delle merci. Paolo Cornetto, CEO di FHP, ha condiviso la sua esperienza sul tema della cybersecurity e dell'intelligenza artificiale, facendo riferimento al sistema iper-frammentato del mercato portuale e sottolineando come l'innovazione tecnologica debba essere implementata per migliorare l'efficienza operativa. "Sostenibilità e digitalizzazione sono due sfide strategiche che le imprese sono chiamate



Massimiliano Monti, Editore di Telenord, ha aperto i lavori, sottolineando l'importanza della collaborazione tra pubblico, privato e ricerca. "Lavorare insieme per affrontare le sfide future è essenziale per il nostro settore. Questo Forum vuole essere una piattaforma per costruire soluzioni concrete", ha affermato Monti. Giorgia Boi, Presidente del Propeller Club Port of Genoa, ha dato il benvenuto ai partecipanti, ricordando che "nel recente passato abbiamo affrontato il delicato tema dell'intelligenza artificiale e del fattore umano. Oggi proseguiamo su questo percorso, con l'obiettivo di esplorare come l'innovazione possa trasformare il settore della logistica." Francesco Maresca, Assessore al Patrimonio, Porto, Mare e Pesca del Comune di Genova, ha portato il saluto del Comune, parlando di come l'AI e la digitalizzazione stiano rivoluzionando la vita delle città e dei porti. "Più velocemente attueremo la riforma dei porti, più vedremo miglioramenti concreti non solo nei porti, ma anche nelle città", ha detto Maresca. Ha poi ribadito l'importanza di semplificare le zone logistiche e migliorare la competitività con i porti del nord Europa e dell'Africa. Alessio Piana, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria, ha evidenziato come la Regione stia attivamente supportando la trasformazione delle aziende a livello globale, con un focus particolare sulla logistica e sulla portualità. Dopo i saluti istituzionali l'incontro è entrato nel vivo con le relazioni di: Luca Oneto, Professore dell'Università di Genova, ha illustrato come l'intelligenza artificiale stia già contribuendo a ottimizzare la logistica, la manutenzione, la previsione delle rotte e la sicurezza. "Le nuove tecnologie hanno il potenziale di cambiare radicalmente il nostro modo di gestire i flussi di merci, ma è necessario preparare nuove figure professionali per affrontare queste sfide." Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer di ENI, ha aperto la discussione sulla transizione energetica. Ha evidenziato le sfide che il settore dei trasporti si trova ad

ad affrontare oggi e su queste due direttrici - ha spiegato il presidente di Fedespedit Alessandro Pitto - la nostra federazione ha messo in campo due importanti progetti a supporto dei nostri associati. Da un lato stiamo lavorando con l'Università LIUC a un piano di KPI di sostenibilità ambientale che agevola la messa a punto dei bilanci di sostenibilità del nostro settore, dall'altro stiamo assistendo le nostre imprese per arrivare pronte all'imminente bando sulla digitalizzazione previsto del PNRR". Un altro momento saliente è stato il panel sulle normative e contratti, dove esperti come Enrico Molisani di Wegal e Alessandro Renna di 4CAi hanno discusso delle evoluzioni legali e finanziarie necessarie per adeguarsi ai nuovi scenari tecnologici e ambientali. La conclusione della mattina è stata segnata dall'intervento di Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti: "L'efficientamento della catena logistica con AI è cruciale per riuscire a migliorare la competitività delle nostre aziende e dei nostri porti. Si affermerà sempre di più come fattore chiave per plasmare un settore più efficiente, sostenibile e innovativo", ha esordito Rixi, sottolineando l'importanza di adottare l'intelligenza artificiale (AI) come parte di un cambiamento necessario ma che comporta opportunità e rischi. "Il Mit ha in piedi investimenti sulla digitalizzazione pari a 50 miliardi di euro di fondi Pnrr a cui si sommano 70 miliardi per la transizione ecologica e 30 per lo sviluppo di una rete di infrastrutture di trasporto moderna, digitale, sostenibile e interconnessa". Sulla riforma dei porti il Viceministro ha parlato della necessità di una visione comune: "Abbiamo bisogno di un piano nazionale che garantisca uno sviluppo industriale uniforme. È necessario che l'Italia abbia una regia complessiva in grado di sostenere investimenti cruciali, come i dragaggi e l'aggiornamento delle tecnologie nei porti." L'evento proseguirà nel pomeriggio con la Sessione 2, che esplorerà l'innovazione nel trasporto terrestre delle merci e le nuove frontiere del trasporto ferroviario. Alle 16:30, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Matteo Salvini, parteciperà via collegamento video, portando il suo contributo al dibattito sulle politiche di transizione energetica e innovazione tecnologica. Leggi anche:.

Il Nautilus

Primo Piano

Aperti i lavori della III Edizione dello 'Shipping, Transport & Logistic Forum'

Rapallo - È ufficialmente iniziata oggi la III Edizione dello "Shipping, Transport & Logistic Forum" presso l'Hotel Excelsior Palace di Rapallo. Il Forum, che proseguirà fino a domani, è un'occasione unica per esplorare le sfide più urgenti e rilevanti del settore, come l'intelligenza artificiale, la transizione energetica e la digitalizzazione nel trasporto marittimo e terrestre. L'evento ha riunito esperti, istituzioni, accademici e leader del settore con un obiettivo comune: affrontare le sfide del futuro per il trasporto e la logistica.

Massimiliano Monti, Editore di Telenord, ha aperto i lavori, sottolineando l'importanza della collaborazione tra pubblico, privato e ricerca. "Lavorare insieme per affrontare le sfide future è essenziale per il nostro settore. Questo Forum vuole essere una piattaforma per costruire soluzioni concrete", ha affermato Monti. Giorgia Boi, Presidente del Propeller Club Port of Genoa, ha dato il benvenuto ai partecipanti, ricordando che "nel recente passato abbiamo affrontato il delicato tema dell'intelligenza artificiale e del fattore umano. Oggi seguiamo su questo percorso, con l'obiettivo di esplorare come l'innovazione possa trasformare il settore della logistica." Francesco Maresca,

Assessore al Patrimonio, Porto, Mare e Pesca del Comune di Genova, ha portato il saluto del Comune, parlando di come l'AI e la digitalizzazione stiano rivoluzionando la vita delle città e dei porti. "Più velocemente attueremo la riforma dei porti, più vedremo miglioramenti concreti non solo nei porti, ma anche nelle città", ha detto Maresca. Ha poi ribadito l'importanza di semplificare le zone logistiche e migliorare la competitività con i porti del nord Europa e dell'Africa. Alessio Piana, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria, ha evidenziato come la Regione stia attivamente supportando la trasformazione delle aziende a livello globale, con un focus particolare sulla logistica e sulla portualità. Dopo i saluti istituzionali l'incontro è entrato nel vivo con le relazioni di: Luca Oneto, Professore dell'Università di Genova, ha illustrato come l'intelligenza artificiale stia già contribuendo a ottimizzare la logistica, la manutenzione, la previsione delle rotte e la sicurezza. "Le nuove tecnologie hanno il potenziale di cambiare radicalmente il nostro modo di gestire i flussi di merci, ma è necessario preparare nuove figure professionali per affrontare queste sfide." Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer di ENI, ha aperto la discussione sulla transizione energetica. Ha evidenziato le sfide che il settore dei trasporti si trova ad affrontare a livello globale, con un occhio rivolto all'adozione di carburanti alternativi e le difficoltà di mantenere la competitività nel panorama internazionale. Nel corso del primo panel, sono stati trattati temi cruciali come l'intelligenza artificiale nella navigazione e la nuova era della portualità, con interventi da parte di Roberto Ferrari di PSA Italy, Fulvio Carlini di Fonasba, e Federica Montaresi di **Assoport**, che hanno approfondito



Rapallo - È ufficialmente iniziata oggi la III Edizione dello "Shipping, Transport & Logistic Forum" presso l'Hotel Excelsior Palace di Rapallo. Il Forum, che proseguirà fino a domani, è un'occasione unica per esplorare le sfide più urgenti e rilevanti del settore, come l'intelligenza artificiale, la transizione energetica e la digitalizzazione nel trasporto marittimo e terrestre. L'evento ha riunito esperti, istituzioni, accademici e leader del settore con un obiettivo comune: affrontare le sfide del futuro per il trasporto e la logistica. Massimiliano Monti, Editore di Telenord, ha aperto i lavori, sottolineando l'importanza della collaborazione tra pubblico, privato e ricerca. "Lavorare insieme per affrontare le sfide future è essenziale per il nostro settore. Questo Forum vuole essere una piattaforma per costruire soluzioni concrete", ha affermato Monti. Giorgia Boi, Presidente del Propeller Club Port of Genoa, ha dato il benvenuto ai partecipanti, ricordando che "nel recente passato abbiamo affrontato il delicato tema dell'intelligenza artificiale e del fattore umano. Oggi seguiamo su questo percorso, con l'obiettivo di esplorare come l'innovazione possa trasformare il settore della logistica." Francesco Maresca, Assessore al Patrimonio, Porto, Mare e Pesca del Comune di Genova, ha portato il saluto del Comune, parlando di come l'AI e la digitalizzazione stiano rivoluzionando la vita delle città e dei porti. "Più velocemente attueremo la riforma dei porti, più vedremo miglioramenti concreti non solo nei porti, ma anche nelle città", ha detto Maresca. Ha poi ribadito l'importanza di semplificare le zone logistiche e migliorare la competitività con i porti del nord Europa e dell'Africa. Alessio Piana, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria, ha evidenziato come la Regione stia attivamente supportando la trasformazione delle aziende a livello globale, con un focus particolare sulla logistica e sulla portualità. Dopo i saluti istituzionali l'incontro è entrato nel vivo con le relazioni di: Luca Oneto, Professore dell'Università di Genova, ha illustrato come

Il Nautilus

Primo Piano

le potenzialità della digitalizzazione nei porti, utilizzando tecnologie come l'analisi predittiva e le simulazioni degli eventi per ottimizzare il flusso delle merci. Paolo Cornetto, CEO di FHP, ha condiviso la sua esperienza sul tema della cybersecurity e dell'intelligenza artificiale, facendo riferimento al sistema iper-frammentato del mercato portuale e sottolineando come l'innovazione tecnologica debba essere implementata per migliorare l'efficienza operativa. "Sostenibilità e digitalizzazione sono due sfide strategiche che le imprese sono chiamate ad affrontare oggi e su queste due direttrici - ha spiegato il presidente di Fedespedi Alessandro Pitto - la nostra federazione ha messo in campo due importanti progetti a supporto dei nostri associati. Da un lato stiamo lavorando con l'Università LIUC a un piano di KPI di sostenibilità ambientale che agevola la messa a punto dei bilanci di sostenibilità del nostro settore, dall'altro stiamo assistendo le nostre imprese per arrivare pronte all'imminente bando sulla digitalizzazione previsto del PNRR". Un altro momento saliente è stato il panel sulle normative e contratti, dove esperti come Enrico Molisani di Wegal e Alessandro Renna di 4CAi hanno discusso delle evoluzioni legali e finanziarie necessarie per adeguarsi ai nuovi scenari tecnologici e ambientali. La conclusione della mattina è stata segnata dall'intervento di Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti: "L'efficientamento della catena logistica con AI è cruciale per riuscire a migliorare la competitività delle nostre aziende e dei nostri porti. Si affermerà sempre di più come fattore chiave per plasmare un settore più efficiente, sostenibile e innovativo", ha esordito Rixi, sottolineando l'importanza di adottare l'intelligenza artificiale (AI) come parte di un cambiamento necessario ma che comporta opportunità e rischi. "Il Mit ha in piedi investimenti sulla digitalizzazione pari a 50 miliardi di euro di fondi Pnrr a cui si sommano 70 miliardi per la transizione ecologica e 30 per lo sviluppo di una rete di infrastrutture di trasporto moderna, digitale, sostenibile e interconnessa". Sulla riforma dei porti il Viceministro ha parlato della necessità di una visione comune: "Abbiamo bisogno di un piano nazionale che garantisca uno sviluppo industriale uniforme. È necessario che l'Italia abbia una regia complessiva in grado di sostenere investimenti cruciali, come i dragaggi e l'aggiornamento delle tecnologie nei porti." L'evento proseguirà nel pomeriggio con la Sessione 2, che esplorerà l'innovazione nel trasporto terrestre delle merci e le nuove frontiere del trasporto ferroviario. Alle 16:30, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Matteo Salvini, parteciperà via collegamento video, portando il suo contributo al dibattito sulle politiche di transizione energetica e innovazione tecnologica.

Adsp del Mar Tirreno Centrale, intesa con i sindacati: sospeso lo sciopero del 3 e 4 febbraio

Sospeso lo sciopero degli addetti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. La protesta era stata proclamata alle organizzazioni sindacali di categoria per la giornata di oggi, per il 3 e 4 febbraio. La decisione è stata resa dopo l'incontro in Prefettura del 30 gennaio che, come informa una nota diffusa da Filt-Cgil Fit-Cisl e Ultrasporti Campania, "ha registrato la disponibilità dell'Autorità Governativa a monitorare l'evoluzione della vertenza attraverso un tavolo permanente e, nel pomeriggio, degli esiti dell'audizione presso la IV Commissione Consiliare Permanente del Consiglio Regionale della Campania, dove il Segretario Generale Giuseppe Grimaldi, al termine di un articolato dibattito, ha accolto la richiesta del sindacato di convocare ad horas un tavolo di confronto alla presenza dell'Associazione Rappresentativa Datoriale Nazionale, **Assoporti**". "La decisione di sospensione dello sciopero - prosegue la nota - è stata presa nella consapevolezza dell'importanza del dialogo sociale e nella concreta determinazione delle organizzazioni sindacali di individuare, nel più breve tempo possibile, attraverso l'intervento di **Assoporti**, soluzioni alle problematiche attinenti i due diversi livelli di contrattazione, nazionale e integrativa, le quali, sino a questo momento, non hanno trovato adeguata soluzione negli incontri tenutisi con i vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Rimaniamo, pertanto, in attesa della formale convocazione del Tavolo di Confronto, auspicando che il processo negoziale possa portare a risultati concreti e soddisfacenti per le istanze delle lavoratrici e lavoratori". "Nell'ipotesi in cui il tavolo con **Assoporti** non dovesse essere convocato nei termini e con le modalità concordate - conclude il sindacato - saremo costretti, nostro malgrado, a riprendere le azioni di lotta già proclamate".



(Sito) Ansa

Trieste

Nel 2024 nei porti di Trieste movimentate 63 milioni tonnellate

Torbianelli: 'Sistema sta tenendo, ci aspetta 2025 impegnativo' Il sistema dei porti di Trieste e Monfalcone archivia il 2024 con un segno positivo e più di 63milioni di tonnellate di merce movimentata. Lo rende noto l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale. A Trieste i volumi totali dei 12 mesi hanno raggiunto quota 59.540.505 tonnellate (+7,14%), trainati dalle rinfuse liquide (41.261.754 tonnellate; +10,64%). Il settore container ha chiuso l'anno con una stabilità complessiva sul 2023 (-1,21%; 841.867 Teu). I numeri sono in aumento se si considera il dato dei Teu pieni, 608.327 (+4,02%), in calo quelli vuoti, 233.540 (-12,65%). Nel comparto RO-RO, i cui valori a fine anno tornano a crescere (+7,51% nel singolo mese di dicembre), le unità transitate sono state 295.386 (-1,07% sul 2023), mentre le toccate dell'autostrada del mare sono cresciute (+8,08%), passando da 804 del 2023, a 869 nel 2024. Lieve aumento per le merci varie (+1,81%) e 18.157.699 tonnellate movimentate. Forte rallentamento nel settore delle rinfuse solide (-72,72%) con 121.052 tonnellate, riconducibile alla caduta della sottocategoria prodotti metallurgici. Viceversa c'è un balzo dei cereali (75.331 tonnellate e +12,99%). Il sistema dello scalo giuliano ha movimentato 11.147 treni (-9,94%). Il traffico croceristico segna +8% in un anno, con oltre 500mila crocieristi. Lo scalo di Monfalcone ha risentito del quadro geopolitico e della crisi del settore automobilistico e chiude il 2024 in perdita, con una movimentazione complessiva di 3.586.782 (-6,34%). "Nonostante il contesto geopolitico, la crisi del Mar Rosso e la recessione economica, il sistema portuale e logistico giuliano sta tenendo", afferma il commissario straordinario Vittorio Torbianelli. "I prossimi mesi saranno impegnativi, per la crisi economica tedesca, l'atteso ridisegno di alcuni servizi marittimi e i lavori sulle linee ferroviarie del retroterra".



01/31/2025 15:17

Torbianelli: 'Sistema sta tenendo, ci aspetta 2025 impegnativo' Il sistema dei porti di Trieste e Monfalcone archivia il 2024 con un segno positivo e più di 63milioni di tonnellate di merce movimentata. Lo rende noto l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale. A Trieste i volumi totali dei 12 mesi hanno raggiunto quota 59.540.505 tonnellate (+7,14%), trainati dalle rinfuse liquide (41.261.754 tonnellate; +10,64%). Il settore container ha chiuso l'anno con una stabilità complessiva sul 2023 (-1,21%; 841.867 Teu). I numeri sono in aumento se si considera il dato dei Teu pieni, 608.327 (+4,02%), in calo quelli vuoti, 233.540 (-12,65%). Nel comparto RO-RO, i cui valori a fine anno tornano a crescere (+7,51% nel singolo mese di dicembre), le unità transitate sono state 295.386 (-1,07% sul 2023), mentre le toccate dell'autostrada del mare sono cresciute (+8,08%), passando da 804 del 2023, a 869 nel 2024. Lieve aumento per le merci varie (+1,81%) e 18.157.699 tonnellate movimentate. Forte rallentamento nel settore delle rinfuse solide (-72,72%) con 121.052 tonnellate, riconducibile alla caduta della sottocategoria prodotti metallurgici. Viceversa c'è un balzo dei cereali (75.331 tonnellate e +12,99%). Il sistema dello scalo giuliano ha movimentato 11.147 treni (-9,94%). Il traffico croceristico segna +8% in un anno, con oltre 500mila crocieristi. Lo scalo di Monfalcone ha risentito del quadro geopolitico e della crisi del settore automobilistico e chiude il 2024 in perdita, con una movimentazione complessiva di 3.586.782 (-6,34%). "Nonostante il contesto geopolitico, la crisi del Mar Rosso e la recessione economica, il sistema portuale e logistico giuliano sta tenendo", afferma il commissario straordinario Vittorio Torbianelli. "I prossimi mesi saranno impegnativi, per la crisi economica tedesca, l'atteso ridisegno di alcuni servizi

(Sito) Ansa

Trieste

Alpe Adria, 'Middle Corridor una via efficiente e sostenibile'

Al Forum di Belgrado il futuro della logistica tra Europa e Asia La strategia per il Middle Corridor, corridoio intermodale e nuova frontiera per i trasporti tra Europa e Asia, è stata presentata oggi al Business Forum Italia-Serbia di Belgrado da Antonio Gurrieri, ad di Alpe Adria, società della logistica integrata con base a Trieste. L'evento ha visto la partecipazione delle **autorità** italiane e serbe con l'obiettivo di rafforzare la collaborazione tra i due Paesi. Il Middle Corridor, che collega la Cina all'Europa attraverso Asia Centrale, il Caucaso e la Turchia, ha spiegato Gurrieri, sta emergendo come una via efficiente e sostenibile, soprattutto dopo il ridimensionamento del Northern Corridor a seguito del conflitto in Ucraina. Alpe Adria ha sottolineato l'importanza di integrare questa rete con i corridoi transeuropei di trasporto (TEN-T), posizionando la regione Friuli Venezia Giulia come un gateway strategico per l'Europa, grazie ai collegamenti diretti con i Balcani. L'incontro ha anche messo in evidenza la centralità della Serbia nel panorama logistico europeo, un Paese in forte crescita economica con ottime prospettive per gli scambi commerciali, che nel 2024 hanno superato i 3,7 miliardi di euro. Con il Piano Serbia 2027, che prevede investimenti infrastrutturali significativi, si aprono nuove opportunità per le imprese italiane. Alpe Adria e l'**Autorità** di **sistema portuale** del **mare adriatico orientale** sono pronte ad affrontare le sfide di un mondo in rapido cambiamento, ha concluso l'ad Gurrieri, "consolidando la loro rete intermodale per garantire soluzioni innovative e sostenibili".



31.01.25 - DATI DI TRAFFICO 2024: PIÙ DI 63 MLN DI TONNELLATE MOVIMENTATE NEI DUE PORTI DEL SISTEMA DELL'ADRIATICO ORIENTALE - A TRIESTE CRESCONO I VOLUMI TOTALI (+7,14%); TEU (-1,21%); RO-RO (-1,07%)

(AGENPARL) - ven 31 gennaio 2025 COMUNICATO STAMPA A TRIESTE
CRESCONO I VOLUMI TOTALI (+7,14%) TEU (-1,21%); RO-RO (-1,07%)

Torbianelli, il bilancio di fine anno: « Ci aspetta un 2025 impegnativo. Il **sistema portuale** e logistico nonostante la crisi, sta tenendo. » Trieste, 31 gennaio

2025 - "Nonostante il contesto geopolitico internazionale, la crisi del Mar rosso e la recessione economica, il **sistema portuale** e logistico giuliano sta tenendo, grazie anche al lavoro degli operatori". È quanto afferma il commissario straordinario dei porti di Trieste e Monfalcone Vittorio Torbianelli, commentando i dati di traffico di chiusura annuale. Il settore container, dopo un inizio molto problematico dovuto alla crisi del Mar Rosso, ha chiuso l'anno con una stabilità complessiva rispetto all'anno precedente (-1,21%), attestandosi su 841.867 TEU. Nell'insieme, i numeri sono addirittura in aumento se si considera il dato dei TEU pieni, 608.327 (+4,02%), mentre risultano in calo quelli vuoti, 233.540 (-12,65%). Nel comparto RO-RO, i cui valori a fine anno tornano a crescere (+7,51% nel singolo mese di dicembre), le unità transitate sono state 295.386: numeri di poco inferiori a quelli del 2023

(-1,07%), mentre le toccate dell'autostrada del **mare** sono cresciute (+8,08%), anche grazie all'introduzione di nuove linee marittime, passando da 804 del 2023, a 869 nell'anno appena concluso. Forte rallentamento nel settore delle rinfuse solide (-72,72%) con 121.052 tonnellate, riconducibile alla caduta della sottocategoria prodotti metallurgici che non ha registrato traffico nel corso dell'anno. Da segnalare, viceversa, il balzo in avanti della sottocategoria cereali (75.331 tonnellate e +12,99%), indice del crescente interesse dimostrato dall'industria alimentare per il porto di Trieste. Sul fronte ferroviario il **sistema** dello scalo giuliano ha movimentato complessivamente 11.147 treni (-9,94%). La perdita è stata causata in parte dai grandi lavori sulle reti (Austria, Germania, Repubblica Ceca, Slovenia), e dalle difficili condizioni meteo durante l'anno nel Centro Europa che hanno condizionato pesantemente tutta la circolazione ferroviaria. All'interno di questo quadro, si evidenzia però il buon andamento dei treni nell'Interporto di Cervignano (+17,44%). Ottima la prova del traffico crocieristico gestito dalla Trieste Terminal Passeggeri: (+8%) rispetto all'anno precedente, con un totale di oltre 500.000 crocieristi. Anche a Portorosega rallentamento per il settore ferroviario (-2,53%), ma va considerato che i 1.848 treni totalizzati nel 2024, rappresentano il secondo miglior risultato degli ultimi anni. Guardando invece al 2025 Torbianelli commenta: "Fare previsioni in questi tempi turbolenti lascia il tempo che trova, ma sappiamo già che i prossimi mesi saranno particolarmente impegnativi, principalmente per la crisi economica tedesca, l'atteso ridisegno di alcuni servizi marittimi, anche legati alle nuove alleanze, i lavori sulle linee ferroviarie del retroterra che implicheranno inevitabilmente dei rallentamenti.



31.01.25 - DATI DI TRAFFICO 2024: PIÙ DI 63 MLN DI TONNELLATE MOVIMENTATE NEI DUE PORTI DEL SISTEMA DELL'ADRIATICO ORIENTALE - A TRIESTE CRESCONO I VOLUMI TOTALI (+7,14%); TEU (-1,21%); RO-RO (-1,07%)

01/31/2025 14:39

(AGENPARL) - ven 31 gennaio 2025 COMUNICATO STAMPA A TRIESTE: CRESCONO I VOLUMI TOTALI (+7,14%); TEU (-1,21%); RO-RO (-1,07%) Torbianelli, il bilancio di fine anno: « Ci aspetta un 2025 impegnativo. Il sistema portuale e logistico nonostante la crisi, sta tenendo. » Trieste, 31 gennaio 2025 - "Nonostante il contesto geopolitico internazionale, la crisi del Mar rosso e la recessione economica, il sistema portuale e logistico giuliano sta tenendo, grazie anche al lavoro degli operatori". È quanto afferma il commissario straordinario dei porti di Trieste e Monfalcone Vittorio Torbianelli, commentando i dati di traffico di chiusura annuale. Il settore container, dopo un inizio molto problematico dovuto alla crisi del Mar Rosso, ha chiuso l'anno con una stabilità complessiva rispetto all'anno precedente (-1,21%), attestandosi su 841.867 TEU. Nell'insieme, i numeri sono addirittura in aumento se si considera il dato dei TEU pieni, 608.327 (+4,02%), mentre risultano in calo quelli vuoti, 233.540 (-12,65%). Nel comparto RO-RO, i cui valori a fine anno tornano a crescere (+7,51% nel singolo mese di dicembre), le unità transitate sono state 295.386: numeri di poco inferiori a quelli del 2023 (-1,07%), mentre le toccate dell'autostrada del mare sono cresciute (+8,08%), anche grazie all'introduzione di nuove linee marittime, passando da 804 del 2023, a 869 nell'anno appena concluso. Forte rallentamento nel settore delle rinfuse solide (-72,72%) con 121.052 tonnellate, riconducibile alla caduta della sottocategoria prodotti metallurgici che non ha registrato traffico nel corso dell'anno. Da segnalare, viceversa, il balzo in avanti della sottocategoria cereali (75.331 tonnellate e +12,99%), indice del crescente interesse dimostrato dall'industria alimentare per il porto di Trieste. Sul fronte ferroviario il sistema dello scalo giuliano ha movimentato complessivamente 11.147 treni (-9,94%). La perdita è stata causata in parte dai grandi lavori sulle reti (Austria, Germania, Repubblica Ceca, Slovenia), e dalle difficili condizioni meteo durante l'anno nel Centro Europa che hanno condizionato pesantemente tutta la circolazione ferroviaria. All'interno di questo quadro, si evidenzia però il buon andamento dei treni nell'Interporto di Cervignano (+17,44%). Ottima la prova del traffico crocieristico gestito dalla Trieste Terminal Passeggeri: (+8%) rispetto all'anno precedente, con un totale di oltre 500.000 crocieristi. Anche a Portorosega rallentamento per il settore ferroviario (-2,53%), ma va considerato che i 1.848 treni totalizzati nel 2024, rappresentano il secondo miglior risultato degli ultimi anni. Guardando invece al 2025 Torbianelli commenta: "Fare previsioni in questi tempi turbolenti lascia il tempo che trova, ma sappiamo già che i prossimi mesi saranno particolarmente impegnativi, principalmente per la crisi economica tedesca, l'atteso ridisegno di alcuni servizi marittimi, anche legati alle nuove alleanze, i lavori sulle linee ferroviarie del retroterra che implicheranno inevitabilmente dei rallentamenti.

Agenparl

Trieste

Nonostante questo, il grande lavoro e la crescita degli investimenti portati avanti da pubblico e privato ci da' comunque fiducia e ottimismo". Vanna Coslovich Responsabile Relazioni Esterne e Comunicazione **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** Via K. Ludwig von Bruck, 3 34144 Trieste - ITA <http://www.adspmao.it>
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.

AdSP Mare Adriatico Orientale: nel 2024 movimentate più di 63 mln di tonnellate

Come preannunciato a novembre, il sistema dei porti di Trieste e Monfalcone archivia il 2024 con un segno positivo e più di 63.000.000 di tonnellate di merce movimentata. Sulle banchine dello scalo giuliano i volumi totali dei 12 mesi hanno raggiunto quota 59.540.505 tonnellate (+7,14%). Risultato trainato principalmente dalle rinfuse liquide, driver della crescita generale con 41.261.754 tonnellate e un incremento a doppia cifra (+10,64%). Il settore container, dopo un inizio molto problematico dovuto alla crisi del Mar Rosso, ha chiuso l'anno con una stabilità complessiva rispetto all'anno precedente (-1,21%), attestandosi su 841.867 TEU. Nell'insieme, i numeri sono addirittura in aumento se si considera il dato dei TEU pieni, 608.327 (+4,02%), mentre risultano in calo quelli vuoti, 233.540 (-12,65%). Nel comparto RO-RO, i cui valori a fine anno tornano a crescere (+7,51% nel singolo mese di dicembre), le unità transitate sono state 295.386: numeri di poco inferiori a quelli del 2023 (-1,07%), mentre le toccate dell'autostrada del **mare** sono cresciute (+8,08%), anche grazie all'introduzione di nuove linee marittime, passando da 804 del 2023, a 869 nell'anno appena concluso. Lieve aumento per le merci varie (+1,81%) e 18.157.699 tonnellate movimentate. Forte rallentamento nel settore delle rinfuse solide (-72,72%) con 121.052 tonnellate, riconducibile alla caduta della sottocategoria prodotti metallurgici che non ha registrato traffico nel corso dell'anno. Da segnalare, viceversa, il balzo in avanti della sottocategoria cereali (75.331 tonnellate e +12,99%), indice del crescente interesse dimostrato dall'industria alimentare per il porto di Trieste. Sul fronte ferroviario il sistema dello scalo giuliano ha movimentato complessivamente 11.147 treni (-9,94%). La perdita è stata causata in parte dai grandi lavori sulle reti (Austria, Germania, Repubblica Ceca, Slovenia), e dalle difficili condizioni meteo durante l'anno nel Centro Europa che hanno condizionato pesantemente tutta la circolazione ferroviaria. All'interno di questo quadro, si evidenzia però il buon andamento dei treni nell'Interporto di Cervignano (+17,44%). Ottima la prova del traffico croceristico gestito dalla Trieste Terminal Passeggeri: (+8%) rispetto all'anno precedente, con un totale di oltre 500.000 crocieristi. Per quanto riguarda Monfalcone, lo scalo che ha risentito maggiormente delle problematiche collegate al quadro geopolitico (conflitto russo-ucraino e Mar Rosso) e alla crisi del settore automobilistico, chiude il 2024 in perdita, registrando una movimentazione complessiva di 3.586.782 (-6,34%). Andando nel dettaglio, flessione per le rinfuse solide con 2.861.448 tonnellate (-5%), ma importante lo sprint dei cereali (+23,65%) e dei prodotti chimici (+34,45%). Decrescita nel settore delle merci varie (-11,43%) con 724.185 tonnellate movimentate e pesante contrazione per i veicoli commerciali (-20,57%) con 86.722 mezzi transitati, dovuta alla elevata tassazione presente ancora in Turchia ed alla riconversione delle linee produttive dello stabilimento

FerPress

AdSP Mare Adriatico Orientale: nel 2024 movimentate più di 63 mln di tonnellate



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

01/31/2025 14:51

Come preannunciato a novembre, il sistema dei porti di Trieste e Monfalcone archivia il 2024 con un segno positivo e più di 63.000.000 di tonnellate di merce movimentata. Sulle banchine dello scalo giuliano i volumi totali dei 12 mesi hanno raggiunto quota 59.540.505 tonnellate (+7,14%). Risultato trainato principalmente dalle rinfuse liquide, driver della crescita generale con 41.261.754 tonnellate e un incremento a doppia cifra (+10,64%). Il settore container, dopo un inizio molto problematico dovuto alla crisi del Mar Rosso, ha chiuso l'anno con una stabilità complessiva rispetto all'anno precedente (-1,21%), attestandosi su 841.867 TEU. Nell'insieme, i numeri sono addirittura in aumento se si considera il dato dei TEU pieni, 608.327 (+4,02%), mentre risultano in calo quelli vuoti, 233.540 (-12,65%). Nel comparto RO-RO, i cui valori a fine anno tornano a crescere (+7,51% nel singolo mese di dicembre), le unità transitate sono state 295.386: numeri di poco inferiori a quelli del 2023 (-1,07%), mentre le toccate dell'autostrada del mare sono cresciute (+8,08%), anche grazie all'introduzione di nuove linee marittime, passando da 804 del 2023, a 869 nell'anno appena concluso. Lieve aumento per le merci varie (+1,81%) e 18.157.699 tonnellate movimentate. Forte rallentamento nel settore delle rinfuse solide (-72,72%) con 121.052 tonnellate, riconducibile alla caduta della sottocategoria prodotti metallurgici che non ha registrato traffico nel corso dell'anno. Da segnalare, viceversa, il balzo in avanti della sottocategoria cereali (75.331 tonnellate e +12,99%), indice del crescente interesse dimostrato dall'industria alimentare per il porto di Trieste. Sul fronte ferroviario il sistema dello scalo giuliano ha movimentato complessivamente 11.147 treni (-9,94%). La perdita è stata causata in parte dai grandi lavori sulle reti (Austria, Germania, Repubblica Ceca, Slovenia), e dalle difficili condizioni meteo durante l'anno nel Centro Europa che hanno condizionato pesantemente tutta la circolazione ferroviaria. All'interno di

FerPress

Trieste

Fiat di Bursa. Anche a Portorosega rallentamento per il settore ferroviario (-2,53%), ma va considerato che i 1.848 treni totalizzati nel 2024, rappresentano il secondo miglior risultato degli ultimi anni. Guardando invece al 2025 Torbianelli commenta: "Fare previsioni in questi tempi turbolenti lascia il tempo che trova, ma sappiamo già che i prossimi mesi saranno particolarmente impegnativi, principalmente per la crisi economica tedesca, l'atteso ridisegno di alcuni servizi marittimi, anche legati alle nuove alleanze, i lavori sulle linee ferroviarie del retroterra che implicheranno inevitabilmente dei rallentamenti. Nonostante questo, il grande lavoro e la crescita degli investimenti portati avanti da pubblico e privato ci da' comunque fiducia e ottimismo".

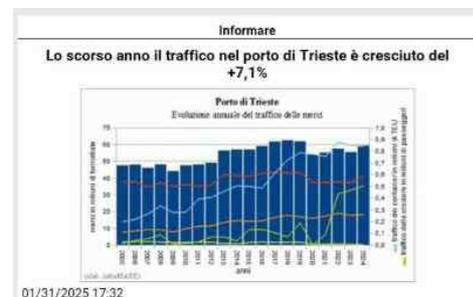
Informare

Trieste

Lo scorso anno il traffico nel porto di Trieste è cresciuto del +7,1%

Deciso incremento delle rinfuse liquide (+10,6%) e più contenuto delle merci varie (+1,8%). Forte calo delle rinfuse secche (-72,7%). Record delle crociere. Nel 2024 il porto di Trieste ha movimentato 59.540.505 tonnellate di merci, con un incremento del +7,1% sull'anno precedente che è stato trainato dalla crescita del +10,6% delle rinfuse liquide attestatesi a 41.261.754 tonnellate. In lieve aumento del +1,8% le merci varie salite a 18.157.699 tonnellate, con un traffico dei container che è risultato pari a 841.867 teu (-1,2%) - inclusi 608.327 contenitori pieni (+4,0%) e 233.540 vuoti (-12,6%) - e con un traffico ro-ro che ha registrato il transito di 295.386 mezzi (-1,1%). Le rinfuse solide sono diminuite del -72,7% scendendo a 121.052 tonnellate, riduzione - ha spiegato l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - che è riconducibile al calo dei prodotti metallurgici che non ha registrato traffico nel corso dell'anno, mentre i cereali sono cresciuti del +13,0% a 75.331 tonnellate.

Lo scorso anno il traffico ferroviario da e per lo scalo portuale giuliano è stato di 11.147 treni, con una flessione del -9,9% attribuibile ai lavori sulle reti (Austria, Germania, Repubblica Ceca, Slovenia) e alle difficili condizioni meteo durante l'anno nel Centro Europa che hanno condizionato pesantemente tutta la circolazione ferroviaria. Nel 2024 a Trieste il settore delle crociere ha segnato un nuovo record storico con oltre 500.000 passeggeri (+8,0%). Lo scorso anno il porto di Monfalcone ha movimentato complessivamente 3.586.782 tonnellate di merci (-6,3%). Le rinfuse solide hanno totalizzato 2.861.448 tonnellate (-5,0%), con rialzi dei volumi dei cereali (+23,65%) e dei prodotti chimici (+34,45%). Decrescita nel settore delle merci varie (-11,4%) con 724.185 tonnellate movimentate e pesante contrazione per i veicoli commerciali (-20,6%), con 86.722 mezzi transitati, dovuta alla elevata tassazione presente ancora in Turchia ed alla riconversione delle linee produttive dello stabilimento Fiat di Bursa. Anche a Portorosega rallentamento per il settore ferroviario (-2,3%) con complessivi 1.848 treni che rappresentano tuttavia il secondo miglior risultato degli ultimi anni.



Deciso incremento delle rinfuse liquide (+10,6%) e più contenuto delle merci varie (+1,8%). Forte calo delle rinfuse secche (-72,7%). Record delle crociere. Nel 2024 il porto di Trieste ha movimentato 59.540.505 tonnellate di merci, con un incremento del +7,1% sull'anno precedente che è stato trainato dalla crescita del +10,6% delle rinfuse liquide attestatesi a 41.261.754 tonnellate. In lieve aumento del +1,8% le merci varie salite a 18.157.699 tonnellate, con un traffico dei container che è risultato pari a 841.867 teu (-1,2%) - inclusi 608.327 contenitori pieni (+4,0%) e 233.540 vuoti (-12,6%) - e con un traffico ro-ro che ha registrato il transito di 295.386 mezzi (-1,1%). Le rinfuse solide sono diminuite del -72,7% scendendo a 121.052 tonnellate, riduzione - ha spiegato l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - che è riconducibile al calo dei prodotti metallurgici che non ha registrato traffico nel corso dell'anno, mentre i cereali sono cresciuti del +13,0% a 75.331 tonnellate. Lo scorso anno il traffico ferroviario da e per lo scalo portuale giuliano è stato di 11.147 treni, con una flessione del -9,9% attribuibile ai lavori sulle reti (Austria, Germania, Repubblica Ceca, Slovenia) e alle difficili condizioni meteo durante l'anno nel Centro Europa che hanno condizionato pesantemente tutta la circolazione ferroviaria. Nel 2024 a Trieste il settore delle crociere ha segnato un nuovo record storico con oltre 500.000 passeggeri (+8,0%). Lo scorso anno il porto di Monfalcone ha movimentato complessivamente 3.586.782 tonnellate di merci (-6,3%). Le rinfuse solide hanno totalizzato 2.861.448 tonnellate (-5,0%), con rialzi dei volumi dei cereali (+23,65%) e dei prodotti chimici (+34,45%). Decrescita nel settore delle merci varie (-11,4%) con 724.185 tonnellate movimentate e pesante contrazione per i veicoli commerciali (-20,6%), con 86.722 mezzi transitati, dovuta alla elevata tassazione presente ancora in Turchia ed alla riconversione delle linee produttive dello stabilimento Fiat di Bursa. Anche a Portorosega rallentamento per il

Alpe Adria, il futuro della logistica tra Europa e Asia: nuove rotte, nuove opportunità

Antonio Gurrieri, AD di Alpe Adria, ha presentato al Business Forum Italia-Serbia a Belgrado la strategia per il Middle Corridor, corridoio intermodale e nuova frontiera dei trasporti tra Europa e Asia. Si è svolto oggi a Belgrado, alla presenza delle massime autorità italiane e serbe, il Business Forum Italia-Serbia Belgrado, 31 gennaio 2025 - L'evoluzione delle rotte logistiche tra Europa e Asia sta ridisegnando il panorama globale dei trasporti e chiede al Nordest Italia e ai Balcani di giocare insieme la partita nel ruolo di protagonisti. In questo contesto è intervenuto Antonio Gurrieri, segretario generale dell'ADSP del Mare Adriatico Orientale e amministratore delegato della Società Alpe Adria, leader nella logistica integrata. L'iniziativa odierna - che fa seguito al Business & Science Forum del 2023 ed al Forum Imprenditoriale del 2024 a Trieste - rappresenta l'ultimo dei numerosi eventi che hanno visto la duratura collaborazione istituzionale tra Italia e Serbia intensificarsi sempre di più, condividendo obiettivi strategici che spaziano dallo sviluppo delle infrastrutture alla transizione verde. Su queste premesse è stato avviato il corridoio intermodale Italia-Serbia, un progetto in cui Alpe Adria crede fermamente, anche nell'ottica di ulteriori prosecuzioni che guardano ad oriente. Infatti, Gurrieri ha ricordato che il conflitto in Ucraina ha cambiato radicalmente lo scenario della connettività terrestre tra Asia ed Europa, in quanto il Northern Corridor, che fino a pochi anni fa veicolava oltre l'80% del traffico merci bilaterale terrestre tra i due continenti, è stato fortemente depotenziato, rendendosi quindi necessario ripensare i flussi logistici su scala globale. Una rotta alternativa degna di attenzione è costituita dal Middle Corridor, la rete interconnessa di vie stradali, ferroviarie e marittime che attraversa Asia Centrale, Caucaso e Turchia per collegare, proprio attraverso i Balcani, Cina ed Europa, affermandosi recentemente, come testimoniato da incoraggianti dati di traffico, come una delle vie di trasporto più efficienti e sostenibili. In questa cornice è stato evidenziato l'impegno di Alpe Adria nell'integrazione del Middle Corridor con i corridoi transeuropei di trasporto (TEN-T), dove la posizione strategica del Friuli Venezia Giulia permette a questa Regione di fungere da gateway per l'Europa, connettendo le rotte asiatiche con i principali hub europei, via Serbia, con tempi di consegna particolarmente competitivi in relazione alle distanze da percorrere e con forte riduzione dell'impatto ambientale. L'incontro a Belgrado è stato quindi un'opportunità per rafforzare ulteriormente la collaborazione tra i nostri due Paesi. Infatti, la Serbia gioca un ruolo chiave nella rete logistica europea, non solo per le interessanti realtà produttive insediate nel suo territorio, ma anche per la posizione geografica, che costituisce un "ponte naturale" verso gli Stati attraversati dal Middle Corridor. Proprio tra i punti sottolineati dall'AD di Alpe Adria spicca il fatto che la Serbia è un mercato significativo

Informatore Navale	
Alpe Adria, il futuro della logistica tra Europa e Asia: nuove rotte, nuove opportunità	
01/31/2025 17:51	
<p>Antonio Gurrieri, AD di Alpe Adria, ha presentato al Business Forum Italia-Serbia a Belgrado la strategia per il Middle Corridor, corridoio intermodale e nuova frontiera dei trasporti tra Europa e Asia. Si è svolto oggi a Belgrado, alla presenza delle massime autorità italiane e serbe, il Business Forum Italia-Serbia Belgrado, 31 gennaio 2025 - L'evoluzione delle rotte logistiche tra Europa e Asia sta ridisegnando il panorama globale dei trasporti e chiede al Nordest Italia e ai Balcani di giocare insieme la partita nel ruolo di protagonisti. In questo contesto è intervenuto Antonio Gurrieri, segretario generale dell'ADSP del Mare Adriatico Orientale e amministratore delegato della Società Alpe Adria, leader nella logistica integrata. L'iniziativa odierna - che fa seguito al Business & Science Forum del 2023 ed al Forum Imprenditoriale del 2024 a Trieste - rappresenta l'ultimo dei numerosi eventi che hanno visto la duratura collaborazione istituzionale tra Italia e Serbia intensificarsi sempre di più, condividendo obiettivi strategici che spaziano dallo sviluppo delle infrastrutture alla transizione verde. Su queste premesse è stato avviato il corridoio intermodale Italia-Serbia, un progetto in cui Alpe Adria crede fermamente, anche nell'ottica di ulteriori prosecuzioni che guardano ad oriente. Infatti, Gurrieri ha ricordato che il conflitto in Ucraina ha cambiato radicalmente lo scenario della connettività terrestre tra Asia ed Europa, in quanto il Northern Corridor, che fino a pochi anni fa veicolava oltre l'80% del traffico merci bilaterale terrestre tra i due continenti, è stato fortemente depotenziato, rendendosi quindi necessario ripensare i flussi logistici su scala globale. Una rotta alternativa degna di attenzione è costituita dal Middle Corridor, la rete interconnessa di vie stradali, ferroviarie e marittime che attraversa Asia Centrale, Caucaso e Turchia per collegare, proprio attraverso i Balcani, Cina ed Europa, affermandosi recentemente, come testimoniato da incoraggianti dati di traffico, come una delle vie di trasporto più efficienti e sostenibili. In questa cornice è stato evidenziato l'impegno di Alpe Adria nell'integrazione del Middle Corridor con i corridoi transeuropei di trasporto (TEN-T), dove la posizione strategica del Friuli Venezia Giulia permette a questa Regione di fungere da gateway per l'Europa, connettendo le rotte asiatiche con i principali hub europei, via Serbia, con tempi di consegna particolarmente competitivi in relazione alle distanze da percorrere e con forte riduzione dell'impatto ambientale. L'incontro a Belgrado è stato quindi un'opportunità per rafforzare ulteriormente la collaborazione tra i nostri due Paesi. Infatti, la Serbia gioca un ruolo chiave nella rete logistica europea, non solo per le interessanti realtà produttive insediate nel suo territorio, ma anche per la posizione geografica, che costituisce un "ponte naturale" verso gli Stati attraversati dal Middle Corridor. Proprio tra i punti sottolineati dall'AD di Alpe Adria spicca il fatto che la Serbia è un mercato significativo di destinazione dell'export italiano nell'Area dell'Europa Centro-</p>	

Informatore Navale

Trieste

di destinazione dell'export italiano nell'Area dell'Europa Centro-Orientale. I dati di crescita del PIL della Serbia si attestano attorno al 4% per il 2024, una delle migliori performance in Europa. Nel 2024 l'interscambio commerciale ha superato i livelli dell'anno precedente, raggiungendo complessivamente oltre 3,7 miliardi di euro. Gurrieri ha ricordato come l'Italia mantiene la terza posizione, dopo Germania e Cina, nella graduatoria dei partner commerciali della Serbia; le importazioni serbe dall'Italia hanno totalizzato quasi 2,3 miliardi di euro, registrando un incremento del 3,5% rispetto al 2023, mentre quelle italiane dalla Serbia si attestano invece a circa 1,4 miliardi di euro. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e Alpe Adria lavorano per ampliare questi orizzonti. Inoltre, grandi opportunità potranno sorgere con il Piano Serbia 2027, il cui motto è "Salto nel Futuro", presentato dal Presidente della Repubblica Vui, che contempla investimenti per un valore di 17,8 miliardi di euro nei prossimi 4 anni destinati in gran parte alla realizzazione di opere infrastrutturali. Con la nostra presenza quest'oggi - ha affermato Gurrieri - abbiamo voluto consolidare un ulteriore tassello al network intermodale europeo di Alpe Adria e del sistema logistico del Friuli Venezia Giulia, che sono pronti ad affrontare, con soluzioni innovative, le sfide di un mondo in rapido cambiamento.

