



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 04 febbraio 2025



Prime Pagine

04/02/2025	Corriere della Sera	8
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	Il Fatto Quotidiano	9
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	Il Foglio	10
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	Il Giornale	11
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	Il Giorno	12
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	Il Manifesto	13
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	Il Mattino	14
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	Il Messaggero	15
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	Il Resto del Carlino	16
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	Il Secolo XIX	17
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	Il Sole 24 Ore	18
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	Il Tempo	19
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	Italia Oggi	20
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	La Nazione	21
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	La Repubblica	22
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	La Stampa	23
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	MF	24
Prima pagina del 04/02/2025		
04/02/2025	Milano Finanza	25
Prima pagina del 04/02/2025		

Primo Piano

03/02/2025	Economia Del Mare	MASSIMILIANO MONTI	26
Convegno "Shipping, Transport & Logistic Forum": seconda giornata			
03/02/2025	FerPress	MASSIMILIANO MONTI	29
Shipping, Transport & Logistic Forum: nella 2a giornata portualità, intermodalità e transizione verso IA etica			
03/02/2025	portoeinterporto.blogspot.com		32
Il futuro dei porti tra AI e riforma			
03/02/2025	Positano News		35
Sospeso lo sciopero degli addetti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale			
03/02/2025	Ship 2 Shore		36
L'Italia marittima, portuale e logistica prova a muoversi in un futuro assai incerto e ricco di sfide spinose			

Trieste

03/02/2025	Agenparl		42
(ACON) LOGISTICA. BERNARDIS (FP): REGIONE SOSTIENE RILEVANZA NAZIONALE SDAG			

Venezia

03/02/2025	Il Nautilus		43
IL CONTRAMMIRAGLIO GUGLIELMI ASSUME IL COMANDO DELL'ISTITUTO STUDI MILITARI MARITTIMI E DEL PRESIDIO MILITARE DI VENEZIA			
03/02/2025	Informatore Navale		44
Il contrammiraglio Guglielmi assume il comando dell'Istituto Studi Militari Marittimi e del Presidio Militare di Venezia			
03/02/2025	Venezia Today		45
Da febbraio parte un nuovo collegamento Chioggia-Libia			

Savona, Vado

03/02/2025	Messaggero Marittimo	Andrea Puccini	46
Vado Ligure: successo per il test di autonomia energetica in porto			

Genova, Voltri

03/02/2025	BizJournal Liguria		48
Lavori Fincantieri a Sestri Ponente, Assoutenti convoca assemblea danneggiati per costituire comitato			
03/02/2025	PrimoCanale.it		49
Vibrazioni a Sestri, ancora due mesi di lavori e possibili indennizzi			

03/02/2025	PrimoCanale.it	50
Porto, Cosulich: "È tutto fermo, serve un presidente che conosca lo scalo"		
03/02/2025	Shipping Italy	52
Cma Cgm aggiunge altri quattro scali in Italia alla linea TMX2		
03/02/2025	The Medi Telegraph	53
Porto di Genova, cominciato il collaudo della nuova banchina di ponte Eritrea		

La Spezia

03/02/2025	(Sito) Ansa	54
Tarros, nasce un servizio diretto tra La Spezia e Barcellona		
03/02/2025	Citta della Spezia	55
Servizio diretto La Spezia-Barcellona grazie all'accordo tra Tarros e Insignia Shipping		
03/02/2025	Citta della Spezia	56
Riforma dei porti, Fontana: "Si a un'agenzia nazionale per coordinare le infrastrutture negli scali italiani"		
03/02/2025	Citta della Spezia	57
Murati vivi: "Radar sempre in movimento sulle navi ormeggiate in arsenale, chi tutela la salute dei cittadini?"		
03/02/2025	Citta della Spezia	58
Rigassificatore Panigaglia, dopo un anno e mezzo nuova Autorizzazione integrata ambientale		
03/02/2025	FerPress	60
Gruppo Tarros consolida la sua presenza nel Mediterraneo		
03/02/2025	Informare	61
Tarros rinnova il servizio GPS unendo due rotazioni		
03/02/2025	Informatore Navale	62
Fontana: "Si a un'Agenzia nazionale per coordinare i porti italiani"		
03/02/2025	Informatore Navale	63
Il Gruppo Tarros consolida la sua presenza nel Mediterraneo		
03/02/2025	Informazioni Marittime	64
Tarros consolida la sua presenza nel Mediterraneo		
03/02/2025	Messaggero Marittimo	65
Community Portuale di La Spezia favorevole alla riforma portuale		<i>Andrea Puccini</i>
03/02/2025	Primo Magazine	66
Seconda giornata del convegno "Shipping, Transport & Logistic Forum":		
03/02/2025	Ship Mag	67
Porto della Spezia, posticipato il bando per l'acquisto di nuovi mezzi green		
03/02/2025	Ship Mag	68
Tarros, nasce un servizio diretto tra La Spezia e Barcellona		
03/02/2025	Shipping Italy	69
Tarros torna in Spagna		
03/02/2025	Shipping Italy	70
Fontana: "Si a un'Agenzia nazionale per coordinare i porti italiani"		
03/02/2025	Shipping Italy	71
Tarros torna in Spagna con il servizio Gps		

03/02/2025	The Medi Telegraph	Il gruppo Tarros rafforza il servizio Gps nel Mediterraneo e comincia a scalare Barcellona	72
03/02/2025	The Medi Telegraph	Fontana (Community La Spezia): "Serve un'agenzia nazionale di coordinamento"	73

Ravenna

03/02/2025	(Sito) Ansa	De Pascale, con Salvini incontro su sblocco delle opere	74
03/02/2025	Agenparl	Emilia-Romagna: Salvini incontra De Pascale al Mit	75
03/02/2025	Agenzia Giornalistica Opinione	MIT * INCONTRO SALVINI-DE PASCALE: «FOCUS SU POTENZIAMENTO FERROVIARIO, SVILUPPO AUTOSTRADE CON BRETELLA CAMPOGALLIANO-SASSUOLO»	76
03/02/2025	FerPress	E. Romagna: de Pascale incontra Salvini. Punto su ferrovie, strade, aeroporti, porti	77
03/02/2025	Italpress	E.Romagna, Salvini incontra De Pascale su opere prioritarie	78
03/02/2025	Rai News	De Pascale incontra Salvini sullo sblocco delle opere: "Passante di Bologna resta strategico"	79
03/02/2025	Ravenna24Ore.it	Ravenna in lutto per la dipartita di Eglio Martini	80
03/02/2025	RavennaNotizie.it	Il presidente de Pascale incontra il ministro Salvini su grandi opere: fra le priorità il potenziamento ferroviario, la Statale 16, il porto di Ravenna	81
03/02/2025	ravennawebtv.it	De Pascale incontra Salvini per discutere dello sblocco delle opere	82
03/02/2025	Tele Romagna 24	ROMA: Infrastrutture E-R, de Pascale ricevuto da Salvini, "incontro operativo" FOTO	83