Informazioni Marittime

Trieste

Cantieri e clima condizionano il traffico ferroviario del porto di Trieste

Il volume merce complessivo del 2024 è in crescita. In leggero calo i container e i rotabili. Bene il traffico crocieristico "Nonostante il contesto geopolitico internazionale, la crisi del Mar rosso e la recessione economica, il sistema portuale e logistico giuliano sta tenendo, grazie anche al lavoro degli operatori". È quanto afferma il commissario straordinario dei porti di Trieste e Monfalcone **Vittorio Torbianelli**, commentando i dati di traffico di chiusura annuale. Come preannunciato a novembre, il sistema dei porti di Trieste e Monfalcone archivia il 2024 con un segno positivo e più di 63 milioni di tonnellate di merce movimentata. Sulle banchine dello scalo giuliano i volumi totali dei 12 mesi hanno raggiunto quota 59.540.505 tonnellate (+7,14%). Risultato trainato principalmente dalle rinfuse liquide, driver della crescita generale con 41.261.754 tonnellate e un incremento a doppia cifra (+10,64%). Sul fronte ferroviario il sistema dello scalo giuliano ha movimentato complessivamente 11.147 treni (-9,94%). La perdita è stata causata in parte dai grandi lavori sulle reti (Austria, Germania, Repubblica Ceca, Slovenia), e dalle difficili condizioni meteo durante l'anno nel Centro Europa che hanno condizionato pesantemente tutta la circolazione ferroviaria. All'interno di questo quadro, si evidenzia però il buon andamento dei treni nell'Interporto di Cervignano (+17,44%). Il settore container, dopo un inizio molto problematico dovuto alla crisi del Mar Rosso, ha chiuso l'anno con una stabilità complessiva rispetto all'anno precedente (-1,21%), attestandosi su 841.867 TEU. Nell'insieme, i numeri sono addirittura in aumento se si considera il dato dei TEU pieni, 608.327 (+4,02%), mentre risultano in calo quelli vuoti, 233.540 (-12,65%). Nel comparto RO-RO, i cui valori a fine anno tornano a crescere (+7,51% nel singolo mese di dicembre), le unità transitate sono state 295.386: numeri di poco inferiori a quelli del 2023 (-1,07%), mentre le toccate dell'autostrada del mare sono cresciute (+8,08%), anche grazie all'introduzione di nuove linee marittime, passando da 804 del 2023, a 869 nell'anno appena concluso. Lieve aumento per le merci varie (+1,81%) e 18.157.699 tonnellate movimentate. Forte rallentamento nel settore delle rinfuse solide (-72,72%) con 121.052 tonnellate, riconducibile alla caduta della sottocategoria prodotti metallurgici che non ha registrato traffico nel corso dell'anno. Da segnalare, viceversa, il balzo in avanti della sottocategoria cereali (75.331 tonnellate e +12,99%), indice del crescente interesse dimostrato dall'industria alimentare per il porto di Trieste. Ottima la prova del traffico crocieristico gestito dalla Trieste Terminal Passeggeri: (+8%) rispetto all'anno precedente, con un totale di oltre 500.000 crocieristi. Per quanto riguarda Monfalcone, lo scalo che ha risentito maggiormente delle problematiche collegate al quadro geopolitico (conflitto russo-ucraino e Mar Rosso) e alla crisi del settore automobilistico, chiude il 2024 in perdita, registrando una movimentazione



Il volume merce complessivo del 2024 è in crescita. In leggero calo i container e i rotabili. Bene il traffico crocieristico "Nonostante il contesto geopolitico internazionale, la crisi del Mar rosso e la recessione economica, il sistema portuale e logistico giuliano sta tenendo, grazie anche al lavoro degli operatori". È quanto afferma il commissario straordinario dei porti di Trieste e Monfalcone Vittorio Torbianelli, commentando i dati di traffico di chiusura annuale. Come preannunciato a novembre, il sistema dei porti di Trieste e Monfalcone archivia il 2024 con un segno positivo e più di 63 milioni di tonnellate di merce movimentata. Sulle banchine dello scalo giuliano i volumi totali dei 12 mesi hanno raggiunto quota 59.540.505 tonnellate (+7,14%). Risultato trainato principalmente dalle rinfuse liquide, driver della crescita generale con 41.261.754 tonnellate e un incremento a doppia cifra (+10,64%). Sul fronte ferroviario il sistema dello scalo giuliano ha movimentato complessivamente 11.147 treni (-9,94%). La perdita è stata causata in parte dai grandi lavori sulle reti (Austria, Germania, Repubblica Ceca, Slovenia), e dalle difficili condizioni meteo durante l'anno nel Centro Europa che hanno condizionato pesantemente tutta la circolazione ferroviaria. All'interno di questo quadro, si evidenzia però il buon andamento dei treni nell'Interporto di Cervignano (+17,44%). Il settore container, dopo un inizio molto problematico dovuto alla crisi del Mar Rosso, ha chiuso l'anno con una stabilità complessiva rispetto all'anno precedente (-1,21%), attestandosi su 841.867 TEU. Nell'insieme, i numeri sono addirittura in aumento se si considera il dato dei TEU pieni, 608.327 (+4,02%), mentre risultano in calo quelli vuoti, 233.540 (-12,65%). Nel comparto RO-RO, i cui valori a fine anno tornano a crescere (+7,51% nel singolo mese di dicembre), le unità transitate sono state 295.386: numeri di poco inferiori a quelli del 2023 (-1,07%), mentre le toccate dell'autostrada del mare sono cresciute

Informazioni Marittime

Trieste

complessiva di 3.586.782 (-6,34%). Andando nel dettaglio, flessione per le rinfuse solide con 2.861.448 tonnellate (-5%), ma importante lo sprint dei cereali (+23,65%) e dei prodotti chimici (+34,45%). Decrescita nel settore delle merci varie (-11,43%) con 724.185 tonnellate movimentate e pesante contrazione per i veicoli commerciali (-20,57%) con 86.722 mezzi transitati, dovuta alla elevata tassazione presente ancora in Turchia ed alla riconversione delle linee produttive dello stabilimento Fiat di Bursa. Anche a Portorosega rallentamento per il settore ferroviario (-2,53%), ma va considerato che i 1.848 treni totalizzati nel 2024, rappresentano il secondo miglior risultato degli ultimi anni. Guardando invece al 2025 **Torbianelli** commenta: "Fare previsioni in questi tempi turbolenti lascia il tempo che trova, ma sappiamo già che i prossimi mesi saranno particolarmente impegnativi, principalmente per la crisi economica tedesca, l'atteso ridisegno di alcuni servizi marittimi, anche legati alle nuove alleanze, i lavori sulle linee ferroviarie del retroterra che implicheranno inevitabilmente dei rallentamenti. Nonostante questo, il grande lavoro e la crescita degli investimenti portati avanti da pubblico e privato ci da' comunque fiducia e ottimismo". Condividi Tag trieste Articoli correlati.

Carnival Luminosa con EcoFIT

TRIESTE - Carnival Luminosa è una nave da crociera da 92.700 GT (stazza lorda), lunga 300 metri e dotata di 1.130 cabine in grado di ospitare fino a 2.800 passeggeri. Costruita da Fincantieri nello stabilimento di Marghera (VE), ha iniziato la sua vita operativa nel 2009 con il nome di Costa Luminosa per poi essere ceduta, nel settembre 2022, a Carnival Cruise Line. Nello stesso anno, prima del passaggio alla compagnia statunitense, l'allora proprietaria Costa Crociere decise di sostituire il collettore per acqua calda e fredda della nave a causa dei segni di corrosione che lo stesso iniziava a mostrare. Al momento della costruzione della nave era stato infatti installato un sistema metallico, scelta dettata dalla complessità insita nel design del collettore e dagli spazi estremamente ristretti in cui andava collocato. Allo scopo quindi di prevenirne il degrado, di migliorarne l'efficienza e di ridurne la necessità di manutenzione si decise di sostituire i componenti deteriorati del collettore con altri più durevoli e maggiormente performanti. L'intero progetto avrebbe dovuto essere eseguito con la nave in piena attività, condizione che presupponeva una pianificazione complessa e precisa dell'intervento.

Occorreva dunque rivolgersi ad aziende fornitrici in grado di garantire, sia in termini ingegneristici che di esecuzione all'avanguardia, il successo di un'operazione così laboriosa. Per questa ragione l'incarico fu affidato a Mec.Ship e a GF Piping Systems. Mec.Ship, prima che i lavori di ristrutturazione iniziassero, si occupò di condurre un'indagine approfondita del sistema esistente sulla Costa Luminosa attraverso misurazioni estremamente accurate, effettuate attraverso la scansione 3D dell'impianto in essere. I dati ricavati furono utilizzati per progettare il collettore sostitutivo sfruttando le ampie librerie CAD e le capacità di prefabbricazione di GF Piping Systems. La scelta da parte della società del Gruppo Georg Fischer, specializzata nella fornitura di soluzioni idriche e di flusso consentendo un trasporto sicuro e sostenibile dei fluidi, ricadde, in accordo con il committente, su materiali leggeri privi di corrosione appartenenti a due diverse gamme di sistemi. Il primo, ecoFIT, basato su tubazioni in polietilene adatte al trasporto di acqua e acque reflue a temperature comprese tra -50 °C e +60 °C e caratterizzato da una durata garantita di almeno 25 anni. L'altro, INSTAFLEX, in polibutene (PB), idoneo per le installazioni di acqua potabile proprio per le caratteristiche del materiale con cui è realizzato, esente dal rilascio di sapori e di sostanze inquinanti e con la prerogativa di possedere superfici lisce che prevengono i depositi di calcare. Grazie alla combinazione di competenze in progettazione, ingegneria e prefabbricazione di GF Piping Systems e di Mec.Ship, il collettore sostitutivo è stato adattato alle esigenze specifiche della Costa Luminosa. L'installazione, grazie a tecnologie di giunzione semplici come la fusione di testa o l'elettrofusione e all'impiego di parti prefabbricate, è stata completata



TRIESTE - Carnival Luminosa è una nave da crociera da 92.700 GT (stazza lorda), lunga 300 metri e dotata di 1.130 cabine in grado di ospitare fino a 2.800 passeggeri. Costruita da Fincantieri nello stabilimento di Marghera (VE), ha iniziato la sua vita operativa nel 2009 con il nome di Costa Luminosa per poi essere ceduta, nel settembre 2022, a Carnival Cruise Line. Nello stesso anno, prima del passaggio alla compagnia statunitense, l'allora proprietaria Costa Crociere decise di sostituire il collettore per acqua calda e fredda della nave a causa dei segni di corrosione che lo stesso iniziava a mostrare. Al momento della costruzione della nave era stato infatti installato un sistema metallico, scelta dettata dalla complessità insita nel design del collettore e dagli spazi estremamente ristretti in cui andava collocato. Allo scopo quindi di prevenirne il degrado, di migliorarne l'efficienza e di ridurne la necessità di manutenzione si decise di sostituire i componenti deteriorati del collettore con altri più durevoli e maggiormente performanti. L'intero progetto avrebbe dovuto essere eseguito con la nave in piena attività, condizione che presupponeva una pianificazione complessa e precisa dell'intervento. Occorreva dunque rivolgersi ad aziende fornitrici in grado di garantire, sia in termini ingegneristici che di esecuzione all'avanguardia, il successo di un'operazione così laboriosa. Per questa ragione l'incarico fu affidato a Mec.Ship e a GF Piping Systems. Mec.Ship, prima che i lavori di ristrutturazione iniziassero, si occupò di condurre un'indagine approfondita del sistema esistente sulla Costa Luminosa attraverso misurazioni estremamente accurate, effettuate attraverso la scansione 3D dell'impianto in essere. I dati ricavati furono utilizzati per progettare il collettore sostitutivo sfruttando le ampie librerie CAD e le capacità di prefabbricazione di GF Piping Systems. La scelta da parte della società del Gruppo Georg Fischer, specializzata nella fornitura di soluzioni idriche e di flusso consentendo un trasporto sicuro e sostenibile dei fluidi, ricadde, in accordo con il committente, su

La Gazzetta Marittima

Trieste

rapidamente e con un impatto minimo su passeggeri ed equipaggio. Così facendo, e grazie alle proprietà dei materiali dei nuovi sistemi di tubazioni, la nave ha potuto beneficiare di soluzioni leggere, prive di corrosione e senza necessità di manutenzione lungo l'intera loro vita operativa.

Nei porti di Trieste e Monfalcone più di 63 milioni di tonnellate movimentate

Positivi i dati di traffico 2024 nei due scali del Sistema dell'Adriatico orientale. A Trieste crescono i volumi totali, in lieve perdita i Teu e il comparto Ro-Ro. Il Commissario **Torbianelli**: "Il Sistema sta tenendo, ci aspetta 2025 impegnativo" Il sistema dei porti di Trieste e Monfalcone archivia il 2024 con un segno positivo e più di 63 milioni di tonnellate di merce movimentata. Diverso però l'andamento tra gli scali e tra i settori. A Trieste i volumi totali hanno superato i 59 milioni e mezzo di tonnellate con un incremento di oltre il 7% rispetto al 2023. Risultato trainato principalmente dalle rinfuse liquide (+10,64%). I container, dopo la crisi del Mar Rosso, hanno chiuso l'anno con una perdita minima dell' 1,21. Anche nel comparto RO-RO numeri di poco inferiori a quelli del 2023. Lieve aumento per le merci varie e forte rallentamento invece nel settore delle rinfuse solide, riconducibile all'azzeramento dei traffici dei prodotti metallurgici. I treni movimentati sono calati di quasi il 10% a causa dei grandi lavori sulle reti del Centro Europa, ma è stato buono l'andamento nell'Interporto di Cervignano con un +17,4%. Ottima la prova del traffico croceristico: +8% con oltre 500.000 crocieristi.

Monfalcone ha sentito gli effetti del quadro geopolitico e della crisi del settore automobilistico. Chiude il 2024 con una perdita di oltre il 6%. Flessione per le rinfuse solide, decrescita delle merci varie e del settore ferroviario anche se i 1.848 treni totalizzati nel 2024, rappresentano il secondo miglior risultato degli ultimi anni. Difficile prevedere l'andamento del 2025. "I prossimi mesi saranno particolarmente impegnativi -sottolinea il commissario straordinario dei porti di Trieste e Monfalcone **Vittorio Torbianelli**- per la crisi economica tedesca e i lavori sulle linee ferroviarie del retroterra, ma c'è fiducia e ottimismo-conclude **Torbianelli**- soprattutto per il grande lavoro e la crescita degli investimenti pubblici e privati".



Dati di traffico 2024: più di 63 mln di tonnellate movimentate nei porti di Trieste e Monfalcone

Gen 31, 2025 Trieste - "Nonostante il contesto geopolitico internazionale, la crisi del Mar rosso e la recessione economica, il sistema portuale e logistico giuliano sta tenendo, grazie anche al lavoro degli operatori". È quanto afferma il commissario straordinario dei porti di Trieste e Monfalcone **Vittorio Torbianelli**, commentando i dati di traffico di chiusura annuale. Come preannunciato a novembre, il sistema dei porti di Trieste e Monfalcone archivia il 2024 con un segno positivo e più di 63.000.000 di tonnellate di merce movimentata. Sulle banchine dello scalo giuliano i volumi totali dei 12 mesi hanno raggiunto quota 59.540.505 tonnellate (+7,14%). Risultato trainato principalmente dalle rinfuse liquide, driver della crescita generale con 41.261.754 tonnellate e un incremento a doppia cifra (+10,64%). Il settore container, dopo un inizio molto problematico dovuto alla crisi del Mar Rosso, ha chiuso l'anno con una stabilità complessiva rispetto all'anno precedente (-1,21%), attestandosi su 841.867 TEU. Nell'insieme, i numeri sono addirittura in aumento se si considera il dato dei TEU pieni, 608.327 (+4,02%), mentre risultano in calo quelli vuoti, 233.540 (-12,65%). Nel comparto RO-RO, i cui valori a fine anno tornano a crescere (+7,51% nel singolo mese di dicembre), le unità transitate sono state 295.386: numeri di poco inferiori a quelli del 2023 (-1,07%), mentre le toccate dell'autostrada del mare sono cresciute (+8,08%), anche grazie all'introduzione di nuove linee marittime, passando da 804 del 2023, a 869 nell'anno appena concluso. Lieve aumento per le merci varie (+1,81%) e 18.157.699 tonnellate movimentate. Forte rallentamento nel settore delle rinfuse solide (-72,72%) con 121.052 tonnellate, riconducibile alla caduta della sottocategoria prodotti metallurgici che non ha registrato traffico nel corso dell'anno. Da segnalare, viceversa, il balzo in avanti della sottocategoria cereali (75.331 tonnellate e +12,99%), indice del crescente interesse dimostrato dall'industria alimentare per il porto di Trieste. Sul fronte ferroviario il sistema dello scalo giuliano ha movimentato complessivamente 11.147 treni (-9,94%). La perdita è stata causata in parte dai grandi lavori sulle reti (Austria, Germania, Repubblica Ceca, Slovenia), e dalle difficili condizioni meteo durante l'anno nel Centro Europa che hanno condizionato pesantemente tutta la circolazione ferroviaria. All'interno di questo quadro, si evidenzia però il buon andamento dei treni nell'Interporto di Cervignano (+17,44%). Ottima la prova del traffico crocieristico gestito dalla Trieste Terminal Passeggeri: (+8%) rispetto all'anno precedente, con un totale di oltre 500.000 crocieristi. Per quanto riguarda Monfalcone, lo scalo che ha risentito maggiormente delle problematiche collegate al quadro geopolitico (conflitto russo-ucraino e Mar Rosso) e alla crisi del settore automobilistico, chiude il 2024 in perdita, registrando una movimentazione complessiva di 3.586.782 (-6,34%). Andando nel dettaglio, flessione per le rinfuse solide con 2.



Gen 31, 2025 Trieste - "Nonostante il contesto geopolitico internazionale, la crisi del Mar rosso e la recessione economica, il sistema portuale e logistico giuliano sta tenendo, grazie anche al lavoro degli operatori". È quanto afferma il commissario straordinario dei porti di Trieste e Monfalcone Vittorio Torbianelli, commentando i dati di traffico di chiusura annuale. Come preannunciato a novembre, il sistema dei porti di Trieste e Monfalcone archivia il 2024 con un segno positivo e più di 63.000.000 di tonnellate di merce movimentata. Sulle banchine dello scalo giuliano i volumi totali dei 12 mesi hanno raggiunto quota 59.540.505 tonnellate (+7,14%). Risultato trainato principalmente dalle rinfuse liquide, driver della crescita generale con 41.261.754 tonnellate e un incremento a doppia cifra (+10,64%). Il settore container, dopo un inizio molto problematico dovuto alla crisi del Mar Rosso, ha chiuso l'anno con una stabilità complessiva rispetto all'anno precedente (-1,21%), attestandosi su 841.867 TEU. Nell'insieme, i numeri sono addirittura in aumento se si considera il dato dei TEU pieni, 608.327 (+4,02%), mentre risultano in calo quelli vuoti, 233.540 (-12,65%). Nel comparto RO-RO, i cui valori a fine anno tornano a crescere (+7,51% nel singolo mese di dicembre), le unità transitate sono state 295.386: numeri di poco inferiori a quelli del 2023 (-1,07%), mentre le toccate dell'autostrada del mare sono cresciute (+8,08%), anche grazie all'introduzione di nuove linee marittime, passando da 804 del 2023, a 869 nell'anno appena concluso. Lieve aumento per le merci varie (+1,81%) e 18.157.699 tonnellate movimentate. Forte rallentamento nel settore delle rinfuse solide (-72,72%) con 121.052 tonnellate, riconducibile alla caduta della sottocategoria prodotti metallurgici che non ha registrato traffico nel corso dell'anno. Da segnalare, viceversa, il balzo in avanti della sottocategoria cereali (75.331 tonnellate e +12,99%), indice del crescente interesse dimostrato dall'industria alimentare per il porto di Trieste.

Sea Reporter

Trieste

861.448 tonnellate (-5%), ma importante lo sprint dei cereali (+23,65%) e dei prodotti chimici (+34,45%). Decrescita nel settore delle merci varie (-11,43%) con 724.185 tonnellate movimentate e pesante contrazione per i veicoli commerciali (-20,57%) con 86.722 mezzi transitati, dovuta alla elevata tassazione presente ancora in Turchia ed alla riconversione delle linee produttive dello stabilimento Fiat di Bursa. Anche a Portorosega rallentamento per il settore ferroviario (-2,53%), ma va considerato che i 1.848 treni totalizzati nel 2024, rappresentano il secondo miglior risultato degli ultimi anni. Guardando invece al 2025 **Torbianelli** commenta: "Fare previsioni in questi tempi turbolenti lascia il tempo che trova, ma sappiamo già che i prossimi mesi saranno particolarmente impegnativi, principalmente per la crisi economica tedesca, l'atteso ridisegno di alcuni servizi marittimi, anche legati alle nuove alleanze, i lavori sulle linee ferroviarie del retroterra che implicheranno inevitabilmente dei rallentamenti. Nonostante questo, il grande lavoro e la crescita degli investimenti portati avanti da pubblico e privato ci da' comunque fiducia e ottimismo".

Ship 2 Shore

Trieste

Si è chiuso in positivo il 2024 del sistema portuale dell'Adriatico Orientale

Trieste ha visto i traffici crescere, soprattutto grazie alle rinfuse liquide, mentre Monfalcone ha risentito maggiormente della guerra in Ucraina e della crisi del Mar Rosso

Nonostante una congiuntura internazionale complessa, i porti di Trieste e Monfalcone hanno chiuso il 2024 con traffici in crescita e oltre 63 milioni di tonnellate di merci movimentate. Sulle banchine dello scalo giuliano i volumi totali dei 12 mesi come comunicato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale hanno raggiunto quota 59.540.505 tonnellate (+7,14%), grazie soprattutto al buon andamento dei traffici di rinfuse liquide (generati in gran parte dal terminal SIOT; ndr), che sono cresciuti a doppia cifra (+10,64%) arrivando a quota 41,2 milioni di tonnellate. Il settore container, dopo un inizio molto problematico dovuto alla crisi del Mar Rosso, ha chiuso l'anno con un calo molto contenuto rispetto all'anno precedente (-1,21%), attestandosi a 841.867 TEUs. Nello specifico, la movimentazione dei contenitori pieni è cresciuta a 608.327 (+4,02%), mentre quelli vuoti sono calati a 233.540 (-12,65%). Nel comparto RO-RO, i cui valori a fine anno tornano a crescere (+7,51% nel singolo mese di dicembre), le unità transitate sono state 295.386: numeri di poco inferiori a quelli del 2023 (-1,07%), mentre le toccate dell'autostrada del mare sono cresciute (+8,08%), anche grazie all'introduzione di nuove linee marittime, passando da 804 del 2023, a 869 nell'anno appena concluso. Lieve aumento per le merci varie (+1,81%), con 18.157.699 tonnellate movimentate, mentre i traffici di rinfuse solide sono crollati a 121.052 tonnellate (-72,72%), a causa della caduta della sottocategoria dei prodotti metallurgici che non ha registrato traffico nel corso dell'anno. Da segnalare, viceversa, il balzo in avanti della sottocategoria cereali (75.331 tonnellate e +12,99%), indice del crescente interesse dimostrato dall'industria alimentare per il porto di Trieste. Sul fronte ferroviario il sistema dello scalo giuliano ha movimentato complessivamente 11.147 treni (-9,94%). La perdita sottolinea l'authority è stata causata in parte dai grandi lavori sulle reti (Austria, Germania, Repubblica Ceca, Slovenia), ma anche dalle difficili condizioni meteo durante l'anno nel Centro Europa che hanno condizionato pesantemente tutta la circolazione ferroviaria. All'interno di questo quadro, si evidenzia però il buon andamento dei treni nell'Interporto di Cervignano (+17,44%). Ottima la prova del traffico croceristico gestito dalla Trieste Terminal Passeggeri: (+8%) rispetto all'anno precedente, con un totale di oltre 500.000 crocieristi. Per quanto riguarda Monfalcone, lo scalo che ha risentito maggiormente delle problematiche collegate al quadro geopolitico (conflitto russo-ucraino e Mar Rosso) e alla crisi del settore automobilistico ha chiuso il 2024 in perdita, registrando una movimentazione complessiva di 3.586.782 (-6,34%). Nel dettaglio, si è verificata una flessione per le rinfuse solide con 2.861.448 tonnellate (-5%), ma sono cresciuti i cereali (+23,65%) e i prodotti chimici (+34,45%). Decrescita nel settore delle merci varie



Ship 2 Shore

Trieste

(-11,43%) con 724.185 tonnellate movimentate e pesante contrazione per i veicoli commerciali (-20,57%) con 86.722 mezzi transitati, dovuta alla elevata tassazione presente ancora in Turchia ed alla riconversione delle linee produttive dello stabilimento Fiat di Bursa. Nonostante il contesto geopolitico internazionale, la crisi del Mar rosso e la recessione economica, il sistema portuale e logistico giuliano sta tenendo, grazie anche al lavoro degli operatori ha commentato il Commissario straordinario dei porti di Trieste e Monfalcone Vittorio Torbianelli, che ha poi aggiunto, in relazione al 2025: Fare previsioni in questi tempi turbolenti lascia il tempo che trova, ma sappiamo già che i prossimi mesi saranno particolarmente impegnativi, principalmente per la crisi economica tedesca, l'atteso ridisegno di alcuni servizi marittimi, anche legati alle nuove alleanze, i lavori sulle linee ferroviarie del retroterra che implicheranno inevitabilmente dei rallentamenti. Nonostante questo, il grande lavoro e la crescita degli investimenti portati avanti da pubblico e privato ci dà comunque fiducia e ottimismo.

Ship Mag

Trieste

Alpe Adria presenta la strategia Middle Corridor, nuova frontiera dei trasporti tra Europa e Asia

L'ad Gurrieri: "Presenti a Belgrado per consolidare un ulteriore tassello del nostro network intermodale europeo e del sistema logistico del Friuli Venezia Giulia" Belgrado - L'evoluzione delle rotte logistiche tra Europa e Asia sta ridisegnando il panorama globale dei trasporti e chiede al Nordest Italia e ai Balcani di giocare insieme la partita nel ruolo di protagonisti. E' stato questo il tema del Business Forum Italia-Serbia, che si è svolto a Belgrado, con l'intervento di Antonio Gurrieri, segretario generale dell'Adsp del Mare Adriatico Orientale e amministratore delegato della Società Alpe Adria, leader nella logistica integrata. L'iniziativa - che fa seguito al Business & Science Forum del 2023 e al Forum Imprenditoriale del 2024 a Trieste - rappresenta l'ultimo dei numerosi eventi che hanno visto la collaborazione istituzionale tra Italia e Serbia intensificarsi sempre di più, condividendo obiettivi strategici che spaziano dallo sviluppo delle infrastrutture alla transizione verde. Su queste premesse è stato avviato il corridoio intermodale Italia-Serbia, un progetto in cui Alpe Adria crede fermamente. Gurrieri ha ricordato che il conflitto in Ucraina ha cambiato radicalmente lo scenario della connettività terrestre tra

Asia ed Europa, in quanto il Northern Corridor, che fino a pochi anni fa veicolava oltre l'80% del traffico merci bilaterale terrestre tra i due continenti, è stato fortemente depotenziato, rendendosi quindi necessario ripensare i flussi logistici su scala globale. Una rotta alternativa degna di attenzione è costituita dal Middle Corridor, la rete interconnessa di vie stradali, ferroviarie e marittime che attraversa Asia Centrale, Caucaso e Turchia per collegare, proprio attraverso i Balcani, Cina ed Europa, affermandosi recentemente, come testimoniato da incoraggianti dati di traffico, come una delle vie di trasporto più efficienti e sostenibili. In questa cornice è stato evidenziato l'impegno di Alpe Adria nell'integrazione del Middle Corridor con i corridoi transeuropei di trasporto (Ten-T), dove la posizione strategica del Friuli Venezia Giulia permette a questa Regione di fungere da gateway per l'Europa, connettendo le rotte asiatiche con i principali hub europei, via Serbia, con tempi di consegna particolarmente competitivi in relazione alle distanze da percorrere e con forte riduzione dell'impatto ambientale. L'incontro a Belgrado è stato quindi un'opportunità per rafforzare ulteriormente la collaborazione tra i due Paesi. Infatti, la Serbia gioca un ruolo chiave nella rete logistica europea, non solo per le interessanti realtà produttive insediate nel suo territorio, ma anche per la posizione geografica, che costituisce un "ponte naturale" verso gli Stati attraversati dal Middle Corridor. Proprio nel suo intervento l'ad di Alpe Adria ha evidenziato il fatto che la Serbia è un mercato significativo di destinazione dell'export italiano nell'Area dell'Europa Centro-Orientale. I dati di crescita del Pil della Serbia si attestano attorno al 4% per il 2024, una delle migliori performance in Europa.



L'ad Gurrieri: "Presenti a Belgrado per consolidare un ulteriore tassello del nostro network intermodale europeo e del sistema logistico del Friuli Venezia Giulia" Belgrado - L'evoluzione delle rotte logistiche tra Europa e Asia sta ridisegnando il panorama globale dei trasporti e chiede al Nordest Italia e ai Balcani di giocare insieme la partita nel ruolo di protagonisti. E' stato questo il tema del Business Forum Italia-Serbia, che si è svolto a Belgrado, con l'intervento di Antonio Gurrieri, segretario generale dell'Adsp del Mare Adriatico Orientale e amministratore delegato della Società Alpe Adria, leader nella logistica integrata. L'iniziativa - che fa seguito al Business & Science Forum del 2023 e al Forum Imprenditoriale del 2024 a Trieste - rappresenta l'ultimo dei numerosi eventi che hanno visto la collaborazione istituzionale tra Italia e Serbia intensificarsi sempre di più, condividendo obiettivi strategici che spaziano dallo sviluppo delle infrastrutture alla transizione verde. Su queste premesse è stato avviato il corridoio intermodale Italia-Serbia, un progetto in cui Alpe Adria crede fermamente. Gurrieri ha ricordato che il conflitto in Ucraina ha cambiato radicalmente lo scenario della connettività terrestre tra Asia ed Europa, in quanto il Northern Corridor, che fino a pochi anni fa veicolava oltre l'80% del traffico merci bilaterale terrestre tra i due continenti, è stato fortemente depotenziato, rendendosi quindi necessario ripensare i flussi logistici su scala globale. Una rotta alternativa degna di attenzione è costituita dal Middle Corridor, la rete interconnessa di vie stradali, ferroviarie e marittime che attraversa Asia Centrale, Caucaso e Turchia per collegare, proprio attraverso i Balcani, Cina ed Europa, affermandosi recentemente, come testimoniato da incoraggianti dati di traffico, come una delle vie di trasporto più efficienti e sostenibili. In questa cornice è stato evidenziato l'impegno di Alpe Adria nell'integrazione del Middle Corridor con i corridoi transeuropei di trasporto (Ten-T), dove la posizione strategica del Friuli

Ship Mag

Trieste

Nel 2024 l'interscambio commerciale ha superato i livelli dell'anno precedente, raggiungendo complessivamente oltre 3,7 miliardi di euro. Gurrieri ha sottolineato come l'Italia mantenga la terza posizione, dopo Germania e Cina, nella graduatoria dei partner commerciali della Serbia ; le importazioni serbe dall'Italia hanno totalizzato quasi 2,3 miliardi di euro, registrando un incremento del 3,5% rispetto al 2023, mentre quelle italiane dalla Serbia si attestano invece a circa 1,4 miliardi di euro. L'Adsp del Mare Adriatico Orientale e Alpe Adria lavorano per ampliare questi orizzonti. Inoltre, grandi opportunità potranno sorgere con il Piano Serbia 2027 presentato dal Presidente della Repubblica Vuc, che contempla investimenti per un valore di 17,8 miliardi di euro nei prossimi 4 anni destinati in gran parte alla realizzazione di opere infrastrutturali. "Con la nostra presenza qui - ha concluso Gurrieri - abbiamo voluto consolidare un ulteriore tassello al network intermodale europeo di Alpe Adria e del sistema logistico del Friuli Venezia Giulia, che sono pronti ad affrontare, con soluzioni innovative, le sfide di un mondo in rapido cambiamento". (Nella foto al centro Antonio Gurrieri, segretario generale dell'Adsp del Mare Adriatico Orientale e amministratore delegato della Società Alpe Adria.

Shipping Italy

Trieste

Nel 2024 i porti di Trieste e Monfalcone hanno limitato i danni nonostante la crisi del Mar Rosso

Porti Il consuntivo dei traffici dice che l'annata s'è chiusa positivamente per il porto giuliano grazie soprattutto all'exploit di greggio e simili, bene le crociere mentre soffre Monfalcone di REDAZIONE SHIPPING ITALY "Nonostante il contesto geopolitico internazionale, la crisi del Mar rosso e la recessione economica, il sistema portuale e logistico giuliano sta tenendo, grazie anche al lavoro degli operatori". È quanto afferma il commissario straordinario dei porti di Trieste e Monfalcone, **Vittorio Torbianelli**, commentando i dati di traffico di chiusura annuale. Il sistema dei porti del Mar Adriatico orientale archivia il 2024 con un segno positivo e più di 63.000.000 di tonnellate di merce movimentata. Sulle banchine dello scalo giuliano i volumi totali dei 12 mesi hanno raggiunto quota 59.540.505 tonnellate (+7,14%). Risultato trainato principalmente dalle rinfuse liquide, driver della crescita generale con 41.261.754 tonnellate e un incremento a doppia cifra (+10,64%). Il settore container, dopo un inizio molto problematico dovuto alla crisi del Mar Rosso, ha chiuso l'anno perdendo l'1,21%, in termini di Teu (841.867) ma guadagnando il 4,71% in tonnellate (8.806.439), grazie a crescita dei Teu pieni, 608.327 (+4,02%) a fronte del calo di quelli vuoti, 233.540 (-12,65%)". Nel comparto ro-ro le unità transitate sono state 295.386: numeri di poco inferiori a quelli del 2023 (-1,07%), mentre le toccate dell'autostrada del mare sono cresciute (+8,08%), anche grazie all'introduzione di nuove linee marittime, passando da 804 del 2023, a 869 nell'anno appena concluso. Il bilancio dei ro-ro è stato complessivamente negativo 8.189.192 tonnellate (-1,62%), ma nel complesso le merci varie hanno chiuso a +1,81% e 18.157.699 tonnellate movimentate. Forte rallentamento nel settore delle rinfuse solide (-72,72%) con 121.052 tonnellate, riconducibile alla caduta della sottocategoria prodotti metallurgici che non ha registrato traffico nel corso dell'anno. Da segnalare, viceversa, il balzo in avanti della sottocategoria cereali (75.331 tonnellate e +12,99%), indice del crescente interesse dimostrato dall'industria alimentare per il porto di Trieste. Sul fronte ferroviario il sistema dello scalo giuliano ha movimentato complessivamente 11.147 treni (-9,94%). La perdita è stata causata in parte dai grandi lavori sulle reti (Austria, Germania, Repubblica Ceca, Slovenia), e dalle difficili condizioni meteo durante l'anno nel Centro Europa che hanno condizionato pesantemente tutta la circolazione ferroviaria. All'interno di questo quadro, si evidenzia però il buon andamento dei treni nell'Interporto di Cervignano (+17,44%). Ottima la prova del traffico croceristico gestito dalla Trieste Terminal Passeggeri: (+8%) rispetto all'anno precedente, con un totale di oltre 500.000 crocieristi. Per quanto riguarda Monfalcone, lo scalo che ha risentito maggiormente delle problematiche collegate al quadro geopolitico (conflitto russo-ucraino e Mar Rosso) e alla crisi del settore automobilistico, chiude il 2024 in perdita, registrando una movimentazione



Porti Il consuntivo dei traffici dice che l'annata s'è chiusa positivamente per il porto giuliano grazie soprattutto all'exploit di greggio e simili, bene le crociere mentre soffre Monfalcone di REDAZIONE SHIPPING ITALY "Nonostante il contesto geopolitico internazionale, la crisi del Mar rosso e la recessione economica, il sistema portuale e logistico giuliano sta tenendo, grazie anche al lavoro degli operatori". È quanto afferma il commissario straordinario dei porti di Trieste e Monfalcone, Vittorio Torbianelli, commentando i dati di traffico di chiusura annuale. Il sistema dei porti del Mar Adriatico orientale archivia il 2024 con un segno positivo e più di 63.000.000 di tonnellate di merce movimentata. Sulle banchine dello scalo giuliano i volumi totali dei 12 mesi hanno raggiunto quota 59.540.505 tonnellate (+7,14%). Risultato trainato principalmente dalle rinfuse liquide, driver della crescita generale con 41.261.754 tonnellate e un incremento a doppia cifra (+10,64%). Il settore container, dopo un inizio molto problematico dovuto alla crisi del Mar Rosso, ha chiuso l'anno perdendo l'1,21%, in termini di Teu (841.867) ma guadagnando il 4,71% in tonnellate (8.806.439), grazie a crescita dei Teu pieni, 608.327 (+4,02%) a fronte del calo di quelli vuoti, 233.540 (-12,65%)". Nel comparto ro-ro le unità transitate sono state 295.386: numeri di poco inferiori a quelli del 2023 (-1,07%), mentre le toccate dell'autostrada del mare sono cresciute (+8,08%), anche grazie all'introduzione di nuove linee marittime, passando da 804 del 2023, a 869 nell'anno appena concluso. Il bilancio dei ro-ro è stato complessivamente negativo 8.189.192 tonnellate (-1,62%), ma nel complesso le merci varie hanno chiuso a +1,81% e 18.157.699 tonnellate movimentate. Forte rallentamento nel settore delle rinfuse solide (-72,72%) con 121.052 tonnellate, riconducibile alla caduta della sottocategoria prodotti metallurgici che non ha registrato traffico nel corso dell'anno. Da segnalare, viceversa, il balzo in avanti della

Shipping Italy

Trieste

complessiva di 3.586.782 (-6,34%). Flessione per le rinfuse solide con 2.861.448 tonnellate (-5%), mentre sono cresciuti cereali (+23,65%) e prodotti chimici (+34,45%). Decrescita nel settore delle merci varie (-11,43%) con 724.185 tonnellate movimentate e pesante contrazione per i veicoli commerciali (-20,57%) con 86.722 mezzi transitati, dovuta alla elevata tassazione presente ancora in Turchia ed alla riconversione delle linee produttive dello stabilimento Fiat di Bursa. Anche a Portorosega rallentamento per il settore ferroviario (-2,53%). ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

The Medi Telegraph

Trieste

Nel 2024 nei porti di Trieste e Monfalcone movimentate 63 milioni tonnellate

Torbianelli: "Sistema sta tenendo, ci aspetta 2025 impegnativo" Genova - Il sistema dei porti di **Trieste** e Monfalcone archivia il 2024 con un segno positivo e più di 63milioni di tonnellate di merce movimentata. Lo rende noto l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale. A **Trieste** i volumi totali dei 12 mesi hanno raggiunto quota 59.540.505 tonnellate (+7,14%), trainati dalle rinfuse liquide (41.261.754 tonnellate; +10,64%). Il settore container ha chiuso l'anno con una stabilità complessiva sul 2023 (-1,21%; 841.867 teu). I numeri sono in aumento se si considera il dato dei teu pieni, 608.327 (+4,02%), in calo quelli vuoti, 233.540 (-12,65%). Nel comparto Ro-Ro, i cui valori a fine anno tornano a crescere (+7,51% nel singolo mese di dicembre), le unità transitate sono state 295.386 (-1,07% sul 2023), mentre le toccate dell'autostrada del mare sono cresciute (+8,08%), passando da 804 del 2023, a 869 nel 2024. Lieve aumento per le merci varie (+1,81%) e 18.157.699 tonnellate movimentate. Forte rallentamento nel settore delle rinfuse solide (-72,72%) con 121.052 tonnellate, riconducibile alla caduta della sottocategoria prodotti metallurgici. Viceversa c'è un balzo dei cereali (75.331 tonnellate e +12,99%). Il sistema dello scalo giuliano ha movimentato 11.147 treni (-9,94%). Il traffico crocieristico segna +8% in un anno, con oltre 500mila crocieristi. Lo scalo di Monfalcone ha risentito del quadro geopolitico e della crisi del settore automobilistico e chiude il 2024 in perdita, con una movimentazione complessiva di 3.586.782 (-6,34%). "Nonostante il contesto geopolitico, la crisi del Mar Rosso e la recessione economica, il sistema portuale e logistico giuliano sta tenendo", afferma il commissario straordinario Vittorio Torbianelli. "I prossimi mesi saranno impegnativi, per la crisi economica tedesca, l'atteso ridisegno di alcuni servizi marittimi e i lavori sulle linee ferroviarie del retroterra".



Alpe Adria, il futuro della logistica tra Europa e Asia: nuove rotte e nuove opportunità

Antonio Gurrieri, AD di Alpe Adria, ha presentato al Business Forum Italia-Serbia a Belgrado la strategia per il Middle Corridor, corridoio intermodale e nuova frontiera dei trasporti tra Europa e Asia. Genova - Si è svolto oggi a Belgrado, alla presenza dei rappresentanti delle amministrazioni italiane e serbe, il Business Forum Italia-Serbia. L'evoluzione delle rotte logistiche tra Europa e Asia sta ridisegnando il panorama globale dei trasporti e chiede al Nordest Italia e ai Balcani di giocare insieme la partita nel ruolo di protagonisti. In questo contesto è intervenuto Antonio Gurrieri, segretario generale dell'Adsp del Mare Adriatico Orientale e amministratore delegato della Società Alpe Adria, leader nella logistica integrata. L'iniziativa odierna - che fa seguito al Business & Science Forum del 2023 ed al Forum Imprenditoriale del 2024 a **Trieste** - rappresenta l'ultimo dei numerosi eventi che hanno visto la durata collaborazione istituzionale tra Italia e Serbia intensificarsi sempre di più, condividendo obiettivi strategici che spaziano dallo sviluppo delle infrastrutture alla transizione verde. Su queste premesse è stato avviato il corridoio intermodale Italia-Serbia, un progetto in cui Alpe Adria crede fermamente, anche nell'ottica di ulteriori prosecuzioni che guardano ad oriente. Infatti, Gurrieri ha ricordato che il conflitto in Ucraina ha cambiato radicalmente lo scenario della connettività terrestre tra Asia ed Europa, in quanto il Northern Corridor, che fino a pochi anni fa veicolava oltre l'80% del traffico merci bilaterale terrestre tra i due continenti, è stato fortemente depotenziato, rendendosi quindi necessario ripensare i flussi logistici su scala globale. Una rotta alternativa degna di attenzione è costituita dal Middle Corridor, la rete interconnessa di vie stradali, ferroviarie e marittime che attraversa Asia Centrale, Caucaso e Turchia per collegare, proprio attraverso i Balcani, Cina ed Europa, affermandosi recentemente, come testimoniato da incoraggianti dati di traffico, come una delle vie di trasporto più efficienti e sostenibili. In questa cornice è stato evidenziato l'impegno di Alpe Adria nell'integrazione del Middle Corridor con i corridoi transeuropei di trasporto (Ten-T), dove la posizione strategica del Friuli Venezia Giulia permette a questa Regione di fungere da gateway per l'Europa, connettendo le rotte asiatiche con i principali hub europei, via Serbia, con tempi di consegna particolarmente competitivi in relazione alle distanze da percorrere e con forte riduzione dell'impatto ambientale. L'incontro a Belgrado è stato quindi un'opportunità per rafforzare ulteriormente la collaborazione tra i nostri due Paesi. Infatti, la Serbia gioca un ruolo chiave nella rete logistica europea, non solo per le interessanti realtà produttive insediate nel suo territorio, ma anche per la posizione geografica, che costituisce un "ponte naturale" verso gli Stati attraversati dal Middle Corridor. Proprio tra i punti sottolineati dall'ad di Alpe Adria spicca il fatto che la Serbia è un mercato significativo di



Antonio Gurrieri, AD di Alpe Adria, ha presentato al Business Forum Italia-Serbia a Belgrado la strategia per il Middle Corridor, corridoio intermodale e nuova frontiera dei trasporti tra Europa e Asia. Genova - Si è svolto oggi a Belgrado, alla presenza dei rappresentanti delle amministrazioni italiane e serbe, il Business Forum Italia-Serbia. L'evoluzione delle rotte logistiche tra Europa e Asia sta ridisegnando il panorama globale dei trasporti e chiede al Nordest Italia e ai Balcani di giocare insieme la partita nel ruolo di protagonisti. In questo contesto è intervenuto Antonio Gurrieri, segretario generale dell'Adsp del Mare Adriatico Orientale e amministratore delegato della Società Alpe Adria, leader nella logistica integrata. L'iniziativa odierna - che fa seguito al Business & Science Forum del 2023 ed al Forum Imprenditoriale del 2024 a Trieste - rappresenta l'ultimo dei numerosi eventi che hanno visto la durata collaborazione istituzionale tra Italia e Serbia intensificarsi sempre di più, condividendo obiettivi strategici che spaziano dallo sviluppo delle infrastrutture alla transizione verde. Su queste premesse è stato avviato il corridoio intermodale Italia-Serbia, un progetto in cui Alpe Adria crede fermamente, anche nell'ottica di ulteriori prosecuzioni che guardano ad oriente. Infatti, Gurrieri ha ricordato che il conflitto in Ucraina ha cambiato radicalmente lo scenario della connettività terrestre tra Asia ed Europa, in quanto il Northern Corridor, che fino a pochi anni fa veicolava oltre l'80% del traffico merci bilaterale terrestre tra i due continenti, è stato fortemente depotenziato, rendendosi quindi necessario ripensare i flussi logistici su scala globale. Una rotta alternativa degna di attenzione è costituita dal Middle Corridor, la rete interconnessa di vie stradali, ferroviarie e marittime che attraversa Asia Centrale, Caucaso e Turchia per collegare, proprio attraverso i Balcani, Cina ed Europa, affermandosi recentemente, come testimoniato da incoraggianti dati di traffico, come una delle vie di trasporto più

The Medi Telegraph

Trieste

destinazione dell'export italiano nell'Area dell'Europa Centro-Orientale. I dati di crescita del Pil della Serbia si attestano attorno al 4% per il 2024, una delle migliori performance in Europa. Nel 2024 l'interscambio commerciale ha superato i livelli dell'anno precedente, raggiungendo complessivamente oltre 3,7 miliardi di euro. Gurrieri ha ricordato come l'Italia mantiene la terza posizione, dopo Germania e Cina, nella graduatoria dei partner commerciali della Serbia; le importazioni serbe dall'Italia hanno totalizzato quasi 2,3 miliardi di euro, registrando un incremento del 3,5% rispetto al 2023, mentre quelle italiane dalla Serbia si attestano invece a circa 1,4 miliardi di euro. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e Alpe Adria lavorano per ampliare questi orizzonti. Inoltre, grandi opportunità potranno sorgere con il Piano Serbia 2027, il cui motto è "Salto nel Futuro", presentato dal Presidente della Repubblica Vui, che contempla investimenti per un valore di 17,8 miliardi di euro nei prossimi 4 anni destinati in gran parte alla realizzazione di opere infrastrutturali. "Con la nostra presenza quest'oggi - ha affermato Gurrieri - abbiamo voluto consolidare un ulteriore tassello al network intermodale europeo di Alpe Adria e del sistema logistico del Friuli Venezia Giulia, che sono pronti ad affrontare, con soluzioni innovative, le sfide di un mondo in rapido cambiamento".

Trieste Prima

Trieste

Crisi tedesca e nuovo scacchiere mondiale osservati speciali in porto

I dati dello scalo giuliano diffusi dall'Autorità portuale parlano di tenuta, ma sullo sfondo il post elezioni americane, la crisi del mar Rosso e la guerra in Ucraina continuano a rimanere osservati speciali. Il commissario straordinario **Vittorio Torbianelli**: "Ci aspettano mesi impegnativi, ma abbiamo fiducia" Sei già abbonato? ACCEDI Noi e 883 terze parti selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e identificazione attraverso la scansione del dispositivo, al fine di archiviare e/o accedere a informazioni su un dispositivo e trattare dati personali come quelli relativi all'utilizzo del sito, per le seguenti finalità: pubblicità e contenuti personalizzati, misurazione delle prestazioni dei contenuti e degli annunci, ricerche sul pubblico, sviluppo di servizi. Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello di Gestione Consensi o accedendo al pannello delle preferenze pubblicitarie per le terze parti aderenti al TCF di IAB.