Livorno

03/02/2025	(Sito) Ansa	Protesta dei trattori anche al porto di Livorno	84
03/02/2025	Messaggero Marittimo	17 defibrillatori automatici per l'AdSp MTS	85
03/02/2025	Port News	Gemini Cooperation in rampa di lancio	86

Piombino, Isola d' Elba

03/02/2025	Il Nautilus	Nuovi defibrillatori per Piombino e l'Elba	87
------------	--------------------	--	----

03/02/2025	Informatore Navale	88
AdSP del Mar Tirreno Settentrionale - Nuovi defibrillatori per Piombino e l'Elba		
03/02/2025	Port News	89
Nuovi defibrillatori per Piombino e l'Elba		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

03/02/2025	Gomarche	90
Fano: Addio a Giovanni Montanari, Serfilippi: "Se ne va un imprenditore illuminato"		
03/02/2025	Informare	91
È deceduto l'armatore Giovanni Montanari		
03/02/2025	Informazioni Marittime	92
Adriatico centrale, via libera al Piano integrato da 875 milioni		
03/02/2025	Messaggero Marittimo	93
Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027		<i>Giulia Sarti</i>
03/02/2025	Primo Magazine	95
CMA CGM Altamira: una nave rivoluzionaria fa scalo ad Ancona		
03/02/2025	The Medi Telegraph	96
È morto l'ex presidente di Confitarma Giovanni Montanari, il cordoglio del sindaco: "Capitano d'impresa, ispirazione per Fano e collettività"		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

03/02/2025	Agenparl	97
Invito Stampa AdSP MTCS - Martedì 04 febbraio alle ore 11,30 presso la Sala Comitato dell'AdSP - Molo Vespucci snc Civitavecchia		
03/02/2025	lidenaro.it	98
Pino Musolino resta al vertice dei Porti di Roma come commissario straordinario		

Napoli

03/02/2025	lidenaro.it	99
Al via il Cenacolo Giuridico dell'Acì Napoli presieduto da Cantone: Un testo unico per il Codice stradale		

Brindisi

03/02/2025	Brindisi Report	101
Porto, opere per 402 milioni: "Gestione dei sedimenti la principale criticità"		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

03/02/2025	FerPress	104
MIT: catena logistica sempre più digitale con Port Community System. Raggiunto traguardo nella maggioranza dei porti		

03/02/2025	Informazioni Marittime	106
03/02/2025	Shipping Italy	108
03/02/2025	Shipping Italy	109

Augusta

03/02/2025	Shipping Italy	110

Focus

03/02/2025	FerPress	111
03/02/2025	Informare	113
03/02/2025	Informare	114
03/02/2025	Informatore Navale	115
03/02/2025	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti 116
03/02/2025	Messaggero Marittimo	Andrea Puccini 117
03/02/2025	Sea Reporter	119
03/02/2025	Sea Reporter	120
03/02/2025	Shipping Italy	121
03/02/2025	Shipping Italy	124



Giornata nera per i De Luca-boys: arrestato Pozziello, ex sindaco a Giugliano, per voto di scambio; ai domiciliari il tesoriere Pd per affari e favoreggiamento ai migranti



Martedì 4 febbraio 2025 - Anno 17 - n° 34
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

SPIONI L'indagato Calamucci dinanzi ai pm

"Il n. 2 dell'Aisi capo della Squadra Fiore"

■ L'inchiesta su Equalize si incrocia con quella sul gruppo di Investigazione attivo nella Capitale. Davanti ai pm l'hacker milanese sostiene che a capo dei romani vi sia il generale Carlo De Donno (che al suo smentisce)

● PACELLI A PAG. 9



ROBERTO SPERANZA

"Meloni vittima? Per me e Conte 7 o 8 iscrizioni..."



● MARRA A PAG. 3

ALESSANDRA TODDE

"La decadenza non c'è, mi fido dei magistrati"



● DE CAROLIS A PAG. 14

La drôle de guerre

» Marco Travaglio

Fra le varie minchiate che si sentono in questi giorni, svetta il disco rotto sulla "guerra dei 30 anni fra magistratura e politica". Che non è mai esistita: esiste la parte criminale della politica che abusa del suo potere per violare le leggi e aggredisce la parte legittima della magistratura che esercita il potere di farle rispettare. Il paradosso è che ora l'assalto parte da una premier che, non essendo una criminale, non ha processi: solo una denuncia per un atto di governo. Eppure la ridicola frotola della "guerra", un tempo confinata sulla carta straccia berlusconiana, ora troneggia sul *Corriere* firma del suo direttore: "Giudici e politici: ma quando finirà la guerra dei 30 anni?". Si parla d'indagini e processi come fenomeni atmosferici (tipo la pioggia che arriva quando meno te l'aspetti). O, peggio, come "vendette" architettate da una Spectre che pilota i 9 mila magistrati centellinando e cronometrando iscrizioni, avvisi, arresti, rinvii a giudizio e sentenze contro i "riformatori". Ma basta interpellare un cronista giudiziario qualsiasi (il *Corriere* qualcuno dovrebbe ancora averlo) per sapere che - a parte le denunce sporse da cittadini, che non dipendono dalle Procure - le indagini nascono da comportamenti gravi o comunque sospetti: le "notizie di reato", che vengono scoperte quasi sempre per puro caso.

Mani Pulite parti dalle mazzette a Chiesa scoperte da Di Pietro grazie agli articoli di un cronista del *Giorno* querelato dal manager. Tangentopoli cadde pezzo a pezzo perché imprenditori e politici a caccia di attenuanti facevano a gara a denunciarsi a vicenda per le mazzette che gli uni pagavano e gli altri chiedevano, su su fino alla maxitangente Enimont da 150 miliardi che decapitò il pentapartito. I 21 miliardi di B. sui conti svizzeri di Craxi dopo la legge Mammì li svelò Tradati, prestanome di Bettino. Le mazzette Fininvest alla Gdf, oggetto del primo invito a comparire a B., le confessarono alcuni finanziari corrotti anche da altre aziende. La corruzione berlusconiana dei giudici romani la raccontò la A-riosto ai finanziari che la sentivano su un libretto al portatore di B. usato dal fidanzato Dotti per pagare un pezzo di antiquariato. La mazzetta di B. a Mills la svelò quest'ultimo in una lettera al commercialista. Il caso Ruby emerse quando il premier B. chiamò la Questura per far rilasciare la minorenni marocchina contro il parere della giudice minorile. Elcaso Santanchè affiorò quando alcuni dipendenti raccontarono di aver lavorato mentre risultavano in cassa Covid. Che dovevano fare i pm con questa montagna di notizie di reato: mangiarle? La "guerra dei 30 anni" finirà quando i politici rispetteranno il Codice penale e la Costituzione. O, in alternativa, li aboliranno.

SCANDALO ALMASRI ANCHE LA LEGA PER LO SCUDO, PREMIER E FDI CONTRARI

Crosetto, Nordio e FI rivogliono l'immunità



M5S-AVS: PARLI MELONI
SUL TORTURATORE LIBICO
RIFERIRANNO 2 MINISTRI
LA PROSSIMA SETTIMANA

● PRIETTI E SALVINI A PAG. 2 - 3

E CANTONE APRE FASCICOLO SUL CASO LO VOI
Migrante torturato denuncia Meloni&C.
"Il governo chiese riservatezza all'Aia"

● BARAGGINO A PAG. 2 - 3

LE NOSTRE FIRME

- **Basile** Ora scoprono gli Usa a pag. 11 • **Orsini** Tragedia a Kiev a pag. 11 • **Scanzi** Nuovi complotti a pag. 11
- **Di Battista** Visto da Mosca a pag. 17 • **Fracassi** Yalta, 80 anni a pag. 16 • **Gismondo** Gli struzzi a pag. 20

» ORA SARÀ DENUNCIATO

I safari di Trump jr.: spara a vista in luoghi e ad animali protetti

» Alberto Marzocchi

Mimetica, stivaloni, carabinieri. Ai propri piedi decine di uccelli acquatici appena uccisi, tra cui una specie iper protetta in Italia e in Europa. "Cos'è questo uccello? Non lo so".

A PAG. 7



BOMBA: SOSPETTI SU KIEV

Ucciso a Mosca leader filorusso

● IACCARINO A PAG. 6

IL MESSICO CEDE E SI SALVA

La battaglia dei dazi fra Usa ed Europa manda giù i mercati

● BORZI E CANNÀVO A PAG. 4 - 5

La cattiveria

Draghi: "Una pace stabile per lasciare ai nostri figli un mondo democratico". No, grazie, preferisco i condizionatori accesi

LA PALESTRA/MICHELE NEGRI

SU EDITORIALE E COMICI

Savinio: "Eduardo, teatro di vongole. E i libri? Li reggo..."

● ALBERTO SAVINIO A PAG. 18



VALLEVERDE

Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 36 - 00187 Roma

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 350/2003 Conv. L. 48/2004 Art. 1, c. 1, D.L. 130/2003

ANNO XXX NUMERO 29

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MARTEDÌ 4 FEBBRAIO 2025 - € 1,80 + € 0,50 con RIVISTA n. 37

Il Papa incontra i giovani ucraini e li invita a essere "patrioti". Sul resto del colloquio, a Kyiv e Roma i pareri non sono del tutto concordi

Roma. Sabato pomeriggio, il Papa ha incontrato online più di 250 ragazzi ucraini provenienti da diverse comunità cattoliche del paese e da altre parti del mondo. Francesco si è congedato con la cattedrale della Risurrezione di Cristo a Kyiv, dove è stato salutato dall'arcivescovo maggiore Sviatoslav Shevchuk. «La speranza in Ucraina ha molti volti», in particolare «la speranza ha il volto delle giovani e dei giovani ucraini, i quali, nonostante le sfide della guerra, sanno amare Dio e il prossimo». Il programma dell'incontro è consistito nel racconto da parte dei giovani delle loro esperienze vissute durante il conflitto. Una ragazza di Kharkiv ha detto che «per molti, un luogo di salvezza è stata la Chiesa. Per noi, sapere che i nostri vescovi e i nostri sacerdoti non ci hanno abbandonato, ma sono rimasti

con noi, è di grande valore». Quindi, lo scambio di parole con il Papa, che ha risposto alle domande dei ragazzi e delle ragazze. Francesco teneva fra le mani i Vangeli e il Libro dei Salmi che appartenevano a Oleksandr, un giovane soldato ucraino caduto ad Avdiivka: «Per me è una reliquia ricevuta da parte vostra. Cari ucraini, da parte di questo giovane ragazzo che ha dato la propria vita per la Patria». Concetto ripetuto poco dopo: «Oggi la missione dei giovani ucraini consiste nell'essere patrioti. Non potete fuggire dai problemi che state vivendo oggi. Dovete essere patrioti, amare la vostra Patria e proteggerla».

Questione delicata: cosa intendeva Francesco con l'essere patrioti? Il significato che il Papa dà del termine - non è certo una novità nella sua predicazione, lo

faceva sovente in Argentina e lo ha fatto anche a Roma, da Pontefice - è lo stesso che si dà a Kyiv. Sembra proprio di no, almeno stando ai due comunicati diffusi in merito all'incontro, ciascuno dei quali pone l'attenzione su un preciso aspetto: a Kyiv sulla patria, a Roma sul perdono. Se questo ucraino menziona solo di sfuggita e solo una volta la parola «perdono» - i giovani «erano interessati a risposte, spiegazioni e consigli su temi come il perdono, la preghiera in tempo di guerra, come sopravvivere alla separazione dalla propria casa trovandosi nelle condizioni di emigranti, come contribuire alla vittoria, nonché come trovare il proprio posto nel mondo e la propria vocazione» - l'articolo di Vatican News che ha dato conto dell'incontro già nel titolo dà una lettura diversa: «Il Papa dialoga con i giovani

ucraini: state patrioti. La guerra uccide, ma perdonate sempre». Nel catechismo, si riporta una risposta di Francesco (non citata nel comunicato ucraino) secondo cui bisogna perdonare «anche se è difficile e l'istinto è di rispondere a un pugno con un altro pugno». Anche il comunicato diffuso dalla Sala stampa vaticana puntava su altro: «La pace si costruisce nel dialogo, non stancando di dialogare, e anche se a volte è difficile, fare sempre lo sforzo di cercare il dialogo». Ognuno, insomma, ha scelto quella che riteneva essere la parte migliore e più utile, ma ciò è il segno di una difficoltà di sintesi tra le medesime frequenze delle domande di Kyiv con gli orientamenti vaticani, al di là dell'invito - non meglio specificato e chiarito nel suo senso - a essere patrioti. (Matteo Mattiuzzi)

Incontro a Washington

Bibi va da Trump per preparare la seconda fase contro Hamas

Il presidente americano non vuole sentire parlare di Gaza a G20. Netanyahu e la promessa a Smotrich

Cartelloni per Bin Salman

Roma. A Washington, Tel Aviv e Gerusalemme sono spuntati dei cartelli molto grandi che decorano le città mostrando il presidente americano Donald Trump e il principe ereditario saudita Mohammed bin Salman. Dietro ai due sventolava una bandiera israeliana, sormontata dalla scritta: Israel is ready. Israele è pronto. Sottinteso: Israele è pronto a normalizzare i suoi rapporti con Riad. Una gigantografia di Bin Salman per le strade di Washington non era mai apparsa, ma quella di Israele ha un effetto dirompente. (Fiammini segue a pagina quattro)