Trieste Prima

Crisi tedesca e nuovo scacchiere mondiale osservati speciali in porto

01/31/2025 18:48

I dati dello scalo giuliano diffusi dall'Autorità portuale parlano di tenuta, ma sullo sfondo il post elezioni americane, la crisi del mar Rosso e la guerra in Ucraina continuano a rimanere osservati speciali. Il commissario straordinario Vittorio Torbianelli: "Ci aspettano mesi impegnativi, ma abbiamo fiducia" Sei già abbonato? ACCEDI Noi e 883 terze parti selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e identificazione attraverso la scansione del dispositivo, al fine di archiviare e/o accedere a informazioni su un dispositivo e trattare dati personali come quelli relativi all'utilizzo del sito, per le seguenti finalità: pubblicità e contenuti personalizzati, misurazione delle prestazioni dei contenuti e degli annunci, ricerche sul pubblico, sviluppo di servizi. Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello di Gestione Consensi o accedendo al pannello delle preferenze pubblicitarie per le terze parti aderenti al TCF di IAB.

Informatore Navale

Savona, Vado

Declassate le Dogane dei porti liguri Parametri incomprensibili per l'economia del Paese

La Community portuale di La Spezia denuncia quella che si configura come una vera e propria emergenza nazionale. Attraverso la Liguria e i suoi porti transita più del 50% del totale delle merci in importazione ed esportazione, ma le Dogane dei tre porti, nonché la Direzione regionale ligure che svolgono un ruolo strategico per l'intera economia del Paese sono state declassate nella scala dei valori degli Uffici doganali italiani. Ciò significa condizionarne da subito l'operatività e specialmente subordinarle, per quanto riguarda magnitudine di investimenti, assunzioni e sviluppo, ad altre Dogane che hanno funzioni prevalenti nei settori dei passeggeri e dell'e-commerce. Come dire: tanti pacchetti da attenzionare dimenticandosi che lo sbarco da intere navi e gli approvvigionamenti per l'industria, dipendono da Dogane che diventano improvvisamente di Serie B. La denuncia è della Comunità portuale di La Spezia che, per voce di Bruno Pisano, lancia un pressante appello affinché gli organismi competenti e in primis la Direzione generale delle Dogane, ripensino da subito a un riforma interna che potrebbe sortire effetti a dir poco disastrosi sull'operatività dei porti di Genova, La Spezia e **Savona-Vado**, che più di ogni altro sono la porta di ingresso e di uscita dell'import export italiano. "In base alle informazioni che abbiamo ricevuto - precisa Pisano - sappiamo per certo che la Direzione Territoriale ligure delle Dogane sarà retrocessa dalla prima alla quarta fascia, nella scala di importanza delle Organizzazioni regionali doganali italiane. **Savona** oggi (come per altro gli altri porti liguri) precipita dalla prima alla terza fascia. La Spezia dalla prima alla seconda fascia, soppiantata in pole position da Pisa, Dogana che incassa meno di un decimo dei diritti doganali incassati dal porto ligure". Ignoto in questa fase le motivazioni che hanno provocato questa rivoluzione che penalizza non tanto la Dogana Ligure, quanto l'intero sistema economico italiano. Sembra evidente che i nuovi parametri per definire l'importanza delle Dogane rispondano al numero di operazioni (ad esempio la pleora di pacchetti dell'e-commerce o gli sdoganamenti effettuati per il traffico di passeggeri o soggetti privati) a detrimento delle Dogane attraverso cui transita l'interscambio commerciale del Paese e dove si effettua lo sdoganamento allo sbarco di intere navi. "Di parametri sbagliati - conclude Pisano - è piena la storia economica del Paese e dei danni prodotti dalla burocrazia. Come operatori con una spiccata specializzazione doganale invitiamo le Istituzioni a intervenire immediatamente e a non attendere il momento in cui gli investimenti in tecnologie, sviluppo, occupazione verranno dirottate dal sistema su Dogane non strategiche, bloccando i porti, incidendo in modo negativo sul gettito doganale, ma specialmente sulla competitività del sistema Paese".

Informatore Navale	
Declassate le Dogane dei porti liguri Parametri incomprensibili per l'economia del Paese	
01/31/2025 18:20	
<p>La Community portuale di La Spezia denuncia quella che si configura come una vera e propria emergenza nazionale. Attraverso la Liguria e i suoi porti transita più del 50% del totale delle merci in importazione ed esportazione, ma le Dogane dei tre porti, nonché la Direzione regionale ligure che svolgono un ruolo strategico per l'intera economia del Paese sono state declassate nella scala dei valori degli Uffici doganali italiani. Ciò significa condizionarne da subito l'operatività e specialmente subordinarle, per quanto riguarda magnitudine di investimenti, assunzioni e sviluppo, ad altre Dogane che hanno funzioni prevalenti nei settori dei passeggeri e dell'e-commerce. Come dire: tanti pacchetti da attenzionare dimenticandosi che lo sbarco da intere navi e gli approvvigionamenti per l'industria, dipendono da Dogane che diventano improvvisamente di Serie B. La denuncia è della Comunità portuale di La Spezia che, per voce di Bruno Pisano, lancia un pressante appello affinché gli organismi competenti e in primis la Direzione generale delle Dogane, ripensino da subito a un riforma interna che potrebbe sortire effetti a dir poco disastrosi sull'operatività dei porti di Genova, La Spezia e Savona-Vado, che più di ogni altro sono la porta di ingresso e di uscita dell'import export italiano. "In base alle informazioni che abbiamo ricevuto - precisa Pisano - sappiamo per certo che la Direzione Territoriale ligure delle Dogane sarà retrocessa dalla prima alla quarta fascia, nella scala di importanza delle Organizzazioni regionali doganali italiane. Savona oggi (come per altro gli altri porti liguri) precipita dalla prima alla terza fascia. La Spezia dalla prima alla seconda fascia, soppiantata in pole position da Pisa, Dogana che incassa meno di un decimo dei diritti doganali incassati dal porto ligure". Ignoto in questa fase le motivazioni che hanno provocato questa rivoluzione che penalizza non tanto la Dogana Ligure, quanto l'intero sistema economico italiano. Sembra evidente che i nuovi parametri per definire l'importanza delle Dogane rispondano al numero di operazioni (ad esempio la pleora di pacchetti dell'e-commerce o gli sdoganamenti effettuati per il traffico di passeggeri o soggetti privati) a detrimento delle Dogane attraverso cui transita l'interscambio commerciale del Paese e dove si effettua lo sdoganamento allo sbarco di intere navi. "Di parametri sbagliati - conclude Pisano - è piena la storia economica del Paese e dei danni prodotti dalla burocrazia. Come operatori con una spiccata specializzazione doganale invitiamo le Istituzioni a intervenire immediatamente e a non attendere il momento in cui gli investimenti in tecnologie, sviluppo, occupazione verranno dirottate dal sistema su Dogane non strategiche, bloccando i porti, incidendo in modo negativo sul gettito doganale, ma specialmente sulla competitività del sistema Paese".</p>	

The Medi Telegraph

Savona, Vado

La Community portuale della Spezia: "Declassate le Dogane dei porti liguri"

Gli operatori: "Parametri incomprensibili per l'economia del Paese" Genova - "Attraverso la Liguria e i suoi porti transita più del 50% del totale delle merci in importazione ed esportazione, ma le Dogane dei tre porti, nonché la Direzione regionale ligure che svolgono un ruolo strategico per l'intera economia del Paese sono state declassate nella scala dei valori degli Uffici doganali italiani. E ciò significa non solo condizionarne da subito l'operatività, ma anche e specialmente subordinarle, per quanto riguarda magnitudo di investimenti, assunzioni e sviluppo, ad altre Dogane che hanno funzioni prevalenti nei settori dei passeggeri e dell'e-commerce". La denuncia è della Comunità portuale di La Spezia che, per voce di Bruno Pisano, lancia un appello affinché gli organismi competenti e in primis la Direzione generale delle Dogane, ripensino da subito a un riforma interna che potrebbe sortire effetti a dir poco disastrosi sull'operatività dei porti di Genova, La Spezia e **Savona-Vado**, che più di ogni altro sono la porta di ingresso e di uscita dell'import export italiano. "In base alle informazioni che abbiamo ricevuto - precisa Pisano - sappiamo per certo che la Direzione Territoriale ligure delle Dogane sarà retrocessa dalla prima alla quarta fascia, nella scala di importanza delle Organizzazioni regionali doganali italiane. **Savona** oggi (come per altro gli altri porti liguri) precipita dalla prima alla terza fascia. La Spezia dalla prima alla seconda fascia, soppiantata in pole position da Pisa, Dogana che incassa meno di un decimo dei diritti doganali incassati dal porto ligure". Ignoto in questa fase le motivazioni che hanno provocato "questa rivoluzione che penalizza non tanto la Dogana ligure, quanto l'intero sistema economico italiano. Sembra evidente che i nuovi parametri per definire l'importanza delle Dogane rispondano al numero di operazioni a detrimento delle Dogane attraverso cui transita l'interscambio commerciale del Paese e dove si effettua lo sdoganamento allo sbarco di intere navi". "Di parametri sbagliati - conclude Pisano - è piena la storia economica del Paese e dei danni prodotti dalla burocrazia. Come operatori con una spiccata specializzazione doganale invitiamo le Istituzioni a intervenire immediatamente e a non attendere il momento in cui gli investimenti in tecnologie, sviluppo, occupazione verranno dirottate dal sistema su Dogane non strategiche, bloccando i porti, incidendo in modo negativo sul gettito doganale, ma specialmente sulla competitività del sistema Paese.



Gli operatori: "Parametri incomprensibili per l'economia del Paese" Genova - "Attraverso la Liguria e i suoi porti transita più del 50% del totale delle merci in importazione ed esportazione, ma le Dogane dei tre porti, nonché la Direzione regionale ligure che svolgono un ruolo strategico per l'intera economia del Paese sono state declassate nella scala dei valori degli Uffici doganali italiani. E ciò significa non solo condizionarne da subito l'operatività, ma anche e specialmente subordinarle, per quanto riguarda magnitudo di investimenti, assunzioni e sviluppo, ad altre Dogane che hanno funzioni prevalenti nei settori dei passeggeri e dell'e-commerce". La denuncia è della Comunità portuale di La Spezia che, per voce di Bruno Pisano, lancia un appello affinché gli organismi competenti e in primis la Direzione generale delle Dogane, ripensino da subito a un riforma interna che potrebbe sortire effetti a dir poco disastrosi sull'operatività dei porti di Genova, La Spezia e Savona-Vado, che più di ogni altro sono la porta di ingresso e di uscita dell'import export italiano. "In base alle informazioni che abbiamo ricevuto - precisa Pisano - sappiamo per certo che la Direzione Territoriale ligure delle Dogane sarà retrocessa dalla prima alla quarta fascia, nella scala di importanza delle Organizzazioni regionali doganali italiane. Savona oggi (come per altro gli altri porti liguri) precipita dalla prima alla terza fascia. La Spezia dalla prima alla seconda fascia, soppiantata in pole position da Pisa, Dogana che incassa meno di un decimo dei diritti doganali incassati dal porto ligure". Ignoto in questa fase le motivazioni che hanno provocato "questa rivoluzione che penalizza non tanto la Dogana ligure, quanto l'intero sistema economico italiano. Sembra evidente che i nuovi parametri per definire l'importanza delle Dogane rispondano al numero di operazioni a detrimento delle Dogane attraverso cui transita l'interscambio commerciale del Paese e dove si effettua lo sdoganamento allo sbarco di intere navi".

Spediporto, algoritmo declassa Agenzia dogane Liguria

Botta, a rischio efficienza controlli e competitività **porti** "Il declassamento della Direzione Territoriale ligure delle Dogane, che include gli uffici di Genova, Savona e La Spezia, è una decisione senza alcun senso e lo ha ancora meno se si pensa che è basata sull'applicazione di un algoritmo. Per questo abbiamo scritto ai parlamentari liguri, sollecitando un loro intervento e accogliamo con soddisfazione il fatto che alcuni abbiano già presentato o presenteranno nelle prossime ore, interrogazioni al Ministro competente". Lo denuncia in una nota il direttore Generale di Spediporto Giampaolo Botta. "A rischio - afferma - c'è, infatti, l'efficienza dei controlli doganali e si potrebbero creare ripercussioni sulla rapidità delle operazioni portuali e, di conseguenza, sulla competitività dei **porti** liguri. **Porti**, è bene ricordarlo, che contribuiscono in modo rilevante alle entrate nazionali con 4 miliardi e 600 milioni di euro tra dazi e Iva". La denuncia riguarda "la decisione presa dagli organi centrali di Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che hanno retrocesso la Direzione Territoriale ligure dalla prima alla terza fascia in una scala di sette, mentre gli uffici di Savona e della Spezia sono passati rispettivamente dalla seconda alla terza fascia e dalla prima alla seconda". "Al centro della scelta - dice ancora Spediporto - c'è la "metodologia Hay", un sistema che valuta l'organizzazione e le posizioni lavorative sulla base di tre fattori: know-how, problem solving e responsabilità. In sintesi, è stato un algoritmo a decidere i destini di queste strutture così essenziali per il buon funzionamento dell'economia nel nostro paese". "Un criterio di valutazione inconcepibile e al di fuori della realtà, come si evince dai documenti consultabili sul sito del sindacato FLP delle agenzie fiscali - aggiunge il Direttore Generale Spediporto -. Oltre a quello della Direzione Territoriale, infatti, ci sono i declassamenti degli uffici di Savona e La Spezia.



Botta, a rischio efficienza controlli e competitività **porti** "Il declassamento della Direzione Territoriale ligure delle Dogane, che include gli uffici di Genova, Savona e La Spezia, è una decisione senza alcun senso e lo ha ancora meno se si pensa che è basata sull'applicazione di un algoritmo. Per questo abbiamo scritto ai parlamentari liguri, sollecitando un loro intervento e accogliamo con soddisfazione il fatto che alcuni abbiano già presentato o presenteranno nelle prossime ore, interrogazioni al Ministro competente". Lo denuncia in una nota il direttore Generale di Spediporto Giampaolo Botta. "A rischio - afferma - c'è, infatti, l'efficienza dei controlli doganali e si potrebbero creare ripercussioni sulla rapidità delle operazioni portuali e, di conseguenza, sulla competitività dei **porti** liguri. **Porti**, è bene ricordarlo, che contribuiscono in modo rilevante alle entrate nazionali con 4 miliardi e 600 milioni di euro tra dazi e Iva". La denuncia riguarda "la decisione presa dagli organi centrali di Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che hanno retrocesso la Direzione Territoriale ligure dalla prima alla terza fascia in una scala di sette, mentre gli uffici di Savona e della Spezia sono passati rispettivamente dalla seconda alla terza fascia e dalla prima alla seconda". "Al centro della scelta - dice ancora Spediporto - c'è la "metodologia Hay", un sistema che valuta l'organizzazione e le posizioni lavorative sulla base di tre fattori: know-how, problem solving e responsabilità. In sintesi, è stato un algoritmo a decidere i destini di queste strutture così essenziali per il buon funzionamento dell'economia nel nostro paese". "Un criterio di valutazione inconcepibile e al di fuori della realtà, come si evince dai documenti consultabili sul sito del sindacato FLP delle agenzie fiscali - aggiunge il Direttore Generale Spediporto -. Oltre a quello della Direzione Territoriale, infatti, ci sono i

Informare

Genova, Voltri

Nei porti di Genova e La Spezia sale la protesta per il declassamento delle Dogane liguri

Botta: sono strutture essenziali per il buon funzionamento dell'economia italiana «Il declassamento della Direzione Territoriale ligure delle Dogane, che include gli uffici di Genova, Savona e La Spezia, è una decisione senza alcun senso e lo ha ancora meno se si pensa che è basata sull'applicazione di un algoritmo». Lo ha denunciato il direttore generale dell'associazione degli spedizionieri genovesi Spediporto, Giampaolo Botta, riferendosi alla decisione presa dagli organi centrali di Agenzia delle Dogane e dei Monopoli che hanno retrocesso la Direzione Territoriale ligure dalla prima alla terza fascia in una scala di sette, mentre gli uffici di Savona e della Spezia sono passati rispettivamente dalla seconda alla terza fascia e dalla prima alla seconda. Rendendo noto che l'associazione ha «scritto ai parlamentari liguri, sollecitando un loro intervento», Botta ha espresso soddisfazione per «il fatto che alcuni abbiano già presentato, o presenteranno nelle prossime ore, interrogazioni al ministro competente. A rischio - ha chiarito il rappresentante di Spediporto - c'è, infatti, l'efficienza dei controlli doganali e si potrebbero creare ripercussioni sulla rapidità delle operazioni portuali e, di conseguenza, sulla competitività dei porti liguri. Porti, è bene ricordarlo, che contribuiscono in modo rilevante alle entrate nazionali con quattro miliardi e 600 milioni di euro tra dazi e Iva». «In una regione dove sono stati fatti importantissimi investimenti per lo sviluppo delle infrastrutture portuali e di quelle ad esse afferenti, dove sta nascendo una Zona Logistica Semplificata che porterà a un imponente sviluppo dei servizi logistici - ha proseguito Botta - è assurdo che l'organo territoriale di controllo e vigilanza, da sempre collocato in prima fascia, venga retrocesso addirittura in terza. Senza contare, e questo fa ancora più crescere l'indignazione, che alla Direzione ligure fa capo un sistema portuale regionale gateway (cioè dove vengono svolte le operazioni doganali di importazione, transito ed esportazione) che movimentata tre milioni 534mila teu all'anno, pari a quasi il 51% dell'intero traffico containers italiano». Spiegando che il declassamento è conseguente all'applicazione della "metodologia Hay", un sistema che valuta l'organizzazione e le posizioni lavorative sulla base di tre fattori, know-how, problem solving e responsabilità, ed è stato quindi un algoritmo a decidere i destini di queste strutture così essenziali per il buon funzionamento dell'economia italiana, Botta ha sottolineato che si tratta di «un criterio di valutazione inconcepibile e al di fuori della realtà, come si evince dai documenti consultabili sul sito del sindacato FLP delle agenzie fiscali. Oltre a quello della Direzione Territoriale, infatti, ci sono i declassamenti degli uffici di Savona e La Spezia. Lo scalo spezzino movimentata più di un milione di teu staccando nettamente altri porti, come Livorno,



Botta: sono strutture essenziali per il buon funzionamento dell'economia italiana - il declassamento della Direzione Territoriale ligure delle Dogane, che include gli uffici di Genova, Savona e La Spezia, è una decisione senza alcun senso e lo ha ancora meno se si pensa che è basata sull'applicazione di un algoritmo». Lo ha denunciato il direttore generale dell'associazione degli spedizionieri genovesi Spediporto, Giampaolo Botta, riferendosi alla decisione presa dagli organi centrali di Agenzia delle Dogane e dei Monopoli che hanno retrocesso la Direzione Territoriale ligure dalla prima alla terza fascia in una scala di sette, mentre gli uffici di Savona e della Spezia sono passati rispettivamente dalla seconda alla terza fascia e dalla prima alla seconda. Rendendo noto che l'associazione ha «scritto ai parlamentari liguri, sollecitando un loro intervento», Botta ha espresso soddisfazione per «il fatto che alcuni abbiano già presentato, o presenteranno nelle prossime ore, interrogazioni al ministro competente. A rischio - ha chiarito il rappresentante di Spediporto - c'è, infatti, l'efficienza dei controlli doganali e si potrebbero creare ripercussioni sulla rapidità delle operazioni portuali e, di conseguenza, sulla competitività dei porti liguri. Porti, è bene ricordarlo, che contribuiscono in modo rilevante alle entrate nazionali con quattro miliardi e 600 milioni di euro tra dazi e Iva». «In una regione dove sono stati fatti importantissimi investimenti per lo sviluppo delle infrastrutture portuali e di quelle ad esse afferenti, dove sta nascendo una Zona Logistica Semplificata che porterà a un imponente sviluppo dei servizi logistici - ha proseguito Botta - è assurdo che l'organo territoriale di controllo e vigilanza, da sempre collocato in prima fascia, venga retrocesso addirittura in terza. Senza contare, e questo fa ancora più crescere l'indignazione, che alla Direzione ligure fa capo un sistema portuale regionale gateway (cioè dove vengono svolte le operazioni doganali di importazione, transito ed esportazione) che movimentata tre

Informare

Genova, Voltri

Napoli, **Trieste**, Venezia; eppure questi restano in prima fascia mentre La Spezia, dopo 20 anni, scende in seconda. Savona (ottavo porto nazionale per teu movimentati) è finita in terza fascia e questo nonostante una nuova dimensione interprovinciale, assunta con l'assorbimento dell'Ufficio Dogane di Imperia; sorte opposta rispetto a Pescara, che ha inglobato l'Ufficio dell'Aquila vedendosi attribuita la prima fascia. Un livello che, con tutto il rispetto, stona con la seconda fascia assegnata, invece, all'Ufficio di Genova». Ricordando che il consiglio regionale ligure ha votato all'unanimità un ordine del giorno che impegna il presidente Bucci a intervenire presso la Direzione centrale delle Dogane, il direttore generale di Spediporto ha evidenziato che «fare massa critica con l'intervento dei parlamentari è essenziale per ottenere la revoca dei declassamenti e il ripristino degli strumenti e dei mezzi necessari per garantire il corretto funzionamento delle strutture doganali liguri». «Lo scenario economico già di per sé non dei più semplici - ha concluso Botta - dunque è essenziale che le strutture doganali siano potenziate e dotate di personale qualificato per garantire controlli rapidi ed efficienti, supportando lo sviluppo della regione». Anche la community portuale di La Spezia ha denunciato il declassamento delle Dogane dei porti liguri, scali - ha evidenziato la rappresentanza degli agenti marittimi, spedizionieri e spedizionieri doganali spezzini in una nota - attraverso cui «transita più del 50% del totale delle merci in importazione ed esportazione». Il declassamento delle Dogane dei tre porti - prosegue la nota - «significa non solo condizionarne da subito l'operatività, ma anche e specialmente subordinarle, per quanto riguarda magnitudo di investimenti, assunzioni e sviluppo, ad altre Dogane che hanno funzioni prevalenti nei settori dei passeggeri e dell'e-commerce. Come dire: tanti pacchetti da attenzionare dimenticandosi che lo sbarco da intere navi e gli approvvigionamenti per l'industria, dipendono da Dogane che diventano improvvisamente di serie B». Riferendosi all'algoritmo che avrebbe provocato il declassamento, il portavoce della comunità portuale spezzina, Bruno Pisano, ha rilevato che sembra evidente che i nuovi parametri per definire l'importanza delle Dogane rispondano al numero di operazioni (ad esempio la pletora di pacchetti dell'e-commerce o gli sdoganamenti effettuati per il traffico di passeggeri o soggetti privati) a detrimento delle Dogane attraverso cui transita l'interscambio commerciale del Paese e dove si effettua lo sdoganamento allo sbarco di intere navi. «Di parametri sbagliati - ha concluso Pisano - è piena la storia economica del Paese e dei danni prodotti dalla burocrazia. Come operatori con una spiccata specializzazione doganale invitiamo le istituzioni a intervenire immediatamente e a non attendere il momento in cui gli investimenti in tecnologie, sviluppo, occupazione verranno dirottate dal sistema su Dogane non strategiche, bloccando i porti, incidendo in modo negativo sul gettito doganale, ma specialmente sulla competitività del sistema Paese».

Yacht&Garden torna a maggio

GENOVA - È da quasi vent'anni una delle più originali manifestazioni in area nautica: e da venerdì 16 a domenica 18 maggio prossimi torna a Marina **Genova**, uno dei più moderni poli internazionali per la grande nautica da diporto, Yacht&Garden, la mostra-mercato di fiori e piante del giardino mediterraneo, giunta quest'anno alla diciassettesima edizione. Yacht&Garden è ormai riconosciuta a livello nazionale come evento di riferimento per gli appassionati di verde e di mare e per chi condivide, attorno a queste due anime della manifestazione, temi quali la biodiversità, la tutela dell'ambiente, la sostenibilità, la valorizzazione del territorio, il recupero degli antichi mestieri.

Dopo il successo delle precedenti edizioni, il giardino fiorito di Yacht&Garden ospita anche quest'anno il Classic Boat Show, il Salone dedicato alla nautica tradizionale e alla marineria, a **Genova** per la terza edizione. Tra i moli e le banchine di Marina **Genova**, dove per l'occasione saranno ormeggiate imbarcazioni classiche e d'epoca, a vela e a motore, di particolare prestigio, sono attesi oltre 150 espositori provenienti da tutta Italia. Chi ama il mare, la natura e il giardinaggio potrà scoprire così piante, fiori ed essenze adatti al giardino mediterraneo, ma anche arredo e antiquariato, attrezzatura da giardino, vasi e cesteria, stampe botaniche ed erbari antichi, tessuti, borse e cappelli, gioielleria e bigiotteria, alimenti e cosmetici bio, libri, riviste e tanto altro ancora, comprese le proposte di artisti e artigiani legati alla marineria. Ricco e variegato il programma di eventi collaterali, organizzati in collaborazione con importanti partner e istituzioni, con l'obiettivo di valorizzare e divulgare la cultura del verde e del mare: incontri con esperti, consigli di giardinaggio, laboratori, dimostrazioni, mostre, musica e danza senza dimenticare una serie di appuntamenti dedicati ai bambini, tra spettacoli, animazioni e attività marinaresche. Curato da Daniela Cavallaro, Yacht&Garden è promosso e organizzato da S.S.P., Società Sviluppo Porti Srl. Marina **Genova** si conferma ancora una volta polo nautico di eccellenza nel Mediterraneo e luogo di incontro vivo e accogliente nel ponente genovese e portale di accesso alle eccellenze dell'intero territorio ligure.



GENOVA - È da quasi vent'anni una delle più originali manifestazioni in area nautica: e da venerdì 16 a domenica 18 maggio prossimi torna a Marina Genova, uno dei più moderni poli internazionali per la grande nautica da diporto, Yacht&Garden, la mostra-mercato di fiori e piante del giardino mediterraneo, giunta quest'anno alla diciassettesima edizione. Yacht&Garden è ormai riconosciuta a livello nazionale come evento di riferimento per gli appassionati di verde e di mare e per chi condivide, attorno a queste due anime della manifestazione, temi quali la biodiversità, la tutela dell'ambiente, la sostenibilità, la valorizzazione del territorio, il recupero degli antichi mestieri. Dopo il successo delle precedenti edizioni, il giardino fiorito di Yacht&Garden ospita anche quest'anno il Classic Boat Show, il Salone dedicato alla nautica tradizionale e alla marineria, a Genova per la terza edizione. Tra i moli e le banchine di Marina Genova, dove per l'occasione saranno ormeggiate imbarcazioni classiche e d'epoca, a vela e a motore, di particolare prestigio, sono attesi oltre 150 espositori provenienti da tutta Italia. Chi ama il mare, la natura e il giardinaggio potrà scoprire così piante, fiori ed essenze adatti al giardino mediterraneo, ma anche arredo e antiquariato, attrezzatura da giardino, vasi e cesteria, stampe botaniche ed erbari antichi, tessuti, borse e cappelli, gioielleria e bigiotteria, alimenti e cosmetici bio, libri, riviste e tanto altro ancora, comprese le proposte di artisti e artigiani legati alla marineria. Ricco e variegato il programma di eventi collaterali, organizzati in collaborazione con importanti partner e istituzioni, con l'obiettivo di valorizzare e divulgare la cultura del verde e del mare: incontri con esperti, consigli di giardinaggio, laboratori, dimostrazioni, mostre, musica e danza senza dimenticare una serie di appuntamenti dedicati ai bambini, tra spettacoli, animazioni e attività marinaresche. Curato da Daniela Cavallaro, Yacht&Garden è promosso e organizzato da S.S.P., Società Sviluppo Porti Srl. Marina Genova si conferma ancora una volta polo nautico di eccellenza nel Mediterraneo e luogo di

Nuovo layout per la diga di Genova

Giulia Sarti

GENOVA Nuovo layout, ottimizzato, per la nuova diga foranea di Genova. Così è stato approvato dalla Conferenza dei Servizi, una modifica progettuale che dovrebbe migliorare significativamente la sicurezza della navigazione e, allo stesso tempo, consentire l'esecuzione in parallelo delle due fasi esecutive, originariamente programmate in sequenza, apportando un notevole risparmio nei tempi di realizzazione e migliorando l'efficienza operativa. Dopo gli approfondimenti tecnici svolti nella fase di progettazione esecutiva, sviluppati mediante avanzati sistemi di simulazione delle manovre navali e modelli numerici per lo studio della propagazione del moto ondoso, è stata perseguita l'ottimizzazione delle nuove imboccature di levante e di ponente. A levante, la riduzione del ramo sopraflutto e la modifica dell'orientamento del pennello sottoflutto consentono il contenimento del moto ondoso riflesso dalle opere foranee lungo il nuovo canale di accesso e l'ampliamento del bacino di evoluzione interno di levante, migliorando la sicurezza della navigazione e conseguendo anche una riduzione dei costi per la realizzazione dell'opera. A ponente, mediante l'estensione del ramo sopraflutto e la riduzione del ramo sottoflutto, ottiene un rilevante incremento della larghezza dell'imboccatura e del bacino di evoluzione interno di ponente, consentendo il transito ad unità navali fino a circa 270m di lunghezza. Questo incremento degli spazi di transito e manovra renderà disponibile una nuova imboccatura, alternativa a quella storica di levante, consentendo di distribuire nel futuro il traffico sui due accessi.diga Le ottimizzazioni della configurazione planimetrica dell'opera hanno altresì permesso di programmare la costruzione simultanea in parallelo della Fase A, attualmente in corso di esecuzione, e della Fase B, in appalto nei prossimi mesi. L'esito positivo della Conferenza dei Servizi -si legge in una nota dell'AdSp- segna una tappa rilevantissima verso la concretizzazione di un progetto strategico per il territorio con miglioramento della sicurezza della navigazione e dell'accessibilità al bacino portuale pensati per garantire al porto ligure competitività globale puntando a trasformare lo scalo in uno dei più importanti del Mediterraneo. Nel frattempo nelle scorse ore i lavori sono stati richiamati dalla cronaca nell'incidente della Guang Rong che trasportava materiale necessario per riempire i cassoni in costruzione.



Il commissario De Simone: "Diga, tunnel e vibrazioni a Sestri: vi dico tutto"

Il subcommissario della struttura commissariale per la ricostruzione di Genova Carlo De Simone a Primocanale fa il punto con grande chiarezza Nuova Diga di Genova, tunnel subportuale e vibrazioni a Sestri Ponente per i lavori del ribaltamento a mare di Fincantieri. Il subcommissario della struttura commissariale per la ricostruzione di Genova, Carlo De Simone, a Primocanale fa il punto con grande chiarezza. Nuova diga "È arrivato il via libera della Conferenza dei Servizi, una tappa molto attesa da parte di tutti. Abbiamo ancora una volta dimostrato che le cose sono fatte bene. I materiali utilizzati secondo quelle che sono le procedure previste al codice dell'ambiente da testo unico e da tutta la normativa ambientale di riferimento e quindi il Mae ci ha dato il via libera. Questo vuol dire poter andare a gara sulla fase B. Accorpate le fasi in un progetto di continuità vuol dire risparmi economici, vuol dire ottimizzazione del layout della nuova diga vuol dire la possibilità con i varchi ponente e levante di avere una migliore possibilità di accogliere sia le grandi navi, ma anche di non interferire con quelle che sono invece le attività più ordinarie rispetto al porto di Genova e anche alla diportistica". E sui tempi spiega: "È arrivato il sesto, entro una decina di giorni dovrebbe arrivare a Genova da Vado il settimo". Il commissario De Simone davanti alla diga di Genova Il tunnel subportuale "I lavori stanno andando avanti, quelli che abbiamo definito Lotto 0, propedeutici allo scavo del pozzo all'interno del quale del quale verrà calata la famosa talpa. A breve ci sarà la gara per selezionare l'operatore che farà i lavori di scavo e calerà la tappa dentro il pozzo. Contiamo di andare a gara nel breve, a fine febbraio inizio di marzo e quindi poi i lavori inizieranno per terminare tra il 2027 e il 2028 a seconda dei tempi di gara e delle procedure". Le vibrazioni a Sestri Ponente "Personalmente sono stato a Sestri più volte per parlare con i cittadini che sono preoccupati. Ho cercato di spiegare il motivo di queste vibrazioni che sono dovute appunto all'infissione dei pali per la realizzazione della nuova banchina. Abbiamo creato insieme all'Autorità di sistema portuale un sito web con un'area dedicata appunto al monitoraggio non solo delle soglie di vibrazione che sono registrate attraverso due centraline e per informare i cittadini sullo stato di avanzamento dei lavori. Ad oggi, come si può vedere in tempo reale perché ogni venerdì viene aggiornato questo sito, sono 150 i pali infissi, 119 e quelli mancanti: cerchiamo di accelerare il più possibile. Contiamo di finire per la fine di marzo l'infissione dei pali dopodiché finalmente non ci saranno più questi fastidi. Devo dire che le registrazioni non ci danno preoccupazioni in termini di stabilità perché non hanno mai superato i valori di soglia anzi sono molto più bassi. Sappiamo che molti cittadini hanno avvertito disagi e cerchiamo in ogni modo di comprendere le loro esigenze però voglio dire anche a tutti che consegneremo



Il subcommissario della struttura commissariale per la ricostruzione di Genova Carlo De Simone a Primocanale fa il punto con grande chiarezza Nuova Diga di Genova, tunnel subportuale e vibrazioni a Sestri Ponente per i lavori del ribaltamento a mare di Fincantieri. Il subcommissario della struttura commissariale per la ricostruzione di Genova, Carlo De Simone, a Primocanale fa il punto con grande chiarezza. Nuova diga "È arrivato il via libera della Conferenza dei Servizi, una tappa molto attesa da parte di tutti. Abbiamo ancora una volta dimostrato che le cose sono fatte bene. I materiali utilizzati secondo quelle che sono le procedure previste al codice dell'ambiente da testo unico e da tutta la normativa ambientale di riferimento e quindi il Mae ci ha dato il via libera. Questo vuol dire poter andare a gara sulla fase B. Accorpate le fasi in un progetto di continuità vuol dire risparmi economici, vuol dire ottimizzazione del layout della nuova diga vuol dire la possibilità con i varchi ponente e levante di avere una migliore possibilità di accogliere sia le grandi navi, ma anche di non interferire con quelle che sono invece le attività più ordinarie rispetto al porto di Genova e anche alla diportistica". E sui tempi spiega: "È arrivato il sesto, entro una decina di giorni dovrebbe arrivare a Genova da Vado il settimo". Il commissario De Simone davanti alla diga di Genova Il tunnel subportuale "I lavori stanno andando avanti, quelli che abbiamo definito Lotto 0, propedeutici allo scavo del pozzo all'interno del quale del quale verrà calata la famosa talpa. A breve ci sarà la gara per selezionare l'operatore che farà i lavori di scavo e calerà la tappa dentro il pozzo. Contiamo di andare a gara nel breve, a fine febbraio inizio di marzo e quindi poi i lavori inizieranno per terminare tra il 2027 e il 2028 a seconda dei tempi di gara e delle procedure". Le vibrazioni a Sestri Ponente "Personalmente sono stato a Sestri più volte per parlare con i cittadini che sono preoccupati. Ho cercato di spiegare il motivo di queste vibrazioni che sono dovute appunto all'infissione dei pali per la realizzazione della nuova banchina. Abbiamo creato insieme all'Autorità di sistema portuale un sito web con un'area dedicata appunto al monitoraggio non solo delle soglie di vibrazione che sono registrate attraverso due centraline e per informare i cittadini sullo stato di avanzamento dei lavori. Ad oggi, come si può vedere in tempo reale perché ogni venerdì viene aggiornato questo sito, sono 150 i pali infissi, 119 e quelli mancanti: cerchiamo di accelerare il più possibile. Contiamo di finire per la fine di marzo l'infissione dei pali dopodiché finalmente non ci saranno più questi fastidi. Devo dire che le registrazioni non ci danno preoccupazioni in termini di stabilità perché non hanno mai superato i valori di soglia anzi sono molto più bassi. Sappiamo che molti cittadini hanno avvertito disagi e cerchiamo in ogni modo di comprendere le loro esigenze però voglio dire anche a tutti che consegneremo

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

una nuova Sestri e non solo per tutto quello che riguarda la cantieristica e quindi la tutta la l'attività di Fincantieri con la possibilità di creare un grande indotto di cantieristica come è stato nella storia, ma aggiungo consegneremo anche una Sestri rigenerata. Diventerà un quartiere modello ricco di verde, di servizi di spazi a disposizione dei cittadini per le attività sociali e per soprattutto aree di inclusione e formazione che sono fondamentali". Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram . Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

Sea Reporter

Genova, Voltri

Declassate le Dogane dei porti liguri. Parametri incomprensibili per l'economia del Paese

Gen 31, 2025 Genova - Attraverso la Liguria e i suoi **porti** transita più del 50% del totale delle merci in importazione ed esportazione, ma le Dogane dei tre **porti**, nonché la Direzione regionale ligure che svolgono un ruolo strategico per l'intera economia del Paese sono state declassate nella scala dei valori degli Uffici doganali italiani. E ciò significa non solo condizionarne da subito l'operatività, ma anche e specialmente subordinarle, per quanto riguarda magnitudo di investimenti, assunzioni e sviluppo, ad altre Dogane che hanno funzioni prevalenti nei settori dei passeggeri e dell'e-commerce. Come dire: tanti pacchetti da attenzionare dimenticandosi che lo sbarco da intere navi e gli approvvigionamenti per l'industria, dipendono da Dogane che diventano improvvisamente di Serie B. La denuncia è della Comunità portuale di La Spezia che, per voce di Bruno Pisano, lancia un pressante appello affinché gli organismi competenti e in primis la Direzione generale delle Dogane, ripensino da subito a un riforma interna che potrebbe sortire effetti a dir poco disastrosi sull'operatività dei **porti** di Genova, La Spezia e Savona-Vado, che più di ogni altro sono la porta di ingresso e di uscita dell'import export italiano. "In base alle informazioni che abbiamo ricevuto - precisa Pisano - sappiamo per certo che la Direzione Territoriale ligure delle Dogane sarà retrocessa dalla prima alla quarta fascia, nella scala di importanza delle Organizzazioni regionali doganali italiane. Savona oggi (come per altro gli altri **porti** liguri) precipita dalla prima alla terza fascia. La Spezia dalla prima alla seconda fascia, soppiantata in pole position da Pisa, Dogana che incassa meno di un decimo dei diritti doganali incassati dal porto ligure". Ignote in questa fase le motivazioni che hanno provocato questa rivoluzione che penalizza non tanto la Dogana Ligure, quanto l'intero sistema economico italiano. Sembra evidente che i nuovi parametri per definire l'importanza delle Dogane rispondano al numero di operazioni (ad esempio la pletora di pacchetti dell'e-commerce o gli sdoganamenti effettuati per il traffico di passeggeri o soggetti privati) a detrimento delle Dogane attraverso cui transita l'interscambio commerciale del Paese e dove si effettua lo sdoganamento allo sbarco di intere navi. "Di parametri sbagliati - conclude Pisano - è piena la storia economica del Paese e dei danni prodotti dalla burocrazia. Come operatori con una spiccata specializzazione doganale invitiamo le Istituzioni a intervenire immediatamente e a non attendere il momento in cui gli investimenti in tecnologie, sviluppo, occupazione verranno dirottate dal sistema su Dogane non strategiche, bloccando i **porti**, incidendo in modo negativo sul gettito doganale, ma specialmente sulla competitività del sistema Paese".



01/31/2025 16:06

Redazione Seareporter

Gen 31, 2025 Genova - Attraverso la Liguria e i suoi porti transita più del 50% del totale delle merci in importazione ed esportazione, ma le Dogane dei tre porti, nonché la Direzione regionale ligure che svolgono un ruolo strategico per l'intera economia del Paese sono state declassate nella scala dei valori degli Uffici doganali italiani. E ciò significa non solo condizionarne da subito l'operatività, ma anche e specialmente subordinarle, per quanto riguarda magnitudo di investimenti, assunzioni e sviluppo, ad altre Dogane che hanno funzioni prevalenti nei settori dei passeggeri e dell'e-commerce. Come dire: tanti pacchetti da attenzionare dimenticandosi che lo sbarco da intere navi e gli approvvigionamenti per l'industria, dipendono da Dogane che diventano improvvisamente di Serie B. La denuncia è della Comunità portuale di La Spezia che, per voce di Bruno Pisano, lancia un pressante appello affinché gli organismi competenti e in primis la Direzione generale delle Dogane, ripensino da subito a un riforma interna che potrebbe sortire effetti a dir poco disastrosi sull'operatività dei porti di Genova, La Spezia e Savona-Vado, che più di ogni altro sono la porta di ingresso e di uscita dell'import export italiano. "In base alle informazioni che abbiamo ricevuto - precisa Pisano - sappiamo per certo che la Direzione Territoriale ligure delle Dogane sarà retrocessa dalla prima alla quarta fascia, nella scala di importanza delle Organizzazioni regionali doganali italiane. Savona oggi (come per altro gli altri porti liguri) precipita dalla prima alla terza fascia. La Spezia dalla prima alla seconda fascia, soppiantata in pole position da Pisa, Dogana che incassa meno di un decimo dei diritti doganali incassati dal porto ligure". Ignote in questa fase le motivazioni che hanno provocato questa rivoluzione che penalizza non tanto la Dogana Ligure, quanto l'intero sistema economico italiano. Sembra evidente che i nuovi parametri per definire l'importanza delle Dogane rispondano al numero di operazioni (ad

Porto Spezia, posticipati termini bando mezzi elettrici

Anche per scalo Marina di Carrara L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale comunica che è stato posticipato il termine dell'avviso per la selezione di proposte di intervento da parte di concessionari/terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti. Possono beneficiare delle agevolazioni i titolari di una concessione valida o di altro titolo equivalente che operino all'interno delle aree portuali di competenza dell'Authority. Gli interventi devono includere l'acquisto di mezzi elettrici o a idrogeno per la movimentazione di merci e/o rifiuti, le navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area portuale, la trasformazione di mezzi esistenti in elettrici o a idrogeno e prevedere la rottamazione dei mezzi sostituiti. I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili, con il limite di 300 mila euro per impresa in tre anni e non possono essere cumulate con altre fonti di finanziamento comunitarie. La nuova scadenza del bando è fissata alle ore 12 del 14 febbraio 2025 mentre le richieste di chiarimento possono essere inoltrate, esclusivamente via PEC fino al 4 febbraio 2025 ore 17.



01/31/2025 12:25

Anche per scalo Marina di Carrara L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale comunica che è stato posticipato il termine dell'avviso per la selezione di proposte di intervento da parte di concessionari/terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti. Possono beneficiare delle agevolazioni i titolari di una concessione valida o di altro titolo equivalente che operino all'interno delle aree portuali di competenza dell'Authority. Gli interventi devono includere l'acquisto di mezzi elettrici o a idrogeno per la movimentazione di merci e/o rifiuti, le navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area portuale, la trasformazione di mezzi esistenti in elettrici o a idrogeno e prevedere la rottamazione dei mezzi sostituiti. I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili, con il limite di 300 mila euro per impresa in tre anni e non possono essere cumulate con altre fonti di finanziamento comunitarie. La nuova scadenza del bando è fissata alle ore 12 del 14 febbraio 2025 mentre le richieste di chiarimento possono essere inoltrate, esclusivamente via PEC fino al 4 febbraio 2025 ore 17.

(Sito) Ansa**La Spezia****Community Spezia, declassate le Dogane dei porti liguri**

Parametri incomprensibili per l'economia del Paese "Attraverso la Liguria e i suoi **porti** transita più del 50% del totale delle merci in importazione ed esportazione, ma le Dogane dei tre **porti**, nonché la Direzione regionale ligure che svolgono un ruolo strategico per l'intera economia del Paese sono state declassate nella scala dei valori degli Uffici doganali italiani. E ciò significa non solo condizionarne da subito l'operatività, ma anche e specialmente subordinarle, per quanto riguarda magnitudo di investimenti, assunzioni e sviluppo, ad altre Dogane che hanno funzioni prevalenti nei settori dei passeggeri e dell'e-commerce". La denuncia è della Comunità portuale di La Spezia che, per voce di Bruno Pisano, lancia un appello affinché gli organismi competenti e in primis la Direzione generale delle Dogane, ripensino da subito a un riforma interna che potrebbe sortire effetti a dir poco disastrosi sull'operatività dei **porti** di Genova, La Spezia e Savona-Vado, che più di ogni altro sono la porta di ingresso e di uscita dell'import export italiano. "In base alle informazioni che abbiamo ricevuto - precisa Pisano - sappiamo per certo che la Direzione Territoriale ligure delle Dogane sarà retrocessa dalla prima alla quarta fascia, nella scala di importanza delle Organizzazioni regionali doganali italiane. Savona oggi (come per altro gli altri **porti** liguri) precipita dalla prima alla terza fascia. La Spezia dalla prima alla seconda fascia, soppiantata in pole position da Pisa, Dogana che incassa meno di un decimo dei diritti doganali incassati dal porto ligure". Ignoto in questa fase le motivazioni che hanno provocato "questa rivoluzione che penalizza non tanto la Dogana Ligure, quanto l'intero sistema economico italiano. Sembra evidente che i nuovi parametri per definire l'importanza delle Dogane rispondano al numero di operazioni a detrimento delle Dogane attraverso cui transita l'interscambio commerciale del Paese e dove si effettua lo sdoganamento allo sbarco di intere navi". "Di parametri sbagliati - conclude Pisano - è piena la storia economica del Paese e dei danni prodotti dalla burocrazia. Come operatori con una spiccata specializzazione doganale invitiamo le Istituzioni a intervenire immediatamente e a non attendere il momento in cui gli investimenti in tecnologie, sviluppo, occupazione verranno dirottate dal sistema su Dogane non strategiche, bloccando i **porti**, incidendo in modo negativo sul gettito doganale, ma specialmente sulla competitività del sistema Paese".



Parametri incomprensibili per l'economia del Paese "Attraverso la Liguria e i suoi porti transita più del 50% del totale delle merci in importazione ed esportazione, ma le Dogane dei tre porti, nonché la Direzione regionale ligure che svolgono un ruolo strategico per l'intera economia del Paese sono state declassate nella scala dei valori degli Uffici doganali italiani. E ciò significa non solo condizionarne da subito l'operatività, ma anche e specialmente subordinarle, per quanto riguarda magnitudo di investimenti, assunzioni e sviluppo, ad altre Dogane che hanno funzioni prevalenti nei settori dei passeggeri e dell'e-commerce". La denuncia è della Comunità portuale di La Spezia che, per voce di Bruno Pisano, lancia un appello affinché gli organismi competenti e in primis la Direzione generale delle Dogane, ripensino da subito a un riforma interna che potrebbe sortire effetti a dir poco disastrosi sull'operatività dei porti di Genova, La Spezia e Savona-Vado, che più di ogni altro sono la porta di ingresso e di uscita dell'import export italiano. In base alle informazioni che abbiamo ricevuto - precisa Pisano - sappiamo per certo che la Direzione Territoriale ligure delle Dogane sarà retrocessa dalla prima alla quarta fascia, nella scala di importanza delle Organizzazioni regionali doganali italiane. Savona oggi (come per altro gli altri porti liguri) precipita dalla prima alla terza fascia. La Spezia dalla prima alla seconda fascia, soppiantata in pole position da Pisa, Dogana che incassa meno di un decimo dei diritti doganali incassati dal porto ligure". Ignoto in questa fase le motivazioni che hanno provocato "questa rivoluzione che penalizza non tanto la Dogana Ligure, quanto l'intero sistema economico italiano. Sembra evidente che i nuovi parametri per definire l'importanza delle Dogane rispondano al numero di operazioni a detrimento delle Dogane

Porti Spezia e Marina di Carrara, posticipata al 14/2 scadenza bando per l'acquisto di mezzi a idrogeno o elettrici

L'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale comunica che è stato posticipato il termine dell'avviso per la selezione di proposte di intervento da parte di concessionari/terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti. Possono beneficiare delle agevolazioni i titolari di una concessione valida o di altro titolo equivalente che operino all'interno delle aree portuali di competenza dell'Authority. Gli interventi devono includere l'acquisto di mezzi elettrici o a idrogeno per la movimentazione di merci e/o rifiuti, le navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area **portuale**, la trasformazione di mezzi esistenti in elettrici o a idrogeno e prevedere la rottamazione dei mezzi sostituiti. I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili, con il limite di 300.000 euro per impresa in tre anni e non possono essere cumulate con altre fonti di finanziamento comunitarie. La nuova scadenza del bando è fissata alle ore 12 del 14 febbraio 2025 mentre le richieste di chiarimento possono essere inoltrate, esclusivamente via PEC fino al 4 febbraio 2025 ore 17. Il bando è consultabile e scaricabile a questo link.

BizJournal Liguria

Porti Spezia e Marina di Carrara, posticipata al 14/2 scadenza bando per l'acquisto di mezzi a idrogeno o elettrici



01/31/2025 12:24

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale comunica che è stato posticipato il termine dell'avviso per la selezione di proposte di intervento da parte di concessionari/terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti. Possono beneficiare delle agevolazioni i titolari di una concessione valida o di altro titolo equivalente che operino all'interno delle aree portuali di competenza dell'Authority. Gli interventi devono includere l'acquisto di mezzi elettrici o a idrogeno per la movimentazione di merci e/o rifiuti, le navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area portuale, la trasformazione di mezzi esistenti in elettrici o a idrogeno e prevedere la rottamazione dei mezzi sostituiti. I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili, con il limite di 300.000 euro per impresa in tre anni e non possono essere cumulate con altre fonti di finanziamento comunitarie. La nuova scadenza del bando è fissata alle ore 12 del 14 febbraio 2025 mentre le richieste di chiarimento possono essere inoltrate, esclusivamente via PEC fino al 4 febbraio 2025 ore 17. Il bando è consultabile e scaricabile a questo link.

Porti la Spezia e Carrara: scade 14 febbraio bando per acquisto mezzi a idrogeno o elettrici con fondi PNRR Green Ports

(FERPRESS) La Spezia, 31 GEN L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale comunica che è stato posticipato il termine dell'avviso per la selezione di proposte di intervento da parte di concessionari/terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti. Si ricorda che possono beneficiare delle agevolazioni i titolari di una concessione valida o di altro titolo equivalente che operino all'interno delle aree portuali di competenza dell'Authority. Gli interventi devono includere l'acquisto di mezzi elettrici o a idrogeno per la movimentazione di merci e/o rifiuti, le navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area portuale, la trasformazione di mezzi esistenti in elettrici o a idrogeno e prevedere la rottamazione dei mezzi sostituiti. I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili, con il limite di 300.000 euro per impresa in tre anni e non possono essere cumulate con altre fonti di finanziamento comunitarie. La nuova scadenza del bando è fissata alle ore 12 del 14 febbraio 2025 mentre le richieste di chiarimento possono essere inoltrate, esclusivamente via PEC fino al 4 febbraio 2025 ore 17. Il Bando è consultabile e scaricabile al medesimo link: <https://www.pa33.it/ADSPMARLIGUREORIENTALE/SchedeGeneriche/Detail/51087/231/352/AttiRelativiAlleProcedurePerLAffidamentoDiAppalti>



Comunità portuale di La Spezia: declassate Dogane dei porti liguri. E' emergenza nazionale

La denuncia è della Comunità portuale di La Spezia che, per voce di Bruno Pisano, lancia un pressante appello affinché gli organismi competenti e in primis la Direzione generale delle Dogane, ripensino da subito a un riforma interna che potrebbe sortire effetti a dir poco disastrosi sull'operatività dei **porti** di Genova, La Spezia e Savona-Vado, che più di ogni altro sono la porta di ingresso e di uscita dell'import export italiano. "In base alle informazioni che abbiamo ricevuto - precisa Pisano - sappiamo per certo che la Direzione Territoriale ligure delle Dogane sarà retrocessa dalla prima alla quarta fascia, nella scala di importanza delle Organizzazioni regionali doganali italiane. Savona oggi (come per altro gli altri **porti** liguri) precipita dalla prima alla terza fascia. La Spezia dalla prima alla seconda fascia, soppiantata in pole position da Pisa, Dogana che incassa meno di un decimo dei diritti doganali incassati dal porto ligure". Ignoto in questa fase le motivazioni che hanno provocato questa rivoluzione che penalizza non tanto la Dogana Ligure, quanto l'intero sistema economico italiano. Sembra evidente che i nuovi parametri per definire l'importanza delle Dogane rispondano al numero di operazioni (ad esempio la pleora di pacchetti dell'e-commerce o gli sdoganamenti effettuati per il traffico di passeggeri o soggetti privati) a detrimento delle Dogane attraverso cui transita l'interscambio commerciale del Paese e dove si effettua lo sdoganamento allo sbarco di intere navi. "Di parametri sbagliati - conclude Pisano - è piena la storia economica del Paese e dei danni prodotti dalla burocrazia. Come operatori con una spiccata specializzazione doganale invitiamo le Istituzioni a intervenire immediatamente e a non attendere il momento in cui gli investimenti in tecnologie, sviluppo, occupazione verranno dirottate dal sistema su Dogane non strategiche, bloccando i **porti**, incidendo in modo negativo sul gettito doganale, ma specialmente sulla competitività del sistema Paese".



Informare

La Spezia

Porti della Spezia e Carrara, posticipata la scadenza del bando per l'acquisto di mezzi green

L'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale** ha comunicato che è stato posticipato il termine dell'avviso per la selezione di proposte di intervento da parte di concessionari/terminalisti che operano nelle aree portuali di La Spezia e di Marina di Carrara per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti. Gli interventi devono includere l'acquisto di mezzi elettrici o a idrogeno per la movimentazione di merci e/o rifiuti, le navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area **portuale**, la trasformazione di mezzi esistenti in elettrici o a idrogeno e prevedere la rottamazione dei mezzi sostituiti. I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili, con il limite di 300.000 euro per impresa in tre anni e non possono essere cumulate con altre fonti di finanziamento comunitarie. La nuova scadenza del bando è fissata alle ore 12 del prossimo 14 febbraio, mentre le richieste di chiarimento possono essere inoltrate, esclusivamente via PEC fino alle ore 17 del 4 febbraio. Il bando è consultabile e scaricabile a questo link.

Informare

Porti della Spezia e Carrara, posticipata la scadenza del bando per l'acquisto di mezzi green



01/31/2025 12:47

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha comunicato che è stato posticipato il termine dell'avviso per la selezione di proposte di intervento da parte di concessionari/terminalisti che operano nelle aree portuali di La Spezia e di Marina di Carrara per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti. Gli interventi devono includere l'acquisto di mezzi elettrici o a idrogeno per la movimentazione di merci e/o rifiuti, le navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area portuale, la trasformazione di mezzi esistenti in elettrici o a idrogeno e prevedere la rottamazione dei mezzi sostituiti. I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili, con il limite di 300.000 euro per impresa in tre anni e non possono essere cumulate con altre fonti di finanziamento comunitarie. La nuova scadenza del bando è fissata alle ore 12 del prossimo 14 febbraio, mentre le richieste di chiarimento possono essere inoltrate, esclusivamente via PEC fino alle ore 17 del 4 febbraio. Il bando è consultabile e scaricabile a questo link.

Cambio nome per due navi

Nelle foto: Cerimonia cambio nome PPA Indonesia. LA **SPEZIA** - Si è tenuta presso il cantiere Fincantieri di Muggiano (La **Spezia**) la cerimonia di cambio nome delle due unità MPCPS (Multipurpose Combat Ship/PPA) vendute alla marina indonesiana, nell'ambito del contratto firmato dal Gruppo nel 2024 per un valore di circa 1,18 miliardi di euro. All'evento hanno partecipato, fra gli altri, Biagio Mazzotta, presidente di Fincantieri, Dario Deste, direttore generale della Divisione Navi Militari di Fincantieri, l'ammiraglio Muhammad Ali, capo di Stato Maggiore della Marina Indonesiana e l'ammiraglio di Squadra Giuseppe Berutti Bergotto, sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare. Le due MPCPS/PPA ex "Marcantonio Colonna" e "Ruggiero di Lauria", originariamente quinta e sesta unità destinate alla Marina Militare, hanno ricevuto i seguenti nuovi nomi, KRI BRAWIJAYA-320 e KRI PRABU SILIWANGI-321. Il contratto di fornitura, che ha origine dall'interesse suscitato durante le campagne navali delle MPCPS/PPA "Francesco Morosini" e "Raimondo Montecuccoli" in Indonesia rispettivamente nel 2023 e 2024, rappresenta un importante sviluppo della partnership strategica tra Fincantieri e il Ministero della Difesa indonesiano. Le due unità, costruite presso il cantiere integrato di Fincantieri di Riva Trigoso-Muggiano, saranno le unità combattenti maggiori della Marina Indonesiana, che contribuiranno alla stabilità del quadrante Indo-Pacifico e alla tutela degli interessi nazionali indonesiani. La MPCPS/PPA rappresenta una tipologia di nave altamente flessibile con capacità di assolvere a molteplici compiti che vanno dalla nave combattente di prima linea al pattugliamento con capacità di soccorso in mare, nonché alle operazioni di Protezione Civile. Le due unità saranno consegnate alla Marina Indonesiana nel corso del 2025.



Mezzi a idrogeno o elettrici: a La Spezia si proroga la scadenza

Giulia Sarti

LA SPEZIA Dopo la riapertura dei termini per le proposte delle AdSp relative ai fondi PNRR Green Ports, l'AdSp del mar Ligure orientale ha deciso di posticipare la scadenza del bando per l'acquisto di mezzi a idrogeno o elettrici o per l'elettrificazione di quelli esistenti. Ora ci sarà tempo fino al 14 Febbraio 2025 per la selezione di proposte di intervento da parte di concessionari/terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto dei mezzi di servizio. Possono infatti beneficiare delle agevolazioni i titolari di una concessione valida o di altro titolo equivalente che operino all'interno delle aree portuali di competenza dell'Authority. I tipi di interventi ammessi Gli interventi devono includere l'acquisto di mezzi elettrici o a idrogeno per la movimentazione di merci e/o rifiuti, le navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area portuale, la trasformazione di mezzi esistenti in elettrici o a idrogeno e prevedere la rottamazione dei mezzi sostituiti. I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili, con il limite di 300.000 euro per impresa in tre anni e non possono essere cumulate con altre fonti di finanziamento comunitarie.

Eventuali richieste di chiarimento possono essere inoltrate, esclusivamente via PEC fino al 4 Febbraio 2025 ore 17. Per consultare il bando completo è possibile collegarsi al sito dell'ente.



AdSP MLO posticipa scadenza bando per l'acquisto mezzi a idrogeno

31 gennaio 2024 - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale comunica che è stato posticipato il termine dell'avviso per la selezione di proposte di intervento da parte di concessionari/terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti. Si ricorda che possono beneficiare delle agevolazioni i titolari di una concessione valida o di altro titolo equivalente che operino all'interno delle aree portuali di competenza dell'Authority. Gli interventi devono includere l'acquisto di mezzi elettrici o a idrogeno per la movimentazione di merci e/o rifiuti, le navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area portuale, la trasformazione di mezzi esistenti in elettrici o a idrogeno e prevedere la rottamazione dei mezzi sostituiti. I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili, con il limite di 300.000 euro per impresa in tre anni e non possono essere cumulate con altre fonti di finanziamento comunitarie. La nuova scadenza del bando è fissata alle ore 12 del 14 febbraio 2025 mentre le richieste di chiarimento possono essere inoltrate, esclusivamente via PEC fino al 4 febbraio 2025 ore 17.

Primo Magazine

AdSP MLO posticipa scadenza bando per l'acquisto mezzi a idrogeno



01/31/2025 21:02

31 gennaio 2024 - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale comunica che è stato posticipato il termine dell'avviso per la selezione di proposte di intervento da parte di concessionari/terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti. Si ricorda che possono beneficiare delle agevolazioni i titolari di una concessione valida o di altro titolo equivalente che operino all'interno delle aree portuali di competenza dell'Authority. Gli interventi devono includere l'acquisto di mezzi elettrici o a idrogeno per la movimentazione di merci e/o rifiuti, le navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area portuale, la trasformazione di mezzi esistenti in elettrici o a idrogeno e prevedere la rottamazione dei mezzi sostituiti. I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili, con il limite di 300.000 euro per impresa in tre anni e non possono essere cumulate con altre fonti di finanziamento comunitarie. La nuova scadenza del bando è fissata alle ore 12 del 14 febbraio 2025 mentre le richieste di chiarimento possono essere inoltrate, esclusivamente via PEC fino al 4 febbraio 2025 ore 17.

Porto della Spezia, posticipati i termini del bando per i mezzi elettrici

Proroga anche per lo scalo di Marina di Carrara **Genova** - L'Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale comunica che è stato posticipato il termine dell'avviso per la selezione di proposte di intervento da parte di concessionari/terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti. Possono beneficiare delle agevolazioni i titolari di una concessione valida o di altro titolo equivalente che operino all'interno delle aree portuali di competenza dell'Authority. Gli interventi devono includere l'acquisto di mezzi elettrici o a idrogeno per la movimentazione di merci e/o rifiuti, le navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area portuale, la trasformazione di mezzi esistenti in elettrici o a idrogeno e prevedere la rottamazione dei mezzi sostituiti. I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili, con il limite di 300 mila euro per impresa in tre anni e non possono essere cumulate con altre fonti di finanziamento comunitarie. La nuova scadenza del bando è fissata alle ore 12 del 14 febbraio 2025 mentre le richieste di chiarimento possono essere inoltrate, esclusivamente via PEC fino al 4 febbraio 2025 ore 17.

The Medi Telegraph

Porto della Spezia, posticipati i termini del bando per i mezzi elettrici



01/31/2025 12:32

Proroga anche per lo scalo di Marina di Carrara Genova - L'Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale comunica che è stato posticipato il termine dell'avviso per la selezione di proposte di intervento da parte di concessionari/terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti. Possono beneficiare delle agevolazioni i titolari di una concessione valida o di altro titolo equivalente che operino all'interno delle aree portuali di competenza dell'Authority. Gli interventi devono includere l'acquisto di mezzi elettrici o a idrogeno per la movimentazione di merci e/o rifiuti, le navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area portuale, la trasformazione di mezzi esistenti in elettrici o a idrogeno e prevedere la rottamazione dei mezzi sostituiti. I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili, con il limite di 300 mila euro per impresa in tre anni e non possono essere cumulate con altre fonti di finanziamento comunitarie. La nuova scadenza del bando è fissata alle ore 12 del 14 febbraio 2025 mentre le richieste di chiarimento possono essere inoltrate, esclusivamente via PEC fino al 4 febbraio 2025 ore 17.

Porti della Spezia e Marina di Carrara: posticipata la scadenza del bando per l'acquisto di mezzi a idrogeno o elettrici

I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale comunica che è stato posticipato il termine dell'avviso per la selezione di proposte di intervento da parte di concessionari/terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti. Si ricorda che possono beneficiare delle agevolazioni i titolari di una concessione valida o di altro titolo equivalente che operino all'interno delle aree portuali di competenza dell'Authority. Gli interventi devono includere l'acquisto di mezzi elettrici o a idrogeno per la movimentazione di merci e/o rifiuti, le navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area portuale, la trasformazione di mezzi esistenti in elettrici o a idrogeno e prevedere la rottamazione dei mezzi sostituiti. I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili, con il limite di 300.000 euro per impresa in tre anni e non possono essere cumulate con altre fonti di finanziamento comunitarie. La nuova scadenza del bando è fissata alle ore 12 del 14 febbraio 2025 mentre le richieste di chiarimento possono essere inoltrate, esclusivamente via PEC fino al 4 febbraio 2025 ore 17. Il Bando è consultabile e scaricabile al medesimo link: www.pa33.it www.adspmarligureorientale.it

The screenshot shows the website interface for transportonline.com. At the top, there is a navigation bar with the site name and several utility links. Below this, a banner for 'LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI' is visible. The main content area features a large headline: 'Porti della Spezia e Marina di Carrara: posticipata la scadenza del bando per l'acquisto di mezzi a idrogeno o elettrici'. Underneath the headline is a photograph of a port area with buildings and a ship. Below the image, there is a sub-headline: 'I contributi a fondo perduto possono coprire fino al 100% dei costi ritenuti ammissibili.' The article text begins with: 'L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale comunica che è stato posticipato il termine dell'avviso per la selezione di proposte di intervento da parte di concessionari/terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti.' The text continues to describe the eligibility criteria and the details of the funding support.

FP CGIL: "Gli uffici doganali sono sempre più un fragile territorio di frontiera"

Le federazioni Fp Cgil di Piacenza e **Ravenna** esprimono forte preoccupazione sul destino degli uffici doganali sui loro territori. Da un lato l'attività di uno dei principali poli logistici del centro-nord Italia, dall'altro gli impressionanti volumi di merci del **porto** ravennate, vedono i due uffici doganali - e il loro personale in forte carenza - sempre più schiacciati da una pressione crescente per garantire legalità e sicurezza delle merci, senza avere strumenti adeguati. "La riorganizzazione voluta dai vertici dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli - spiegano Alberto Gorra (Fp Cgil Piacenza) e Lisa Dradi (Fp Cgil **Ravenna**) - è profondamente inadeguata, in quanto sottostima l'importanza delle due sedi, declassandole (**Ravenna**) o collocandole nella penultima fascia (Piacenza). Nonostante i rilevantissimi volumi gestiti ogni anno e la strategicità rivestita per i rispettivi territori siamo gravemente penalizzati nella pesatura delle dichiarazioni doganali effettuate. Le risorse e le figure di coordinamento assegnate sono del tutto insufficienti. Se all'impovertimento dei processi di verifica antifrode a Piacenza e **Ravenna** aggiungiamo la chiusura di alcune sedi (Reggio Emilia, Ferrara e Forlì) questa riorganizzazione nei fatti deprime il ruolo a contrasto dell'evasione e a tutela dei consumatori". "A Piacenza - prosegue Gorra - la recente visita presso la Prefettura dei senatori della Commissione parlamentare sulle condizioni e la sicurezza sul lavoro ha acceso i riflettori sulla delicatezza della realtà del polo logistico. Bene, il sistema di legalità all'interno dei poli logistici e portuali non può non considerare la dogana un elemento centrale di garanzia e controllo, chiamando ad un lavoro costante e co-responsabile le istituzioni locali e nazionali presenti sui territori". "A **Ravenna**, incalza Dradi, i dipendenti dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli sono tutti sgomenti dal declassamento dalla prima alla terza fascia del proprio Ufficio, da sempre fortemente carente di organico, e che svolge attività in materia di accise, dogane e monopoli, fondamentali per l'intero Paese. Nel territorio ravennate sono insediati operatori economici di rilevanza internazionale (il primo polo alcolico nazionale e tra i più importanti di prodotti energetici, un rilevante polo chimico, un sito di stoccaggio Co2, una raffineria, tanto per citarne alcuni) e non viene tenuto in giusta considerazione lo sviluppo futuro del **Porto** di **Ravenna** e delle correlate attività, come rappresentati negli "Stati generali della portualità e della logistica del Nord Est". Non vengono neppure presi in considerazione i particolari lavori di approfondimento dei fondali con l'aumento dei traffici container da 200.000 a 900.000 Teu (hub portuale) i diversi terminal in costruzione, il rigassificatore prossimo all'attivazione e diverse altre opere correlate al Pnrr". "La Fp Cgil, insieme alle rappresentanze dei lavoratori, è pronta ad aprire fronti di vertenza a tutela dell'interesse pubblico e dei diritti delle lavoratrici



e dei lavoratori - concludono i sindacalisti -. Intendiamo portare allo scoperto tutte le contraddizioni di una riorganizzazione che vede la Direzione Territoriale Emilia Romagna-Marche territorio di sperimentazione, ma che non rende efficiente gli uffici, li costringe al mero ruolo di passacarte, e siamo pronti a lavorare per rendere gli uffici delle Dogane e Monopoli veri presidi di legalità e sicurezza".

Abbattuta anche la ciminiera ottocentesca dell'Officina del Gas ex AMGA poveri noi!

Si susseguono le dimostrazioni di pochezza culturale nella nostra città: non si comprende se stiano più in basso più gli Amministratori o i cittadini se sopportano senza fiatare. Ravenna cancella storia, paesaggio, memoria e cultura, e disonora Corrado Ricci, Luigi Rava e tutti coloro che la resero un faro della tutela e della cultura italiana in un passato ormai lontanissimo. La Soprintendenza, la prima fondata in Italia, tace. Tace sulla distruzione delle alberate storiche di pini domestici, tace sui capanni balneari storici che, ora è confermato, verranno tutti rasi al suolo tranne quattro, tace sulle torri Hamon distrutte da ENI con i commenti sarcastici dell'**Autorità Portuale**, ricopre preziose ville romane, guarda andare in rovina gli edifici di archeologia industriale della Darsena di città tutelati come beni culturali (ex Montecatini ed ex SIR), il Teatro di Mezzano e l'ex Macello, anch'essi tutelati, ed ora, su una zona contigua all'area archeologica vincolata interessata dai resti del cosiddetto Quartiere Goto, guarda, per l'ennesima cementificazione e il milionesimo centro commerciale ravennate, l'abbattimento della ciminiera dell'ex Officina del Gas (anche detta ex AMGA), che resisteva da oltre 160 anni. Una struttura giunta a noi in condizioni più che buone, che ha caratterizzato la zona con la sua sagoma inconfondibile. Si legge che verrà ricostruita. Esattamente come fu raccontato per la torre civica medievale, anch'essa capitozzata venticinque anni fa, ma con l'obbligo di ricostruzione, si intende! Come per la fornace CILEA Hoffman di via Romea nord ("ve la rifaremo più bella di prima"), o l'ultima gru di banchina davanti al Darsenale, queste ultime abbattute a Ferragosto e in un weekend di luglio. Alle promesse, com'è ovvio, non fa mai seguito alcuna ricostruzione: espedienti per indorare il danno ed ottenere le autorizzazioni, con la certezza che i cittadini dimenticano, presto e tutto, e le Amministrazioni concedono senza fiatare. Per i capanni balneari, per i pini di Lido di Savio e di Ravenna e per la ciminiera dell'ottocentesca Officina del Gas, invece, non si abbatte o manomette al coperto delle vacanze estive, ma poco prima delle elezioni comunali: segno che ormai tutto è possibile alla luce del sole, anzi, della ribalta della campagna elettorale, dove vengono chiamati alla riconferma del voto cittadini sempre più umiliati e sempre più poveri. Italia Nostra sezione di Ravenna.



Si susseguono le dimostrazioni di pochezza culturale nella nostra città: non si comprende se stiano più in basso più gli Amministratori o i cittadini se sopportano senza fiatare. Ravenna cancella storia, paesaggio, memoria e cultura, e disonora Corrado Ricci, Luigi Rava e tutti coloro che la resero un faro della tutela e della cultura italiana in un passato ormai lontanissimo. La Soprintendenza, la prima fondata in Italia, tace. Tace sulla distruzione delle alberate storiche di pini domestici, tace sui capanni balneari storici che, ora è confermato, verranno tutti rasi al suolo tranne quattro, tace sulle torri Hamon distrutte da ENI con i commenti sarcastici dell'Autorità Portuale, ricopre preziose ville romane, guarda andare in rovina gli edifici di archeologia industriale della Darsena di città tutelati come beni culturali (ex Montecatini ed ex SIR), il Teatro di Mezzano e l'ex Macello, anch'essi tutelati, ed ora, su una zona contigua all'area archeologica vincolata interessata dai resti del cosiddetto Quartiere Goto, guarda, per l'ennesima cementificazione e il milionesimo centro commerciale ravennate, l'abbattimento della ciminiera dell'ex Officina del Gas (anche detta ex AMGA), che resisteva da oltre 160 anni. Una struttura giunta a noi in condizioni più che buone, che ha caratterizzato la zona con la sua sagoma inconfondibile. Si legge che verrà ricostruita. Esattamente come fu raccontato per la torre civica medievale, anch'essa capitozzata venticinque anni fa, ma con l'obbligo di ricostruzione, si intende! Come per la fornace CILEA Hoffman di via Romea nord ("ve la rifaremo più bella di prima"), o l'ultima gru di banchina davanti al Darsenale, queste ultime abbattute a Ferragosto e in un weekend di luglio. Alle promesse, com'è ovvio, non fa mai seguito alcuna ricostruzione: espedienti per indorare il danno ed ottenere le autorizzazioni, con la certezza che i cittadini dimenticano, presto e tutto, e le Amministrazioni concedono senza fiatare. Per i capanni balneari, per i pini di Lido di Savio e di Ravenna e per la ciminiera dell'ottocentesca Officina del Gas, invece, non si abbatte o manomette al coperto delle vacanze estive, ma poco prima delle elezioni comunali: segno che ormai tutto è possibile alla luce del sole, anzi, della ribalta della campagna elettorale, dove vengono chiamati alla riconferma del voto cittadini sempre più umiliati e sempre più poveri. Italia Nostra sezione di Ravenna.

FP CGIL: "Gli uffici doganali sono sempre più un fragile territorio di frontiera"

Le federazioni Fp Cgil di Piacenza e **Ravenna** esprimono forte preoccupazione sul destino degli uffici doganali sui loro territori. Da un lato l'attività di uno dei principali poli logistici del centro-nord Italia, dall'altro gli impressionanti volumi di merci del **porto** ravennate, vedono i due uffici doganali - e il loro personale in forte carenza - sempre più schiacciati da una pressione crescente per garantire legalità e sicurezza delle merci, senza avere strumenti adeguati. "La riorganizzazione voluta dai vertici dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli - spiegano Alberto Gorra (Fp Cgil Piacenza) e Lisa Dradi (Fp Cgil **Ravenna**) - è profondamente inadeguata, in quanto sottostima l'importanza delle due sedi, declassandole (**Ravenna**) o collocandole nella penultima fascia (Piacenza). Nonostante i rilevantissimi volumi gestiti ogni anno e la strategicità rivestita per i rispettivi territori siamo gravemente penalizzati nella pesatura delle dichiarazioni doganali effettuate. Le risorse e le figure di coordinamento assegnate sono del tutto insufficienti. Se all'impovertimento dei processi di verifica antifrode a Piacenza e **Ravenna** aggiungiamo la chiusura di alcune sedi (Reggio Emilia, Ferrara e Forlì) questa riorganizzazione nei fatti deprime il ruolo a contrasto dell'evasione e a tutela dei consumatori". "A Piacenza" - prosegue Gorra - "la recente visita presso la Prefettura dei senatori della Commissione parlamentare sulle condizioni e la sicurezza sul lavoro ha acceso i riflettori sulla delicatezza della realtà del polo logistico. Bene, il sistema di legalità all'interno dei poli logistici e portuali non può non considerare la dogana un elemento centrale di garanzia e controllo, chiamando ad un lavoro costante e co-responsabile le istituzioni locali e nazionali presenti sui territori". A **Ravenna**, incalza Dradi, i dipendenti dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli sono tutti sgomenti dal declassamento dalla prima alla terza fascia del proprio Ufficio, da sempre fortemente carente di organico, e che svolge attività in materia di accise, dogane e monopoli, fondamentali per l'intero Paese. Nel territorio ravennate sono insediati operatori economici di rilevanza internazionale (il primo polo alcolico nazionale e tra i più importanti di prodotti energetici, un rilevante polo chimico, un sito di stoccaggio Co2, una raffineria, tanto per citarne alcuni) e non viene tenuto in giusta considerazione lo sviluppo futuro del **Porto** di **Ravenna** e delle correlate attività, come rappresentati negli "Stati generali della portualità e della logistica del Nord Est". Non vengono neppure presi in considerazione i particolari lavori di approfondimento dei fondali con l'aumento dei traffici container da 200.000 a 900.000 Teu (hub portuale) i diversi terminal in costruzione, il rigassificatore prossimo all'attivazione e diverse altre opere correlate al Pnrr".



Italia Nostra Ravenna: "Abbattuta anche la ciminiera ottocentesca dell'Officina del Gas ex AMGA"

"Si susseguono le dimostrazioni di pochezza culturale nella nostra città: non si comprende se stiano più in basso più gli Amministratori o i cittadini se sopportano senza fiatare. Ravenna cancella storia, paesaggio, memoria e cultura, e disonora Corrado Ricci, Luigi Rava e tutti coloro che la resero un faro della tutela e della cultura italiana in un passato ormai lontanissimo. La Soprintendenza, la prima fondata in Italia, tace. Tace sulla distruzione delle alberate storiche di pini domestici, tace sui capanni balneari storici che, ora è confermato, verranno tutti rasi al suolo tranne quattro, tace sulle torri Hamon distrutte da ENI con i commenti sarcastici dell'**Autorità Portuale**, ricopre preziose ville romane, guarda andare in rovina gli edifici di archeologia industriale della Darsena di città tutelati come beni culturali (ex Montecatini ed ex SIR), il Teatro di Mezzano e l'ex Macello, anch'essi tutelati, ed ora, su una zona contigua all'area archeologica vincolata interessata dai resti del cosiddetto Quartiere Goto, guarda, per l'ennesima cementificazione e il milionesimo centro commerciale ravennate, l'abbattimento della ciminiera dell'ex Officina del Gas (anche detta ex AMGA), che resisteva da oltre 160

anni. Una struttura giunta a noi in condizioni più che buone, che ha caratterizzato la zona con la sua sagoma inconfondibile. Si legge che verrà ricostruita. Esattamente come fu raccontato per la torre civica medievale, anch'essa capitozzata venticinque anni fa, ma con l'obbligo di ricostruzione, si intende! Come per la fornace CILEA Hoffman di via Romea nord ("ve la rifaremo più bella di prima"), o l'ultima gru di banchina davanti al Darsenale, queste ultime abbattute a Ferragosto e in un weekend di luglio. Alle promesse, com'è ovvio, non fa mai seguito alcuna ricostruzione: espedienti per indorare il danno ed ottenere le autorizzazioni, con la certezza che i cittadini dimenticano, presto e tutto, e le Amministrazioni concedono senza fiatare. Per i capanni balneari, per i pini di Lido di Savio e di Ravenna e per la ciminiera dell'ottocentesca Officina del Gas, invece, non si abbatte o manomette al coperto delle vacanze estive, ma poco prima delle elezioni comunali: segno che ormai tutto è possibile alla luce del sole, anzi, della ribalta della campagna elettorale, dove vengono chiamati alla riconferma del voto cittadini sempre più umiliati e sempre più poveri."



"Si susseguono le dimostrazioni di pochezza culturale nella nostra città: non si comprende se stiano più in basso più gli Amministratori o i cittadini se sopportano senza fiatare. Ravenna cancella storia, paesaggio, memoria e cultura, e disonora Corrado Ricci, Luigi Rava e tutti coloro che la resero un faro della tutela e della cultura italiana in un passato ormai lontanissimo. La Soprintendenza, la prima fondata in Italia, tace. Tace sulla distruzione delle alberate storiche di pini domestici, tace sui capanni balneari storici che, ora è confermato, verranno tutti rasi al suolo tranne quattro, tace sulle torri Hamon distrutte da ENI con i commenti sarcastici dell'Autorità Portuale, ricopre preziose ville romane, guarda andare in rovina gli edifici di archeologia industriale della Darsena di città tutelati come beni culturali (ex Montecatini ed ex SIR), il Teatro di Mezzano e l'ex Macello, anch'essi tutelati, ed ora, su una zona contigua all'area archeologica vincolata interessata dai resti del cosiddetto Quartiere Goto, guarda, per l'ennesima cementificazione e il milionesimo centro commerciale ravennate, l'abbattimento della ciminiera dell'ex Officina del Gas (anche detta ex AMGA), che resisteva da oltre 160 anni. Una struttura giunta a noi in condizioni più che buone, che ha caratterizzato la zona con la sua sagoma inconfondibile. Si legge che verrà ricostruita. Esattamente come fu raccontato per la torre civica medievale, anch'essa capitozzata venticinque anni fa, ma con l'obbligo di ricostruzione, si intende! Come per la fornace CILEA Hoffman di via Romea nord ("ve la rifaremo più bella di prima"), o l'ultima gru di banchina davanti al Darsenale, queste ultime abbattute a Ferragosto e in un weekend di luglio. Alle promesse, com'è ovvio, non fa mai seguito alcuna ricostruzione."

Arrestato un tunisino spacciatore

Nella foto: Uno dei sequestri. **LIVORNO** - Le Fiamme Gialle del gruppo labronico hanno dato esecuzione ad un'ordinanza di custodia cautelare in carcere emessa nei confronti di un tunisino 40enne, con una sentenza definitiva di condanna per reati in materia di stupefacenti, realizzati qualche anno fa proprio a **Livorno**. Il soggetto, condannato in via definitiva a 6 anni e 8 mesi di reclusione si era sottratto, ad inizio 2024, alla misura di sicurezza lasciando il territorio nazionale e rendendosi irreperibile. Ma i finanzieri labronici - riferisce il comando - non si sono mai arresi ed hanno persistito nelle attività di ricerca ed investigazione del fuggitivo. Tali approfondimenti hanno quindi portato all'emissione di un MAE-mandato di arresto europeo, giungendo ad individuare su Napoli il predetto condannato. Le Fiamme Gialle del Gruppo livornese si sono quindi tempestivamente recate a Napoli per rintracciare il condannato e assicurarlo alla Giustizia, operazione conclusa alla stazione ferroviaria partenopea. Il tunisino negli anni scorsi si era reso protagonista a **Livorno**, unitamente ad altri soggetti, di molteplici cessioni di droga a diversi marittimi. In particolare le investigazioni delle Fiamme Gialle avevano consentito di disarticolare un sodalizio composto da una dozzina di soggetti dediti notte e giorno alla cessione di oltre 300 dosi tra cocaina, hashish ed eroina a numerosi marittimi, i quali lasciavano per brevissimo tempo le navi ove lavoravano e nei pressi della zona portuale si rifornivano di stupefacente per uso personale. L'operazione ebbe il suo momento cruciale nelle giornate del 24 e 25 luglio 2017, allorché i finanzieri livornesi eseguirono un'ordinanza di custodia cautelare nei confronti di 10 soggetti (tunisini, marocchini, albanesi), con sequestri di oltre mezzo chilo di varie sostanze (cocaina, hashish, eroina, metadone), 12.000 euro in contanti ed accertando nel corso delle indagini oltre 300 illecite cessioni di stupefacenti.



Darsena Europa, ispezione e scadenze

LIVORNO Il primo contatto ufficiale in loco tra MSC e i suoi soci della nuova joint venture per la Darsena Europa Piero Neri ed Enio Lorenzini, pur essendo una procedura normale nel quadro di una grande e speriamo definitiva iniziativa per il porto del futuro, sta creando qualche tensione nel cluster e anche all'interno dell'AdSP. Come abbiamo letto sul sito di palazzo Rosciano, gestito dal comunicatore dell'Authority Marco Casale, all'incontro è intervenuto il responsabile del comparto Terminal Investment Ltd di MSC Paolo Maccarini, con Piero Neri e Maurizio Sarri (Neri Group) ed Enio e Dino Lorenzini (terminal Lorenzini &C, partecipato da MSC). Per l'Autorità portuale, oltre al presidente (e commissario ad acta per la Darsena) **Luciano Guerrieri** e la vice-commissario Roberta Macii, c'erano il segretario generale Matteo Paroli, i dirigenti Enrico Pribaz (tecnico) e Simone Gagliani (amministrativo). Un incontro, al di là delle dichiarazioni del presidente **Luciano Guerrieri** che ha sottolineato l'aspetto positivo del confronto ed ha fatto il punto sui lavori in corso, che ha creato qualche tensione interna alla stessa AdSP, dove si ritiene che vada meglio evidenziato nel ruolo del commissario ad acta (ruolo esclusivamente competente dello sviluppo dei lavori e della si spera prossima gara) rispetto ai compiti relativi alle concessioni demaniali, che spettano al presidente e allo staff tecnico-amministrativo, con tutta la procedura di legge che passa anche attraverso il comitato portuale e le varie commissioni consultive. Bene dunque fare il punto sui lavori in corso e in fieri, qualche tensione sulla parte relativa alle concessioni. Il clou dell'incontro è stato dedicato appunto a raccogliere dati e informazioni aggiuntive. Se è comprensibile che la diversificazione di competenze tra presidenza e commissariato della Darsena Europa possa aver creato qualche problema, meno comprensibile sembra essere la poca chiarezza rilevata sulla progettazione esecutiva delle opere primaria. Una parte dell'incontro è stata dedicata appunto a raccogliere dati e informazioni aggiuntive a quelle oggi disponibili, così come chiarito dal commissario **Guerrieri** e dalla vice commissario Macii nel rapporto ufficiale. La parte relativa dell'affidamento delle concessioni come scritto ancora nel report sul sito dell'AdSP è stata quella più vaga, dovendo appunto tener conto anche dei passaggi nelle commissioni e comitati di legge. Sul piano meramente tecnico, **Guerrieri** ha sottolineato che le imprese aggiudicatrici (Sidra, Fincantieri, Sales e Fincosit) stiano lavorando senza sosta per consolidare le aree della prima vasca di colmata. L'obiettivo è quello di arrivare a inaugurare i primi piazzali entro due anni. Abbiamo sinora realizzato ha proseguito 12.000 dreni ed effettuato le operazioni di precarica per ulteriori 150.000 metri cubi, è in corso il consolidamento dei primi 80.000 metri quadrati della cassa di colmata. Sul lato marittimo infine **Guerrieri** ha spiegato che i lavori di dragaggio e di realizzazione delle opere foranee partiranno a breve. Termine



La Gazzetta Marittima

Livorno

che a qualcuno è sembrato un pò troppo vago. I lavori ha concluso il commissario ad acta ci consentiranno di costruire anche una terza vasca di colmata, quella dove sorgerà il futuro terminal ro-ro previsto dalla seconda fase dell'opera, e che servirà a raccogliere tutto il materiale materiale dragato.*L'intera vicenda della Darsena Europa non può non intrecciarsi con gli indirizzi del governo centrale sulle scadenze delle varie AdSP arrivate al termine del mandato: e tra queste, la presidenza dell'AdSP di Livorno che scade in primavera. Ieri si sono chiusi i termini per le candidature, comprese quelle all'AdSP del Nord Tirreno. E per quanto gli elenchi siano secretati, sembra accertato che per la presidenza di palazzo Rosciano ci siano almeno una mezza dozzina di candidati, compreso ovviamente l'attuale presidente per la riconferma. Il gioco passa adesso alle forze politiche: che avranno il loro peso, malgrado le tante e ripetute promesse di Rixi&C che si sceglierà solo in base alle competenze e ai curricula. La politica è già in corsa. E come si dice, vinca il migliore (o almeno, il meno peggio).

Controlli alla rete ENI

LIVORNO - Mentre stanno andando avanti gli interventi nella "strettoia" del Marzocco - vedi più sopra - cominciano a breve i controlli ispettivi di tipo gammagrafico dell'Eni sull'oleodotto OL30 all'ingresso della darsena Petroli fino al pozzo di spinta del microtunnel e dal deposito Neri al deposito Bartoli. Le operazioni saranno svolte dalla Ispeco, società ligure specializzata nel settore dei controlli radiografici. Nel programma presentato dall'Eni all'AdSP si specifica "che i controlli costituiscono un metodo di prova non distruttivo che prevede l'impiego di radiazioni ionizzanti". Il dettaglio ha indotto l'Ente di gestione portuale a emanare un'apposita ordinanza per la regolazione del traffico nelle ore notturne e per garantire la sicurezza pubblica. L'ordinanza, pubblicata nell'albo pretorio dell'Adsp, dispone che dal 1 febbraio al 31 dicembre, durante le operazioni che si effettueranno dalle 20 alle 3 di notte, sarà istituito il senso unico alternato su via Mogadiscio e via Tiziano, con il limite di velocità di dieci chilometri orari. Siamo dunque alla fase terminale dei lavori che dovranno consentire, alla fine, il sospirato allargamento della strettoia del Marzocco, ma anche al ripristino della rete che consentirà all'ex raffineria dell'ENI di tornare in via con la nuova missione sui carburanti sostenibili.



Piano piano la strettoia si allarga

LIVORNO Le date ormai sono certe: la strettoia del Marzocco, o vero imbuto di entrata nel porto industriale livornese per i due terminal contenitori e multipurpose TDT e Lorenzini, non aprirà prima della metà dell'anno prossimo, mese più o meno. A quel punto il canale sarà finalmente largo 120 metri, il fondale sarà praticabile da navi con pescaggio fino a 14 metri, e le due banchine saranno state consolidate, forse già con l'acqua intorno alla Torre del Marzocco. Una volta completato questo lavoro, il porto dei container e dei grandi ro/ro potrà finalmente tirare un respiro di sollievo in attesa della prima fase della Darsena Europa: l'avvio definitivo del porto del futuro, atteso ormai da vent'anni e pesantemente contrastato dai NIMBY pisani, ma altrettanto fermamente voluto dai livornesi e dalla logistica del centro Italia.*Se i lavori per allargare l'imbuto vanno avanti con metodo, dopo le varie pause, rimane invece in stand by tutta la vicenda del piano d'impresa del TDT che ha scatenato a fine anno scorso il cluster portuale guidato da Confindustria. L'AdSP si è dimostrata più volte disponibile a chiarire, anche nella riunione in prefettura: ma l'incrocio di competenze, il tentativo di far intervenire il Comune subito bocciato (interferenza non legittima), la pausa delle festività ed oggi la campagna già iniziata in vista della scadenza del primo mandato in AdSP, non sembrano spingere per pronunciamenti definitivi. Rimane anche in stand by secondo molti, la conclusione della dura presa di posizione dell'imprenditore-principe del porto, il cavaliere del lavoro Piero Neri, contro Confitarma: l'imprenditore-armatore rimane saldamente alla guida di Confindustria locale, il tronco del grande albero di cui Confitarma è un ramo. E lo rimarrà per tutto l'anno, fino alla scadenza naturale del mandato nel prossimo autunno: quando a parere del settore portuale e non solo sarebbe riconfermato a piene mani. Sarà interessante vedere anche se e quando come armatore conferirà in Assarmatori: il che non sarebbe comunque in contrasto dicono gli specialisti con la sua carica in Confindustria per tutt'gli altri rami impresa in cui opera. (A.F.)



Cargo cipriota contro il molo

LIVORNO - Nella tarda serata di martedì scorso la nave Guang Rong, battente bandiera cipriota, a causa delle avverse condizioni meteo, si è arenata nei pressi del pontile lungo la costa di Marina di Massa. Il cargo, lungo poco più di 100 metri, adibito al trasporto di pietrame granulato, era alla fonda nella rada di Marina di Carrara quando la forza dei marosi faceva arare l'ancora e scarrocciare l'unità verso la costa. L'intensità del vento e delle correnti marine spingeva la nave verso terra fino a farla inesorabilmente urtare con la parte poppiera contro la testata del pontile di Massa. Sul posto interveniva immediatamente personale della Capitaneria di Porto di Marina di Carrara sotto il coordinamento del Centro regionale di soccorso marittimo della Guardia Costiera di Livorno che disponeva l'invio in zona di un elicottero del Nucleo Aereo di Sarzana e l'allertamento dei rimorchiatori. La prima azione di soccorso è stata rivolta a mettere in salvo le persone a bordo; l'equipaggio della nave, composto da 12 persone di varia nazionalità, per la maggior parte ucraini, veniva quindi trasferito in sicurezza a terra. L'elicottero Nemo della Guardia Costiera è successivamente tornato in volo sull'area per monitorare la situazione, anche sotto il profilo ambientale, mentre da terra le operazioni sono costantemente seguite dalla Guardia Costiera di Marina di Carrara, dal prefetto, dal sindaco e dalle altre Forze di Polizia e dei Vigili del Fuoco intervenuti. La direzione Marittima di Livorno, ha inviato sul posto anche il nucleo Subacquei della Guardia Costiera con sede a **Genova** per l'ispezione dello scafo e valutare tutti gli aspetti legati alla messa in sicurezza e alle successive operazioni di rimozione dell'unità. Se si è parlato, come si legge qui di lato, di ancora che non ha tenuto e di scarroccio, le ricostruzioni successive sembrano propendere per un errore di manovra, non all'ancora ma in navigazione, o forse di un'avaria: la ricostruzione del tracciato della nave - si veda la cartina, con le rilevazioni GPS - sembra evidenziare che una volta uscita dal porto di Carrara con un carico di pietrisco destinato alla diga di **Genova**, la Guang Rong abbia provato a far rotta ma dopo poco si sia bloccata e abbia cominciato a scarrocciare senza governo fino all'impatto con la diga. Sono adesso in corso, oltre che le indagini, anche gli interventi per scongiurare l'inquinamento dal carburante di bordo.



01/31/2025 23:02

LIVORNO - Nella tarda serata di martedì scorso la nave Guang Rong, battente bandiera cipriota, a causa delle avverse condizioni meteo, si è arenata nei pressi del pontile lungo la costa di Marina di Massa. Il cargo, lungo poco più di 100 metri, adibito al trasporto di pietrame granulato, era alla fonda nella rada di Marina di Carrara quando la forza dei marosi faceva arare l'ancora e scarrocciare l'unità verso la costa. L'intensità del vento e delle correnti marine spingeva la nave verso terra fino a farla inesorabilmente urtare con la parte poppiera contro la testata del pontile di Massa. Sul posto interveniva immediatamente personale della Capitaneria di Porto di Marina di Carrara sotto il coordinamento del Centro regionale di soccorso marittimo della Guardia Costiera di Livorno che disponeva l'invio in zona di un elicottero del Nucleo Aereo di Sarzana e l'allertamento dei rimorchiatori. La prima azione di soccorso è stata rivolta a mettere in salvo le persone a bordo; l'equipaggio della nave, composto da 12 persone di varia nazionalità, per la maggior parte ucraini, veniva quindi trasferito in sicurezza a terra. L'elicottero Nemo della Guardia Costiera è successivamente tornato in volo sull'area per monitorare la situazione, anche sotto il profilo ambientale, mentre da terra le operazioni sono costantemente seguite dalla Guardia Costiera di Marina di Carrara, dal prefetto, dal sindaco e dalle altre Forze di Polizia e dei Vigili del Fuoco intervenuti. La direzione Marittima di Livorno, ha inviato sul posto anche il nucleo Subacquei della Guardia Costiera con sede a Genova per l'ispezione dello scafo e valutare tutti gli aspetti legati alla messa in sicurezza e alle successive operazioni di rimozione dell'unità. Se si è parlato, come si legge qui di lato, di ancora che non ha tenuto e di scarroccio, le ricostruzioni successive sembrano propendere per un errore di manovra, non all'ancora ma in navigazione, o forse di un'avaria: la ricostruzione del tracciato della nave - si veda la cartina, con le rilevazioni GPS - sembra evidenziare che una volta uscita dal porto di Carrara con un carico di pietrisco destinato alla diga di Genova,

La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

L'ammiraglio Canu a Piombino

Nella foto: L'incontro con il personale militare. **LIVORNO** - Il direttore marittimo della Toscana, contrammiraglio Giovanni Canu, si è recato in visita presso l'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino all'ambito delle sue visite alle varie realtà della Guardia Costiera sul territorio. L'ammiraglio accolto dal comandante, tenente di vascello Alberto Poletti, si è dapprima recato presso la sede del Municipio per un incontro istituzionale con il sindaco Francesco Ferrari. Durante il colloquio, cordiale e costruttivo, sono stati affrontati temi di rilevante interesse per la comunità locale inerenti allo sviluppo economico della città, legato al settore marittimo. È stata, inoltre, sottolineata l'importanza del legame storico tra la Guardia Costiera e la città di Piombino, un rapporto fondato sulla collaborazione costante - ed in particolar modo, con la Polizia Municipale, nel contrasto alle condotte illecite in campo ambientale - per garantire la sicurezza in mare e della balneazione, nonché la salubrità dell'ambiente. Il direttore marittimo ha, successivamente, incontrato i militari della Guardia Costiera di Piombino unitamente ai Titolari dell'Ufficio Locale marittimo di Follonica e della Delegazione di spiaggia di San Vincenzo. La visita è, quindi, proseguita con un sopralluogo presso il rigassificatore "Italis LNG", sito nel porto; a bordo il direttore marittimo ha potuto constatare la realtà operativa dell'impianto, confrontandosi con il personale di bordo e del terminal sugli elevati standard di sicurezza messi in atto. A conclusione della giornata, il direttore marittimo ha avuto il piacere di incontrare anche la dottoressa Laura Miele, intervenuta nella sua veste di presidente dell'associazione degli Agenti Raccomandati Marittimi della provincia, confrontandosi brevemente sulle principali tematiche inerenti alla portualità locale.