OSTAGGI TORTURATI

Dalle gabbie ai soprusi fisici e psicologici: i 482 giorni di agonia a Gaza per gli israeliani

Roma. Gadi Mores, l'israeliano che ha compiuto ottant'anni in mano a Hamas e rilasciato giovedì scorso, è stato tenuto completamente da solo per tutti i 482 giorni in cui è rimasto ostaggio a Gaza. Quando ha incontrato Ariel Yehoud, anche lei rilasciata giovedì, era la prima volta che Mores vedeva un altro ostaggio israeliano. Per i primi settanta giorni ostaggio, Mores è stato in isolamento, chiuso in una stanza buia. Mores ha scoperto per caso, mentre era a Gaza, che sua moglie Effrat era stata assassinata nel kibbutz. (Mattiuzzi segue a pagina quattro)

Ri-usi a obbedir

Anche il progresso, diventato vecchio e saggio, volta contro. Sembrava in atto l'uscita di scena di Enzo Fiammini, se l'occasione per tornare alla ribalta era stata offerta da un suo libro. (Mattiuzzi segue a pagina quattro)

CONTRO MASTRO CILIEGIA

occasione per attingere alla sua inesauribile barrique di sagacia e per una volta giusta. L'ultima pigra moda del progressismo è gridare contro l'età della repressione, contro l'onda del pensiero retrivo e incanaglito. Ma poi, out of the blue, ecco sulla prima pagina della Stampa uno stimato affare del libero pensiero, uno che ha fatto tesoro delle modernità religiose e della religione della modernità, un raffinato autore open-minded, insomma Vito Mancuso, e la spara dritta: «Perché l'obbedienza è di nuovo una virtù». Perbacco. Prende a sparlare la celebre frase di don Milani, giusto sessant'anni fa (era rivolta ai cappellani militari, a tema l'obbedienza di coerenza) e allarga spedito lo sguardo: il Concilio, il '68, il rifiuto di padri, prof, padroni. Ebbene, dice Mancuso, forse è ora per le nuove generazioni di fare un passo indietro. Tornare a scoprire l'obbedienza e «la disciplina», magnifica parola dimenticata. Persino Fiammini sarebbe sorpreso di una tale scoperta. Mancuso è uno dei pilastri della nostra disoluzione. Mancuso invece non fa una piega, l'ha a complete uncinco. Ma con direction home. (Mattiuzzi segue a pagina quattro)

Quarta pagina è stata chiusa in redazione alle 20.30

I "dazi" di Meloni

Parla Pasini, capo di Confindustria Lombardia: «Meloni si difenda con la Ue. Rischiamo di essere schiacciati»

Roma. E' il nuovo presidente di Confindustria Lombardia da quattro giorni, è presidente di Feralpi, l'industria italiana dell'acciaio, cioè dei miliardi di fatturato, è Giuseppe Pasini e avvisa l'Italia. Meloni, sui dazi di Trump: «I dazi americani arriveranno, anzi, i dazi esistono già, dal primo governo Trump. Continuare a dire che quello di Trump sia un bluff è un errore. I dazi possono essere la nostra catastrofe, rallentare ancora la produzione. Immaginare che ciascuno paese europeo possa trattare singolarmente è un'altra illusione. Si tratta insieme, si tratta come Europa altrimenti si distrugge l'Europa». Meloni chi deve scegliere? «Avere rapporti con l'America ma stare al fianco di von der Leyen». La destra italiana continua a dire che l'America alla fine si fermerà. Lei ci crede? «Non ci credo. Trump non tradirà le sue promesse e le aggiungo che il rischio è di finire come un vaso di ferro, quello al vanto?». La Cina che sta riversando i suoi prodotti sui mercati europei. Meloni si difende, ci difenda. Con l'Europa». (Carnaro segue nell'incontro III)

Il Collegio non crolla

Tutte le partite aperte al Mic per mettere a regime una riforma della Cultura appena iniziata

Milano. Tanto non tuono che neppure piove, sul Collegio Romano. Il Mic, la fine del neoliberalismo è arrivata anche se non è esattamente come se l'immagina il movimento. Non viene dai sud del mondo e non ha le sembianze di un leader terzomondista, ma parte dal centro dell'impero e ha il volto di Donald Trump. Diversamente dal suo primo mandato, nel quale agli eccessi verbali non sempre faceva seguire gli atti, adesso il presidente degli Stati Uniti non ha perso tempo. La minaccia di colpire, a suon di dazi, tutti i partner commerciali ha come vittime iniziali nazioni alleate de-

"Mega" contraddizione

Forza Italia scettica sul piano per l'Europa di Musk. «Sostiene chi l'Ue vuole smantellarla»

Roma. Per dirla con il capogruppo al Senato Maurizio Gasparri: «ma che l'Europa si debba svegliare deve ricordarlo un sudaficano che vive in America? A me non sembra poi che l'Adp possa essere il miglior propellente possibile per un ritorno alla grandezza europea». Ma in Forza Italia la sua proposta è condivisa. A partire da Tajani: «Musk? Non è la mia idea di Europa». «Mio Europei? Non è solo uno slogan. E' più che altro uno stimolo a che l'Europa faccia l'Europa», dice il capo delegazione FI a Bruxelles Fulvio Martusciello. Più esplicito l'eurodeputato lancia lamento Flavio Tosi: «Musk ha posizioni estremiste. Se dici di volere un'Europa grande ma sostieni chi come i Patrioti in questi anni l'Europa ha cercato di smantellare, dai dal dentro, sei contraddittorio». (Roberto segue nell'incontro III)

Occhio al Make Europe Dead Again

Dai dazi all'Aid. In Europa, Trump e Musk hanno un obiettivo simmetrico: sgretolare l'Ue scommettendo sulla sua esplosione. Meloni e quelle ragioni urgenti per combattere il modello Mega ed evitare l'effetto vaso di coccio

Maga. Mega. Meda. E noi? Le ricadute delle scriteriate guerre commerciali portate avanti con una certa coerenza da Donald Trump sono molte, sono variegate, si tengono tutte insieme e ci permettono di capire qualcosa in più su quelli che possono essere, per il mondo libero, gli effetti di un'America che investe forte sulle politiche protezionistiche. I primi effetti, naturalmente, sono economici e sono stati messi bene in evidenza ieri prima dal Financial Times e poi dal Wall Street Journal. Il Financial Times, correttamente, ha ricordato a Donald Trump che i dazi su Messico, Canada e Cina «daran- no uno choc immediato sui mercati europei. Meloni si difende, ci difenda. Con l'Europa». (Carnaro segue nell'incontro III)

secondo effetto è stato ribadito sempre ieri da un giornale vicino a Donald Trump sui temi di politica economica, ovvero il Wall Street Journal. «Trump ha chiesto definendo la politica sui dazi "la guerra commerciale più stupida che ci possa essere", ricordando che «i prezzi aumenteranno per la maggior parte dei beni soggetti a dazi» e augurandosi che, dato che Trump ha chiesto agli americani di fare la loro parte e di non protestare, «non protestare troppo se i dazi avranno un effetto negativo». «I lavoratori e i datori di lavoro americani non perdano il lavoro o l'attività prima che arrivi l'effetto dell'oro». Un terzo effetto, sempre limitato, è stato quello che si è manifestato ieri sulle borse americane: una reazione di scetticismo sulla sospensione dei dazi al Messico (Trump ha negoziato un intervento alla presidenza degli Stati Uniti e del mondo), e che i dazi infine produrranno un effetto autolesionistico perché «gli Stati Uniti saranno una delle principali vittime del danno risultante alla propria economia e alla propria posizione nel mondo». Un