Rigassificatore a Piombino: gli interessi prevalgono sulla sicurezza?

Renato Roffi

PIOMBINO Le polemiche, talvolta perfino furiose, e le resistenze che vanno crescendo intorno all'ipotesi di trasferimento in altro sito della nave rigassificatrice attualmente ormeggiata a Piombino, mostra, ancora una volta, quale e quanta sia la forza della alterna onnipotenza delle umane sorti e, sopra tutto, quanto gli uomini siano capaci di volgersi ad ogni soffiar di vento. La nave in questione è la Italis LNG, proprio quella contro la cui collocazione nel porto di Piombino destra e sinistra parvero unirsi finché a prevalere furono la ragion di stato e l'impegno obbediente del presidente della regione Toscana, Eugenio Giani, per un suo trasferimento altrove entro tre anni. I motivi di tanta ostilità erano la sicurezza della popolazione e del territorio della città Toscana, la regione in cui era ed è tutt'ora vivo e sanguinante il ricordo della tragedia di Viareggio. La popolazione piombinese, infatti, non poteva non ricordare il disastro che l'esplosione di un vagone ferroviario carico di Gpl (qualcuno ha un'idea di quanti vagoni ferroviari possa contenere una nave come Italis LNG?) era riuscito a provocare nella non lontanissima città turistica. Piombino si osservava fra l'altro sarebbe stato l'unico porto a consentire a un mostro di quella natura di essere ospitato in banchina, a pochi passi dal centro cittadino, mentre le altre rigassificatrici si trovano prudentemente a diverse miglia dalla costa. Ebbene, al di là di ciò che la popolazione possa pensare, oggi le classi dirigenti ed imprenditoriali dello scalo marittimo piombinese, con un volger di fronte degno di più illustri precedenti nazionali, manifestano tutt'altro avviso e si dicono pronti alle barricate per continuare ad avere in porto quell'enorme nave cisterna che, effettivamente, si è rivelata fonte di occupazione indotta e di lavoro per molte aziende del territorio. Il fior fiore di quella portualità, dalla Mixos alla corporazione dei Piloti, al Gruppo ormeggiatori e barcaioi, alla Freschi Alessandro & C. Shipping and Forwarding Agency, alla D'Arienzo srl, alla Stmp Piombino, chiedono (visto che pretendono non è un'espressione elegante) che il presidente Giani venga meno agli impegni di trasferire entro il 2026 di quel pericolo in altra parte della penisola, impegno determinato proprio dalla decisa contrarietà dei Piombinesi, della loro classe dirigente e di quella imprenditoriale. Ora la domanda da cui è ben difficile prescindere, vada come vada, è tanto semplice quanto terribilmente risolutiva e attenderebbe una risposta altrettanto semplice ed inequivocabile. Il rischio paventato dai Piombinesi nei confronti dell'obbligo di ospitare la nave, proprio quello stesso rischio che ha indotto ad ormeggiare gli altri rigassificatori d'Italia molto al largo, esiste ancora oppure, è intervenuta in questo frattempo la toscanissima fata Turchina a rendere inoffensiva quella potenziale bomba? In quest'ultima auspicabile, ma improbabile ipotesi, nulla quaestio, altrimenti mediamo.



In Italia nave Altamira a doppia propulsione gasolio e Lng

Ispezionata da Guardia Costiera **Ancona**, carico 2mila container Il **porto** di **Ancona** alla Banchina 26 ha ospitato ieri, per la prima volta, una nave a doppia propulsione, combustibile tradizionale (diesel oil) e Gas liquefatto (Lng), "CMA CGM Altamira", della omonima compagnia di navigazione francese CMA - CGM, uno dei maggiori player mondiali del traffico containerizzato: lunga 204 metri, larga 30 metri, di oltre 32mila tonnellate di stazza lorda, capace di portare 2mila container, con un volume di stoccaggio del gas liquido pari a 1.053 M3, ed un motore di 12 mila Kw di potenza costruito dalla tedesca MAN, velocità di oltre 18 nodi. Fa parte di una serie di unità gemelle in realizzazione, a doppio carburante di propulsione a Lng, del valore ciascuna di 63 milioni di dollari. La nave è stata ispezionata per la prima volta da una Guardia Costiera del Mediterraneo, quella dei militari del nucleo specialista di "sicurezza della navigazione" appartenenti alla Capitaneria di **Ancona**, essendo di nuova costruzione e consegnata dai cantieri di Sud Korea alla fine del 2024, per approdare ora nel Mare Nostrum dopo un passaggio da Malta e poi da Algeciras (Spagna). Battendo bandiera maltese, spiega la Guardia Costiera, spettava quindi ad uno degli altri due paesi terzi del Mediterraneo visitare la nave per la verifica di conformità alle regole internazionali marittime, ed è toccato all'Italia con **Ancona** essere primo **porto** per l'occasione di scalo nazionale. In serata ha proseguito per Ravenna e poi andrà Trieste; è previsto che torni ad **Ancona** l'11 marzo prossimo. La tipologia di nave è per caratteristiche ed impiego cosiddetto "feeder": ha prelevato i 57 contenitori sbarcati ad **Ancona** dai due suddetti porti principali e grandi (di feederaggio), presso cui gli stessi container erano stati lasciati da altre navi in transito molto più grandi. Ad **Ancona** ha imbarcato 33 container. La nave ora è spinta da gasolio marino (il serbatoio di gas liquido, in zona poppiera, è vuoto); rispetta lo 0,1% di contenuti di zolfo con il gasolio usato, in linea con l'accordo volontario vigente ad **Ancona** dal primo novembre 2024: dal primo maggio 2025 diverrà obbligatorio per ogni nave che attraverserà il Mediterraneo. Le navi propulse a gas liquefatto, come "Altamira", ricorda la Guardia Costiera, "rispettano il massimo delle regole ambientali vigenti" e la Capitaneria "si augura che, nelle prossime e regolari chiamate ad **Ancona** schedate, Altamira talvolta giungere nell'area impiegando la propulsione Lng, combustibile di larga scala oggi meno impattante anche se fossile, se essa avrà l'opportunità di avvalersene in un'infrastrutture di rifornimento attrezzate allo scopo lungo i tragitti percorsi".



01/31/2025 10:11

Ispezionata da Guardia Costiera Ancona, carico 2mila container Il porto di Ancona alla Banchina 26 ha ospitato ieri, per la prima volta, una nave a doppia propulsione, combustibile tradizionale (diesel oil) e Gas liquefatto (Lng), "CMA CGM Altamira", della omonima compagnia di navigazione francese CMA - CGM, uno dei maggiori player mondiali del traffico containerizzato: lunga 204 metri, larga 30 metri, di oltre 32mila tonnellate di stazza lorda, capace di portare 2mila container, con un volume di stoccaggio del gas liquido pari a 1.053 M3, ed un motore di 12 mila Kw di potenza costruito dalla tedesca MAN, velocità di oltre 18 nodi. Fa parte di una serie di unità gemelle in realizzazione, a doppio carburante di propulsione a Lng, del valore ciascuna di 63 milioni di dollari. La nave è stata ispezionata per la prima volta da una Guardia Costiera del Mediterraneo, quella dei militari del nucleo specialista di "sicurezza della navigazione" appartenenti alla Capitaneria di Ancona, essendo di nuova costruzione e consegnata dai cantieri di Sud Korea alla fine del 2024, per approdare ora nel Mare Nostrum dopo un passaggio da Malta e poi da Algeciras (Spagna). Battendo bandiera maltese, spiega la Guardia Costiera, spettava quindi ad uno degli altri due paesi terzi del Mediterraneo visitare la nave per la verifica di conformità alle regole internazionali marittime, ed è toccato all'Italia con Ancona essere primo porto per l'occasione di scalo nazionale. In serata ha proseguito per Ravenna e poi andrà Trieste; è previsto che torni ad Ancona l'11 marzo prossimo. La tipologia di nave è per caratteristiche ed impiego cosiddetto "feeder": ha prelevato i 57 contenitori sbarcati ad Ancona dai due suddetti porti principali e grandi (di feederaggio), presso cui gli stessi container erano stati lasciati da altre navi in transito molto più grandi. Ad Ancona ha imbarcato 33

(Sito) Ansa**Ancona e porti dell'Adriatico centrale****Nave Ocean Viking ad Ancona, arrivo oggi anticipato alle 15**

A bordo 111 migranti tra cui 4 donne. In 56 andranno in Piemonte E' anticipato alle ore 15, rispetto all'iniziale previsione delle 17, l'approdo al porto di Ancona della nave umanitaria Ocean Viking, della Ong Sos Mediterranée, con 111 migranti naufraghi a bordo. Le persone che sbarcheranno, con contestuali accertamenti sanitari e identificazione, nell'ambito di operazioni coordinate dalla Prefettura di Ancona, provengono dalla Siria, dal Bangladesh, dal Pakistan e da altre zone dell'Africa; tra loro ci sono quattro donne e tre minori accompagnati. Tra i migranti sono 55 quelli destinati a rimanere nelle Marche sono mentre 56 di loro saranno trasferiti in Piemonte.



The screenshot shows a news article from Ansa. At the top right is the Ansa logo (a green square with 'A it') and the text '(Sito) Ansa'. Below it is the headline 'Nave Ocean Viking ad Ancona, arrivo oggi anticipato alle 15'. A photograph of the Ocean Viking ship is centered. Below the photo is the timestamp '01/31/2025 11:04'. The main body of the article is a paragraph of text, which is a duplicate of the text provided in the main document. The text describes the arrival of the Ocean Viking ship at Ancona port, carrying 111 migrants, including 4 women, and details the planned transfer of 56 migrants to Piemonte and 55 to Marche.

(Sito) Ansa**Ancona e porti dell'Adriatico centrale****Ocean Viking ad Ancona, tra migranti 11 minori non accompagnati**

Sbarco 111 persone. 55 restano nelle Marche, 56 verso Piemonte. È approdata nel pomeriggio al porto di Ancona la nave umanitaria Ocean Viking della ong Sos Mediterranée con 111 migranti tra cui 11 minori non accompagnati e quattro donne. Lo sbarco è in corso con contestuali accertamenti sanitari, di identificazione e assistenza, coordinate dalla Prefettura di Ancona. Non sono segnalate criticità per le condizioni di salute dei naufraghi a bordo della Ocean Viking, ha fatto sapere il vice prefetto di Ancona Davide Garra. Nei giorni scorsi era invece morta la bimba di 7 anni, soccorsa con altri naufraghi dalla nave in acque sar malesi, rianimata e portata d'urgenza a Malta dov'era deceduta. Dopo le operazioni di sbarco, 55 migranti saranno ospitati in centri delle Marche (15 della provincia di Ancona, 14 di Pesaro Urbino, 13 del Maceratese, 7 in provincia di Ascoli Piceno e 6 del Fermano) mentre altri 56 verranno trasferiti in strutture del Piemonte. Gli 11 minori non accompagnati saranno accolti in centri in provincia di Macerata e Pesaro Urbino.



(Sito) Ansa

Ocean Viking ad Ancona, tra migranti 11 minori non accompagnati



01/31/2025 16:40

Sbarco 111 persone. 55 restano nelle Marche, 56 verso Piemonte. È approdata nel pomeriggio al porto di Ancona la nave umanitaria Ocean Viking della ong Sos Mediterranée con 111 migranti tra cui 11 minori non accompagnati e quattro donne. Lo sbarco è in corso con contestuali accertamenti sanitari, di identificazione e assistenza, coordinate dalla Prefettura di Ancona. Non sono segnalate criticità per le condizioni di salute dei naufraghi a bordo della Ocean Viking, ha fatto sapere il vice prefetto di Ancona Davide Garra. Nei giorni scorsi era invece morta la bimba di 7 anni, soccorsa con altri naufraghi dalla nave in acque sar malesi, rianimata e portata d'urgenza a Malta dov'era deceduta. Dopo le operazioni di sbarco, 55 migranti saranno ospitati in centri delle Marche (15 della provincia di Ancona, 14 di Pesaro Urbino, 13 del Maceratese, 7 in provincia di Ascoli Piceno e 6 del Fermano) mentre altri 56 verranno trasferiti in strutture del Piemonte. Gli 11 minori non accompagnati saranno accolti in centri in provincia di Macerata e Pesaro Urbino.

Autorità portuale, via libera a Piano integrato da 875 milioni

Adsp Mare Adriatico Centrale, investimenti e opere 2025-2027 Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale (**Adsp**) del **mare Adriatico centrale** ha approvato oggi, all'unanimità, il Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027. Sul documento ha espresso parere positivo anche l'Organismo di partenariato della risorsa **mare**. Il Piano integrato di attività e organizzazione (Piao), ricorda l'**Adsp**, "è redatto in coerenza con il Piano strategico nazionale portualità e logistica e con gli obiettivi del Documento di programmazione strategica di sistema portuale, approvato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti il 16 aprile 2024". Il Piao è uno "strumento di programmazione organico e integrato della strategia di ogni **Adsp** e ha l'obiettivo di assicurare la qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa a favore dei cittadini e degli operatori portuali. Un intento che deve procedere di pari passi con una progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi amministrativi". Vengono "descritte le principali attività di intervento e di programmazione dell'Ente, accompagnate ognuna ad un costante monitoraggio sul raggiungimento dei risultati". Nei campi di azione dell'**Adsp**, ci sono la "pianificazione e la realizzazione delle infrastrutture, con una programmazione di investimenti in opere di circa 875 milioni di euro nel triennio 2025-2027 di cui 75,4 milioni nel 2025, lo sviluppo di progetti legati all'energia e alla sostenibilità ambientale, i temi della sicurezza portuale e della vigilanza, la transizione digitale, la promozione e la comunicazione. Priorità d'intervento che devono essere raggiunte attraverso attività di semplificazione, digitalizzazione, accessibilità dell'amministrazione e per favorire le pari opportunità e l'equilibrio di genere". Un piano di lavoro da realizzare, secondo le normative, prevenendo i rischi di corruzione e applicando gli obblighi di trasparenza e che viene portato avanti, in sinergia, da tutto il capitale umano dell'**Adsp**. Nel Piao si definisce, infatti, la "struttura organizzativa del personale, il lavoro agile e il Piano triennale dei fabbisogni del personale. Elemento determinante per il miglioramento dei servizi offerti alla comunità è l'applicazione della Pianta organica dell'Autorità di sistema portuale che prevede, nel triennio 2024-2026, l'incremento degli occupati da 57 ad 86 persone". "Fin dall'insediamento della nuova Governance, siamo stati coscienti che la chiave per il miglioramento dei servizi e delle attività dell'Autorità di sistema portuale è rappresentata dal capitale umano e dalla sua valorizzazione - ha affermato il presidente Vincenzo Garofalo -. Una necessità fondamentale per affrontare le responsabilità e l'impegno che ci è richiesto nella gestione dei sette porti di Marche e Abruzzo di nostra competenza. Per questo,



Adsp Mare Adriatico Centrale, investimenti e opere 2025-2027 Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del mare Adriatico centrale ha approvato oggi, all'unanimità, il Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027. Sul documento ha espresso parere positivo anche l'Organismo di partenariato della risorsa mare. Il Piano integrato di attività e organizzazione (Piao), ricorda l'Adsp, "è redatto in coerenza con il Piano strategico nazionale portualità e logistica e con gli obiettivi del Documento di programmazione strategica di sistema portuale, approvato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti il 16 aprile 2024". Il Piao è uno "strumento di programmazione organico e integrato della strategia di ogni Adsp e ha l'obiettivo di assicurare la qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa a favore dei cittadini e degli operatori portuali. Un intento che deve procedere di pari passi con una progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi amministrativi". Vengono "descritte le principali attività di intervento e di programmazione dell'Ente, accompagnate ognuna ad un costante monitoraggio sul raggiungimento dei risultati". Nei campi di azione dell'Adsp, ci sono la "pianificazione e la realizzazione delle infrastrutture, con una programmazione di investimenti in opere di circa 875 milioni di euro nel triennio 2025-2027 di cui 75,4 milioni nel 2025, lo sviluppo di progetti legati all'energia e alla sostenibilità ambientale, i temi della sicurezza portuale e della vigilanza, la transizione digitale, la promozione e la comunicazione. Priorità d'intervento che devono essere raggiunte attraverso attività di semplificazione, digitalizzazione, accessibilità dell'amministrazione e per favorire le pari opportunità e l'equilibrio di genere". Un piano di lavoro da realizzare, secondo le normative, prevenendo i rischi di

(Sito) Ansa

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

una volta completata l'applicazione di questa Pianta organica procederemo insieme all'apertura di una necessaria sede territoriale, ad implementare il numero delle persone che dovranno occuparsi, in particolare, delle esigenze dei porti abruzzesi". Il Piao, ha aggiunto Garofalo, "è un documento di programmazione indispensabile per tracciare lo sviluppo della nostra Autorità di sistema portuale, che sarà realizzata attraverso il nostro principale compito di costruire e migliorare banchine, piazzali e garantire fondali adeguati alle esigenze della moderna navigazione. Rappresentare, cioè, il ruolo di un partner pubblico moderno ed efficiente, da affiancare al lavoro del cluster marittimo, per far crescere la portualità nazionale". Al primo Comitato di gestione del 2025 ha partecipato il nuovo rappresentante della Regione Marche, Pierfrancesco Troli. All'ordine del giorno del Comitato anche l'esame di diverse concessioni demaniali nei porti del sistema.

Autorità portuale, approvato il Piao. Garofalo: «La chiave per il miglioramento dei servizi risiede nel capitale umano»

Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha approvato il Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027: «Definisce la struttura organizzativa del personale, il lavoro agile e il Piano triennale dei fabbisogni del personale» -- Autorità portuale, approvato il Piao. Garofalo: «La chiave per il miglioramento dei servizi risiede nel capitale umano» <https://www.anconatoday.it/attualita/autorita-portuale-approvato-il-piao-triennale-rimarcata-importanza-del-personale.html> © AnconaToday

ANCONA Il Comitato di gestione dell'**Autorità** di sistema **portuale** del mare Adriatico centrale ha approvato oggi, venerdì 31 gennaio, all'unanimità il Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027. Sul documento ha espresso parere positivo anche l'Organismo di partenariato della risorsa mare, riunito anch'esso nella giornata odierna. Il Piano integrato di attività e organizzazione è redatto in coerenza con il Piano strategico nazionale portualità e logistica e con gli obiettivi del Documento di programmazione strategica di sistema **portuale**, approvato dal ministero Infrastrutture e Trasporti il 16 aprile 2024. Il Piao è uno strumento di programmazione organico e integrato della strategia di ogni Adsp e ha l'obiettivo di assicurare la qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa a favore dei cittadini e degli operatori portuali. Un intento che deve procedere di pari passo con una progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi amministrativi. Nel Piao vengono descritte le principali attività di intervento e di programmazione dell'Ente, accompagnate ognuna ad un costante monitoraggio sul raggiungimento dei risultati. Nei campi di azione dell'Adsp, ci sono la pianificazione e la realizzazione delle infrastrutture, con una programmazione di investimenti in opere di circa 875 milioni di euro nel triennio 2025-2027 di cui 75,4 milioni nel 2025, lo sviluppo di progetti legati all'energia e alla sostenibilità ambientale, i temi della sicurezza **portuale** e della vigilanza, la transizione digitale, la promozione e la comunicazione. Priorità d'intervento che devono essere raggiunte attraverso attività di semplificazione, digitalizzazione, accessibilità dell'amministrazione e per favorire le pari opportunità e l'equilibrio di genere. Un piano di lavoro da realizzare, secondo le normative, prevenendo i rischi di corruzione e applicando gli obblighi di trasparenza e che viene portato avanti, in sinergia, da tutto il capitale umano dell'Adsp. Nel Piao si definisce, infatti, la struttura organizzativa del personale, il lavoro agile e il Piano triennale dei fabbisogni del personale. Elemento determinante per il miglioramento dei servizi offerti alla comunità è l'applicazione della Pianta organica dell'**Autorità** di sistema **portuale** che prevede, nel triennio 2024-2026, l'incremento degli occupati da 57 ad 86 persone. «Fin dall'insediamento della nuova Governance ha affermato il presidente Vincenzo Garofalo - siamo stati perfettamente coscienti che la chiave per il miglioramento dei servizi



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e delle attività dell'**Autorità** di sistema **portuale** è rappresentata dal capitale umano e dalla sua valorizzazione. Una necessità fondamentale per affrontare le responsabilità e l'impegno che ci è richiesto nella gestione dei sette porti di Marche e Abruzzo di nostra competenza. Per questo, una volta completata l'applicazione di questa Pianta organica procederemo, insieme all'apertura di una necessaria sede territoriale, ad implementare il numero delle persone che dovranno occuparsi, in particolare, delle esigenze dei porti abruzzesi». Garofalo ha poi aggiunto che il Piao «è un documento di programmazione indispensabile per tracciare lo sviluppo della nostra **Autorità** di sistema **portuale**, che sarà realizzata attraverso il nostro principale compito di costruire e migliorare banchine, piazzali e garantire fondali adeguati alle esigenze della moderna navigazione. Rappresentare, cioè, il ruolo di un partner pubblico moderno ed efficiente, da affiancare al lavoro del cluster marittimo, per far crescere la portualità nazionale». Al primo Comitato di gestione del 2025 ha partecipato il nuovo rappresentante della Regione Marche Pierfrancesco Troli. All'ordine del giorno del Comitato anche l'esame di diverse concessioni demaniali nei porti del sistema. © Riproduzione riservata

Eletto il nuovo segretario della Cgil Ancona: è Gianluca Toni

Gianluca Toni è il nuovo segretario della Cgil di Ancona. È stato eletto questa mattina dall'assemblea generale della Camera del Lavoro di Ancona, presente Pino Gesmundo, segretario nazionale Cgil. Toni subentra a Marco Bastianelli, che lascia l'incarico dopo 8 anni di mandato. Il passaggio di consegne avviene in un momento molto positivo per il sindacato del capoluogo che vede crescere i propri iscritti, soprattutto tra i lavoratori attivi. Classe 1975, originario di Jesi, Gianluca Toni è entrato in Cgil nel 2006 come responsabile dell'Ufficio vertenze di Jesi, quindi nel 2009 ha assunto l'incarico di segretario provinciale della Fiom Cgil di Ancona seguendo la zona della Vallesina; nel 2017 è diventato segretario provinciale della Cgil di Ancona fino ad oggi.

"Nella provincia va affrontato il tema delle grandi vertenze del lavoro come la Beko e la Fedrigoni e della conseguente perdita di valore delle aree interne - dichiara Toni -; in questo senso, occorre avviare una riflessione con la politica affinché si costruiscano progetti per valorizzare il territorio evitando la fuga dei giovani". C'è poi la questione di Amazon. "Il gruppo aprirà un hub che collocherà circa mille persone nel secondo semestre dell'anno - sottolinea il

segretario; quindi, sarà necessario capire l'impatto occupazionale e sociale di questo colosso su tutta l'area e, in particolare, sulle infrastrutture, a partire dal porto di Ancona la cui attività è destinata a moltiplicarsi anche grazie alla presenza della stessa Amazon". Per quanto riguarda il sindacato, Toni evidenzia "la necessità di proseguire il percorso di crescita degli iscritti aumentando la rappresentanza all'interno dei posti di lavoro".



AdSP Mare Adriatico Centrale: ok da Comitato di Gestione a Piano integrato di attività e organizzazione 25-27

Il Piano integrato di attività e organizzazione è redatto in coerenza con il Piano strategico nazionale portualità e logistica e con gli obiettivi del Documento di programmazione strategica di sistema portuale, approvato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti il 16 aprile 2024. Il Piao è uno strumento di programmazione organico e integrato della strategia di ogni Adsp e ha l'obiettivo di assicurare la qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa a favore dei cittadini e degli operatori portuali. Un intento che deve procedere di pari passi con una progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi amministrativi. Nel Piao vengono descritte le principali attività di intervento e di programmazione dell'Ente, accompagnate ognuna ad un costante monitoraggio sul raggiungimento dei risultati. Nei campi di azione dell'Adsp, ci sono la pianificazione e la realizzazione delle infrastrutture, con una programmazione di investimenti in opere di circa 875 milioni di euro nel triennio 2025-2027 di cui 75,4 milioni nel 2025, lo sviluppo di progetti legati all'energia e alla sostenibilità ambientale, i temi della sicurezza portuale e della vigilanza, la transizione digitale, la promozione e la comunicazione. Priorità d'intervento che devono essere raggiunte attraverso attività di semplificazione, digitalizzazione, accessibilità dell'amministrazione e per favorire le pari opportunità e l'equilibrio di genere. Un piano di lavoro da realizzare, secondo le normative, prevenendo i rischi di corruzione e applicando gli obblighi di trasparenza e che viene portato avanti, in sinergia, da tutto il capitale umano dell'Adsp. Nel Piao si definisce, infatti, la struttura organizzativa del personale, il lavoro agile e il Piano triennale dei fabbisogni del personale. Elemento determinante per il miglioramento dei servizi offerti alla comunità è l'applicazione della Pianta organica dell'Autorità di sistema portuale che prevede, nel triennio 2024-2026, l'incremento degli occupati da 57 ad 86 persone. "Fin dall'insediamento della nuova Governance, siamo stati perfettamente coscienti che la chiave per il miglioramento dei servizi e delle attività dell'Autorità di sistema portuale è rappresentata dal capitale umano e dalla sua valorizzazione - ha affermato il Presidente Vincenzo Garofalo -. Una necessità fondamentale per affrontare le responsabilità e l'impegno che ci è richiesto nella gestione dei sette porti di Marche e Abruzzo di nostra competenza. Per questo, una volta completata l'applicazione di questa Pianta organica procederemo, insieme all'apertura di una necessaria sede territoriale, ad implementare il numero delle persone che dovranno occuparsi, in particolare, delle esigenze dei porti abruzzesi". Il Piao, ha aggiunto Garofalo, "è un documento di programmazione indispensabile per tracciare lo sviluppo della nostra Autorità di sistema portuale, che sarà realizzata attraverso il nostro principale compito di costruire e migliorare banchine, piazzali e garantire fondali adeguati alle esigenze della moderna navigazione. Rappresentare, cioè, il ruolo



Il Piano Integrato di attività e organizzazione è redatto in coerenza con il Piano strategico nazionale portualità e logistica e con gli obiettivi del Documento di programmazione strategica di sistema portuale, approvato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti il 16 aprile 2024. Il Piao è uno strumento di programmazione organico e integrato della strategia di ogni Adsp e ha l'obiettivo di assicurare la qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa a favore dei cittadini e degli operatori portuali. Un intento che deve procedere di pari passi con una progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi amministrativi. Nel Piao vengono descritte le principali attività di intervento e di programmazione dell'Ente, accompagnate ognuna ad un costante monitoraggio sul raggiungimento dei risultati. Nei campi di azione dell'Adsp, ci sono la pianificazione e la realizzazione delle infrastrutture, con una programmazione di investimenti in opere di circa 875 milioni di euro nel triennio 2025-2027 di cui 75,4 milioni nel 2025, lo sviluppo di progetti legati all'energia e alla sostenibilità ambientale, i temi della sicurezza portuale e della vigilanza, la transizione digitale, la promozione e la comunicazione. Priorità d'intervento che devono essere raggiunte attraverso attività di semplificazione, digitalizzazione, accessibilità dell'amministrazione e per favorire le pari opportunità e l'equilibrio di genere. Un piano di lavoro da realizzare, secondo le normative, prevenendo i rischi di corruzione e applicando gli obblighi di trasparenza e che viene portato avanti, in sinergia, da tutto il capitale umano dell'Adsp. Nel Piao si definisce, infatti, la struttura organizzativa del personale, il lavoro agile e il Piano triennale dei fabbisogni del personale. Elemento determinante per il miglioramento dei servizi offerti alla comunità è l'applicazione della Pianta organica dell'Autorità di sistema portuale che prevede, nel triennio 2024-2026, l'incremento degli occupati da 57 ad 86 persone. "Fin dall'insediamento della nuova

FerPress

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di un partner pubblico moderno ed efficiente, da affiancare al lavoro del cluster marittimo, per far crescere la portualità nazionale". Al primo Comitato di gestione del 2025 ha partecipato il nuovo rappresentante della Regione Marche, Pierfrancesco Troli. All'ordine del giorno del Comitato anche l'esame di diverse concessioni demaniali nei porti del sistema.

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE: COMITATO DI GESTIONE APPROVA PIANO INTEGRATO DI ATTIVITA' E ORGANIZZAZIONE 2025-2027

Ancona - Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha approvato oggi, all'unanimità, il Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027. Sul documento ha espresso parere positivo anche l'Organismo di partenariato della risorsa mare, riunito anch'esso nella giornata odierna. Il Piano integrato di attività e organizzazione è redatto in coerenza con il Piano strategico nazionale portualità e logistica e con gli obiettivi del Documento di programmazione strategica di sistema portuale, approvato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti il 16 aprile 2024. Il Piao è uno strumento di programmazione organico e integrato della strategia di ogni Adsp e ha l'obiettivo di assicurare la qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa a favore dei cittadini e degli operatori portuali. Un intento che deve procedere di pari passi con una progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi amministrativi. Nel Piao vengono descritte le principali attività di intervento e di programmazione dell'Ente, accompagnate ognuna ad un costante monitoraggio sul raggiungimento dei risultati. Nei campi di azione dell'Adsp, ci sono la pianificazione e la realizzazione delle infrastrutture, con una programmazione di investimenti in opere di circa 875 milioni di euro nel triennio 2025-2027 di cui 75,4 milioni nel 2025, lo sviluppo di progetti legati all'energia e alla sostenibilità ambientale, i temi della sicurezza portuale e della vigilanza, la transizione digitale, la promozione e la comunicazione. Priorità d'intervento che devono essere raggiunte attraverso attività di semplificazione, digitalizzazione, accessibilità dell'amministrazione e per favorire le pari opportunità e l'equilibrio di genere. Un piano di lavoro da realizzare, secondo le normative, prevenendo i rischi di corruzione e applicando gli obblighi di trasparenza e che viene portato avanti, in sinergia, da tutto il capitale umano dell'Adsp. Nel Piao si definisce, infatti, la struttura organizzativa del personale, il lavoro agile e il Piano triennale dei fabbisogni del personale. Elemento determinante per il miglioramento dei servizi offerti alla comunità è l'applicazione della Pianta organica dell'Autorità di sistema portuale che prevede, nel triennio 2024-2026, l'incremento degli occupati da 57 ad 86 persone. "Fin dall'insediamento della nuova Governance, siamo stati perfettamente coscienti che la chiave per il miglioramento dei servizi e delle attività dell'Autorità di sistema portuale è rappresentata dal capitale umano e dalla sua valorizzazione - ha affermato il Presidente Vincenzo Garofalo -. Una necessità fondamentale per affrontare le responsabilità e l'impegno che ci è richiesto nella gestione dei sette porti di Marche e Abruzzo di nostra competenza. Per questo, una volta completata l'applicazione di questa Pianta organica procederemo, insieme all'apertura di una necessaria sede territoriale, ad implementare il numero delle persone che dovranno occuparsi, in particolare, delle esigenze dei porti abruzzesi". Il Piao, ha aggiunto Garofalo, "è un documento



Ancona - Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha approvato oggi, all'unanimità, il Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027. Sul documento ha espresso parere positivo anche l'Organismo di partenariato della risorsa mare, riunito anch'esso nella giornata odierna. Il Piano integrato di attività e organizzazione è redatto in coerenza con il Piano strategico nazionale portualità e logistica e con gli obiettivi del Documento di programmazione strategica di sistema portuale, approvato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti il 16 aprile 2024. Il Piao è uno strumento di programmazione organico e integrato della strategia di ogni Adsp e ha l'obiettivo di assicurare la qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa a favore dei cittadini e degli operatori portuali. Un intento che deve procedere di pari passi con una progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi amministrativi. Nel Piao vengono descritte le principali attività di intervento e di programmazione dell'Ente, accompagnate ognuna ad un costante monitoraggio sul raggiungimento dei risultati. Nei campi di azione dell'Adsp, ci sono la pianificazione e la realizzazione delle infrastrutture, con una programmazione di investimenti in opere di circa 875 milioni di euro nel triennio 2025-2027 di cui 75,4 milioni nel 2025, lo sviluppo di progetti legati all'energia e alla sostenibilità ambientale, i temi della sicurezza portuale e della vigilanza, la transizione digitale, la promozione e la comunicazione. Priorità d'intervento che devono essere raggiunte attraverso attività di semplificazione, digitalizzazione, accessibilità dell'amministrazione e per favorire le pari opportunità e l'equilibrio di genere. Un piano di lavoro da realizzare, secondo le normative, prevenendo i rischi di corruzione e applicando gli obblighi di trasparenza e che viene portato avanti, in sinergia, da tutto il capitale umano dell'Adsp.

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di programmazione indispensabile per tracciare lo sviluppo della nostra Autorità di sistema portuale, che sarà realizzata attraverso il nostro principale compito di costruire e migliorare banchine, piazzali e garantire fondali adeguati alle esigenze della moderna navigazione. Rappresentare, cioè, il ruolo di un partner pubblico moderno ed efficiente, da affiancare al lavoro del cluster marittimo, per far crescere la portualità nazionale". Al primo Comitato di gestione del 2025 ha partecipato il nuovo rappresentante della Regione Marche, Pierfrancesco Troli. All'ordine del giorno del Comitato anche l'esame di diverse concessioni demaniali nei porti del sistema.

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Approvato il PIAO 2025-2027 dell'AdSP dell'Adriatico Centrale

Oggi il Comitato di gestione dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Centrale** ha approvato all'unanimità il Piano Integrato di Attività e Organizzazione 2025-2027, che oggi ha ricevuto anche il parere positivo anche l'Organismo di partenariato della risorsa **mare**. Il PIAO definisce, tra l'altro, la struttura organizzativa del personale dell'ente e il piano triennale dei fabbisogni del personale, con l'applicazione della pianta organica dell'AdSP che prevede, nel triennio 2024-2026, l'incremento degli occupati da 57 ad 86 persone. «Fin dall'insediamento della nuova governance - ha affermato il presidente dell'ente, Vincenzo Garofalo - siamo stati perfettamente coscienti che la chiave per il miglioramento dei servizi e delle attività dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** è rappresentata dal capitale umano e dalla sua valorizzazione. Una necessità fondamentale per affrontare le responsabilità e l'impegno che ci è richiesto nella gestione dei sette porti di Marche e Abruzzo di nostra competenza. Per questo, una volta completata l'applicazione di questa pianta organica procederemo, insieme all'apertura di una necessaria sede territoriale, ad implementare il numero delle persone che dovranno occuparsi, in particolare, delle esigenze dei porti abruzzesi».

Informare

Approvato il PIAO 2025-2027 dell'AdSP dell'Adriatico Centrale



01/31/2025 19:24

Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha approvato all'unanimità il Piano Integrato di Attività e Organizzazione 2025-2027, che oggi ha ricevuto anche il parere positivo anche l'Organismo di partenariato della risorsa mare. Il PIAO definisce, tra l'altro, la struttura organizzativa del personale dell'ente e il piano triennale dei fabbisogni del personale, con l'applicazione della pianta organica dell'AdSP che prevede, nel triennio 2024-2026, l'incremento degli occupati da 57 ad 86 persone. «Fin dall'insediamento della nuova governance - ha affermato il presidente dell'ente, Vincenzo Garofalo - siamo stati perfettamente coscienti che la chiave per il miglioramento dei servizi e delle attività dell'Autorità di Sistema Portuale è rappresentata dal capitale umano e dalla sua valorizzazione. Una necessità fondamentale per affrontare le responsabilità e l'impegno che ci è richiesto nella gestione dei sette porti di Marche e Abruzzo di nostra competenza. Per questo, una volta completata l'applicazione di questa pianta organica procederemo, insieme all'apertura di una necessaria sede territoriale, ad implementare il numero delle persone che dovranno occuparsi, in particolare, delle esigenze dei porti abruzzesi».

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Adriatico centrale, traffici stabili

Vincenzo Garofalo **ANCONA** - È stabile l'andamento dei traffici nel 2024 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, ambito in cui il **porto** di **Ancona** conferma il suo ruolo trainante. Le merci movimentate negli scali di **Ancona-Falconara Marittima**, Ortona e Vasto ammontano complessivamente a 11,2 milioni di tonnellate di cui 6,5 tonnellate di merci solide e 4,7 di rinfuse liquide. I passeggeri transitati negli scali AdSP sono stati 939.518, con un leggero calo del -2%. Sono stati 833.874 i passeggeri dei traghetti mentre il totale dei crocieristi è stato di 105.644 persone, con **Ancona** protagonista di questo comparto. Nel **porto** di **Ancona-Falconara Marittima**, nonostante l'annualità caratterizzata dall'introduzione del sistema europeo di compensazione delle emissioni Ets e la pesante situazione internazionale che ha interessato il Mediterraneo orientale, il consuntivo delle merci esprime un andamento lievemente positivo, con un aumento del +0,3%. Le merci passano, infatti, dalle 9.486.967 tonnellate del 2023 alle 9.517.903 tonnellate del 2024. Rilevante la crescita della movimentazione delle merci liquide che salgono del +8,3% passando dalle 3.743.476 tonnellate del 2023 alle 4.055.181 tonnellate del 2024. Segna invece un calo l'andamento delle merci solide, che passa da 5.743.491 tonnellate del 2023 a 5.462.722 del 2024 (-4,9%), e il traffico container, da 173.152 Teu del 2023 a 151.600 Teu del 2024 (-12,4%). Una diminuzione che ha interessato soprattutto i contenitori vuoti, ma che ha visto anche ridurre il numero di quelli pieni. Nel traffico passeggeri, il **porto** di **Ancona** registra complessivamente una leggera flessione (-2,2%) fra il 2023 e il 2024 in cui il dato è passato da 948.457 a 927.415. Sul traffico dei passeggeri dei traghetti pesano negativamente il dato della Grecia (-9%) e della Croazia (-6%) mentre sale decisamente il risultato dell'Albania (+19%). Nei mesi di luglio, agosto e settembre 2024 è stato attivo anche il collegamento dello scalo dorico con il Montenegro, con l'imbarco e lo sbarco di 2.217 passeggeri. I crocieristi superano quota 100 mila. Il comparto conferma, anche nel 2024, il ruolo trainante del **porto** di **Ancona** e la grande opportunità di crescita di questo traffico marittimo, con un aumento del +19%. Il numero dei crocieristi è passato da 87.827 del 2023 ai 104.419 del 2024, con un aumento delle toccate delle navi da 48 a 56 (+17%) e un incremento del +25% dei crocieristi in transito, da 69.747 del 2023 a 87.270 del 2024. **Porto** di Ortona: il **porto** ha chiuso il 2024 con una movimentazione di merci di 1.274.450 tonnellate, in crescita dell'8% rispetto al 2023 quando furono 1.179.303 tonnellate. Un andamento positivo su cui ha inciso il buon risultato delle rinfuse (+13%), cresciute da 748.719 tonnellate del 2023 a 849.532 tonnellate, dovuto in particolare allo sbarco dei cereali e dei prodotti metallurgici. Sono state leggermente in calo, invece, le rinfuse liquide (-1%). Nello scalo ortonese,



Vincenzo Garofalo ANCONA - È stabile l'andamento dei traffici nel 2024 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, ambito in cui il porto di Ancona conferma il suo ruolo trainante. Le merci movimentate negli scali di Ancona-Falconara Marittima, Ortona e Vasto ammontano complessivamente a 11,2 milioni di tonnellate di cui 6,5 tonnellate di merci solide e 4,7 di rinfuse liquide. I passeggeri transitati negli scali AdSP sono stati 939.518, con un leggero calo del -2%. Sono stati 833.874 i passeggeri dei traghetti mentre il totale dei crocieristi è stato di 105.644 persone, con Ancona protagonista di questo comparto. Nel porto di Ancona-Falconara Marittima, nonostante l'annualità caratterizzata dall'introduzione del sistema europeo di compensazione delle emissioni Ets e la pesante situazione internazionale che ha interessato il Mediterraneo orientale, il consuntivo delle merci esprime un andamento lievemente positivo, con un aumento del +0,3%. Le merci passano, infatti, dalle 9.486.967 tonnellate del 2023 alle 9.517.903 tonnellate del 2024. Rilevante la crescita della movimentazione delle merci liquide che salgono del +8,3% passando dalle 3.743.476 tonnellate del 2023 alle 4.055.181 tonnellate del 2024. Segna invece un calo l'andamento delle merci solide, che passa da 5.743.491 tonnellate del 2023 a 5.462.722 del 2024 (-4,9%), e il traffico container, da 173.152 Teu del 2023 a 151.600 Teu del 2024 (-12,4%). Una diminuzione che ha interessato soprattutto i contenitori vuoti, ma che ha visto anche ridurre il numero di quelli pieni. Nel traffico passeggeri, il porto di Ancona registra complessivamente una leggera flessione (-2,2%) fra il 2023 e il 2024 in cui il dato è passato da 948.457 a 927.415. Sul traffico dei passeggeri dei traghetti pesano negativamente il dato della Grecia (-9%) e della Croazia (-6%) mentre sale decisamente il risultato dell'Albania (+19%). Nei mesi di luglio, agosto e settembre 2024 è stato attivo anche il collegamento dello scalo dorico con il Montenegro, con l'imbarco e lo sbarco di 2.217 passeggeri. I crocieristi superano quota 100 mila. Il comparto conferma,

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

il traffico crocieristico nel 2024 si è chiuso con una crescita del +46,9% (686 transiti), con l'ultima toccata della nave Artemis a novembre. **Porto** di Vasto: nel 2024, il **porto** ha movimentato 489.445 tonnellate di merci rispetto alle 572.810 tonnellate del 2023 (-15%). Sono diminuiti sia l'import di rinfuse liquide (-10%), in particolare di prodotti petroliferi raffinati (-36%), sia la movimentazione di merci solide (-14%), per le minori importazioni dei prodotti alimentari, di materie plastiche e di altre tipologie merceologiche. Da agosto, inoltre, si è interrotto l'export dei veicoli nuovi (-61%). Un dato che rispecchia purtroppo la crisi in corso dell'automotive e su cui incide anche la necessità di espansione dello scalo così da poter differenziare le tipologie di traffico e le quantità di merci fornite. **Porto** di Pesaro: il traffico passeggeri ha registrato nel 2024 una crescita del +16,9% passando da 9.766 del 2023 a 11.417 del 2024. È stato positivo sia il dato del collegamento estivo con la Croazia, con 10.878 passeggeri (+16%), sia quello del traffico crocieristico, con 539 transiti (+52%). "Il nostro è un sistema che lavora con tenacia per ampliare il suo ruolo nella portualità nazionale e internazionale - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo, i dati del 2024 -. È purtroppo inevitabile il confronto, anche da parte dei porti AdSP, con un momento storico ed economico mondiale veramente difficile. In questo contesto, lavoriamo come Ente nel portare avanti il programma di realizzazione e ammodernamento delle infrastrutture portuali oltre a progetti di sostenibilità e d'innovazione tecnologica per migliorare l'efficienza degli scali. Un'azione per affiancare l'impegno quotidiano del cluster marittimo nel raggiungimento degli obiettivi di sviluppo e nella ricerca di nuove opportunità di mercato, perché insieme possiamo contribuire alla crescita e alla diffusione del valore del Made in Italy".

La nave Ocean Viking di Sos Méditerranée con 111 migranti a bordo è arrivata al porto di Ancona

Sull'imbarcazione ci sono quattro donne, dieci minori e 97 uomini. La Croce rossa farà i primi accertamenti sanitari, ma non sembrano esserci situazioni critiche. Questo è il quattordicesimo sbarco nello scalo dorico L'Ocean Viking è arrivata nel porto di Ancona nel primo pomeriggio, come da programma. A bordo ci sono 111 migranti: 97 uomini, 4 donne e dieci minori, di cui quattro non accompagnati. Ad attenderli in banchina, il personale della Croce rossa per i primi accertamenti medici, ma dall'equipaggio non hanno segnalato particolari criticità. Per la metà di loro è prevista la permanenza nelle Marche mentre gli altri andranno in Piemonte. La nave dell'ong Sos Méditerranée è sbarcata dopo tre giorni di navigazione e 1.400 chilometri percorsi. Si tratta del quattordicesimo sbarco di un'imbarcazione umanitaria ad Ancona. Di seguito, il servizio di Matteo Tacconi sulle navi umanitarie che sono arrivate nelle Marche in questi due anni.



The Medi Telegraph

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Arrivata a Ancona la nave Altamira a doppia propulsione gasolio e gnl

La prima ispezione in Mediterraneo dopo la consegna dal cantiere sudcoreano è stata fatta dalla Guardia Costiera italiana Ancona - Il porto di Ancona alla Banchina 26 ha ospitato ieri, per la prima volta, una nave a doppia propulsione, combustibile tradizionale (diesel oil) e Gas liquefatto (Lng), "CMA CGM Altamira", della omonima compagnia di navigazione francese CMA - CGM, uno dei maggiori player mondiali del traffico containerizzato: lunga 204 metri, larga 30 metri, di oltre 32mila tonnellate di stazza lorda, capace di portare 2mila container, con un volume di stoccaggio del gas liquido pari a 1.053 M3, ed un motore di 12 mila Kw di potenza costruito dalla tedesca MAN, velocità di oltre 18 nodi. Fa parte di una serie di unità gemelle in realizzazione, a doppio carburante di propulsione a Lng, del valore ciascuna di 63 milioni di dollari. La nave è stata ispezionata per la prima volta da una Guardia Costiera del Mediterraneo, quella dei militari del nucleo specialista di "sicurezza della navigazione" appartenenti alla Capitaneria di Ancona, essendo di nuova costruzione e consegnata dai cantieri della Corea del Sud alla fine del 2024, per approdare ora nel Mare Nostrum dopo un passaggio da Malta e poi da Algeciras (Spagna). Battendo bandiera maltese, spiega la Guardia Costiera, spettava quindi ad uno degli altri due paesi terzi del Mediterraneo visitare la nave per la verifica di conformità alle regole internazionali marittime, ed è toccato all'Italia con Ancona essere primo porto per l'occasione di scalo nazionale. In serata ha proseguito per Ravenna e poi andrà **Trieste**; è previsto che torni ad Ancona l'11 marzo prossimo. La tipologia di nave è per caratteristiche ed impiego cosiddetto "feeder": ha prelevato i 57 contenitori sbarcati ad Ancona dai due suddetti porti principali e grandi (di feederaggio), presso cui gli stessi container erano stati lasciati da altre navi in transito molto più grandi. Ad Ancona ha imbarcato 33 container. La nave ora è spinta da gasolio marino (il serbatoio di gas liquido, in zona poppiera, è vuoto); rispetta lo 0,1% di contenuti di zolfo con il gasolio usato, in linea con l'accordo volontario vigente ad Ancona dal primo novembre 2024: dal primo maggio 2025 diverrà obbligatorio per ogni nave che attraverserà il Mediterraneo. Le navi alimentate a gas liquefatto, come "Altamira", ricorda la Guardia Costiera, "rispettano il massimo delle regole ambientali vigenti" e la Capitaneria "si augura che, nelle prossime e regolari chiamate ad Ancona schedulate, Altamira talvolta giungere nell'area impiegando la propulsione Lng, combustibile di larga scala oggi meno impattante anche se fossile, se essa avrà l'opportunità di avvalersene in un'infrastrutture di rifornimento attrezzate allo scopo lungo i tragitti percorsi".