Rispondere ai dazi con più mercato

La lotta anti globalizzazione ci ha regalato Trump. L'altra strada dell'Ue

Dopo un paio di decenni a invocare la fine del neoliberalismo è arrivata anche se non è esattamente come se l'immagina il movimento. Non viene dai sud del mondo e non ha le sembianze di un leader terzomondista, ma parte dal centro dell'impero e ha il volto di Donald Trump. Diversamente dal suo primo mandato, nel quale agli eccessi verbali non sempre faceva seguire gli atti, adesso il presidente degli Stati Uniti non ha perso tempo. La minaccia di colpire, a suon di dazi, tutti i partner commerciali ha come vittime iniziali nazioni alleate de-

gli Stati Uniti come Canada, Messico e Unione europea. In parte è uno strumento negoziale per risolvere altre questioni quali l'immigrazione e la sicurezza (il Messico ha ottenuto la sospensione di un mese dei dazi, in cambio dell'impegno a controllare meglio i confini bloccando il flusso di immigrati e tentanti), ma in generale Trump sembra convinto di una politica commerciale fortemente protezionista. E' una delle poche cose in cui crede davvero. «Dazio è la parola più bella del dizionario, dopo religione e amore», ha dichiarato più volte il presidente americano. (Capone e Stagnaro seguono nell'incontro I)

L'altra guerra

Mentre discute di difesa, l'Ue si prepara a un possibile conflitto commerciale con gli Stati Uniti

Bruxelles. Poco prima che i leader europei si riunissero ieri in un ritiro informale dedicato alla difesa, Trump ha messo fine alle illusioni su di sé e ci erano tutti per una decina di giorni. I dazi che il presidente americano ha lanciato contro gli alleati Canada e Messico non risparmiarono l'Ue. «Ci saranno sicuramente FI a Bruxelles domenica notte, accusando gli europei di essere "egoisti" contro gli americani. Convocati per di scure di capacità militari e finanziarie per la difesa di fronte alla minaccia della guerra della Russia, i leader dei ventisei hanno dovuto iniziare a fare i conti con l'altra guerra, quella commerciale di Trump». (Carnaro segue nell'incontro I)

Londra in mezzo

Starmer a Bruxelles si ritrova a misurare la solidità del Regno, fra Trump e l'Ue scoccata

Milano. Keir Starmer, il primo premier britannico a partecipare a un vertice europeo da quando c'è la Brexit, voleva parlare della difesa dell'Ucraina e della necessità che gli europei e gli occidentali - quindi anche il Regno Unito formalmente fuori dall'Unione europea - restino compatti e decisi. Di fianco a lui, nella conferenza stampa prima della cena del venerdì, c'era il segretario generale della Nato, Mark Rutte: era naturale che si parlasse di sicurezza, di difesa comune, investimenti. Invece no, i giornalisti volevano sapere se Londra sceglieva l'America o l'Europa, nel conflitto scatenato dall'Amministrazione Trump. (Pebassi segue nell'incontro I)

Roccaraso blues

Contro lo snobismo sciistico. Nessuno tocchi i Torgnina, parla Enrico Vanzina

Questa ondata di perbenismo non mia madre, risponde Enrico Vanzina, costumi morali su settimane bianche e affaristi degli italiani: sul caso che attan-

glia l'Italia, lo sbarco dei millicine napoletani in pullman a Roccaraso. «E' un vero e proprio scandalo», dice lo sceneggiatore e regista. Quello che la signora Covelli, la mamma di Christian De Sica, dice in «Vacanze di Natale» nel 1988: «Gli ci hanno invaso piano di Spagna, poi ci invadono anche Cortina d'Ampezzo». «Esatto, non dire che 40 anni fa eravamo avanti. Ma poi c'è anche un'altra questione. Un'altra invasione è quella dei grandi marchi del lusso, quelli che hanno invaso le località turistiche conoleggiate tutte, rendendole tutte uguali col loro negozi orrendi», dice Vanzina. «C'è l'occupazione dei cafoni ma c'è anche quella dei modi ricchi, e questa è terribile ma non ne parlo perché non è mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina, a Roccaraso ci è mai stato? «Sì, andavo a Roccaraso da piccolo con mio padre. Sarebbe una scusa per il buio. Può succedere di tutto in una giornata così. Una volta si andava in villeggiatura, ci si trasferiva armi e bagagli. Oggi invece sono cambiate le armi, e del resto io mi stupisco, con gli stipendi che si sono oggi, come qualcuno riesce ancora ad andare, in vacanza». Lei che è il cantore di Cortina



**INTELLIGENZA ARTIFICIALE E LATINO:
IL PIANO DEL GOVERNO PER LA SCUOLA**
Indini a pagina 12

**LA RIVOLUZIONE
DELL'UDITO:
ARRIVANO IN ITALIA
GLI OCCHIALI PER SENTIRE**
Fraschini a pagina 19



**NOTTE AVVENTUROSE E RIBELLIONE:
ECCO LA NEW YORK DI PASOLINI**
Gnocchi a pagina 27



la stanza di
Vittorio
alle pagine 20-21
**La pazienza
del Presidente**



il Giornale



9 771124 883008

MARTEDÌ 4 FEBBRAIO 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 29 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
059 75324071 e-mail: inf. reader@ilgiornale.it

LE MOSSE DI TRUMP

Dazi al Messico sospesi un mese L'Italia media

De Remigis e Robecco

■ Tregua sui dazi. Claudia Sheinbaum, presidente del Messico, annuncia che Trump ha concesso una sospensione di un mese.

servizi da pagina 2 a pagina 5

Editoriale

I QUATTRO NODI DA SCIogliere

di Nicola Porro

Il buon senso ci spiega per quale motivo sarà molto difficile rendere l'Europa grande ancora. Prima di ritenere, il nostro, uno sfacciato pessimismo, conviene guardare le cose in modo semplice. E più che al libro dei sogni di Draghi, converrebbe guardare al libro contabile. E partire da lì. Ci sono quattro anelli di una catena che ci tira in basso. Il primo è la crescita economica. Trenta anni fa l'Europa era fatta da 11 paesi con buone prospettive. La loro ricchezza era una frazione di quella americana, circa l'82 per cento. Dopo trent'anni abbiamo perso ulteriore terreno: tanto che la nostra ricchezza prodotta in un anno è scesa al 72 per cento di quella americana. In sostanza gli europeisti della prima ora hanno rallentato grazie all'Unione europea. Se prendiamo ora tutti e 27 i paesi rappresentati a Bruxelles, le cose vanno peggio. Negli ultimi trent'anni la loro crescita economica è stata pari al 28 per cento: quella americana doppia. L'Europa nel medesimo periodo ha inventato poco o nulla, in compenso ha ucciso la sua unica industria globale, quella dell'automotive, e ha prodotto una lunga lista di regole da applicare a chi si è inventato nuovi prodotti. I nostri intellettuali hanno (...)

segue a pagina 13

LA SFIDA AMERICANA

E ora Bruxelles è al bivio decisivo

di Augusto Minzolini a pagina 13



CONTROMOSSA Il sudanese Lam Magok Biel Ruel ieri in Parlamento

DENUNCIA L'ESECUTIVO PER ALMASRI

La sinistra presenta il nuovo Soumahoro

Stefano Zurlo

■ Sotto i riflettori spunta Lam Magok Biel Ruel buttato nella mischia dalla sinistra come un novello Soumahoro. Il sudanese, vittima delle torture patite in Libia, è andato in procura e ha denunciato per favoreggiamento del libico Almasri la premier Meloni, Piantadosi e Nordio.

a pagina 11

ALTRO CHE ALBANIA

Truffa sui migranti Indagato tesoriere dem in Campania

Napolitano a pagina 11

IL CASO RAITRE

Il patto anti Santanchè tra «Report» e spioni

Favori reciproci fra i cronisti e la centrale privata milanese di dossieraggi. Sulla pelle del ministro

■ Uno scambio di favori tra giornalisti e spioni. È questo lo scenario che si disegna dentro le carte della Procura della Repubblica di Milano sul caso della Visibilità di Daniela Santanchè.

Luca Fazzo a pagina 6

Magic moment

Sinner fa l'attore «muto» in quei venti spot di successo

Matteo Sacchi a pagina 28



NUMERO UNO Jannik Sinner in uno degli ultimi spot interpretati

APERTURA DI FI E LEGA

In Parlamento risputa l'immunità No dell'opposizione

Domenico Di Sanzo

con Facci a pagina 10

GIÙ LA MASCHERA

CAMERATA TELESE!

di Luigi Mascheroni

Lo diciamo con la voce incrinata dal dolore, seriamente. Langosciati per la sorte di colui che più che un collega è per noi un amico. Solidarietà al camerata Luca Telese!

Ed ecco perché. L'altro giorno a Roma, in piazza Pepe, all'Esquilino, il giornalista Luca Telese, per una mattina libero dal ruolo di portavoce di Maria Rosaria Boccia, ha partecipato a un'assemblea pubblica per parlare della situazione di degrado del quartiere. E lì - pensa a cosa dobbiamo assistere! - è stato aggredito da Andrea Alzetta, già consigliere romano e tra i leader di «Spin Time labs», un immobile occupato in via Santa Croce in Gerusalemme.



Sembra che il cazzotto sferrato dall'Alzetta, detto «Tarczan», abbia solo sfiorato lo zigomo di Telese, detto «Ciccio». Ma la gravità del gesto - e la nostra indignazione - rimane.

C'è poi da registrare il motivo. Tutto è nato quando il giornalista ha proposto di alzare una cancellata nella piazza contro gli spacciatori extracomunitari che rendono la vita impossibile agli abitanti fighettini della zona. E per risposta gli attivi per i diritti civili gli hanno gridato addosso «Fascista!». A quel punto è scattato il risse.

Idea! Per far comprendere alla sinistra i danni dell'immigrazione clandestina mettiamo i Centri di accoglienza nelle Ztl! Più tende, meno Rolex.

Certo che però trattare Telese come un Brumotti qualsiasi... No. Spiace: noi ci dissociamo. Comunque, è strano: appena il degrado e lo spaccio ti arrivano sotto casa, mi diventate tutti di destra.

Ed ecco perché, alla fine, l'Italia è piena di fascisti.

CHOC A ROMA

Bambino ebreo aggredito da un musulmano

Patricia Tagliaferri

■ Stava passeggiando con la mamma nel centro di Roma con in testa la kippah, il tipico copricapo ebraico di forma circolare utilizzato durante le funzioni religiose, quando è stato aggredito e minacciato con un coccio di vetro da un giovane egiziano. Un episodio inquietante quello accaduto ad un bimbo di otto anni nei giorni scorsi nel pieno centro della capitale, che solleva timori per la crescente spirale di antisemitismo.

a pagina 18

FIANCHEGGIATORE DELLO ZAR

Bomba a Mosca: ucciso un ucraino fedelissimo di Putin

Luigi Guelpa

a pagina 14

INTAXI, L'APP
NUMERO 1 IN ITALIA



www.intaxi.it

IL GIORNO

Giovani

QN Nuove Generazioni

* QN IL GIORNO € 1,40 e VANITY FAIR € 0,20 abbonamento non vendibile separatamente € 1,60 - INIZIATIVA VALIDA PER LE PROVINCE DI LODI, CREMONA, PAVIA

MARTEDÌ 4 febbraio 2025
1,60 Euro*

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

San Siro, chiusa l'inchiesta. «Sono fiducioso»

**«Favori per i parking»
Il consigliere Palmeri
ora rischia il processo**

Giorgi a pagina 13



Nibionno, omicidio stradale

**Ambra, il pirata
incastrato
da una collana**

De Salvo a pagina 16



Borse in caduta, Trump tratta sui dazi

Il Messico invierà 10mila soldati alla frontiera contro migranti: tariffe sospese per un mese. Negoziati anche con Canada e Cina
L'asse Parigi-Berlino: risposta dura. Ma Meloni vuole mediare. Intervista all'economista Altomonte: a rischio alimentare e meccanica

Marin
e Troise
alle p. 2 e 3

Minacciato blocco del Parlamento

**Scontro in Aula
sul caso Almasri
«Riferiranno
i due ministri»**

G. Rossi a pagina 4

La giustizia per i parlamentari

**Forza Italia:
torni l'immunità
L'opposizione
fa muro**

Coppari a pagina 5

Gli editori e l'odg della Toscana

**Incentivi
alle edicole
Plauso della Fieg**

Servizio a pagina 20

**IL PAPA AL SUMMIT PER I BAMBINI RIFUGIATI O VITTIME DI GUERRE
«È IL GRIDO DELL'INFANZIA NEGATA». PADRE FORTUNATO: PIÙ CORAGGIO**