The Medi Telegraph
Arrivata a Ancona la nave Altamira a doppia propulsione gasolio e gnl
01/31/2025 11:32
La prima ispezione in Mediterraneo dopo la consegna dal cantiere sudcoreano è stata fatta dalla Guardia Costiera italiana Ancona - Il porto di Ancona alla Banchina 26 ha ospitato ieri, per la prima volta, una nave a doppia propulsione, combustibile tradizionale (diesel oil) e Gas liquefatto (Lng), "CMA CGM Altamira", della omonima compagnia di navigazione francese CMA - CGM, uno dei maggiori player mondiali del traffico containerizzato: lunga 204 metri, larga 30 metri, di oltre 32mila tonnellate di stazza lorda, capace di portare 2mila container, con un volume di stoccaggio del gas liquido pari a 1.053 M3, ed un motore di 12 mila Kw di potenza costruito dalla tedesca MAN, velocità di oltre 18 nodi. Fa parte di una serie di unità gemelle in realizzazione, a doppio carburante di propulsione a Lng, del valore ciascuna di 63 milioni di dollari. La nave è stata ispezionata per la prima volta da una Guardia Costiera del Mediterraneo, quella dei militari del nucleo specialista di "sicurezza della navigazione" appartenenti alla Capitaneria di Ancona, essendo di nuova costruzione e consegnata dai cantieri della Corea del Sud alla fine del 2024, per approdare ora nel Mare Nostrum dopo un passaggio da Malta e poi da Algeciras (Spagna). Battendo bandiera maltese, spiega la Guardia Costiera, spettava quindi ad uno degli altri due paesi terzi del Mediterraneo visitare la nave per la verifica di conformità alle regole internazionali marittime, ed è toccato all'Italia con Ancona essere primo porto per l'occasione di scalo nazionale. In serata ha proseguito per Ravenna e poi andrà Trieste; è previsto che torni ad Ancona l'11 marzo prossimo. La tipologia di nave è per caratteristiche ed impiego cosiddetto "feeder": ha prelevato i 57 contenitori sbarcati ad Ancona dai due suddetti porti principali e grandi (di feederaggio), presso cui gli stessi container erano stati lasciati da altre navi in transito molto più grandi. Ad Ancona ha imbarcato 33 container. La nave ora è spinta da gasolio marino (il serbatoio di gas liquido, in

Al porto di Ancona arriva "Altamira", la nave "ecologica"

Il **porto** di Ancona alla Banchina 26 ha ospitato per la prima volta, giovedì 30 gennaio, la nave a doppia propulsione - combustibile tradizionale (diesel oil) e Gas liquefatto (LNG) - CMA CGM "ALTAMIRA". La nave appartiene alla omonima compagnia di navigazione francese CMA - CGM (uno dei maggiori player mondiali del traffico containerizzato), essa è lunga 204 metri, larga 30 metri, di oltre 32.000 tonnellate di stazza lorda, capace di portare a pieno carico 2.000 container, con un volume di stoccaggio del gas liquido pari a 1.053 M3, ed un motore di 12 mila Kw di potenza costruito dalla tedesca MAN, generante la velocità di oltre 18 nodi. Essa farebbe parte di una lunga serie di unità gemelle in realizzazione, tutte a doppio carburante di propulsione a LNG, e che valgono 63 milioni di dollari cadauna. La nave è stata ispezionata per la prima volta da una Guardia Costiera del Mediterraneo - quella dei militari del nucleo specialista di "sicurezza della navigazione" appartenenti alla Capitaneria di Ancona - essendo di nuova costruzione e consegnata dai cantieri di Sud Korea alla fine del 2024, per approdare ora nel Mare Nostrum dopo un passaggio da Malta e poi da Algeciras (Spagna).

Battendo bandiera maltese, spettava quindi ad uno degli altri due paesi terzi del Mediterraneo visitare la nave per la verifica di conformità alle regole internazionali marittime, e dunque è toccato all'Italia con Ancona quale primo **porto** per l'occasione di scalo nazionale. Essa in serata ha proseguito per Ravenna e poi andrà Trieste, mentre nei suoi giri è prevista tornare qui l'11 marzo prossimo. La tipologia di nave è per caratteristiche ed impiego c.d. "feeder", ovvero che ha prelevato i 57 contenitori sbarcati ora ad Ancona dai due suddetti porti principali e grandi (c.d. di feederaggio), presso cui gli stessi container erano stati lasciati da altre navi in transito molto più grandi. Ad Ancona comunque essa ha pure imbarcato 33 container. La nave è propulsa in questo momento da gasolio marino (il serbatoio di gas liquido posto in alto in zona poppiera è quindi vuoto); essa rispetta lo 0,1% di contenuti di zolfo con il suo gasolio usato, quindi è in linea con l'accordo volontario vigente per il nostro **porto** dal 1 Novembre 2024, e che dal 1 maggio 2025 diverrà obbligatorio per ogni nave che attraverserà il Mediterraneo. Le navi propulse a gas liquefatto, come nel caso di questa "ALTAMIRA", rispettano il massimo delle regole ambientali oggi vigenti, e questa Capitaneria si augura che, nelle prossime e regolari chiamate ad Ancona già schedulate, la ALTAMIRA possa talvolta giungere nella nostra area impiegando la propulsione a gas (LNG), quale combustibile di larga scala oggi meno impattante anche se fossile, se essa avrà l'opportunità di avvalersene in una delle infrastrutture di rifornimento attrezzate allo scopo lungo i tragitti che percorrerà. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 31-01-2025 alle 09:41 sul giornale del 01 febbraio 2025 0 letture Commenti.



Il porto di Ancona alla Banchina 26 ha ospitato per la prima volta, giovedì 30 gennaio, la nave a doppia propulsione - combustibile tradizionale (diesel oil) e Gas liquefatto (LNG) - CMA CGM "ALTAMIRA". La nave appartiene alla omonima compagnia di navigazione francese CMA - CGM (uno dei maggiori player mondiali del traffico containerizzato), essa è lunga 204 metri, larga 30 metri, di oltre 32.000 tonnellate di stazza lorda, capace di portare a pieno carico 2.000 container, con un volume di stoccaggio del gas liquido pari a 1.053 M3, ed un motore di 12 mila Kw di potenza costruito dalla tedesca MAN, generante la velocità di oltre 18 nodi. Essa farebbe parte di una lunga serie di unità gemelle in realizzazione, tutte a doppio carburante di propulsione a LNG, e che valgono 63 milioni di dollari cadauna. La nave è stata ispezionata per la prima volta da una Guardia Costiera del Mediterraneo - quella dei militari del nucleo specialista di "sicurezza della navigazione" appartenenti alla Capitaneria di Ancona - essendo di nuova costruzione e consegnata dai cantieri di Sud Korea alla fine del 2024, per approdare ora nel Mare Nostrum dopo un passaggio da Malta e poi da Algeciras (Spagna). Battendo bandiera maltese, spettava quindi ad uno degli altri due paesi terzi del Mediterraneo visitare la nave per la verifica di conformità alle regole internazionali marittime, e dunque è toccato all'Italia con Ancona quale primo porto per l'occasione di scalo nazionale. Essa in serata ha proseguito per Ravenna e poi andrà Trieste, mentre nei suoi giri è prevista tornare qui l'11 marzo prossimo. La tipologia di nave è per caratteristiche ed impiego c.d. "feeder", ovvero che ha prelevato i 57 contenitori sbarcati ora ad Ancona dai due suddetti porti principali e grandi (c.d. di feederaggio), presso cui gli stessi container erano stati lasciati da altre navi in transito molto più grandi. Ad Ancona comunque essa ha pure imbarcato 33 container. La nave è propulsa in questo momento da gasolio marino (il serbatoio di gas liquido posto in alto in zona poppiera è quindi vuoto); essa

ADSP del Mare Adriatico Centrale, approvato il Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027

Il Comitato di gestione dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale ha approvato venerdì 31 gennaio, all'unanimità, il Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027. Sul documento ha espresso parere positivo anche l'Organismo di partenariato della risorsa mare, riunito anch'esso nella giornata di venerdì. Il Piano integrato di attività e organizzazione è redatto in coerenza con il Piano strategico nazionale portualità e logistica e con gli obiettivi del Documento di programmazione strategica di **sistema portuale**, approvato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti il 16 aprile 2024. Il Piao è uno strumento di programmazione organico e integrato della strategia di ogni **Adsp** e ha l'obiettivo di assicurare la qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa a favore dei cittadini e degli operatori portuali. Un intento che deve procedere di pari passi con una progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi amministrativi. Nel Piao vengono descritte le principali attività di intervento e di programmazione dell'Ente, accompagnate ognuna ad un costante monitoraggio sul raggiungimento dei risultati. Nei campi di azione dell'**Adsp**, ci sono la pianificazione e la realizzazione delle infrastrutture, con una programmazione di investimenti in opere di circa 875 milioni di euro nel triennio 2025-2027 di cui 75,4 milioni nel 2025, lo sviluppo di progetti legati all'energia e alla sostenibilità ambientale, i temi della sicurezza **portuale** e della vigilanza, la transizione digitale, la promozione e la comunicazione. Priorità d'intervento che devono essere raggiunte attraverso attività di semplificazione, digitalizzazione, accessibilità dell'amministrazione e per favorire le pari opportunità e l'equilibrio di genere. Un piano di lavoro da realizzare, secondo le normative, prevenendo i rischi di corruzione e applicando gli obblighi di trasparenza e che viene portato avanti, in sinergia, da tutto il capitale umano dell'**Adsp**. Nel Piao si definisce, infatti, la struttura organizzativa del personale, il lavoro agile e il Piano triennale dei fabbisogni del personale. Elemento determinante per il miglioramento dei servizi offerti alla comunità è l'applicazione della Pianta organica dell'**Autorità** di **sistema portuale** che prevede, nel triennio 2024-2026, l'incremento degli occupati da 57 ad 86 persone. "Fin dall'insediamento della nuova Governance, siamo stati perfettamente coscienti che la chiave per il miglioramento dei servizi e delle attività dell'**Autorità** di **sistema portuale** è rappresentata dal capitale umano e dalla sua valorizzazione - ha affermato il Presidente Vincenzo Garofalo -. Una necessità fondamentale per affrontare le responsabilità e l'impegno che ci è richiesto nella gestione dei sette porti di Marche e Abruzzo di nostra competenza. Per questo, una volta completata l'applicazione di questa Pianta organica procederemo, insieme all'apertura di una necessaria sede territoriale, ad implementare il numero delle



Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha approvato venerdì 31 gennaio, all'unanimità, il Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027. Sul documento ha espresso parere positivo anche l'Organismo di partenariato della risorsa mare, riunito anch'esso nella giornata di venerdì. Il Piano integrato di attività e organizzazione è redatto in coerenza con il Piano strategico nazionale portualità e logistica e con gli obiettivi del Documento di programmazione strategica di sistema portuale, approvato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti il 16 aprile 2024. Il Piao è uno strumento di programmazione organico e integrato della strategia di ogni Adsp e ha l'obiettivo di assicurare la qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa a favore dei cittadini e degli operatori portuali. Un intento che deve procedere di pari passi con una progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi amministrativi. Nel Piao vengono descritte le principali attività di intervento e di programmazione dell'Ente, accompagnate ognuna ad un costante monitoraggio sul raggiungimento dei risultati. Nei campi di azione dell'Adsp, ci sono la pianificazione e la realizzazione delle infrastrutture, con una programmazione di investimenti in opere di circa 875 milioni di euro nel triennio 2025-2027 di cui 75,4 milioni nel 2025, lo sviluppo di progetti legati all'energia e alla sostenibilità ambientale, i temi della sicurezza portuale e della vigilanza, la transizione digitale, la promozione e la comunicazione. Priorità d'intervento che devono essere raggiunte attraverso attività di semplificazione, digitalizzazione, accessibilità dell'amministrazione e per favorire le pari opportunità e l'equilibrio di genere. Un piano di lavoro da realizzare, secondo le normative, prevenendo i rischi di corruzione e applicando gli obblighi di trasparenza e che viene portato avanti, in sinergia, da tutto il capitale umano dell'Adsp. Nel Piao si definisce, infatti, la struttura organizzativa del personale. Il

persone che dovranno occuparsi, in particolare, delle esigenze dei porti abruzzesi". Il Piao, ha aggiunto Garofalo, "è un documento di programmazione indispensabile per tracciare lo sviluppo della nostra **Autorità di sistema portuale**, che sarà realizzata attraverso il nostro principale compito di costruire e migliorare banchine, piazzali e garantire fondali adeguati alle esigenze della moderna navigazione. Rappresentare, cioè, il ruolo di un partner pubblico moderno ed efficiente, da affiancare al lavoro del cluster marittimo, per far crescere la portualità nazionale". Al primo Comitato di gestione del 2025 ha partecipato il nuovo rappresentante della Regione Marche, Pierfrancesco Troli. All'ordine del giorno del Comitato anche l'esame di diverse concessioni demaniali nei porti del **sistema**. È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatasapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale <https://vivere.me/waVivereAncona> oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale @vivereAncona o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter Questo è un comunicato stampa pubblicato il 31-01-2025 alle 17:19 sul giornale del 01 febbraio 2025 0 letture
Commenti.

(Sito) Ansa**Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta****Fermo amministrativo per nave mercantile a Civitavecchia**

Emerse carenze sicurezza, dopo ispezione Guardia Costiera Al termine di un'ispezione di Port State Control effettuata dai militari della Guardia Costiera di Civitavecchia nella giornata di ieri, è stato disposto il fermo amministrativo per gravi irregolarità a bordo di una nave mercantile. La nave straniera fermata, una general cargo battente bandiera di Palau, con oltre 20 anni di servizio e una stazza di circa 4500 tonnellate, è stata sottoposta a verifiche nell'ambito dei controlli previsti dal sistema internazionale "Port State Control" durante l'approdo presso il porto di Civitavecchia. "A seguito di approfondite verifiche che hanno fatto emergere gravi carenze in materia di sicurezza della navigazione è stato emesso il provvedimento di detenzione nei confronti della nave" - riferiscono gli Ufficiali del team ispettivo - "Le irregolarità principali sono state individuate in capo alle dotazioni antincendio, alle dotazioni di salvataggio ed alla prontezza operativa dell'equipaggio". Per mezzo del sistema di "targeting internazionale", monitorato costantemente dall'Autorità Marittima di Civitavecchia e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, sono stati analizzati anche i dati storici e il livello di rischio della nave, considerando elementi come la performance della compagnia, la bandiera e i risultati delle precedenti ispezioni. La nave, ora detenuta nel porto di Civitavecchia, potrà essere autorizzata a ripartire solo quando il comandante sarà in grado di garantire il ripristino degli standard di sicurezza a bordo, che dovrà essere comunque accertato al termine di ulteriori controlli del team ispettivo. "La Guardia Costiera continuerà a mantenere un costante impegno nella lotta al fenomeno delle navi cosiddette "sub-standard" che - spiega il Capitano di Vascello Michele Castaldo, Comandante del porto e Direttore Marittimo del Lazio - in difformità alle convenzioni internazionali, navigano con gravissimo rischio per la sicurezza della navigazione e per la tutela dell'ambiente marino, nonché per le condizioni di vita dei marittimi che vivono e lavorano a bordo".



Emerse carenze sicurezza, dopo ispezione Guardia Costiera Al termine di un'ispezione di Port State Control effettuata dai militari della Guardia Costiera di Civitavecchia nella giornata di ieri, è stato disposto il fermo amministrativo per gravi irregolarità a bordo di una nave mercantile. La nave straniera fermata, una general cargo battente bandiera di Palau, con oltre 20 anni di servizio e una stazza di circa 4500 tonnellate, è stata sottoposta a verifiche nell'ambito dei controlli previsti dal sistema internazionale "Port State Control" durante l'approdo presso il porto di Civitavecchia. A seguito di approfondite verifiche che hanno fatto emergere gravi carenze in materia di sicurezza della navigazione è stato emesso il provvedimento di detenzione nei confronti della nave - riferiscono gli Ufficiali del team ispettivo - "Le irregolarità principali sono state individuate in capo alle dotazioni antincendio, alle dotazioni di salvataggio ed alla prontezza operativa dell'equipaggio". Per mezzo del sistema di "targeting internazionale", monitorato costantemente dall'Autorità Marittima di Civitavecchia e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, sono stati analizzati anche i dati storici e il livello di rischio della nave, considerando elementi come la performance della compagnia, la bandiera e i risultati delle precedenti ispezioni. La nave, ora detenuta nel porto di Civitavecchia, potrà essere autorizzata a ripartire solo quando il comandante sarà in grado di garantire il ripristino degli standard di sicurezza a bordo, che dovrà essere comunque accertato al termine di ulteriori controlli del team ispettivo. "La Guardia Costiera continuerà a mantenere un costante impegno nella lotta al fenomeno delle navi cosiddette "sub-standard" che - spiega il Capitano di Vascello Michele Castaldo, Comandante del porto e Direttore Marittimo del Lazio -

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Comunicato Stampa Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale - Pino Musolino nominato Commissario Straordinario dell'AdSP

(AGENPARL) - ven 31 gennaio 2025 COMUNICATO STAMPA Civitavecchia, 31 Gen. - Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha firmato ieri pomeriggio il decreto che nomina **Pino Musolino** commissario straordinario dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, che gestisce i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. "Voglio innanzitutto ringraziare - sottolinea il Commissario Straordinario dell'AdSP MTCS **Pino Musolino** - il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, il viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi e la struttura del Ministero per avermi confermato anche nella fase commissariale al vertice di un Ente che è strategico per lo sviluppo del paese e per averne, così, assicurato e garantito la continuità dell'azione amministrativa".



_____ **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** Massimiliano Grasso Responsabile Ufficio Comunicazione e Stampa tel. +39.0766.366212 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci, snc Antonio Fontanella Ufficio Comunicazione e Stampa tel. +39.0766.366316 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci, snc Giuliana Satta Ufficio Comunicazione e Stampa tel. +39.0766.366236 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci, snc 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.

Istituzioni ed imprenditori insieme per la riqualificazione della Rocca medievale

Daria Geggi CIVITAVECCHIA - Recuperare l'intera area della Rocca medievale, riqualificarla, renderla attrattiva e inserirla nel percorso turistico-archeologico per i milioni di turisti che ogni anno scalano il porto. Mercoledì mattina si è svolto un incontro, promosso dalla presidente della Fondazione Cassa di Risparmio di Civitavecchia Gabriella Sarracco, al quale hanno preso parte il sindaco Marco Piendibene, il vescovo monsignor Gianrico Ruzza, l'architetto Enza Evangelista, CoopCulture, Molinari, Unindustria, Conad e Porta d'Etruria, dedicato alla presentazione di un progetto di riqualificazione della Rocca medievale. «L'architetta Enza Evangelista ha illustrato un progetto mirato a valorizzare la Rocca, rendendola fruibile e trasformandola in un suggestivo collegamento tra il porto e la città, sull'esempio di altri edifici di grande valore storico recuperati in altre città portuali del Mediterraneo - ha commentato soddisfatto il sindaco Piendibene - parliamo di un luogo di altissimo valore storico per la nostra città. L'amministrazione comunale è fortemente interessata a questa iniziativa e, per quanto di nostra competenza, siamo pronti a offrire il massimo supporto per la sua realizzazione». L'incontro è ripartito da un precedente protocollo di intesa tra Comune, Curia, **Autorità di sistema portuale** e Soprintendenza: nel 2015 proprio l'**Adsp** commissionò all'architetto Evangelista il progetto di sistemazione dell'antica Rocca e di tutta l'area monumentale. Un progetto che allora valeva circa 4 milioni di euro e che oggi va necessariamente rivisto, necessitando di maggiori risorse, quasi il doppio. Già lo scorso anno la Fondazione Cariciv aveva svolto degli incontri con imprenditori e realtà da poter coinvolgere nella riqualificazione, come Intesa Sanpaolo. Al termine della riunione, si è deciso di rivedersi per avere un punto più chiaro, su progetto, terreni e prospettive di sviluppo. «Andrà riaggiornato il protocollo - ha chiarito il presidente Sarracco - e andranno valutati diversi aspetti. Alla prossima riunione saranno invitati imprenditori diversi». Il progetto prevede, attraverso la riqualificazione dell'impianto attuale, la creazione di una zona museale, la copertura della pavimentazione con materiali trasparenti per permettere di vedere gli scavi, una sala convegni, area ristorazione e vendita di prodotti per intercettare il traffico turistico e ridare alla struttura quella centralità che ha avuto in passato. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Nave mercantile "Sub-Standard" fermata in porto

Disposto il fermo amministrativo per gravi irregolarità a bordo Redazione Web **CIVITAVECCHIA** - Al termine di un'ispezione di Port State Control effettuata dai militari della Guardia Costiera di **Civitavecchia** nella giornata di ieri, è stato disposto il fermo amministrativo per gravi irregolarità a bordo di una nave mercantile. La nave straniera fermata, una general cargo battente bandiera di Palau, con oltre 20 anni di servizio e una stazza di circa 4500 tonnellate, è stata sottoposta a verifiche nell'ambito dei controlli previsti dal sistema internazionale "Port State Control" durante l'approdo presso il **porto** di **Civitavecchia**. " A seguito di approfondite verifiche che hanno fatto emergere gravi carenze in materia di sicurezza della navigazione è stato emesso il provvedimento di detenzione nei confronti della nave - riferiscono gli Ufficiali del team ispettivo -. Le irregolarità principali sono state individuate in capo alle dotazioni antincendio, alle dotazioni di salvataggio ed alla prontezza operativa dell'equipaggio". Per mezzo del sistema di " targeting internazionale ", monitorato costantemente dall'Autorità Marittima di **Civitavecchia** e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di **porto** - Guardia Costiera, sono stati analizzati anche i dati storici e il livello di rischio della nave, considerando elementi come la performance della compagnia, la bandiera e i risultati delle precedenti ispezioni. La nave, ora detenuta nel **porto** di **Civitavecchia**, potrà essere autorizzata a ripartire solo quando il comandante sarà in grado di garantire il ripristino degli standard di sicurezza a bordo, che dovrà essere comunque accertato al termine di ulteriori controlli del team ispettivo. " La Guardia Costiera continuerà a mantenere un costante impegno nella lotta al fenomeno delle navi cosiddette "sub-standard" che - spiega il Capitano di Vascello Michele Castaldo , Comandante del **porto** e Direttore Marittimo del Lazio - in difformità alle convenzioni internazionali, navigano con gravissimo rischio per la sicurezza della navigazione e per la tutela dell'ambiente marino, nonché per le condizioni di vita dei marittimi che vivono e lavorano a bordo ".

©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Disposto il fermo amministrativo per gravi irregolarità a bordo Redazione Web **CIVITAVECCHIA** - Al termine di un'ispezione di Port State Control effettuata dai militari della Guardia Costiera di Civitavecchia nella giornata di ieri, è stato disposto il fermo amministrativo per gravi irregolarità a bordo di una nave mercantile. La nave straniera fermata, una general cargo battente bandiera di Palau, con oltre 20 anni di servizio e una stazza di circa 4500 tonnellate, è stata sottoposta a verifiche nell'ambito dei controlli previsti dal sistema internazionale "Port State Control" durante l'approdo presso il porto di Civitavecchia. " A seguito di approfondite verifiche che hanno fatto emergere gravi carenze in materia di sicurezza della navigazione è stato emesso il provvedimento di detenzione nei confronti della nave - riferiscono gli Ufficiali del team ispettivo -. Le irregolarità principali sono state individuate in capo alle dotazioni antincendio, alle dotazioni di salvataggio ed alla prontezza operativa dell'equipaggio". Per mezzo del sistema di " targeting internazionale ", monitorato costantemente dall'Autorità Marittima di Civitavecchia e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, sono stati analizzati anche i dati storici e il livello di rischio della nave, considerando elementi come la performance della compagnia, la bandiera e i risultati delle precedenti ispezioni. La nave, ora detenuta nel porto di Civitavecchia, potrà essere autorizzata a ripartire solo quando il comandante sarà in grado di garantire il ripristino degli standard di sicurezza a bordo, che dovrà essere comunque accertato al termine di ulteriori controlli del team ispettivo. " La Guardia Costiera continuerà a mantenere un costante impegno nella lotta al fenomeno delle navi cosiddette "sub-standard" che - spiega il Capitano di Vascello Michele Castaldo , Comandante del porto e Direttore Marittimo del Lazio - in difformità alle convenzioni internazionali, navigano con gravissimo rischio per la sicurezza della navigazione e per la tutela dell'ambiente marino, nonché per le condizioni di vita dei

Pino Musolino nominato Commissario Straordinario dell'AdSP

Ieri pomeriggio la firma del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Il numero uno di Molo Vespucci: «Voglio ringraziare per avermi confermato anche nella fase commissariale al vertice di un Ente che è strategico per lo sviluppo del paese» Redazione Web CIVITAVECCHIA - Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha firmato ieri pomeriggio il decreto che nomina Pino Musolino commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Porto Musolino nominato commissario dell'Adsp Redazione web "Voglio innanzitutto ringraziare - sottolinea il Commissario Straordinario dell'AdSP MTCS Pino Musolino - il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, il viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi e la struttura del Ministero per avermi confermato anche nella fase commissariale al vertice di un Ente che è strategico per lo sviluppo del paese e per averne, così, assicurato e garantito la continuità dell'azione amministrativa". ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



AdSP Tirreno Centro Settentrionale: Musolino nominato Commissario Straordinario

"Voglio innanzitutto ringraziare - sottolinea il Commissario Straordinario dell'AdSP MTCS **Pino Musolino** - il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, il viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi e la struttura del Ministero per avermi confermato anche nella fase commissariale al vertice di un Ente che è strategico per lo sviluppo del paese e per averne, così, assicurato e garantito la continuità dell'azione amministrativa". Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pino Musolino nominato Commissario Straordinario dell'AdSP MTCS

Civitavecchia -Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha firmato ieri pomeriggio il decreto che nomina **Pino Musolino** commissario straordinario dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, che gestisce i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. "Voglio innanzitutto ringraziare - sottolinea il Commissario Straordinario dell'AdSP MTCS **Pino Musolino** - il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, il viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi e la struttura del Ministero per avermi confermato anche nella fase commissariale al vertice di un Ente che è strategico per lo sviluppo del paese e per averne, così, assicurato e garantito la continuità dell'azione amministrativa".



Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Musolino nominato commissario straordinario dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale

Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale il cui mandato era giunto a scadenza a fine 2024 e prorogato per alcune decine di giorni, è stato commissario straordinario dell'ente con decreto firmato ieri dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, «Voglio innanzitutto ringraziare - ha commentato Musolino - il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, il viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi e la struttura del Ministero per avermi confermato anche nella fase commissariale al vertice di un ente che è strategico per lo sviluppo del paese e per averne, così, assicurato e garantito la continuità dell'azione amministrativa».



Informatore Navale

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

NAVE MERCANTILE "SUB-STANDARD" FERMATA NEL PORTO DI CIVITAVECCHIA

Al termine di un'ispezione di Port State Control effettuata dai militari della Guardia Costiera di Civitavecchia nella giornata di ieri, è stato disposto il fermo amministrativo per gravi irregolarità a bordo di una nave mercantile. La nave straniera fermata, una general cargo battente bandiera di Palau, con oltre 20 anni di servizio e una stazza di circa 4500 tonnellate, è stata sottoposta a verifiche nell'ambito dei controlli previsti dal sistema internazionale "Port State Control" durante l'approdo presso il porto di Civitavecchia. **Civitavecchia**, 31 gennaio 2025 - "A seguito di approfondite verifiche che hanno fatto emergere gravi carenze in materia di sicurezza della navigazione è stato emesso il provvedimento di detenzione nei confronti della nave" - riferiscono gli Ufficiali del team ispettivo - "Le irregolarità principali sono state individuate in capo alle dotazioni antincendio, alle dotazioni di salvataggio ed alla prontezza operativa dell'equipaggio". Per mezzo del sistema di "targeting internazionale", monitorato costantemente dall'Autorità Marittima di Civitavecchia e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, sono stati analizzati anche i dati storici e il livello di rischio della nave, considerando elementi come la performance della compagnia, la bandiera e i risultati delle precedenti ispezioni. La nave, ora detenuta nel porto di Civitavecchia, potrà essere autorizzata a ripartire solo quando il comandante sarà in grado di garantire il ripristino degli standard di sicurezza a bordo, che dovrà essere comunque accertato al termine di ulteriori controlli del team ispettivo. "La Guardia Costiera continuerà a mantenere un costante impegno nella lotta al fenomeno delle navi cosiddette "sub-standard" che - spiega il Capitano di Vascello Michele Castaldo, Comandante del porto e Direttore Marittimo del Lazio - in difformità alle convenzioni internazionali, navigano con gravissimo rischio per la sicurezza della navigazione e per la tutela dell'ambiente marino, nonché per le condizioni di vita dei marittimi che vivono e lavorano a bordo".



01/31/2025 17:10

Al termine di un'ispezione di Port State Control effettuata dai militari della Guardia Costiera di Civitavecchia nella giornata di ieri, è stato disposto il fermo amministrativo per gravi irregolarità a bordo di una nave mercantile. La nave straniera fermata, una general cargo battente bandiera di Palau, con oltre 20 anni di servizio e una stazza di circa 4500 tonnellate, è stata sottoposta a verifiche nell'ambito dei controlli previsti dal sistema internazionale "Port State Control" durante l'approdo presso il porto di Civitavecchia. **Civitavecchia**, 31 gennaio 2025 - "A seguito di approfondite verifiche che hanno fatto emergere gravi carenze in materia di sicurezza della navigazione è stato emesso il provvedimento di detenzione nei confronti della nave" - riferiscono gli Ufficiali del team ispettivo - "Le irregolarità principali sono state individuate in capo alle dotazioni antincendio, alle dotazioni di salvataggio ed alla prontezza operativa dell'equipaggio". Per mezzo del sistema di "targeting internazionale", monitorato costantemente dall'Autorità Marittima di Civitavecchia e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, sono stati analizzati anche i dati storici e il livello di rischio della nave, considerando elementi come la performance della compagnia, la bandiera e i risultati delle precedenti ispezioni. La nave, ora detenuta nel porto di Civitavecchia, potrà essere autorizzata a ripartire solo quando il comandante sarà in grado di garantire il ripristino degli standard di sicurezza a bordo, che dovrà essere comunque accertato al termine di ulteriori controlli del team ispettivo. "La Guardia Costiera continuerà a mantenere un costante impegno nella lotta al fenomeno delle navi cosiddette "sub-standard" che - spiega il Capitano di Vascello Michele Castaldo, Comandante del porto e Direttore Marittimo del Lazio - in difformità alle convenzioni internazionali, navigano con gravissimo rischio per la sicurezza della navigazione e per la tutela dell'ambiente marino, nonché per le

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pino Musolino commissario del porto di Civitavecchia

Arriva il decreto del ministro Salvini. Musolino: "Garantita la continuità amministrativa" Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha firmato giovedì pomeriggio il decreto che nomina Pino Musolino commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale (Adsp= del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce i porti di **Civitavecchia**, Fiumicino e Gaeta. Pino Musolino è già presidente dell'Adsp della Capitale. "Voglio innanzitutto ringraziare - sottolinea il Commissario Straordinario dell'AdSP MTCS Pino Musolino - il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, il viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi e la struttura del Ministero per avermi confermato anche nella fase commissariale al vertice di un Ente che è strategico per lo sviluppo del paese e per averne, così, assicurato e garantito la continuità dell'azione amministrativa". Condividi Tag **civitavecchia** nomine Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Pino Musolino commissario del porto di Civitavecchia



01/31/2025 15:42

Arriva il decreto del ministro Salvini. Musolino: "Garantita la continuità amministrativa" Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha firmato giovedì pomeriggio il decreto che nomina Pino Musolino commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale (Adsp= del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Pino Musolino è già presidente dell'Adsp della Capitale. "Voglio innanzitutto ringraziare - sottolinea il Commissario Straordinario dell'AdSP MTCS Pino Musolino - il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, il viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi e la struttura del Ministero per avermi confermato anche nella fase commissariale al vertice di un Ente che è strategico per lo sviluppo del paese e per averne, così, assicurato e garantito la continuità dell'azione amministrativa". Condividi Tag civitavecchia nomine Articoli correlati.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Istituzioni ed imprenditori insieme per la riqualificazione della Rocca medievale

CIVITAVECCHIA - Recuperare l'intera area della Rocca medievale, riqualificarla, renderla attrattiva e inserirla nel percorso turistico-archeologico per i milioni di turisti che ogni anno scalano il porto. Mercoledì mattina si è svolto un incontro, promosso dalla presidente della Fondazione Cassa di Risparmio di Civitavecchia Gabriella Sarracco, al quale hanno preso parte il sindaco Marco Piendibene, il vescovo monsignor Gianrico Ruzza, l'architetto Enza Evangelista, CoopCulture, Molinari, Unindustria, Conad e Porta d'Etruria, dedicato alla presentazione di un progetto di riqualificazione della Rocca medievale. «L'architetto Enza Evangelista ha illustrato un progetto mirato a valorizzare la Rocca, rendendola fruibile e trasformandola in un suggestivo collegamento tra il porto e la città, sull'esempio di altri edifici di grande valore storico recuperati in altre città portuali del Mediterraneo - ha commentato soddisfatto il sindaco Piendibene - parliamo di un luogo di altissimo valore storico per la nostra città. L'amministrazione comunale è fortemente interessata a questa iniziativa e, per quanto di nostra competenza, siamo pronti a offrire il massimo supporto per la sua realizzazione». L'incontro è ripartito da un precedente protocollo di intesa tra Comune, Curia, **Autorità di sistema portuale** e Soprintendenza: nel 2015 proprio l'Adsp commissionò all'architetto Evangelista il progetto di sistemazione dell'antica Rocca e di tutta l'area monumentale. Un progetto che allora valeva circa 4 milioni di euro e che oggi va necessariamente rivisto, necessitando di maggiori risorse, quasi il doppio. Già lo scorso anno la Fondazione Cariciv aveva svolto degli incontri con imprenditori e realtà da poter coinvolgere nella riqualificazione, come Intesa Sanpaolo. Al termine della riunione, si è deciso di rivedersi per avere un punto più chiaro, su progetto, terreni e prospettive di sviluppo. «Andrà riaggiornato il protocollo - ha chiarito il presidente Sarracco - e andranno valutati diversi aspetti. Alla prossima riunione saranno invitati imprenditori diversi». Il progetto prevede, attraverso la riqualificazione dell'impianto attuale, la creazione di una zona museale, la copertura della pavimentazione con materiali trasparenti per permettere di vedere gli scavi, una sala convegni, area ristorazione e vendita di prodotti per intercettare il traffico turistico e ridare alla struttura quella centralità che ha avuto in passato. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



La Provincia di Civitavecchia
Istituzioni ed imprenditori insieme per la riqualificazione della Rocca medievale

01/31/2025 09:11 Daria Gaggi

CIVITAVECCHIA - Recuperare l'intera area della Rocca medievale, riqualificarla, renderla attrattiva e inserirla nel percorso turistico-archeologico per i milioni di turisti che ogni anno scalano il porto. Mercoledì mattina si è svolto un incontro, promosso dalla presidente della Fondazione Cassa di Risparmio di Civitavecchia Gabriella Sarracco, al quale hanno preso parte il sindaco Marco Piendibene, il vescovo monsignor Gianrico Ruzza, l'architetto Enza Evangelista, CoopCulture, Molinari, Unindustria, Conad e Porta d'Etruria, dedicato alla presentazione di un progetto di riqualificazione della Rocca medievale. «L'architetto Enza Evangelista ha illustrato un progetto mirato a valorizzare la Rocca, rendendola fruibile e trasformandola in un suggestivo collegamento tra il porto e la città, sull'esempio di altri edifici di grande valore storico recuperati in altre città portuali del Mediterraneo - ha commentato soddisfatto il sindaco Piendibene - parliamo di un luogo di altissimo valore storico per la nostra città. L'amministrazione comunale è fortemente interessata a questa iniziativa e, per quanto di nostra competenza, siamo pronti a offrire il massimo supporto per la sua realizzazione». L'incontro è ripartito da un precedente protocollo di intesa tra Comune, Curia, Autorità di sistema portuale e Soprintendenza: nel 2015 proprio l'Adsp commissionò all'architetto Evangelista il progetto di sistemazione dell'antica Rocca e di tutta l'area monumentale. Un progetto che allora valeva circa 4 milioni di euro e che oggi va necessariamente rivisto, necessitando di maggiori risorse, quasi il doppio. Già lo scorso anno la Fondazione Cariciv aveva svolto degli incontri con imprenditori e realtà da poter coinvolgere nella riqualificazione, come Intesa Sanpaolo. Al termine della riunione, si è deciso di rivedersi per avere un punto più chiaro, su progetto, terreni e prospettive di sviluppo. «Andrà riaggiornato il protocollo - ha chiarito il presidente Sarracco - e andranno valutati diversi aspetti. Alla prossima riunione saranno

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nave mercantile "Sub-Standard" fermata in porto

CIVITAVECCHIA - Al termine di un'ispezione di Port State Control effettuata dai militari della Guardia Costiera di **Civitavecchia** nella giornata di ieri, è stato disposto il fermo amministrativo per gravi irregolarità a bordo di una nave mercantile. La nave straniera fermata, una general cargo battente bandiera di Palau, con oltre 20 anni di servizio e una stazza di circa 4500 tonnellate, è stata sottoposta a verifiche nell'ambito dei controlli previsti dal sistema internazionale "Port State Control" durante l'approdo presso il **porto** di **Civitavecchia**. " A seguito di approfondite verifiche che hanno fatto emergere gravi carenze in materia di sicurezza della navigazione è stato emesso il provvedimento di detenzione nei confronti della nave - riferiscono gli Ufficiali del team ispettivo -. Le irregolarità principali sono state individuate in capo alle dotazioni antincendio, alle dotazioni di salvataggio ed alla prontezza operativa dell'equipaggio". Per mezzo del sistema di " targeting internazionale ", monitorato costantemente dall'Autorità Marittima di **Civitavecchia** e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di **porto** - Guardia Costiera, sono stati analizzati anche i dati storici e il livello di rischio della nave, considerando elementi come la performance della compagnia, la bandiera e i risultati delle precedenti ispezioni. La nave, ora detenuta nel **porto** di **Civitavecchia**, potrà essere autorizzata a ripartire solo quando il comandante sarà in grado di garantire il ripristino degli standard di sicurezza a bordo, che dovrà essere comunque accertato al termine di ulteriori controlli del team ispettivo. " La Guardia Costiera continuerà a mantenere un costante impegno nella lotta al fenomeno delle navi cosiddette "sub-standard" che - spiega il Capitano di Vascello Michele Castaldo , Comandante del **porto** e Direttore Marittimo del Lazio - in diffonità alle convenzioni internazionali, navigano con gravissimo rischio per la sicurezza della navigazione e per la tutela dell'ambiente marino, nonché per le condizioni di vita dei marittimi che vivono e lavorano a bordo ". ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



CIVITAVECCHIA - Al termine di un'ispezione di Port State Control effettuata dai militari della Guardia Costiera di Civitavecchia nella giornata di ieri, è stato disposto il fermo amministrativo per gravi irregolarità a bordo di una nave mercantile. La nave straniera fermata, una general cargo battente bandiera di Palau, con oltre 20 anni di servizio e una stazza di circa 4500 tonnellate, è stata sottoposta a verifiche nell'ambito dei controlli previsti dal sistema internazionale "Port State Control" durante l'approdo presso il porto di Civitavecchia. " A seguito di approfondite verifiche che hanno fatto emergere gravi carenze in materia di sicurezza della navigazione è stato emesso il provvedimento di detenzione nei confronti della nave: - riferiscono gli Ufficiali del team ispettivo -. Le irregolarità principali sono state individuate in capo alle dotazioni antincendio, alle dotazioni di salvataggio ed alla prontezza operativa dell'equipaggio". Per mezzo del sistema di " targeting internazionale ", monitorato costantemente dall'Autorità Marittima di Civitavecchia e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, sono stati analizzati anche i dati storici e il livello di rischio della nave, considerando elementi come la performance della compagnia, la bandiera e i risultati delle precedenti ispezioni. La nave, ora detenuta nel porto di Civitavecchia, potrà essere autorizzata a ripartire solo quando il comandante sarà in grado di garantire il ripristino degli standard di sicurezza a bordo, che dovrà essere comunque accertato al termine di ulteriori controlli del team ispettivo. " La Guardia Costiera continuerà a mantenere un costante impegno nella lotta al fenomeno delle navi cosiddette "sub-standard" che - spiega il Capitano di Vascello Michele Castaldo , Comandante del porto e Direttore Marittimo del Lazio - in diffonità alle convenzioni internazionali, navigano con gravissimo rischio per la sicurezza della navigazione e per la tutela dell'ambiente marino, nonché per le condizioni di vita dei marittimi che vivono e lavorano a bordo ". ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pino Musolino nominato Commissario Straordinario dell'AdSP

CIVITAVECCHIA - Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha firmato ieri pomeriggio il decreto che nomina Pino Musolino commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Musolino nominato commissario dell'Adsp "Voglio innanzitutto ringraziare - sottolinea il Commissario Straordinario dell'AdSP MTCS Pino Musolino - il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, il viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi e la struttura del Ministero per avermi confermato anche nella fase commissariale al vertice di un Ente che è strategico per lo sviluppo del paese e per averne, così, assicurato e garantito la continuità dell'azione amministrativa". ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



Pino Musolino prosegue il mandato come Commissario straordinario

Giulia Sarti

ROMA Terminato il mandato come presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Pino Musolino continua il suo lavoro a Civitavecchia come Commissario straordinario. La nomina ufficiale è giunta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la firma del ministro Matteo Salvini. Fino alla scelta del nuovo presidente Pino Musolino proseguirà dunque nel suo lavoro di gestione dei porti di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino che attendono diversi progetti di rilancio. Voglio innanzitutto ringraziare sottolinea Musolino il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, il viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi e la struttura del Ministero per avermi confermato anche nella fase commissariale al vertice di un Ente che è strategico per lo sviluppo del paese e per averne, così, assicurato e garantito la continuità dell'azione amministrativa. Il mandato di Musolino, che guida l'AdSp da quattro anni, si è chiuso lo scorso 15 Dicembre, poi la proroga possibile per 45 giorni e adesso la conferma della fiducia nel numero uno di Molo Vespucci che resta al timone in attesa delle tante nomine da parte del Governo. Sono infatti nove le AdSp che richiedono un nuovo presidente nei prossimi mesi per scadenza o perchè attualmente sotto la guida di Commissari straordinari: Mare Adriatico orientale Mare Adriatico meridionale Mar Ligure occidentale Mar Ligure orientale Mar Tirreno centro-settentrionale Mare di Sicilia occidentale Dello Stretto Mare Ionio Mare Adriatico centro-settentrionale In ordine cronologico le prossime possibili proroghe spetteranno a Ravenna e Taranto, se prima non si deciderà per il nuovo presidente.



Stop a una nave al porto di Civitavecchia

Giulia Sarti

CIVITAVECCHIA Fermo amministrativo per gravi irregolarità a bordo di una nave mercantile al porto di Civitavecchia. La decisione al termine di un'ispezione di Port State Control effettuata dai militari della Guardia Costiera di Civitavecchia su una nave straniera, una general cargo battente bandiera di Palau, con oltre 20 anni di servizio e una stazza di circa 4500 tonnellate, sottoposta a verifiche nell'ambito dei controlli previsti dal sistema internazionale. A seguito di approfondite verifiche che hanno fatto emergere gravi carenze in materia di sicurezza della navigazione è stato emesso il provvedimento di detenzione nei confronti della nave spiegano gli Ufficiali del team ispettivo. Le irregolarità principali sono state individuate in capo alle dotazioni antincendio, alle dotazioni di salvataggio ed alla prontezza operativa dell'equipaggio. Per mezzo del sistema di targeting internazionale, monitorato costantemente dall'Autorità Marittima di Civitavecchia e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, sono stati analizzati anche i dati storici e il livello di rischio della nave, considerando elementi come la performance della compagnia, la bandiera e i risultati delle precedenti ispezioni. La nave, ora detenuta nel porto di Civitavecchia, potrà essere autorizzata a ripartire solo quando il comandante sarà in grado di garantire il ripristino degli standard di sicurezza a bordo, che dovrà essere comunque accertato al termine di ulteriori controlli del team ispettivo. La Guardia Costiera continuerà a mantenere un costante impegno nella lotta al fenomeno delle navi cosiddette sub-standard che -spiega il Capitano di Vascello Michele Castaldo, Comandante del porto e Direttore Marittimo del Lazio- in difformità alle convenzioni internazionali, navigano con gravissimo rischio per la sicurezza della navigazione e per la tutela dell'ambiente marino, nonché per le condizioni di vita dei marittimi che vivono e lavorano a bordo.



Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pino Musolino nominato commissario straordinario dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale

Gen 31, 2025 Civitavecchia - Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha firmato ieri pomeriggio il decreto che nomina **Pino Musolino** commissario straordinario dell'Autorità di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale**, che gestisce i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. "Voglio innanzitutto ringraziare - sottolinea il Commissario Straordinario dell'AdSP MTCS **Pino Musolino** - il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, il viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi e la struttura del Ministero per avermi confermato anche nella fase commissariale al vertice di un Ente che è strategico per lo sviluppo del paese e per averne, così, assicurato e garantito la continuità dell'azione amministrativa".



Ship 2 Shore

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pino Musolino diventa Commissario dell'authority laziale

Il MIT ha firmato il decreto di nomina che garantisce la continuità di gestione per l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale

Pino Musolino continuerà, almeno per il momento, a guidare i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Il manager pubblico, il cui mandato quadriennale come Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale era terminato a fine 2024, è stato infatti nominato Commissario del medesimo ente con un Decreto firmato ieri (30 gennaio; ndr) del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, e resterà quindi in carica fino a quanto il Governo non prenderà una decisione sul suo successore. Voglio innanzitutto ringraziare il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, il viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi e la struttura del Ministero per avermi confermato anche nella fase commissariale al vertice di un ente che è strategico per lo sviluppo del paese e per averne, così, assicurato e garantito la continuità dell'azione amministrativa ha commentato Musolino.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Musolino resta al timone dei porti laziali come commissario straordinario

Porti Il presidente dell'Adsp diventa commissario di se stesso in attesa del verdetto ministeriale sui nuovi vertici delle Autorità portuali di REDAZIONE SHIPPING ITALY Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha firmato ieri pomeriggio il decreto che nomina Pino Musolino commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. "Voglio innanzitutto ringraziare - sottolinea il Commissario Straordinario dell'AdSP Mtcs, Pino Musolino, in una nota - il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, il viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi e la struttura del Ministero per avermi confermato anche nella fase commissariale al vertice di un Ente che è strategico per lo sviluppo del paese e per averne, così, assicurato e garantito la continuità dell'azione amministrativa". Dopo quattro anni al vertice dei porti laziali l'incarico di Musolino, già presidente a Venezia, era scaduto a metà dicembre. Esauriti i 45 giorni di naturale proroga il Mit ha optato per la continuità, come già fatto altrove, in attesa che, a livello politico, si completi il puzzle delle nomine dei diversi enti in cui si è ormai arrivati a fine mandato. Sempre che non si decida di attendere l'annunciata riforma normativa della materia e/o che arrivino a scadenza - ma si parlerebbe della prima metà del 2026 - tutte le presidenze di Adsp. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



The Medi Telegraph

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pino Musolino nominato Commissario straordinario dei Porti di Roma

"Ringrazio Salvini per conferma a vertice fase commissariale" **Genova** - Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha firmato il decreto che nomina il presidente uscente Pino Musolino Commissario straordinario dell'Adsp - Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, che gestisce i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Lo rende noto l'Autorità di sistema portuale. "Voglio innanzitutto ringraziare - sottolinea il Commissario straordinario Musolino - il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, il viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi e la struttura del ministero per avermi confermato anche nella fase commissariale al vertice di un Ente che è strategico per lo sviluppo del paese e per averne, così, assicurato e garantito la continuità dell'azione amministrativa".