Padre Enzo Fortunato e Papa Francesco al summit mondiale dei bambini (foto Vatican media)

SALVIAMO IL FUTURO

Fabrizio a pagina 11

DALLE CITTÀ

Milano, la superconsulenza

**Coro del Duomo:
clima avvelenato
genitori-direttore
E arriva l'advisor**

Ballatore a pagina 15

Noemi, vista sull'Ariston



**«Niente strategie
A Sanremo
porto emozioni»**

Spinelli a pagina 30



Sarkisian guidava i filorussi in Donbass

**Capo mercenari
ucciso a Mosca**

Ottaviani a pagina 9



Milano, un altro raid antisemita

**Bruck e Segre
Murales sfregati**

Bonezzi a pagina 12



Intervista al comico-imitatore

**«Pronto scherzi»
Torna Max Giusti**

Degli Antoni a pagina 17

PRIMI SINTOMI
INFLUENZALIPER 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



Culture

LUIS LANDERO Un trattato filosofico sull'odio nel romanzo «Una storia ridicola», dello scrittore spagnolo
Francesca Lazzarato pagina 16



Visioni

ROTTERDAM 54 «Fiume o morte!» di Igor Bezinovic al festival olandese, tra vecchi e nuovi fascismi
Cristina Piccolo pagina 18



L'ultima

SAHARAWI OSCURATI Lo strano caso di un film sulla celiachia nei campi profughi: premiato e fatto sparire
Mohamed Dihan pagina 20

IL CINQUE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,30

il manifesto

quotidiano comunista

MARTEDÌ 4 FEBBRAIO 2025 - ANNO LV - N° 29

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Il presidente Donald Trump lancia le penne utilizzate per firmare gli ordini esecutivi alla folla durante una parata per l'insediamento presidenziale foto Matt Rourke/Ap

Trump congela per un mese i dazi al Messico (in cambio di 10mila soldati anti-migranti), tratta con Canada e Cina ma ora minaccia il Sudafrica, chiude la grande Agenzia di aiuti umanitari. Balbetta l'Ue, prossimo bersaglio. La guerra commerciale mondiale è partita pagine 4/7



Protezionismo I sudditi e la legge del taglio

EMILIANO BRANCACCIO

Molti si illudevano che il commercio sarebbe stato libero per sempre, «fino ai più remoti recessi dell'inferno», come avrebbe detto Schumpeter. Adesso che nell'inferno siamo davvero piombati, si sorprendono che la libertà degli scambi sia destinata alle fiamme.

— segue a pagina 5 —

all'interno

Stati Uniti

**Chiusa l'Usaid:
dipendenti a casa,
Musk è il padrone**

Con un colpo a sorpresa Trump chiude la storica agenzia dei programmi umanitari internazionali. Dipendenti esautorati, tutto il potere a Elon Musk

GIOVANNA BRANCA
PAGINA 6

LE OPPOSIZIONI: «MELONI IN PARLAMENTO». MA LA PREMIER VUOLE INVIARE NORDIO E PIANTEDOSI

Il caso Elmasry infiamma l'aula

■ Era previsto che si parlasse del ddl cultura. E invece nell'aula di Montecitorio tiene banco il caso Elmasry. Dopo il presidente dei 5S Conte, più di 30 pentastellati si iscrivono a parlare: chiedono che la premier Giorgia Meloni riferisca in aula sulla vicenda del libico che, nonostante il mandato di arresto della Corte penale in-

ternazionale, è stato riportato a casa con un volo di Stato. Anche le altre opposizioni, dal Pd a Aysa Italia viva e Azione, si associano alla richiesta intervenendo a raffica sul punto: Meloni in aula o i lavori parlamentari saranno bloccati.

Ma dopo un summit con Giulia Bongiorno, leghista presidente della commissione giu-

stizia del Senato e avvocatessa di Meloni e degli altri esponenti del governo coinvolti nel caso Elmasry, la premier decide di inviare a riferire i ministri Nordio (Giustizia) e Piantedosi (Interno). Con la speranza di tenere quanto più bassa possibile l'attenzione sulla faccenda.

CIMINO, COLOMBO
ALLE PAGINE 2,3

Il governo, la Libia, i migranti Il rovescio dell'«interesse nazionale»

MASSIMO DE CAROLIS

A netto degli attacchi alla magistratura, le dichiarazioni del governo e degli opinionisti di destra sul caso Elmasry ruotano intorno a un uni-

co messaggio: rilasciare l'aguzzino libico e riportarlo a casa con tutti gli onori è stato fatto «nell'interesse della nazione».

— segue a pagina 12 —

ISRAELE/PALESTINA Bibi a Washington, è qui il futuro della tregua



■ Oggi l'incontro tra il premier Netanyahu e il presidente Trump. Si parlerà anche di Iran, oltre che di Gaza. E di Cisgiordania, dove Israele espande l'operazione «Muro di ferro». Solo il 3% degli israeliani ritiene immorale il piano del presidente Usa per «ripulire» la Striscia. **GIORGIO, RIVA A PAGINA 13**

IL RACCONTO DEL VICE DI NICOLA CALIPARI Sgrena, 20 anni dal sequestro: la trattativa il rilascio e il grilletto facile degli americani



il manifesto
La vita e la morte
**Giuliana Sgrena è libera
Gli americani sparano
Assassinato il suo liberatore
Si chiamava Nicola Calipari**

■ Era il 4 febbraio 2005, vent'anni fa. Quella mattina l'inviata in Iraq del manifesto fu rapita da un gruppo che si presentò come «Organizzazione del jihad islamico». Ma poi avviò trattative con l'Italia per avere un ruolo nella ricostruzione del paese. A colloquio con Giuliana Sgrena, Carlo Paroli che all'epoca era il braccio destro di Nicola Calipari, il dirigente del Sismi che andò a prendere la giornalista a Baghdad. E che rimase ucciso dal fuoco americano dopo averla messa in salvo. **A PAGINA 14**

Giornalisti in trincea A quelli che ancora mi dicono: «Te la sei cercata»

GIULIANA SGRENA

«Te la sei andata a cercare». L'accusa mi si ritorce contro, ogni volta che una donna - giovane o meno, giornalista o volontaria - diventa un ostaggio, viene sequestrata oppure incarcerata.