Pino Musolino diventa Commissario dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale

Il MIT ha firmato il decreto di nomina che garantisce la continuità di gestione dell'authority laziale.

Pino Musolino continuerà, almeno per il momento, a guidare i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Il manager pubblico, il cui mandato quadriennale come Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale era terminato a fine 2024, è stato infatti nominato Commissario del medesimo ente con un Decreto firmato ieri (30 gennaio; ndr) del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, e resterà quindi in carica fino a quanto il Governo non prenderà una decisione sul suo successore. Leggi tutta la notizia Fonte: SHIP2SHORE



The screenshot shows the transportonline.com website. At the top, there is a navigation bar with the logo and links for 'SERVIZI ALLA NAUTICA TRAFICA', 'NECESSITARI', 'AREA UTENTE', and 'ENI'. Below the navigation bar, there is a section titled 'LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI' with a sub-header 'Qui puoi trovare aziende di spedizioni, trasporto logistica, servizi ed i responsabili logistica delle industrie.' and a 'Registra gratis la tua attività' button. The main content area features a news article with the headline 'Pino Musolino diventa Commissario dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale'. Below the headline is a photograph of Pino Musolino, a man with glasses and a beard, wearing a blue suit and tie. The article text below the photo reads: 'Il MIT ha firmato il decreto di nomina che garantisce la continuità di gestione dell'authority laziale. Pino Musolino continuerà, almeno per il momento, a guidare i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Il manager pubblico, il cui mandato quadriennale come Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale era terminato a fine 2024, è stato infatti nominato Commissario del medesimo ente con un Decreto firmato ieri (30 gennaio) del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, e resterà quindi in carica fino a quanto il Governo non prenderà una decisione sul suo successore. Leggi tutta la notizia'. At the bottom of the article, it says 'Fonte: SHIP2SHORE'.

Riparte il "Mare Nostrum" Award

NAPOLI - C'è tempo fino al 20 aprile per partecipare alla XVII Edizione del premio giornalistico internazionale Mare Nostrum Awards, promosso ogni anno dal Grimaldi Magazine "Mare Nostrum," che si concluderà come ogni anno con l'assegnazione di cinque riconoscimenti in denaro da 10.000 euro netti ciascuno, per un montepremi complessivo di 50.000 euro. Il concorso - ricorda il magazine dell'armatore partenopeo - ha ampliato negli anni le sue finalità culturali e le aree tematiche di interesse, con l'obiettivo di rispecchiare fedelmente il processo di trasformazione ed evoluzione di cui il settore dello shipping è protagonista a livello globale, nonché il profondo rispetto per l'ambiente che da sempre ispira l'azione del Gruppo Grimaldi. Saranno dunque ammessi al premio giornalistico tutti gli elaborati che promuoveranno le Autostrade del Mare come valida alternativa al trasporto merci su strada, valorizzeranno i collegamenti marittimi nel Mediterraneo per fini turistici ed evidenzieranno l'attenzione dell'imprenditoria illuminata per la salute dell'ecosistema marino. Al Premio Mare Nostrum Awards potranno partecipare tutti i giornalisti professionisti e pubblicisti, i fotografi, i videomaker e gli autori in generale residenti in Europa e Tunisia che avranno diffuso e valorizzato questi argomenti attraverso articoli e servizi giornalistici di scenario, racconti emozionali del viaggio via mare, inchieste sulle nuove tendenze del servizio merci e passeggeri, inchieste economico-turistiche, documentari, servizi televisivi e radiofonici e reportage fotografici. Non verranno presi in considerazione articoli consistenti in un'intervista ad un unico interlocutore. Sono ammessi al concorso gli elaborati realizzati in italiano, inglese, spagnolo, catalano, francese e greco e pubblicati tra il 20 settembre 2024 ed il 20 aprile 2025 su quotidiani e periodici a diffusione nazionale (online e offline), media specializzati in trasporto, economia e turismo (offline e online), agenzie di stampa, emittenti televisive e radiofoniche nazionali e locali, riviste di fotografia e mostre fotografiche, portali di documentaristica e ambiente, blog di viaggio. Gli elaborati dovranno pervenire alla Segreteria Organizzativa del Premio entro e non oltre il 25 aprile 2025, sia in formato digitale (file word) tramite posta elettronica all'indirizzo mna@grimaldi.napoli.it, sia in formato originale. Per favorire l'esperienza diretta della navigazione, chi desidera potrà effettuare entro il 31 marzo 2025 un viaggio di andata e ritorno a bordo delle navi Grimaldi Lines, Minoan Lines e Trasmed GLE in servizio tra Italia, Spagna e Grecia. La Giuria Internazionale del Premio è presieduta da Bruno Vespa ed è composta da personalità eminenti del giornalismo e della cultura. Il bando integrale del Concorso è disponibile sui siti aziendali www.grimaldi.napoli.it e www.grimaldi-lines.com.



Agenparl

Bari

Incontro Giurisprudenza LUM e mondo del lavoro

(AGENPARL) - ven 31 gennaio 2025 Comunicato stampa La direzione del Corso di Laurea Magistrale in Giurisprudenza della lum incontra il mondo del lavoro 31 gennaio 2025 - La direzione del Corso di Laurea Magistrale a Ciclo Unico in Giurisprudenza dell'Università LUM Giuseppe Degennaro ha incontrato i rappresentanti del mondo delle imprese, delle professioni e delle istituzioni pubbliche e private. L'incontro si è svolto nell'ambito delle attività del Comitato di indirizzo del Corso di Laurea con l'obiettivo di garantire un'offerta didattica dinamica, innovativa e qualitativamente elevata, nonché per favorire una più intensa collaborazione e interazione fra la componente accademica, gli studenti e il mondo del lavoro. Hanno aderito al Comitato di indirizzo: AIGA Bari e Trani; **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**; Camera amministrativa di Bari; Camera civile di Bari; Camera penale di Bari, Trani, Brindisi, Lecce e Taranto; Consiglio dell'Ordine di Bari, Lecce e Trani; Consiglio notarile di Bari; Giovani imprenditori Confindustria Bari-BAT e Brindisi; CIHEAM Bari; UNRAE. A margine dell'incontro il Dipartimento di Scienze Giuridiche ha stipulato due convenzioni quadro con l'AIGA Bari e l'AIGA Trani. 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

Incontro Giurisprudenza LUM e mondo del lavoro

01/31/2025 12:11

(AGENPARL) - ven 31 gennaio 2025 Comunicato stampa La direzione del Corso di Laurea Magistrale in Giurisprudenza della lum incontra il mondo del lavoro 31 gennaio 2025 - La direzione del Corso di Laurea Magistrale a Ciclo Unico in Giurisprudenza dell'Università LUM Giuseppe Degennaro ha incontrato i rappresentanti del mondo delle imprese, delle professioni e delle istituzioni pubbliche e private. L'incontro si è svolto nell'ambito delle attività del Comitato di indirizzo del Corso di Laurea con l'obiettivo di garantire un'offerta didattica dinamica, innovativa e qualitativamente elevata, nonché per favorire una più intensa collaborazione e interazione fra la componente accademica, gli studenti e il mondo del lavoro. Hanno aderito al Comitato di indirizzo: AIGA Bari e Trani; Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Camera amministrativa di Bari; Camera civile di Bari, Camera penale di Bari, Trani, Brindisi, Lecce e Taranto; Consiglio dell'Ordine di Bari, Lecce e Trani; Consiglio notarile di Bari; Giovani imprenditori Confindustria Bari-BAT e Brindisi; CIHEAM Bari; UNRAE. A margine dell'incontro il Dipartimento di Scienze Giuridiche ha stipulato due convenzioni quadro con l'AIGA Bari e l'AIGA Trani. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Δ Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

Shipping Italy

Bari

Approvato il nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Brindisi

Porti La maggiore valorizzazione del rapporto tra il porto e il tessuto urbano con possibilità di aumentare l'accessibilità e la fruibilità di luoghi e di spazi sul **mare** è uno dei punti chiave del nuovo Prp di REDAZIONE SHIPPING ITALY. E' stato approvato all'unanimità dal Comitato di Gestione dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale**, il nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Brindisi. Il nuovo Prp, presentato in una conferenza stampa dal commissario straordinario, ammiraglio **Vincenzo Leone**, disegna il futuro del porto per i prossimi 35-40 anni, puntando su uno sviluppo moderno, sostenibile e strategico; prevede opere di grande infrastrutturazione, in special modo nel porto esterno, per consolidare il suo ruolo di hub multimodale e strategico, con funzioni di corridoio lato **mare** e Autostrada del **Mare** per il trasporto Ro-Ro e Ro-Pax verso l'Europa dell'Est; mira ad intensificare il traffico container e rinfuse e ad avere una funzione rilevante quale terminal crocieristico e passeggeri, in coerenza, peraltro, con le indicazioni già delineate nel Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema**. Tra i punti chiave della visione futura, evidenzia l'ente in una nota, vi è una maggiore valorizzazione del rapporto tra il porto e il tessuto urbano, con la possibilità di aumentare l'accessibilità e la fruibilità di luoghi e di spazi sul **mare**, da parte della comunità tutta. In questo senso la nuova proposta funzionale del versante "cittadino" del Seno di Levante, lungo via Del **Mare** mira a consolidare ulteriormente il millenario legame tra il porto e la città, valorizzandone la naturale vocazione urbana. L'intervento prevede un'integrazione più armoniosa con il tessuto cittadino, superando l'attuale configurazione che, pur garantendo i servizi per l'ormeggio delle grandi navi, limita l'accesso al **mare** e la fruizione degli spazi pubblici a causa di barriere fisiche e di restrizioni. La prospettiva cioè della prefigurazione di un nuovo lungomare sull'attuale via del **mare** che andrà ad aggiungersi ed integrarsi con quello del lungomare Regina Margherita, postula l'inizio di un percorso lineare e spaziale fronte **mare** senza soluzione di continuità tra la porta Thaon de Revel e porta Lecce senza tuttavia minare il traffico crocieristico - da assistere con nuove tecnologie e con presidi all'occorrenza - che anzi ne risulterà ulteriormente esaltato dall'unicità della nuova offerta paesaggistica ed ambientale in un contesto già ora pregno di tali valori. Il Piano individua, anche, nuove aree retroportuali strategiche, fondamentali per migliorare la logistica e l'efficienza dei traffici marittimi. Questi spazi, aventi funzione accessoria agli scambi portuali, saranno destinati allo stoccaggio, alla movimentazione delle merci e ai servizi per imprese e trasporti, garantendo un porto sempre più competitivo e connesso alle grandi rotte commerciali. Nel rispetto del layout definito dal Piano del 1974 per i porti interno e medio, le nuove grandi



Porti La maggiore valorizzazione del rapporto tra il porto e il tessuto urbano con possibilità di aumentare l'accessibilità e la fruibilità di luoghi e di spazi sul mare è uno dei punti chiave del nuovo Prp di REDAZIONE SHIPPING ITALY. E' stato approvato all'unanimità dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Brindisi. Il nuovo Prp, presentato in una conferenza stampa dal commissario straordinario, ammiraglio Vincenzo Leone, disegna il futuro del porto per i prossimi 35-40 anni, puntando su uno sviluppo moderno, sostenibile e strategico; prevede opere di grande infrastrutturazione, in special modo nel porto esterno, per consolidare il suo ruolo di hub multimodale e strategico, con funzioni di corridoio lato mare e Autostrada del Mare per il trasporto Ro-Ro e Ro-Pax verso l'Europa dell'Est; mira ad intensificare il traffico container e rinfuse e ad avere una funzione rilevante quale terminal crocieristico e passeggeri, in coerenza, peraltro, con le indicazioni già delineate nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema. Tra i punti chiave della visione futura, evidenzia l'ente in una nota, vi è una maggiore valorizzazione del rapporto tra il porto e il tessuto urbano, con la possibilità di aumentare l'accessibilità e la fruibilità di luoghi e di spazi sul mare, da parte della comunità tutta. In questo senso la nuova proposta funzionale del versante "cittadino" del Seno di Levante, lungo via Del Mare mira a consolidare ulteriormente il millenario legame tra il porto e la città, valorizzandone la naturale vocazione urbana. L'intervento prevede un'integrazione più armoniosa con il tessuto cittadino, superando l'attuale configurazione che, pur garantendo i servizi per l'ormeggio delle grandi navi, limita l'accesso al mare e la fruizione degli spazi pubblici a causa di barriere fisiche e di restrizioni. La prospettiva cioè della prefigurazione di un nuovo lungomare sull'attuale via del mare che andrà ad aggiungersi ed integrarsi con quello del lungomare Regina Margherita, postula

Shipping Italy

Bari

opere si concentrano sul porto esterno, dove le colmate previste sono state ridefinite per rispondere agli obiettivi del nuovo progetto di potenziamento della logistica e della cantieristica navale, oltre che al supporto dei programmi governativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili. Le indicazioni della Commissione Tecnica di Verifica Ambientale, nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica (Vas), appunto, confermano la piena idoneità di queste aree a sostenere la trasformazione degli scali portuali che non saranno più solo punti di scambio merci, ma veri e propri hub energetici. Grande attenzione, spiega l'ente portuale, è stata riservata al potenziamento del polo cantieristico navale, attraverso la previsione di ampliamenti delle strutture "a mare" dei cantieri esistenti, con l'obiettivo di incrementare significativamente la produzione navale e generare un impatto positivo sull'occupazione qualificata. Anche nel settore della nautica da diporto sono previste importanti novità. Si è pensato, infatti di raddoppiare gli spazi attualmente insistenti nel Porticciolo turistico "Bocche di Puglia- Marina di Brindisi", in una visione complessiva di potenziamento dell'attrattività dello scalo e di conseguenza di tutto il territorio, "Dopo 50 anni Brindisi ha finalmente il suo Piano Regolatore Portuale - commenta il Commissario straordinario. È un risultato storico per la città e per il territorio, per il quale ringrazio il Presidente, Ugo Patroni Griffi, il Segretario Generale, Tito Vespasiani, il Dipartimento tecnico dell'Ente e tutti coloro i quali si sono autorevolmente ed efficacemente adoperati per raggiungerlo. Dopo un lungo percorso fatto di franco, dialettico e leale confronto con le Istituzioni interessate, con gli operatori portuali, studi di tecnici qualificati e nel pieno rispetto delle complesse procedure amministrative previste ed esperite positivamente, uno degli scali più strategici del Mediterraneo, ha un piano in grado di coniugare sviluppo e sostenibilità, progettazione di visione e integrazione. Abbiamo pensato ad un porto che tenga conto delle costanti evoluzioni nel campo navale e dello shipping internazionale. Un hub moderno, insomma,- conclude l'Ammiraglio Leone- in grado di potenziare i traffici attuali e di favorire nuovi flussi commerciali, di offrire aree per insediamenti produttivi connessi alla transizione energetica, di sviluppare servizi all'avanguardia, di sostenere la crescita della ZES unica e della Zona Franca Doganale e di intercettare il tanto auspicato ritorno delle attività produttive dall'estero, oltre che dialogare ed interconnettersi in maniera sempre più simbiotica e felice con il tessuto urbano cittadino". "Un progetto ambizioso che guarda al futuro non solo del porto ma del territorio e dei cittadini - ha commentato il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano -. Le infrastrutture che saranno realizzate renderanno la città di Brindisi sicuramente all'altezza delle sfide che la attendono, sia in termini di competitività che di sostenibilità ambientale ed energetica. Ringrazio l'ex presidente dell'Autorità portuale Ugo Patroni Griffi e il commissario straordinario, ammiraglio Vincenzo Leone, per l'ottimo lavoro svolto in questa direzione. Grazie al nuovo Piano, quello che è già un approdo strategico punta ancora più in alto, con l'obiettivo di diventare sempre più accessibile e inserito in un contesto internazionale". "Il nuovo Piano mette insieme l'aspetto storico, industriale e culturale dell'area portuale e propone una

Shipping Italy

Bari

visione futura del Porto come interfaccia tra città e **mare** - sottolinea l'assessore regionale alla Mobilità Debora Ciliento -. Questa nuova visione del Porto apre a nuove prospettive nell'utilizzo della risorsa **mare**, per valorizzare le attività turistiche, commerciali e industriali sempre nel pieno rispetto della sostenibilità ambientale. Un progetto importante portato avanti dall'ex presidente Patroni Griffi e dal commissario straordinario, ammiraglio **Leone**, che ringrazio". Soddisfazione per la conclusione del complesso procedimento è stata espressa anche dal sindaco di Brindisi Giuseppe Marchionna, per il valore aggiunto che il nuovo Prp porterà all'attrattività del territorio brindisino, in vista delle sfide della transizione industriale: " Una nuova visione della Città e del territorio circostante è assolutamente imperniata su un nuovo rapporto con il porto che è l'infrastruttura portante di un inedito modello di sviluppo economico e sociale". Le basi del nuovo Piano sono quelle indicate nel Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema Portuale**, approvato nel 2020 sulla scorta di una serie di confronti con stakeholders (istituzionali, imprenditoriali, dell'associazionismo, del terzo settore e privati cittadini) che hanno avuto l'obiettivo di far emergere i rispettivi fabbisogni, secondo logiche partecipative e attraverso una prospettiva sovra-territoriale di raccordo tra le specificità di ogni singolo nodo **portuale**. Il Piano vigente fino ad oggi era stato approvato nel 1975 ed era stato oggetto poi di una variante nel 2006 e di adeguamenti tecnici funzionali nel 2013 e nel 2020, conclude la nota dell'ente. 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.

Ship 2 Shore

Brindisi

Dopo 50 anni Brindisi ha un nuovo Piano Regolatore Portuale

Il Comitato di gestione della port authority ha approvato all'unanimità il documento strategico che imposta lo sviluppo dello scalo messapico per i prossimi 35-40 anni

Brindisi guarda al futuro con un ambizioso piano di sviluppo per il suo porto. Nella sala ex Comitato della sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il commissario straordinario, Ammiraglio Vincenzo Leone, ha presentato il nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP), approvato all'unanimità dal Comitato di Gestione. Il documento delinea la crescita strategica dello scalo per i prossimi 35-40 anni, puntando su innovazione, sostenibilità e potenziamento infrastrutturale. Il nuovo PRP prevede importanti interventi nel porto esterno, consolidando Brindisi come hub multimodale per il trasporto ro-ro e ro-pax verso l'Europa dell'Est. L'obiettivo è rafforzare il ruolo del porto come corridoio marittimo e Autostrada del Mare, potenziando il traffico container e delle rinfuse, oltre a consolidarne la vocazione crocieristica e passeggeri. Un punto chiave del piano riguarda il rapporto tra il porto e la città. Il Seno di Levante, lungo via Del Mare, sarà protagonista di una trasformazione che punta a restituire gli spazi al tessuto urbano, creando un lungomare che si integrerà con il lungomare Regina Margherita. L'iniziativa mira a eliminare le barriere fisiche che oggi limitano l'accesso al mare, garantendo al contempo un miglior supporto alle operazioni crocieristiche grazie a nuove tecnologie e infrastrutture di assistenza. Il PRP prevede anche la creazione di nuove aree retroportuali strategiche, essenziali per lo sviluppo della logistica e dell'efficienza dei traffici marittimi. Queste aree saranno destinate allo stoccaggio e alla movimentazione delle merci, rendendo Brindisi sempre più competitivo nelle rotte commerciali internazionali. Un'attenzione particolare è stata riservata alla cantieristica navale: il piano include ampliamenti delle strutture a mare per incrementare la produzione e creare nuove opportunità di lavoro qualificato. Inoltre, il porto si prepara a diventare un hub energetico, con infrastrutture dedicate alla produzione di energia da fonti rinnovabili. Tra le novità, spicca il raddoppio degli spazi dedicati alla nautica da diporto nel Porticciolo turistico Bocche di Puglia - Marina di Brindisi, un'iniziativa che punta a rafforzare l'attrattiva dello scalo e dell'intero territorio. Con questo nuovo Piano Regolatore Portuale, Brindisi si prepara a un futuro di crescita, innovazione e maggiore integrazione con la città, posizionandosi come uno snodo strategico nel Mediterraneo. Dopo 50 anni Brindisi ha finalmente il suo Piano Regolatore Portuale. È un risultato storico per la città e per il territorio, per il quale ringrazio il Presidente, Ugo Patroni Griffi, il Segretario Generale, Tito Vespasiani, il Dipartimento tecnico dell'Ente e tutti coloro i quali si sono autorevolmente ed efficacemente adoperati per raggiungerlo. Dopo un lungo percorso fatto di franco, dialettico e leale confronto con le istituzioni interessate, con gli operatori portuali, studi di tecnici qualificati e nel pieno rispetto delle complesse procedure



Ship 2 Shore

Brindisi

amministrative previste ed esperite positivamente, uno degli scali più strategici del Mediterraneo, ha un piano in grado di coniugare sviluppo e sostenibilità, progettazione di visione e integrazione. Abbiamo pensato ad un porto che tenga conto delle costanti evoluzioni nel campo navale e dello shipping internazionale, ha commentato il commissario straordinario, l'Ammiraglio Leone, prima di proseguire: Un hub moderno, insomma, in grado di potenziare i traffici attuali e di favorire nuovi flussi commerciali, di offrire aree per insediamenti produttivi connessi alla transizione energetica, di sviluppare servizi all'avanguardia, di sostenere la crescita della ZES unica e della Zona Franca Doganale e di intercettare il tanto auspicato ritorno delle attività produttive dall'estero, oltre che dialogare ed interconnettersi in maniera sempre più simbiotica e felice con il tessuto urbano cittadino. Sono soddisfatto per la conclusione positiva di un procedimento complesso. Il nuovo PRP sarà certamente un valore aggiunto per l'attrattività del territorio brindisino, in vista delle sfide della transizione industriale che ci apprestiamo a vivere con attenzione e volontà di non ripetere gli errori del passato. Una nuova visione della Città e del territorio circostante è assolutamente imperniata su un nuovo rapporto con il porto che è l'infrastruttura portante di un inedito modello di sviluppo economico e sociale, ha commentato il sindaco di Brindisi Giuseppe Marchionna. Le basi del nuovo Piano sono quelle indicate nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSSP), approvato nel 2020 sulla scorta di una serie di confronti con stakeholders (istituzionali, imprenditoriali, dell'associazionismo, del terzo settore e privati cittadini) che hanno avuto l'obiettivo di far emergere i rispettivi fabbisogni, secondo logiche partecipative e attraverso una prospettiva sovra-territoriale di raccordo tra le specificità di ogni singolo nodo portuale. Il Piano vigente fino ad oggi era stato approvato nel 1975 ed era stato oggetto poi di una variante nel 2006 e di adeguamenti tecnici funzionali nel 2013 e nel 2020.

Nuovo record di traffici per i porti del Sistema Sardegna

A partire dai traffici passeggeri che, sommati tutti i risultati dei principali porti commerciali (Cagliari, **Olbia**, **Porto Torres**, **Golfo Aranci** ed Arbatax), per un totale di circa 5 milioni e 563 mila unità, registrano un più 4,5 per cento rispetto al 2023. Si attesa, invece, a circa il 10 per cento la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte), che chiudono il 2024 con poco più di 970 mila passeggeri. Come già annunciato, l'anno appena concluso segna il record assoluto nel mercato delle crociere del sistema portuale sardo, con oltre 684 mila crocieristi in transito, per un 57,5 per cento in più rispetto ad un già positivo 2023. In netta ripresa, se confrontato al biennio precedente, il settore delle rinfuse liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) che, nonostante la crisi internazionale, cresce dell'1 per cento rispetto al 2023. Permane un calo, che si attesta al 9 per cento, invece, sulla movimentazione delle rinfuse solide. Segno positivo per import di cereali e mangimi, ma cala il trasporto di prodotti chimici, minerali e, non ultimo, di carbone. Calo, quest'ultimo, che viene ampiamente compensato da una crescita sul tonnellaggio delle merci in colli (gommato e container) che, con un più 7 per cento sull'anno precedente, crescono di circa 900 mila tonnellate rispetto ai 12 milioni e 650 mila registrati nel 2023. Un focus particolare merita, invece, il comparto dei contenitori del **Porto** Canale di Cagliari che, nel 2024, cresce del 78 per cento rispetto all'anno precedente. Ammontano, infatti, a 97 mila i TEUS movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai circa 55 mila del 2023. Un segnale di graduale ripresa, frutto di una particolare attenzione alle dinamiche del comparto da parte dell'AdSP. "Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023. Assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti e ad uno altrettanto soddisfacente, nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 6 milioni e mezzo di passeggeri. Un sistema portuale sano, quello emerso dal dato 2024, sostenuto anche da una ripresa netta del comparto merci che, nonostante la crisi internazionale, chiude con un generale segno più, riportando una ventata di ottimismo nelle banchine e, di conseguenza, ad una nuova stagione imprenditoriale ed occupazionale per gli scali di competenza".



A partire dai traffici passeggeri che, sommati tutti i risultati dei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), per un totale di circa 5 milioni e 563 mila unità, registrano un più 4,5 per cento rispetto al 2023. Si attesa, invece, a circa il 10 per cento la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte), che chiudono il 2024 con poco più di 970 mila passeggeri. Come già annunciato, l'anno appena concluso segna il record assoluto nel mercato delle crociere del sistema portuale sardo, con oltre 684 mila crocieristi in transito, per un 57,5 per cento in più rispetto ad un già positivo 2023. In netta ripresa, se confrontato al biennio precedente, il settore delle rinfuse liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) che, nonostante la crisi internazionale, cresce dell'1 per cento rispetto al 2023. Permane un calo, che si attesta al 9 per cento, invece, sulla movimentazione delle rinfuse solide. Segno positivo per import di cereali e mangimi, ma cala il trasporto di prodotti chimici, minerali e, non ultimo, di carbone. Calo, quest'ultimo, che viene ampiamente compensato da una crescita sul tonnellaggio delle merci in colli (gommato e container) che, con un più 7 per cento sull'anno precedente, crescono di circa 900 mila tonnellate rispetto ai 12 milioni e 650 mila registrati nel 2023. Un focus particolare merita, invece, il comparto dei contenitori del Porto Canale di Cagliari che, nel 2024, cresce del 78 per cento rispetto all'anno precedente. Ammontano, infatti, a 97 mila i TEUS movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai circa 55 mila del 2023. Un segnale di graduale ripresa, frutto di una particolare attenzione alle dinamiche del comparto da parte dell'AdSP. "Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023. Assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti e ad uno altrettanto soddisfacente, nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 6 milioni e mezzo di passeggeri. Un sistema portuale sano, quello emerso dal dato 2024, sostenuto anche da una ripresa netta del comparto merci che, nonostante la crisi internazionale, chiude con un generale segno più, riportando una ventata di ottimismo nelle banchine e, di conseguenza, ad una nuova stagione imprenditoriale ed occupazionale per gli scali di competenza".

Rai News

Cagliari

Sbarca a Porto Torres con 1.300 sigaretti. Maxi multa per il passeggero

L'uomo arrivava dalla Svizzera con la merce sprovvista del contrassegno di Stato. Operazione Agenzia Dogane-Gdf E' sbarcato in auto da un traghetto a Porto Torres con 1300 sigaretti privi del contrassegno di Stato. Un cittadino svizzero, in arrivo in Sardegna da Zurigo, è stato fermato per un controllo dai funzionari dell'ufficio delle Dogane insieme ai militari della Guardia di Finanza. L'uomo, che proveniva dal porto di Genova, trasportava all'interno dei bagagli 10 confezioni di merce irregolarmente importata. Un trasporto risultato particolarmente salato per il passeggero che si è visto comminare una multa da 16.250 euro, poi ridotta a 3250 euro grazie al beneficio concesso in caso di "ravvedimento operoso". I sigaretti sono stati sequestrati.



Ormezzi abusivi nel porto di Gela, sequestrate 38 strutture in cemento: liberati quasi 2000 metri quadrati di mare

Militari del nucleo operativo di polizia ambientale della capitaneria di porto di Gela, con il supporto del terzo nucleo sub della Guardia costiera di **Messina**, hanno eseguito un'operazione per la tutela del pubblico demanio marittimo e al contrasto dell'abusivismo nel porto rifugio di Gela. Sono stati rimossi oltre 38 strutture in cemento utilizzate per l'ormeggio delle unità navali, con relativi gavitelli di ormeggio, circa 400 metri di cime e 40 metri di catenarie. L'operazione, spiega la capitaneria, ha permesso di ripristinare le condizioni di legalità di un tratto di mare di circa 120 metri di lunghezza per una superficie complessiva di oltre 1.900 metri quadrati di specchio acqueo. Le unità da diporto che si trovavano illecitamente ormeggiate sono state rimosse e affidate in custodia a una ditta specializzata, dove i legittimi proprietari potranno andare a recuperarle. Tutto il materiale rimosso dal mare è stato invece posto sotto sequestro penale per il reato, attualmente contestato a carico di ignoti, di occupazione abusiva di area demaniale marittima.



Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Zona Falcata, restituiti alla città la Stele della Madonnina, il Portale della Lanterna del Montorsoli e la Porta spagnola del Forte

Elvira Amata, assessora per il Turismo, Sport e Spettacolo della Regione Siciliana, annuncia la restituzione alla cittadinanza di tre importanti luoghi della Zona Falcata. "Oggi la nostra città festeggia la consegna di tre preziosi simboli storici e architettonici che, in questi anni, sono stati interessati a lavori di messa in sicurezza e ristrutturazione: la Stele della Madonnina del **Porto**, il Portale di accesso alla Lanterna del Montorsoli e la Porta spagnola del Forte San Salvatore. Gli interventi di valorizzazione sono stati possibili grazie alle risorse messe in campo dal precedente Governo regionale che ha concesso un finanziamento di quasi 1 milione e 200 mila euro". "Questi tre gioielli potranno, finalmente, essere fruiti dai messinesi con una enorme ricaduta a livello turistico, che potrà far conoscere ancora di più la grande storia di Messina. Mi piace evidenziare il grande valore di questo progetto, realizzato dalla Marina Militare su indicazione della Soprintendenza di Messina, con la direzione dei lavori dell'architetto Mirella Vinci e la stazione appaltante del Genio Civile. Una sinergia assoluta e produttiva portata avanti da queste istituzioni. Ringrazio, inoltre, l'Ammiraglio Andrea Cottini, Comandante del Comando Marittimo Sicilia e il Comandante del Nucleo Supporto Logistico della Marina Militare, capitano di vascello Alessandro Lardizzone, per la cerimonia di consegna dei lavori svoltasi stamane", conclude l'on. Amata.



Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Cantieri navali, Fiom Cgil chiede il rilancio del settore

Appalti selvaggi, bassi salari, intensità di lavoro, mancato rispetto delle norme sulla sicurezza: è il quadro del lavoro nelle principali imprese della navalmeccanica di Messina che emerge da un dossier della Fiom Cgil del territorio, di cui si è discusso oggi nel corso di una partecipata assemblea con i lavoratori del comparto. Un settore che in questi anni ha subito una contrazione: poco meno di 15anni fa - dice il dossier del sindacato - l'area intorno a Messina era ancora il principale polo dell'industria nautica, seguito dalle province di Palermo e Trapani e si caratterizzava come polo della cantieristica da diporto, essendovi concentrato il 36% delle imprese nautiche del comparto. "Oggi - ha detto Daniele David , segretario della Fiom di Messina, - rimangono solo piccole aziende legate alle commesse di enti pubblici, impoverite da un modello di sub fornitura e di manutenzione senza significative prospettive di crescita". Le principali imprese della navalmeccanica della città di Messina, emerge dallo studio, impegnano complessivamente (tra diretto e indotto) circa 400 addetti: il cantiere navale Intermarine Spa ha 70 operai diretti e circa 30 di indotto, i cantieri navali dello stretto hanno 42 dipendenti diretti e circa 120 operai di indotto, il cantiere navale Palumbo conta 30 operai diretti e circa 100 unità come indotto. "Appena 15 anni fa, il rapporto fra lavoratori diretti dipendenti dei cantieri navali e lavoratori in appalto era di uno ogni cinque. Oggi c'è un lavoratore diretto, in media, ogni otto lavoratori degli appalti, in certi casi uno su dieci". La Fiom ritiene fondamentale il rilancio del comparto: "Diversi studi - dice il dossier - ne hanno mostrato la capacità moltiplicativa occupazionale: 100 nuove unità di lavoro nel cluster marittimo attivano 176 unità di lavoro nell'economia italiana e per ogni euro di valore aggiunto prodotto se ne attivano 2,5 nel resto dell'economia". "Servono investimenti - ha sostenuto Francesco Foti - segretario generale della Fiom Cgil Sicilia - per il rilancio della cantieristica e la redistribuzione del lavoro nell'area stessa. Oggi riscontriamo un'apericolosa tendenza alla delocalizzazione in altri paesi delle attività di costruzione e riparazione, che va fermata. Come il Gruppo Caronte che ha spostato in Turchia la costruzione di diverse navi per un investimento totale di 250 milioni di euro". Il sindacato chiede anche che "venga data dignità al lavoro". La Fiom di Messina nei mesi scorsi ha reso noto un clima di paura legato alle incertezze occupazionali e salariali che producono anche effetti negativi sulla sicurezza, come puntualmente denunciato dal sindacato agli enti preposti. La Fiom chiede alla Prefettura di istituire un tavolo tecnico con l'**Autorità portuale** di **sistema** dello Stretto, il Comune di Messina e la Regione Siciliana con i loro assessorati alle attività produttive e le organizzazioni sindacali per affrontare le contraddizioni evidenziate nel dossier, che prende in esame la situazione specifica di ogni singolo cantiere, e attivare



Messina Oggi
Cantieri navali, Fiom Cgil chiede il rilancio del settore

01/31/2025 14:20

Appalti selvaggi, bassi salari, intensità di lavoro, mancato rispetto delle norme sulla sicurezza: è il quadro del lavoro nelle principali imprese della navalmeccanica di Messina che emerge da un dossier della Fiom Cgil del territorio, di cui si è discusso oggi nel corso di una partecipata assemblea con i lavoratori del comparto. Un settore che in questi anni ha subito una contrazione: poco meno di 15anni fa - dice il dossier del sindacato - l'area intorno a Messina era ancora il principale polo dell'industria nautica, seguito dalle province di Palermo e Trapani e si caratterizzava come polo della cantieristica da diporto, essendovi concentrato il 36% delle imprese nautiche del comparto. "Oggi - ha detto Daniele David , segretario della Fiom di Messina, - rimangono solo piccole aziende legate alle commesse di enti pubblici, impoverite da un modello di sub fornitura e di manutenzione senza significative prospettive di crescita". Le principali imprese della navalmeccanica della città di Messina, emerge dallo studio, impegnano complessivamente (tra diretto e indotto) circa 400 addetti: il cantiere navale Intermarine Spa ha 70 operai diretti e circa 30 di indotto, i cantieri navali dello stretto hanno 42 dipendenti diretti e circa 120 operai di indotto, il cantiere navale Palumbo conta 30 operai diretti e circa 100 unità come indotto. "Appena 15 anni fa, il rapporto fra lavoratori diretti dipendenti dei cantieri navali e lavoratori in appalto era di uno ogni cinque. Oggi c'è un lavoratore diretto, in media, ogni otto lavoratori degli appalti, in certi casi uno su dieci". La Fiom ritiene fondamentale il rilancio del comparto: "Diversi studi - dice il dossier - ne hanno mostrato la capacità moltiplicativa occupazionale: 100 nuove unità di lavoro nel cluster marittimo attivano 176 unità di lavoro nell'economia italiana e per ogni euro di valore aggiunto prodotto se ne attivano 2,5 nel resto dell'economia". "Servono investimenti - ha sostenuto Francesco Foti - segretario generale della Fiom Cgil Sicilia - per il rilancio della cantieristica e la redistribuzione del lavoro nell'area stessa. Oggi

Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

tutte le iniziative necessarie (investimenti, infrastrutture e trasparenza negli appalti) per il rilancio del settore a partire da un immediato intervento per il bacino in questo momento in concessione alla Palumbo Spa. Il sindacato chiede anche il coinvolgimento del mondo della ricerca scientifica, compresa l'Università, per una strategia industriale che metta al centro del rilancio del settore la tutela ambientale e l'innovazione tecnologica e ponga le basi per la ricostruzione di quel patto di cittadinanza "che risulta oggi compromesso". "L'avvio su nuove basi pubbliche di un vero Distretto Tecnologico della cantieristica navale potrà favorire- conclude il documento - l'evoluzione delle imprese, che devono investire realmente nel territorio, nella loro responsabilità sociale, nella qualità della produzione e nella tutela dei lavoratori". "Consideriamo il comparto della cantieristica navale - ha aggiunto il segretario generale della Cgil Messina, Pietro Patti - strategico per il territorio messinese e per questo chiediamo alle istituzioni di farsi carico del suo rilancio. Riteniamo che il tavolo tecnico che il sindacato chiede può rappresentare un importante momento di confronto ed proposte, per la tutela dei lavoratori e per lo sviluppo del settore".

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Zona Falcata, Amata: "ridati a Messina tre simboli che raccontano la grande storia della nostra città"

Zona Falcata, Assessore Regionale Amata: "ridati a Messina tre simboli che raccontano la grande storia della nostra città grazie a una sinergia istituzionale fra Marina Militare, Sovrintendenza e Genio Civile" "Oggi la nostra città festeggia la consegna di tre preziosi simboli storici e architettonici che, in questi anni, sono stati interessati a lavori di messa in sicurezza e ristrutturazione: la Stele della Madonnina del **Porto**, il Portale di accesso alla Lanterna del Montorsoli e la Porta spagnola del Forte San Salvatore. Gli interventi di valorizzazione sono stati possibili grazie alle risorse messe in campo dal precedente Governo regionale che ha concesso un finanziamento di quasi 1 milione e 200 mila euro", dichiara l'on. Elvira Amata, Assessore per il Turismo, Sport e Spettacolo della Regione Siciliana. "Questi tre gioielli potranno, finalmente, essere fruiti dai messinesi con una enorme ricaduta a livello turistico, che potrà far conoscere ancora di più la grande storia di Messina. Mi piace evidenziare il grande valore di questo progetto, realizzato dalla Marina Militare su indicazione della Sovrintendenza di Messina, con la direzione dei lavori dell'architetto Mirella Vinci e la stazione appaltante del Genio Civile. Una sinergia assoluta e produttiva portata avanti da queste istituzioni", rimarca Amata. "Ringrazio, inoltre, l'Ammiraglio Andrea Cottini, Comandante del Comando Marittimo Sicilia e il Comandante del Nucleo Supporto Logistico della Marina Militare, capitano di vascello Alessandro Lardizzone, per la cerimonia di consegna dei lavori svoltasi stamane", conclude l'on. Amata.



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, nuovi pontili e punti d'ormeggio: il Comune chiede "specchi d'acqua e porzioni di arenile"

La Giunta ha approvato l'atto di indirizzo con cui chiederli al demanio. L'obiettivo è creare zone di attacco a terra per le barche lungo il litorale

MESSINA - Un atto di indirizzo per far partire le richieste alla Regione siciliana per la realizzazione di "punti ormeggio e zone di attacco a terra per le imbarcazioni da diporto e da pesca" lungo il litorale cittadino. È questo l'oggetto della delibera di Giunta numero 48, approvata il 30 gennaio su proposta dell'assessore Francesco Caminiti. Nel documento, approvato all'unanimità, si propone di "formulare atto di indirizzo al dirigente del Dipartimento Servizi Tributari-Servizio Beni Demaniali per la presentazione, sul portale telematico del Demanio marittimo della Regione Sicilia, delle istanze di Consegna e di Concessione di specchi d'acqua e porzioni di arenile, contrassegnate nell'ambito del Pudm del Comune di **Messina** come Rn (Ricovero natanti), per l'attuazione di un progetto finalizzato alla messa in opera di punti di ormeggio e di alaggio/ricovero di imbarcazioni da diporto e pesca amatoriale". Inoltre, si propone di dare mandato al dipartimento Servizi tributari e alla Patrimonio spa di interfacciarsi con gli uffici del demanio marittimo e redigere "gli elaborati progettuali" necessari alla corretta formulazione delle istanze. Allo stesso dipartimento, inoltre, si affiderà il compito di curare "la gestione delle suddette aree da destinare a punti ormeggio e relativi spazi di alaggio e punti di attacco a terra", non appena ottenute le concessioni demaniali.



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Zona Falcata. Riaprono la Stele della Madonnina, il portale della Lanterna e la Porta spagnola

Redazione | venerdì 31 Gennaio 2025 - 12:33 Finiti i lavori di riqualificazione tre simboli storico architettonici di Messina "Oggi la nostra città festeggia la consegna di tre preziosi simboli storici e architettonici che, in questi anni, sono stati interessati da lavori di messa in sicurezza e ristrutturazione: la Stele della Madonnina del **Porto**, il Portale di accesso alla Lanterna del Montorsoli e la Porta spagnola del Forte San Salvatore". L'annuncio è di Elvira Amata, assessora per il Turismo, Sport e Spettacolo della Regione Siciliana. "Gli interventi di valorizzazione sono stati possibili grazie alle risorse messe in campo dal precedente Governo regionale che ha concesso un finanziamento di quasi 1 milione e 200 mila euro - prosegue -. Questi tre gioielli potranno, finalmente, essere fruiti dai messinesi con una enorme ricaduta a livello turistico, che potrà far conoscere ancora di più la grande storia di Messina. Mi piace evidenziare il grande valore di questo progetto, realizzato dalla Marina Militare su indicazione della Sovrintendenza di Messina, con la direzione dei lavori dell'architetta Mirella Vinci e la stazione appaltante del Genio Civile. Una sinergia assoluta e produttiva portata avanti da queste istituzioni. Ringrazio, inoltre, l'ammiraglio Andrea Cottini, comandante del Comando Marittimo Sicilia, e il comandante del Nucleo Supporto Logistico della Marina Militare, capitano di vascello Alessandro Lardizzone, per la cerimonia di consegna dei lavori svoltasi stamane".



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina. Cantieri navali, "settore da rilanciare, pericolosa tendenza a investire all'estero"

Redazione | venerdì 31 Gennaio 2025 - 13:36 L'analisi della Fiom Cgil Appalti selvaggi, bassi salari, intensità di lavoro, mancato rispetto delle norme sulla sicurezza: è il quadro del lavoro nelle principali imprese della navalmeccanica di Messina, che emerge da un dossier della Fiom Cgil del territorio, di cui si è discusso oggi nel corso di una partecipata assemblea con i lavoratori del comparto. Un settore che in questi anni ha subito una contrazione: poco meno di 15 anni fa - dice il dossier del sindacato - l'area intorno a Messina era ancora il principale polo dell'industria nautica, seguito dalle province di Palermo e Trapani e si caratterizzava come polo della cantieristica da diporto, essendovi concentrato il 36% delle imprese nautiche del comparto. "Solo 400 addetti" "Oggi - ha detto Daniele David, segretario della Fiom di Messina, - rimangono solo piccole aziende legate alle commesse di enti pubblici, impoverite da un modello di sub fornitura e di manutenzione senza significative prospettive di crescita". Le principali imprese della navalmeccanica della città di Messina, emerge dallo studio, impegnano complessivamente (tra diretto e indotto) circa 400 addetti: il cantiere navale

Intermarine Spa ha 70 operai diretti e circa 30 di indotto, i cantieri navali dello stretto ha 42 dipendenti diretti e circa 120 operai di indotto, il cantiere navale Palumbo conta 30 operai diretti e circa 100 unità come indotto. "Appena 15 anni fa, il rapporto fra lavoratori diretti dipendenti dei cantieri navali e lavoratori in appalto era di uno ogni cinque. Oggi c'è un lavoratore diretto, in media, ogni otto lavoratori degli appalti, in certi casi uno su dieci". La Fiom ritiene fondamentale il rilancio del comparto: "Diversi studi - dice il dossier - ne hanno mostrato la capacità moltiplicativa occupazionale: 100 nuove unità di lavoro nel cluster marittimo attivano 176 unità di lavoro nell'economia italiana e per ogni euro di valore aggiunto prodotto se ne attivano 2,5 nel resto dell'economia". Gli investimenti all'estero "Servono investimenti - ha sostenuto Francesco Foti - segretario generale della Fiom Cgil Sicilia - per il rilancio della cantieristica e la redistribuzione del lavoro nell'area stessa - oggi riscontriamo una pericolosa tendenza alla delocalizzazione in altri paesi delle attività di costruzione e riparazione, che va fermata. Come il Gruppo Caronte che ha spostato in Turchia la costruzione di diverse navi per un investimento totale di 250 milioni di euro". Tavolo tecnico Il sindacato chiede anche che "venga data dignità al lavoro". La Fiom di Messina nei mesi scorsi ha reso noto un clima di paura legato alle incertezze occupazionali e salariali che producono anche effetti negativi sulla sicurezza, come puntualmente denunciato dal sindacato agli enti preposti, e ora chiede alla Prefettura di istituire un tavolo tecnico con l'Autorità portuale di sistema dello Stretto, il Comune di Messina e la Regione Siciliana con i loro assessorati alle attività produttive e le organizzazioni sindacali per affrontare le contraddizioni



01/31/2025 13:37

Redazione | venerdì 31 Gennaio 2025 - 13:36 L'analisi della Fiom Cgil Appalti selvaggi, bassi salari, intensità di lavoro, mancato rispetto delle norme sulla sicurezza: è il quadro del lavoro nelle principali imprese della navalmeccanica di Messina, che emerge da un dossier della Fiom Cgil del territorio, di cui si è discusso oggi nel corso di una partecipata assemblea con i lavoratori del comparto. Un settore che in questi anni ha subito una contrazione: poco meno di 15 anni fa - dice il dossier del sindacato - l'area intorno a Messina era ancora il principale polo dell'industria nautica, seguito dalle province di Palermo e Trapani e si caratterizzava come polo della cantieristica da diporto, essendovi concentrato il 36% delle imprese nautiche del comparto. "Solo 400 addetti" "Oggi - ha detto Daniele David, segretario della Fiom di Messina, - rimangono solo piccole aziende legate alle commesse di enti pubblici, impoverite da un modello di sub fornitura e di manutenzione senza significative prospettive di crescita". Le principali imprese della navalmeccanica della città di Messina, emerge dallo studio, impegnano complessivamente (tra diretto e indotto) circa 400 addetti: il cantiere navale Intermarine Spa ha 70 operai diretti e circa 30 di indotto, i cantieri navali dello stretto ha 42 dipendenti diretti e circa 120 operai di indotto, il cantiere navale Palumbo conta 30 operai diretti e circa 100 unità come indotto. "Appena 15 anni fa, il rapporto fra lavoratori diretti dipendenti dei cantieri navali e lavoratori in appalto era di uno ogni cinque. Oggi c'è un lavoratore diretto, in media, ogni otto lavoratori degli appalti, in certi casi uno su dieci". La Fiom ritiene fondamentale il rilancio del comparto: "Diversi studi - dice il dossier - ne hanno mostrato la capacità

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

evidenziate nel dossier - che prende in esame la situazione specifica di ogni singolo cantiere, e attivare tutte le iniziative necessarie (investimenti, infrastrutture e trasparenza negli appalti) per il rilancio del settore a partire da un immediato intervento per il bacino in questo momento in concessione alla Palumbo Spa. Il sindacato chiede anche il coinvolgimento del mondo della ricerca scientifica, compresa l'Università, per una strategia industriale che metta al centro del rilancio del settore la tutela ambientale e l'innovazione tecnologica e ponga le basi per la ricostruzione di quel patto-basi pubbliche di un vero Distretto Tecnologico della cantieristica navale potrà favorire- conclude il documento - l'evoluzione delle imprese, che devono investire realmente nel territorio, nella loro responsabilità sociale, nella qualità della produzione e nella tutela dei lavoratori". "Consideriamo il comparto della cantieristica navale - ha aggiunto il segretario generale della Cgil Messina, Pietro Patti - strategico per il territorio messinese e per questo chiediamo alle istituzioni di farsi carico del suo rilancio. Riteniamo che il tavolo tecnico che il sindacato chiede può rappresentare un importante momento di confronto e di proposte, per la tutela dei lavoratori e per lo sviluppo del settore".

Informatore Navale

Augusta

"Andromeda" la Corporazione dei Piloti di Augusta prende in consegna la nuova imbarcazione del cantiere Bellcraft

Mercoledì 29 gennaio presso la darsena vecchia del porto di Augusta si è tenuta a battesimo la nuova imbarcazione denominata ANDROMEDA e dedicata al servizio di pilotaggio presso la Corporazione dei Piloti di Augusta. La nuova imbarcazione ha una lunghezza 12,09 metri e larga 4 metri. La cerimonia si è svolta alla presenza dei rappresentanti dell'autorità marittima e del Com.te del porto di Augusta, C.V. (CP) Domenico Santisi, del sindaco di Augusta Giuseppe Di Mare e del vice sindaco Tania Patatina, del parroco Don Mazzotta che ha benedetto l'imbarcazione oltre che di tutti i rappresentanti del cluster marittimo portuale dello scalo siciliano. Il consigliere distaccato Com.te Salvatore Mecca ha partecipato all'evento in rappresentanza di Fedepiloti. La consueta cerimonia della bottiglia è stata seguita da un incontro nella sala del Circolo MM "Paolo Vandone" dove sono state illustrate tutte le caratteristiche nautiche e tecniche dell'imbarcazione allestita nei cantieri Bellcraft.



Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Pesca, tecnologie e intelligenza artificiale: workshop internazionale a Palermo

Concluso ieri a **Palermo** il workshop 'Advanced technologies and AI for the sea: innovations in fisheries control activity'. Per due giorni 90 rappresentanti, provenienti da oltre 21 Paesi e 4 Agenzie europee, si sono confrontati sul tema al Marina Convention Center. Il workshop, inserito nell'ambito delle celebrazioni per il 160esimo anniversario della Guardia costiera italiana, è stato realizzato in collaborazione con l'Agenzia europea per il controllo della pesca (European Fisheries Control Agency - Efca). Durante i lavori sono stati analizzati, a cura di esperti del settore provenienti da tutta l'Europa, gli aspetti derivanti dall'applicazione delle nuove tecnologie e dell'intelligenza artificiale nelle funzioni di Guardia costiera e, in particolare, nell'attività di controllo della pesca marittima, esaminandone le potenziali sfide future nell'impiego da un punto di vista tecnologico, giuridico e operativo. Ad esempio, le informazioni a disposizione grazie alle tecnologie e ai sistemi satellitari già in uso per il monitoraggio e controllo delle attività di pesca, potranno essere elaborate dall'intelligenza artificiale per individuare aree e obiettivi maggiormente sensibili, garantendo una razionalizzazione dei controlli e una migliore efficacia nell'attività di vigilanza sulla pesca. Il workshop è il primo degli eventi organizzati nell'ambito del Forum sulle funzioni di Guardia costiera (European Coast Guard Functions Forum - Ecgff), per il quale l'Italia quest'anno detiene la Presidenza. L'obiettivo del Forum è studiare, contribuire e promuovere la comprensione e lo sviluppo di questioni marittime di comune interesse legate alle funzioni di Guardia costiera, attraverso i confini e attraverso diversi settori, al fine di contribuire al progresso delle attività legate a tali funzioni. Inoltre, nel quadro della cooperazione europea sulle funzioni di Guardia costiera, le tre Agenzie dell'Unione Europea, l'Agenzia europea per il controllo della pesca (Efca), l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (Emsa) e l'Agenzia europea della guardia di frontiera e costiera (Frontex) collaborano strettamente con il Forum nell'attuazione delle attività identificate come prioritarie dagli Stati membri. La Guardia costiera italiana - con l'intervento del direttore marittimo della Sicilia Occidentale e comandante del **porto** di **Palermo**, contrammiraglio Raffaele Macauda, in rappresentanza del comandante generale, ammiraglio ispettore Capo Nicola Carlone - ha rinnovato "l'impegno per il miglioramento continuo dei sistemi a supporto dei controlli pesca, con i molteplici obiettivi di tutelare gli stock ittici, garantire la qualità dei prodotti e dell'intera filiera, a salvaguardia anche dell'ecosistema marino e del suo delicato habitat". In occasione del workshop, la direttrice esecutiva dell'Agenzia Efca, Susan Steele, ha fatto visita alla Nave Bruno Gregoretti CP 920, unità d'altura della Guardia costiera italiana specializzata nelle attività di controllo della pesca, tutela dell'ambiente marino e soccorso in mare, ormeggiata nel **porto** di **Palermo**.



Concluso ieri a Palermo il workshop 'Advanced technologies and AI for the sea: innovations in fisheries control activity'. Per due giorni 90 rappresentanti, provenienti da oltre 21 Paesi e 4 Agenzie europee, si sono confrontati sul tema al Marina Convention Center. Il workshop, inserito nell'ambito delle celebrazioni per il 160esimo anniversario della Guardia costiera italiana, è stato realizzato in collaborazione con l'Agenzia europea per il controllo della pesca (European Fisheries Control Agency - Efca). Durante i lavori sono stati analizzati, a cura di esperti del settore provenienti da tutta l'Europa, gli aspetti derivanti dall'applicazione delle nuove tecnologie e dell'intelligenza artificiale nelle funzioni di Guardia costiera e, in particolare, nell'attività di controllo della pesca marittima, esaminandone le potenziali sfide future nell'impiego da un punto di vista tecnologico, giuridico e operativo. Ad esempio, le informazioni a disposizione grazie alle tecnologie e ai sistemi satellitari già in uso per il monitoraggio e controllo delle attività di pesca, potranno essere elaborate dall'intelligenza artificiale per individuare aree e obiettivi maggiormente sensibili, garantendo una razionalizzazione dei controlli e una migliore efficacia nell'attività di vigilanza sulla pesca. Il workshop è il primo degli eventi organizzati nell'ambito del Forum sulle funzioni di Guardia costiera (European Coast Guard Functions Forum - Ecgff), per il quale l'Italia quest'anno detiene la Presidenza. L'obiettivo del Forum è studiare, contribuire e promuovere la comprensione e lo sviluppo di questioni marittime di comune interesse legate alle funzioni di Guardia costiera, attraverso i confini e attraverso diversi settori, al fine di contribuire al progresso delle attività legate a tali funzioni. Inoltre, nel quadro della

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

In concomitanza con l'evento internazionale, Nave Gregoretti è stata poi visitabile sia per i partecipanti al workshop che per il pubblico, che ha potuto conoscere da vicino l'unità multiruolo della Guardia costiera, dotata di moderne tecnologie e strumentazioni avanzate, che svolge un ruolo fondamentale nella sicurezza della navigazione e nella protezione delle risorse ittiche, operando in ambito nazionale e internazionale.

Trasporto marittimo, non c'è accordo su carburante del futuro

Nucleare più performante? il ruolo dell'IA. Convegno a Rapallo Nessun accordo di intenti sui carburanti del futuro del trasporto marittimo. Da una parte gli armatori che per voce di Alberto Rossi, segretario generale Assarmatori dicono che "la nave elettrica non può esistere"; dall'altra il mondo dello sviluppo e della certificazione che vede nel nucleare, e quindi nei motori elettrici, una delle alternative più performanti al termico. Se n'è parlato durante l'evento "Muoversi nel futuro: l'intelligenza artificiale e la transizione energetica nei trasporti marittimi e terrestri" organizzato dall'emittente televisiva locale Telenord all'Excelsior Palace di Rapallo, in programma oggi e domani. Il tema del carburante ideale per il futuro della navigazione è stato al centro del dibattito. Gian Paolo Dalla Vedova, strategic business partner di Lloyd's Register, ha espresso una posizione chiara: "Il carburante del futuro? Vedrei bene il nucleare". Opinione presa al balzo da Marco Venturini, ceo di Phase Motion Control, particolarmente propenso per i motori elettrici: "Il nucleare può essere la soluzione, ma ricordiamoci che poi il motore sarà elettrico". Approccio diverso di Maria Ilde Colasuonno di Eni, che ha sottolineato come la transizione non possa dipendere da una sola fonte di energia: "Il carburante del futuro è un mix di soluzioni". Un concetto che tiene conto della necessità di integrare diverse tecnologie per ridurre l'impatto ambientale senza compromettere l'efficienza del settore. Punto di vista interessante è quello di Franco Porcellacchia di Ecospray secondo cui "Un modo per abbattere l'inquinamento è separare la CO₂ dalle emissioni. Una tecnologia su cui si stanno concentrando numerosi investimenti per rendere più sostenibili i trasporti marittimi". L'altro grande tema su cui si è sviluppato il dibattito con vari ospiti di livello nazionale e istituzionale è stato quello dell'intelligenza artificiale nel mondo dello shipping, un tema che nei prossimi anni dovrà trovare pronti gli operatori per mantenere una competitività mondiale. A cominciare dalle navi a guida autonoma e al supporto tecnologico testato in **porto a Livorno** per poter supportare le manovre delle navi in avvicinamento: "se l'Italia non si adeguerà a questa tecnologia - avverte il comandante Pierluigi Milella del comando generale delle Capitanerie di **Porto** - perderà il 30% per cento delle merci".



Federitaly, una rassegna del Made in Italy su Msc Grandiosa

Un'opportunità senza precedenti per le aziende italiane Il Made in Italy salpa con Msc Grandiosa: un evento senza precedenti per promuovere l'eccellenza italiana nel mondo. Questo l'annuncio di Federitaly per il lancio di un evento unico ed esclusivo che porterà le eccellenze del Made in Italy su una delle navi da crociera più prestigiose al mondo: Msc Grandiosa. Dal 5 al 12 ottobre 2025, la crociera attraverserà il Mediterraneo, facendo tappa nei **porti** di Italia, Spagna e Francia, offrendo un palcoscenico straordinario alle aziende italiane selezionate che avranno l'opportunità di presentare i propri prodotti e servizi a un pubblico internazionale di oltre 6000 passeggeri. Un evento realizzato da Federitaly in collaborazione con Msc Crociere, che rappresenta una vetrina eccezionale per le imprese italiane, espressione dell'artigianalità, della qualità e dell'innovazione che caratterizzano il nostro Paese. Le aziende selezionate avranno la possibilità di esporre i propri prodotti e servizi in un contesto esclusivo e internazionale; partecipare a eventi di networking con operatori e stakeholder di livello globale; promuovere il Made in Italy in un'esperienza immersiva e coinvolgente. "Con questo evento vogliamo portare il Made in Italy oltre i confini tradizionali, creando un'esperienza unica che unisce business, turismo e cultura. Federitaly continua la sua missione di valorizzazione delle eccellenze italiane con un'iniziativa che segnerà un nuovo capitolo nella promozione internazionale delle nostre imprese", ha dichiarato Carlo Verdone, presidente di Federitaly. Le aziende partecipanti saranno selezionate da un'apposita commissione interna di Federitaly. Potranno partecipare aziende di tutti i settori: sia di prodotti sia di servizi.



SOMEC: NUOVE COMMESSE IN AMBITO GLAZING NAVALE PER 35 MILIONI DI EURO

Visualizzazioni: AGIPRESS - San Vendemiano (Treviso), 31 gennaio 2025 - Somec S.p.A. (Euronext Milan: SOM), specializzata nella progettazione, produzione e installazione di opere complesse chiavi in mano in ambito civile e navale, comunica di aver ottenuto commesse per un valore complessivo di 35 milioni di euro, di cui 20 in opzione, a beneficio della divisione Horizons, sistemi ingegnerizzati di architetture navali e facciate civili. I contratti ampliano accordi già sottoscritti dalla società e in parte comunicati al mercato in data 20 dicembre 2024 (si veda il comunicato stampa dedicato). Tra gli ordini, il più significativo riguarda la realizzazione di tre navi presso un primario cantiere finlandese e destinate ad un noto armatore internazionale. Nel dettaglio, la divisione Horizons si occuperà della realizzazione e fornitura di tutte le vetrate delle cabine, che includono porte scorrevoli, il nuovo sistema ad apertura motorizzata verticale destinato alle Infinity Cabin, con tende di arredo integrate, nonché vetrate dotate di innovativi elementi di schermatura solare. La consegna delle navi è prevista a partire da giugno 2027 fino alla metà del 2029. L'effetto economico di tali ordini ricadrà tra il secondo semestre 2025 e il primo semestre 2029. Oscar Marchetto, Presidente del Gruppo Somec, dichiara: "Sono molto soddisfatto nel vedere rinnovata, ancora una volta, la fiducia di alcuni dei principali cantieri navali europei nei confronti del nostro Gruppo e in particolare della divisione Horizons riconoscendo il nostro costante impegno verso l'eccellenza e l'innovazione. Questo ulteriore attestato di stima rappresenta non solo un motivo di orgoglio, ma conferma anche il ruolo ricoperto da Somec in un settore sempre più ricco di sfide e opportunità. Quello **crocieristico** si conferma infatti un ambito in costante evoluzione, dove la nostra expertise, la capacità di soddisfare i più elevati standard qualitativi, unitamente alla continua ricerca di soluzioni tecnologiche all'avanguardia, ci permette di rispondere alle esigenze sempre più sofisticate di cantieri ed armatori. Al positivo segnale giunto dal mercato si aggiungono i positivi riscontri che stiamo ottenendo dal consolidamento dei dati del Gruppo sul 2024. Gli obiettivi prefissati sono stati infatti raggiunti e talvolta superati, in particolar modo la generazione di cassa e la diminuzione dell'indebitamento". Somec Il Gruppo Somec è specializzato nell'ingegnerizzazione, progettazione e realizzazione di progetti complessi chiavi in mano, in ambito civile e navale, operando attraverso tre divisioni: Horizons, sistemi ingegnerizzati di architetture navali e facciate civili; Talenta, sistemi e prodotti di cucine professionali; Mestieri, progettazione e creazione di interior personalizzati. Le società del Gruppo operano in modo integrato e sinergico, secondo rigorosi standard di qualità e sicurezza e garantendo un alto grado di personalizzazione e un know-how specifico sulla lavorazione dei diversi materiali, requisito fondamentale nei progetti ad alto valore aggiunto. In oltre



Agipress

Focus

40 anni di storia e attraverso rigorosi processi di certificazione e accreditamento, Somec ha raggiunto una reputazione di qualità e affidabilità operativa e finanziaria su scala globale. Con sede a San Vendemiano (Treviso), il Gruppo è presente in 12 paesi e 3 continenti, impiegando circa 1000 persone e con ricavi pari a 371 milioni di euro nel 2023. Agipress Facebook X WhatsApp.

Il Made in Italy salpa a bordo di una nave da crociera

Dal 5 al 12 ottobre 2025, la crociera attraverserà il Mediterraneo, facendo tappa nei **porti** di Italia, Spagna e Francia, offrendo un palcoscenico straordinario alle aziende italiane selezionate che presenteranno i propri prodotti e servizi a un pubblico internazionale di oltre 6000 passeggeri. Made in Italy su una nave da crociera (AGR) Federitaly è orgogliosa di presentare il lancio di un evento unico ed esclusivo che porterà le eccellenze del Made in Italy su una delle navi da crociera più prestigiose al mondo: MSC Grandiosa.

Dal 5 al 12 ottobre 2025, la crociera attraverserà il Mediterraneo, facendo tappa nei **porti** di Italia, Spagna e Francia, offrendo un palcoscenico straordinario alle aziende italiane selezionate che avranno l'opportunità di presentare i propri prodotti e servizi a un pubblico internazionale di oltre 6000 passeggeri. Un evento realizzato da Federitaly in collaborazione con MSC Crociere, che rappresenta una vetrina eccezionale per le imprese italiane, espressione dell'artigianalità, della qualità e dell'innovazione che caratterizzano il nostro Paese. Un'opportunità senza precedenti per le aziende italiane. Le aziende selezionate avranno la possibilità di: Esporre i propri prodotti e servizi in un contesto esclusivo e internazionale; Partecipare a eventi di networking con operatori e stakeholder di livello globale; Promuovere il Made in Italy in un'esperienza immersiva e coinvolgente. "Con questo evento vogliamo portare il Made in Italy oltre i confini tradizionali, creando un'esperienza unica che unisce business, turismo e cultura. Federitaly continua la sua missione di valorizzazione delle eccellenze italiane con un'iniziativa che segnerà un nuovo capitolo nella promozione internazionale delle nostre imprese", ha dichiarato Carlo Verdone, Presidente di Federitaly. Le aziende partecipanti saranno selezionate da un'apposita commissione interna di Federitaly.



01/31/2025 14:47 Redazione Agr

Dal 5 al 12 ottobre 2025, la crociera attraverserà il Mediterraneo, facendo tappa nei porti di Italia, Spagna e Francia, offrendo un palcoscenico straordinario alle aziende italiane selezionate che presenteranno i propri prodotti e servizi a un pubblico internazionale di oltre 6000 passeggeri. Made in Italy su una nave da crociera (AGR) Federitaly è orgogliosa di presentare il lancio di un evento unico ed esclusivo che porterà le eccellenze del Made in Italy su una delle navi da crociera più prestigiose al mondo: MSC Grandiosa. Dal 5 al 12 ottobre 2025, la crociera attraverserà il Mediterraneo, facendo tappa nei porti di Italia, Spagna e Francia, offrendo un palcoscenico straordinario alle aziende italiane selezionate che avranno l'opportunità di presentare i propri prodotti e servizi a un pubblico internazionale di oltre 6000 passeggeri. Un evento realizzato da Federitaly in collaborazione con MSC Crociere, che rappresenta una vetrina eccezionale per le imprese italiane, espressione dell'artigianalità, della qualità e dell'innovazione che caratterizzano il nostro Paese. Un'opportunità senza precedenti per le aziende italiane. Le aziende selezionate avranno la possibilità di: Esporre i propri prodotti e servizi in un contesto esclusivo e internazionale; Partecipare a eventi di networking con operatori e stakeholder di livello globale; Promuovere il Made in Italy in un'esperienza immersiva e coinvolgente. "Con questo evento vogliamo portare il Made in Italy oltre i confini tradizionali, creando un'esperienza unica che unisce business, turismo e cultura. Federitaly continua la sua missione di valorizzazione delle eccellenze italiane con un'iniziativa che segnerà un nuovo capitolo nella promozione internazionale delle nostre imprese", ha dichiarato Carlo Verdone, Presidente di Federitaly. Le aziende partecipanti saranno selezionate da un'apposita

Informatore Navale

Focus

SOMEC: NUOVE COMMESSE IN AMBITO GLAZING NAVALE PER 35 MILIONI DI EURO

Il Presidente Marchetto: "Quello **crocieristico** si conferma un ambito in costante evoluzione e la nostra expertise ci permette di rispondere alle esigenze sempre più sofisticate di cantieri ed armatori. Al positivo segnale giunto dal mercato si aggiungono i positivi riscontri che stiamo ottenendo dal consolidamento dei dati del Gruppo sul 2024. Gli obiettivi prefissati sono stati infatti raggiunti e talvolta superati, in particolar modo la generazione di cassa e la diminuzione dell'indebitamento" San Vendemiano (Treviso), 31 gennaio 2025 - Somec S.p.A. comunica di aver ottenuto commesse per un valore complessivo di 35 milioni di euro, di cui 20 in opzione, a beneficio della divisione Horizons, sistemi ingegnerizzati di architetture navali e facciate civili. I contratti ampliano accordi già sottoscritti dalla società e in parte comunicati al mercato in data 20 dicembre 2024 (si veda il comunicato stampa dedicato). Tra gli ordini, il più significativo riguarda la realizzazione di tre navi presso un primario cantiere finlandese e destinate ad un noto armatore internazionale. Nel dettaglio, la divisione Horizons si occuperà della realizzazione e fornitura di tutte le vetrate delle cabine, che includono porte scorrevoli, il nuovo sistema ad apertura motorizzata verticale destinato alle Infinity Cabin, con tende di arredo integrate, nonché vetrate dotate di innovativi elementi di schermatura solare. La consegna delle navi è prevista a partire da giugno 2027 fino alla metà del 2029. L'effetto economico di tali ordini ricadrà tra il secondo semestre 2025 e il primo semestre 2029. Oscar Marchetto, Presidente del Gruppo Somec, dichiara: "Sono molto soddisfatto nel vedere rinnovata, ancora una volta, la fiducia di alcuni dei principali cantieri navali europei nei confronti del nostro Gruppo e in particolare della divisione Horizons riconoscendo il nostro costante impegno verso l'eccellenza e l'innovazione. Questo ulteriore attestato di stima rappresenta non solo un motivo di orgoglio, ma conferma anche il ruolo ricoperto da Somec in un settore sempre più ricco di sfide e opportunità. Quello **crocieristico** si conferma infatti un ambito in costante evoluzione, dove la nostra expertise, la capacità di soddisfare i più elevati standard qualitativi, unitamente alla continua ricerca di soluzioni tecnologiche all'avanguardia, ci permette di rispondere alle esigenze sempre più sofisticate di cantieri ed armatori. Al positivo segnale giunto dal mercato si aggiungono i positivi riscontri che stiamo ottenendo dal consolidamento dei dati del Gruppo sul 2024. Gli obiettivi prefissati sono stati infatti raggiunti e talvolta superati, in particolar modo la generazione di cassa e la diminuzione dell'indebitamento".

Informatore Navale	
SOMEC: NUOVE COMMESSE IN AMBITO GLAZING NAVALE PER 35 MILIONI DI EURO	
01/31/2025 16:49	
<p>Il Presidente Marchetto: "Quello crocieristico si conferma un ambito in costante evoluzione e la nostra expertise ci permette di rispondere alle esigenze sempre più sofisticate di cantieri ed armatori. Al positivo segnale giunto dal mercato si aggiungono i positivi riscontri che stiamo ottenendo dal consolidamento dei dati del Gruppo sul 2024. Gli obiettivi prefissati sono stati infatti raggiunti e talvolta superati, in particolar modo la generazione di cassa e la diminuzione dell'indebitamento" San Vendemiano (Treviso), 31 gennaio 2025 - Somec S.p.A. comunica di aver ottenuto commesse per un valore complessivo di 35 milioni di euro, di cui 20 in opzione, a beneficio della divisione Horizons, sistemi ingegnerizzati di architetture navali e facciate civili. I contratti ampliano accordi già sottoscritti dalla società e in parte comunicati al mercato in data 20 dicembre 2024 (si veda il comunicato stampa dedicato). Tra gli ordini, il più significativo riguarda la realizzazione di tre navi presso un primario cantiere finlandese e destinate ad un noto armatore internazionale. Nel dettaglio, la divisione Horizons si occuperà della realizzazione e fornitura di tutte le vetrate delle cabine, che includono porte scorrevoli, il nuovo sistema ad apertura motorizzata verticale destinato alle Infinity Cabin, con tende di arredo integrate, nonché vetrate dotate di innovativi elementi di schermatura solare. La consegna delle navi è prevista a partire da giugno 2027 fino alla metà del 2029. L'effetto economico di tali ordini ricadrà tra il secondo semestre 2025 e il primo semestre 2029. Oscar Marchetto, Presidente del Gruppo Somec, dichiara: "Sono molto soddisfatto nel vedere rinnovata, ancora una volta, la fiducia di alcuni dei principali cantieri navali europei nei confronti del nostro Gruppo e in particolare della divisione Horizons riconoscendo il nostro costante impegno verso l'eccellenza e l'innovazione. Questo ulteriore attestato di stima rappresenta non solo un motivo di orgoglio, ma conferma anche il ruolo ricoperto da Somec in un settore sempre più ricco di sfide e opportunità. Quello crocieristico si conferma infatti un ambito in costante evoluzione, dove la nostra expertise, la capacità di soddisfare i più elevati standard qualitativi, unitamente alla continua ricerca di soluzioni tecnologiche all'avanguardia, ci permette di rispondere alle esigenze sempre più sofisticate di cantieri ed armatori. Al positivo segnale giunto dal mercato si aggiungono i positivi riscontri che stiamo ottenendo dal consolidamento dei dati del Gruppo sul 2024. Gli obiettivi prefissati sono stati infatti raggiunti e talvolta superati, in particolar modo la generazione di cassa e la diminuzione dell'indebitamento".</p>	

MSC si espande sui Caraibi

Nella foto: La grandiosa poppa di una delle MSC classe World. **NAPOLI** - MSC Crociere ha annunciato che la quarta unità della classe World, il cui nome deve ancora essere svelato, si unirà alle navi già programmate con partenza da Port Canaveral (Florida) per la stagione invernale 2027-2028, offrendo itinerari di 7 notti per tutto l'anno verso i Caraibi. MSC Grandiosa, invece, offrirà crociere caraibiche di 7 notti tutto l'anno da Port Canaveral a partire dalla stagione invernale 2026-2027, ampliando i piani precedentemente annunciati per il suo debutto in Florida durante la stagione invernale 2025-2026. MSC Seashore continuerà inoltre a proporre crociere di 3 e 4 notti tutto l'anno verso le Bahamas e Ocean Cay MSC Marine Reserve. Inoltre, altre navi della flotta continueranno a salpare da PortMiami, dove la compagnia inaugurerà quest'anno il nuovo terminal crociere, il più grande e tecnologicamente avanzato del mondo. "Offrire crociere con partenza da Port Canaveral rappresenta un passo fondamentale per soddisfare le crescenti richieste del mercato americano e italiano e rafforzare la nostra presenza in NordAmerica. Grazie alla sua posizione strategica sulla costa della Florida e ai numerosi collegamenti internazionali, Port Canaveral è uno dei porti più importanti e ben attrezzati per le crociere, con infrastrutture moderne e un accesso facilitato per i viaggiatori. Investire in questa regione ci consente di rafforzare la nostra posizione come una delle principali compagnie crocieristiche a livello mondiale, offrendo agli americani e agli italiani l'opportunità di vivere un'esperienza unica a bordo delle nostre navi all'avanguardia", ha detto Leonardo Massa, vice president Southern Europe della divisione Crociere del Gruppo MSC. Il capitano John Murray, ceo di Port Canaveral, ha dichiarato: "Siamo entusiasti che MSC Crociere espanda la sua presenza presso Port Canaveral con l'arrivo di MSC Grandiosa e l'impiego della quarta nave della classe World che avrà come base il nostro porto. L'aggiunta di queste navi eccezionali alla flotta in porto offrirà ancora più opzioni di navigazione dalla Florida Centrale e conferma la fiducia dell'industria delle crociere nella nostra capacità di offrire costantemente un'esperienza di ospitalità di classe mondiale." La piattaforma della classe World di MSC Crociere è stata lanciata con MSC World Europa nel 2022. Ad aprile, gli ospiti negli Stati Uniti scopriranno un nuovo mondo di crociere quando la nuovissima MSC World America inizierà a offrire crociere settimanali nei Caraibi Orientali e Occidentali da Miami.



01/31/2025 23:35

Nella foto: La grandiosa poppa di una delle MSC classe World. NAPOLI - MSC Crociere ha annunciato che la quarta unità della classe World, il cui nome deve ancora essere svelato, si unirà alle navi già programmate con partenza da Port Canaveral (Florida) per la stagione invernale 2027-2028, offrendo itinerari di 7 notti per tutto l'anno verso i Caraibi. MSC Grandiosa, invece, offrirà crociere caraibiche di 7 notti tutto l'anno da Port Canaveral a partire dalla stagione invernale 2026-2027, ampliando i piani precedentemente annunciati per il suo debutto in Florida durante la stagione invernale 2025-2026. MSC Seashore continuerà inoltre a proporre crociere di 3 e 4 notti tutto l'anno verso le Bahamas e Ocean Cay MSC Marine Reserve. Inoltre, altre navi della flotta continueranno a salpare da PortMiami, dove la compagnia inaugurerà quest'anno il nuovo terminal crociere, il più grande e tecnologicamente avanzato del mondo. "Offrire crociere con partenza da Port Canaveral rappresenta un passo fondamentale per soddisfare le crescenti richieste del mercato americano e italiano e rafforzare la nostra presenza in NordAmerica. Grazie alla sua posizione strategica sulla costa della Florida e ai numerosi collegamenti internazionali, Port Canaveral è uno dei porti più importanti e ben attrezzati per le crociere, con infrastrutture moderne e un accesso facilitato per i viaggiatori. Investire in questa regione ci consente di rafforzare la nostra posizione come una delle principali compagnie crocieristiche a livello mondiale, offrendo agli americani e agli italiani l'opportunità di vivere un'esperienza unica a bordo delle nostre navi all'avanguardia", ha detto Leonardo Massa, vice president Southern Europe della divisione Crociere del Gruppo MSC. Il capitano John Murray, ceo di Port Canaveral, ha dichiarato: "Siamo entusiasti che MSC Crociere espanda la sua presenza presso Port Canaveral con l'arrivo di MSC Grandiosa e l'impiego della quarta nave della classe World che avrà come base il nostro porto. L'aggiunta di queste navi eccezionali alla flotta in porto offrirà ancora più opzioni di navigazione.

Somec: nuove commesse in ambito glazing navale per 35 milioni di euro

Il Presidente Marchetto "Quello **crocieristico** si conferma un ambito in costante evoluzione e la nostra expertise ci permette di rispondere alle esigenze sempre più sofisticate di cantieri ed armatori. Al positivo segnale giunto dal mercato si aggiungono i positivi riscontri che stiamo ottenendo dal consolidamento dei dati del Gruppo sul 2024. Gli obiettivi prefissati sono stati infatti raggiunti e talvolta superati, in particolar modo la generazione di cassa e la diminuzione dell'indebitamento" Treviso - Somec S.p.A. (Euronext Milan: SOM), specializzata nella progettazione, produzione e installazione di opere complesse chiavi in mano in ambito civile e navale, comunica di aver ottenuto commesse per un valore complessivo di 35 milioni di euro, di cui 20 in opzione, a beneficio della divisione Horizons, sistemi ingegnerizzati di architetture navali e facciate civili. I contratti ampliano accordi già sottoscritti dalla società e in parte comunicati al mercato in data 20 dicembre 2024. Tra gli ordini, il più significativo riguarda la realizzazione di tre navi presso un primario cantiere finlandese e destinate ad un noto armatore internazionale. Nel dettaglio, la divisione Horizons si occuperà della realizzazione e fornitura di tutte le vetrate delle cabine, che includono porte scorrevoli, il nuovo sistema ad apertura motorizzata verticale destinato alle Infinity Cabin, con tende di arredo integrate, nonché vetrate dotate di innovativi elementi di schermatura solare. La consegna delle navi è prevista a partire da giugno 2027 fino alla metà del 2029. L'effetto economico di tali ordini ricadrà tra il secondo semestre 2025 e il primo semestre 2029. Oscar Marchetto, Presidente del Gruppo Somec, dichiara: "Sono molto soddisfatto nel vedere rinnovata, ancora una volta, la fiducia di alcuni dei principali cantieri navali europei nei confronti del nostro Gruppo e in particolare della divisione Horizons riconoscendo il nostro costante impegno verso l'eccellenza e l'innovazione. Questo ulteriore attestato di stima rappresenta non solo un motivo di orgoglio, ma conferma anche il ruolo ricoperto da Somec in un settore sempre più ricco di sfide e opportunità. Quello **crocieristico** si conferma infatti un ambito in costante evoluzione, dove la nostra expertise, la capacità di soddisfare i più elevati standard qualitativi, unitamente alla continua ricerca di soluzioni tecnologiche all'avanguardia, ci permette di rispondere alle esigenze sempre più sofisticate di cantieri ed armatori. Al positivo segnale giunto dal mercato si aggiungono i positivi riscontri che stiamo ottenendo dal consolidamento dei dati del Gruppo sul 2024. Gli obiettivi prefissati sono stati infatti raggiunti e talvolta superati, in particolar modo la generazione di cassa e la diminuzione dell'indebitamento".



Il Presidente Marchetto "Quello **crocieristico** si conferma un ambito in costante evoluzione e la nostra expertise ci permette di rispondere alle esigenze sempre più sofisticate di cantieri ed armatori. Al positivo segnale giunto dal mercato si aggiungono i positivi riscontri che stiamo ottenendo dal consolidamento dei dati del Gruppo sul 2024. Gli obiettivi prefissati sono stati infatti raggiunti e talvolta superati, in particolar modo la generazione di cassa e la diminuzione dell'indebitamento" Treviso - Somec S.p.A. (Euronext Milan: SOM), specializzata nella progettazione, produzione e installazione di opere complesse chiavi in mano in ambito civile e navale, comunica di aver ottenuto commesse per un valore complessivo di 35 milioni di euro, di cui 20 in opzione, a beneficio della divisione Horizons, sistemi ingegnerizzati di architetture navali e facciate civili. I contratti ampliano accordi già sottoscritti dalla società e in parte comunicati al mercato in data 20 dicembre 2024. Tra gli ordini, il più significativo riguarda la realizzazione di tre navi presso un primario cantiere finlandese e destinate ad un noto armatore internazionale. Nel dettaglio, la divisione Horizons si occuperà della realizzazione e fornitura di tutte le vetrate delle cabine, che includono porte scorrevoli, il nuovo sistema ad apertura motorizzata verticale destinato alle Infinity Cabin, con tende di arredo integrate, nonché vetrate dotate di innovativi elementi di schermatura solare. La consegna delle navi è prevista a partire da giugno 2027 fino alla metà del 2029. L'effetto economico di tali ordini ricadrà tra il secondo semestre 2025 e il primo semestre 2029. Oscar Marchetto, Presidente del Gruppo Somec, dichiara: "Sono molto soddisfatto nel vedere rinnovata, ancora una volta, la fiducia di alcuni dei principali cantieri navali europei nei confronti del nostro Gruppo e in particolare della divisione Horizons riconoscendo il nostro costante impegno verso l'eccellenza e l'innovazione. Questo ulteriore attestato di stima rappresenta non solo un motivo

Shipping Italy

Focus

Riforma portuale e nomine dei presidenti di Adsp ostaggio dei contrasti fra Lega e Fratelli d'Italia

Politica&Associazioni Il viceministro Rixi prende tempo e sposta alla prossima primavera un primo step del progetto di riordino annunciato di Nicola Capuzzo Rapallo (Genova) - La riforma portuale e le nomine dei presidenti di Autorità di sistema portuale arriveranno "sostanzialmente a breve" ma al momento ancora non si vedono. Oggi, 31 gennaio, scadeva il termine per presentare le candidature a diventare numero uno della seconda tornata di port authority in cerca di timoniere. Secondo quanto appreso però da SHIPPING ITALY, nonostante le rassicurazioni del viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, intervenuto alla terza edizione del "Shipping, Transport & Logistic Forum" di TeleNord, sia la riforma portuale che le nomine dei prossimi presidenti sono attualmente vittima di un'impasse generata dalle tensioni fra Lega e Fratelli d'Italia. I due partiti di Governo, infatti, stanno dando vita a un braccio di ferro dove il partito di Giorgia Meloni intende far valere il proprio peso (inteso come voti e consenso elettorale), mentre quello di Matteo Salvini (che non è un mistero avrebbe voluto e vorrebbe guidare personalmente il Ministero degli Interni) intende ora tenere per sé il maggior numero possibile di caselle nei vari scali d'Italia. Finché le tensioni non si saranno risolte o non saranno trovati compromessi accettabili, a farne le spese saranno, in materia di trasporti, la riforma portuale e le nomine dei presidenti. Anche per questo il viceministro Rixi da Rapallo non ha potuto fare altro che 'prendere tempo' e promettere l'imminente azione di riforma dell'ordinamento portuale, alla quale peraltro starebbero offrendo il proprio contributo dietro le quinte Pasqualino Monti (per Fratelli d'Italia) e Zeno D'Agostino (per la Lega). "All'orizzonte vicino c'è la creazione di questa società che dovrebbe gestire il sistema logistico nazionale soprattutto negli investimenti e nella gestione delle opere" ha affermato il viceministro rispondendo alla domanda su quali siano le prossime novità sull'attesa riforma che, sempre secondo indiscrezioni, potrebbe prendere forma con un primo decreto legge entro l'estate. "Un sistema parcellizzato ha bisogno di trovare dei punti di unione e quindi delle regole comuni per riuscire ad attirare capitali dal mercato, ma soprattutto ad avere un programma nazionale di investimenti che ci consenta anche di collegarci alla rete ferroviaria che verrà realizzata e a quella stradale". Rixi ha poi aggiunto: "Stiamo parlando di incrementare notevolmente gli investimenti sui porti, di 5 o 6 volte rispetto alla media attuale, e anche sulle ferrovie (si parla di investire nei prossimi dieci anni circa 150/200 miliardi). Abbiamo un obiettivo: rinnovare completamente un Paese che deve diventare un hub logistico, deve aumentare la capacità portuale nel suo complesso, abbiamo bisogno di coinvolgere tutti i grandi operatori internazionali e avere tutti i player". Altro capitolo è stato appunto la nomina dei presidenti di Autorità di sistema portuale. "Noi pensiamo nei prossimi 2 o 3 mesi di avere forti novità su questo e stiamo procedendo



Politica&Associazioni Il viceministro Rixi prende tempo e sposta alla prossima primavera un primo step del progetto di riordino annunciato di Nicola Capuzzo Rapallo (Genova) - La riforma portuale e le nomine dei presidenti di Autorità di sistema portuale arriveranno "sostanzialmente a breve" ma al momento ancora non si vedono. Oggi, 31 gennaio, scadeva il termine per presentare le candidature a diventare numero uno della seconda tornata di port authority in cerca di timoniere. Secondo quanto appreso però da SHIPPING ITALY, nonostante le rassicurazioni del viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, intervenuto alla terza edizione del "Shipping, Transport & Logistic Forum" di TeleNord, sia la riforma portuale che le nomine dei prossimi presidenti sono attualmente vittima di un'impasse generata dalle tensioni fra Lega e Fratelli d'Italia. I due partiti di Governo, infatti, stanno dando vita a un braccio di ferro dove il partito di Giorgia Meloni intende far valere il proprio peso (inteso come voti e consenso elettorale), mentre quello di Matteo Salvini (che non è un mistero avrebbe voluto e vorrebbe guidare personalmente il Ministero degli Interni) intende ora tenere per sé il maggior numero possibile di caselle nei vari scali d'Italia. Finché le tensioni non si saranno risolte o non saranno trovati compromessi accettabili, a farne le spese saranno, in materia di trasporti, la riforma portuale e le nomine dei presidenti. Anche per questo il viceministro Rixi da Rapallo non ha potuto fare altro che 'prendere tempo' e promettere l'imminente azione di riforma dell'ordinamento portuale, alla quale peraltro starebbero offrendo il proprio contributo dietro le quinte Pasqualino Monti (per Fratelli d'Italia) e Zeno D'Agostino (per la Lega). "All'orizzonte vicino c'è la creazione di questa società che dovrebbe gestire il sistema logistico nazionale soprattutto negli investimenti e nella gestione delle opere" ha affermato il viceministro rispondendo alla domanda su quali siano le prossime novità sull'attesa riforma che, sempre secondo indiscrezioni, potrebbe

Shipping Italy

Focus

poi anche alle procedure di nomina dei presidenti di Adsp" sono state le parole del viceministro. Che ha poi ricordato come oggi scade il bando anche per la seconda tornata di port authority: "Tranne due Adsp che scadono nel 2026, e per le quali il Governo deve capire cosa vuole fare, tutte le altre verranno nominate sostanzialmente a breve". Quanto a breve? "Le procedure - è la risposta - prevedono le condivisioni con i presidenti di Regione, i passaggi alle Commissioni di Camera e al Senato. Si è cercato di allineare tutte le scadenze perché vorremmo fare in modo che il sistema portuale si possa rinnovare anche con una visione complessiva, anche perché la nuova società in qualche modo avrà anche la funzione di gestire tutte le manutenzioni straordinarie, i dragaggi e prevedibilmente anche le nuove opere che oggi vengono gestite dalle singole Adsp. I nuovi presidenti in carica avranno anche una trasformazione, probabilmente verranno fatti anche alcuni ritocchi sugli elementi che hanno creato qualche problema anche dal punto di vista legislativo". Poi ancora: "Abbiamo piani regolatori con regole diverse, spesso ci sono sistemi informatici diversi, stiamo cercando di fare una piattaforma comune e tutto questo si deve inquadrare in una strategia generale. Per la riforma portuale faremo un primo step entro la primavera". Rixi in conclusione ha fornito questi ulteriori elementi per tracciare l'identikit del riordino portuale atteso: "Noi oggi abbiamo una serie di Autorità portuali che sono in deficit cronico dal punto di vista economico e altre che sono invece tranquillamente in utile, quindi in prospettiva bisognerà anche fare delle norme per riallineare anche la produttività delle singole Adsp. Bisogna fare in modo che si efficienti l'intero sistema e che si trovino condizioni anche di trattamento simile nei diversi scali del Paese. Questo ci consentirà di dare all'estero un'offerta comune che non è il singolo porto ma la somma complessiva dei porti italiani perché l'obiettivo di questo Paese è arrivare nei prossimi anni a essere il primo paese marittimo d'Europa e avere più capacità portuale ad esempio dell'Olanda e di altri paesi europei che oggi invece ci superano per numero di Teu".

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

Shipping Italy

Focus

Botta (Spediporto) all'attacco dell' algoritmo e dei declassamenti delle Dogane

Politica&Associazioni Il direttore degli spedizionieri genovesi contesta le modalità utilizzate dall'Agenzia per la riorganizzazione territoriale che ha portato alla retrocessione di molti uffici. Lamentele anche a La Spezia di REDAZIONE SHIPPING ITALY "Il declassamento della Direzione Territoriale ligure delle Dogane, che include gli uffici di Genova, Savona e La Spezia, è una decisione senza alcun senso e lo ha ancora meno se si pensa che è basata sull'applicazione di un algoritmo. Per questo abbiamo scritto ai parlamentari liguri, sollecitando un loro intervento e accogliamo con soddisfazione il fatto che alcuni abbiano già presentato o presenteranno nelle prossime ore, interrogazioni al Ministro competente. A rischio c'è, infatti, l'efficienza dei controlli doganali e si potrebbero creare ripercussioni sulla rapidità delle operazioni portuali e, di conseguenza, sulla competitività dei porti liguri. Porti, è bene ricordarlo, che contribuiscono in modo rilevante alle entrate nazionali con 4 miliardi e 600 milioni di euro tra dazi e Iva". Il Direttore Generale Spediporto Giampaolo Botta è tornato così a contestare la decisione presa dagli organi centrali di Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che hanno retrocesso la Direzione Territoriale ligure dalla prima alla terza fascia in una scala di sette, mentre gli uffici di Savona e della Spezia sono passati rispettivamente dalla seconda alla terza fascia e dalla prima alla seconda. "In una regione dove sono stati fatti importantissimi investimenti per lo sviluppo delle infrastrutture portuali e di quelle ad esse afferenti, dove sta nascendo una Zona Logistica Semplificata che porterà a un imponente sviluppo dei servizi logistici, è assurdo che l'organo territoriale di controllo e vigilanza, da sempre collocato in prima fascia, venga retrocesso addirittura in terza. Senza contare, e questo fa ancora più crescere l'indignazione, che alla Direzione ligure fa capo un sistema portuale regionale gateway (cioè dove vengono svolte le operazioni doganali di importazione, transito ed esportazione) che movimentata 3 milioni 534 mila teu all'anno, pari a quasi il 51% dell'intero traffico containers italiano". Spiega Botta che alla base delle scelte dell'Agenzia "c'è la "metodologia Hay, un sistema che valuta l'organizzazione e le posizioni lavorative sulla base di tre fattori: know-how, problem solving e responsabilità. In sintesi, è stato un algoritmo a decidere i destini di queste strutture così essenziali per il buon funzionamento dell'economia nel nostro paese. Un criterio di valutazione inconcepibile e al di fuori della realtà, come si evince dai documenti consultabili sul sito del sindacato FLP delle agenzie fiscali. Oltre a quello della Direzione Territoriale, infatti, ci sono i declassamenti degli uffici di Savona e La Spezia. Lo scalo spezzino movimentata più di 1 milione di Teu staccando nettamente altri porti, come Livorno, Napoli, **Trieste**, Venezia; eppure questi restano in prima fascia mentre La Spezia, dopo 20 anni, scende in seconda. Savona (8° porto nazionale per Teu movimentati) è finita in terza fascia



01/31/2025 17:52

Nicola Capuzzo

Shipping Italy
Botta (Spediporto) all'attacco dell'algoritmo e dei declassamenti delle Dogane

Politica&Associazioni Il direttore degli spedizionieri genovesi contesta le modalità utilizzate dall'Agenzia per la riorganizzazione territoriale che ha portato alla retrocessione di molti uffici. Lamentele anche a La Spezia di REDAZIONE SHIPPING ITALY "Il declassamento della Direzione Territoriale ligure delle Dogane, che include gli uffici di Genova, Savona e La Spezia, è una decisione senza alcun senso e lo ha ancora meno se si pensa che è basata sull'applicazione di un algoritmo. Per questo abbiamo scritto ai parlamentari liguri, sollecitando un loro intervento e accogliamo con soddisfazione il fatto che alcuni abbiano già presentato o presenteranno nelle prossime ore, interrogazioni al Ministro competente. A rischio c'è, infatti, l'efficienza dei controlli doganali e si potrebbero creare ripercussioni sulla rapidità delle operazioni portuali e, di conseguenza, sulla competitività dei porti liguri. Porti, è bene ricordarlo, che contribuiscono in modo rilevante alle entrate nazionali con 4 miliardi e 600 milioni di euro tra dazi e Iva". Il Direttore Generale Spediporto Giampaolo Botta è tornato così a contestare la decisione presa dagli organi centrali di Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che hanno retrocesso la Direzione Territoriale ligure dalla prima alla terza fascia in una scala di sette, mentre gli uffici di Savona e della Spezia sono passati rispettivamente dalla seconda alla terza fascia e dalla prima alla seconda. "In una regione dove sono stati fatti importantissimi investimenti per lo sviluppo delle infrastrutture portuali e di quelle ad esse afferenti, dove sta nascendo una Zona Logistica Semplificata che porterà a un imponente sviluppo dei servizi logistici, è assurdo che l'organo territoriale di controllo e vigilanza, da sempre collocato in prima fascia, venga retrocesso addirittura in terza. Senza contare, e questo fa ancora più crescere l'indignazione, che alla Direzione ligure fa capo un sistema portuale regionale gateway (cioè dove vengono svolte le operazioni doganali di importazione, transito ed esportazione)

Shipping Italy

Focus

e questo nonostante una nuova dimensione interprovinciale, assunta con l'assorbimento dell'Ufficio Dogane di Imperia; sorte opposta rispetto a Pescara, che ha inglobato l'Ufficio dell'Aquila vedendosi attribuita la prima fascia. Un livello che, con tutto il rispetto, stona con la seconda fascia assegnata, invece, all'Ufficio di Genova". L'appello di Spediporto alla politica è forte e chiaro: "Il Consiglio Regionale ha votato all'unanimità un ordine del giorno che impegna il Presidente Bucci a intervenire presso la Direzione centrale delle Dogane. Fare massa critica con l'intervento dei parlamentari è essenziale per ottenere la revoca dei declassamenti e il ripristino degli strumenti e dei mezzi necessari per garantire il corretto funzionamento delle strutture doganali liguri". "Di parametri sbagliati - ha fatto eco a Botta Bruno Pisano, in nome de La Spezia port community - è piena la storia economica del Paese e dei danni prodotti dalla burocrazia. Le Dogane liguri vengono subordinate ad altre che hanno funzioni prevalenti nei settori dei passeggeri e dell'e-commerce. Come dire: tanti pacchetti da attenzionare dimenticandosi che lo sbarco da intere navi e gli approvvigionamenti per l'industria, dipendono da Dogane che diventano improvvisamente di Serie B. Come operatori con una spiccata specializzazione doganale invitiamo le istituzioni a intervenire immediatamente e a non attendere il momento in cui gli investimenti in tecnologie, sviluppo, occupazione verranno dirottate dal sistema su Dogane non strategiche, bloccando i porti, incidendo in modo negativo sul gettito doganale, ma specialmente sulla competitività del sistema Paese".

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.