— segue a pagina 15 —



04504
 Poste Italiane SpA. In a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Dpa/C/PM/23/2103
 04504
 04504



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIOCHI-N° 34
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 4 Febbraio 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A GENOVA E PRODIGIA "IL MATTINO" - "LE BOP" - EURO L23

La nuova Napoli/ 1

**Scuola, a Ponticelli
laboratori serali
contro la fuga dai banchi**

Mariagiovanna Capone e Dario De Martino in Cronaca



La nuova Napoli/ 2

**Turismo e nuovi fermenti
in un libro il racconto
della Sanità che riparte**

Ugo Cundari a pag. 12



Azzurri al palo, non arriva il grande colpo per il dopo-Kvara: solo Okafor in prestito



Francesco De Luca, Pino Taormina, Guido Trombetti e servizi da pag. 14 a 16

**CHE AUTOGOL!
ORA SERVE IL CUORE**

di Bruno Majorano

Più del gol di Angelino è l'autogol sul mercato a preoccupare i napoletani. Ovvero tutti quelli che hanno aspettato pazientemente la deadline di ieri notte nella speranza di un colpo che non è mai arrivato. Questo sembra essere l'amaro destino dei tifosi azzurri che nell'arco di un mese sono stati spettatori inermi di una commedia dell'assurdo. *Continua a pag. 34*

L'editoriale Usa-Europa IL PONTE ITALIANO CON IL SUD GLOBALE

di Paolo Pombeni

L'Unione Europea discute di difesa comune e, inevitabilmente, anche della minaccia dei dazi di Trump. Il summit è stato informale, hanno partecipato anche la Gran Bretagna e il segretario generale della Nato (che, va chiarito, è un europeo, l'ex premier olandese Mark Rutte), per cui c'è stata una libertà di espressione e anche di relativa lontananza dai media. Eppure siamo davanti ad una certa svolta, che non andrebbe sottovalutata. Ovvio che bisognerà vedere come andrà a finire, ma processi complicati non arrivano a termine se non si procede per tentativi. Altrettanto significativo può essere il ponte che il nostro Paese è in grado di costruire con quello che ormai per convenzione si chiama "il Sud globale". *Continua a pag. 35*

Il caso Campania L'inchiesta partita dopo la denuncia della premier alla Direzione nazionale antimafia

Migranti, la truffa del click-day

► Duemila contratti di lavoro fittizi. Blitz a Salerno, 31 arresti. Coinvolto anche il tesoriere regionale del Pd

Petronilla Carillo
Adolfo Pappalardo
alle pagg. 2 e 3

Il commento SULLA PELLE DEI VERI IMMIGRATI

di Leandro Del Gaudio

Dall'alert agli arresti in pochi mesi. Dall'allarme del Viminale, alla denuncia presentata dal presidente del Consiglio alla Dna, per finire alla retata messa a segno ieri mattina grazie al lavoro della Procura di Salerno. Siamo in piena sinergia istituzionale, che conferma l'importanza del dialogo tra due poteri nati per essere autonomi, in una materia rovente e delicata come l'immigrazione. *Continua a pag. 34*

La guerra commerciale di Trump e il vertice europeo

Ipotesi 10% di dazi Usa sui prodotti Ue

Europa divisa. Linea dura di Macron e Scholz, terza via di Meloni: dobbiamo trattare

Francesco Bechis, Andrea Bulleri, Gabriele Rosana alle pagg. 6 e 7

Le analisi

**LE LEZIONI DELL'ECONOMIA
CHE NESSUNO PUÒ IGNORARE**

di Fabrizio Galimberti a pag. 35

**L'EUROPA, LA SFIDA DI TRUMP
E IL RILANCIO POSSIBILE**

di Angelo De Mattia a pag. 35

LE APERTURE DEL TYCOON

**Messico, stop alla maxi-imposta
in cambio di 10mila soldati al confine
La Cina cerca l'intesa con Donald**

Trump accetta di sospendere per un mese i dazi sul Messico in cambio di 10mila soldati schierati al confine per evitare il flusso di migranti verso gli Stati Uniti. Trattative in corso anche

con il Canada. La Cina, invece, propone di tornare all'accordo del 2020 e mette sul piatto yuan, investimenti, fintanly forse anche TikTok. *Guaita e Paura alle pagg. 4 e 5*

Il cambio di paradigma/ Report di Bankitalia

**Il Sud punta sulle rinnovabili
nuovi impianti, boom di richieste**

Nando Santonastaso

L'85% delle richieste di concessione alla rete elettrica nazionale di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili si concentra nel Mezzogiorno. Bankitalia ha diffuso il report, aggiornato alla metà del 2024, che fa il punto sulle rinnovabili in Italia, confermando nei fatti che la maggior parte della partita energetica italiana con le rinnovabili si giocherà nei prossimi

anni al Sud. Passa da qui l'attuazione del Pnec, il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima, che fissa al 2030 il termine entro il quale il Paese punta a coprire oltre il 63% dei consumi elettrici con fonti rinnovabili, potenziando l'energia solare fino a 79 Gigawatt e quella eolica fino a 28 GW. Ce la faremo, in attesa di capire quando e come idrogeno verde e nucleare entreranno concretamente in scena? *A pag. 8*



LA FAME MORDE?
Spegnila con EatStop®

La via innovativa per accrescere la sazietà e perdere peso.

PROVAMI

Conoscilo subito

eatstop

INTEGRATORE ALIMENTARE
a base di estratti vegetali

www.ngnhealthcare.com

Di integratori alimentari noi consigliamo solo quelli con la sigla NGN e con il logo NGN.

L'analisi

**MIGRANTI, LA PRESUNZIONE
"MORALE" DEI GIUDICI**

di Mario Ajello

Hanno trovato il campo di gioco, il loro vero terreno d'azione i magistrati: è quello dell'immigrazione. Ed è su questo che il potere giudiziario sembra concentrato ad esercitare il proprio intervento pubblico e a mettersi in contraddizione - e non mancano le occasioni: dalla vicenda della nave Diciotti a quella di Open Arms, dal caso Almasri alla difesa dei migranti portati in Albania - con

la politica di governo o con il cosiddetto primato della politica. È una scelta molto oculata, e forse machiavellica, quella di puntare sul tema immigrazione perché può dare all'ordine togato una visibilità e un protagonismo nazionale e internazionale più largo rispetto per esempio alla crociata contro la separazione delle carriere, che viene avvertita generalmente come una battaglia di tipo corporativo e contservatrice. *Continua a pag. 34*
Servizi a pag. 10





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 147 - N° 34
Sped. in A.P. 03/03/2003 conv. L. 4/8/2014 n° 113 al DGR RM

NAZIONALE

Martedì 4 Febbraio 2025 • S. Gilberto

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Assegnati i Grammy
Trionfo di Beyoncé
Con lei il country
non è più bianco
Marzi a pag. 20



A Cagliari finisce 1-2
Zaccagni e Taty gol,
la Lazio torna quarta
È scatto Champions
Abbate, Dalla Palma e Marcangeli nello Sport



Chiusi gli scambi
Roma, un mercato
di scommesse
Joao Felix al Milan
Angeloni, Carina e Riggio nello Sport



Trump incassa, dazi sospesi

► Moratoria di un mese a Messico e Canada: in cambio soldati al confine. Pechino vuole il dialogo: concessioni su TikTok. Il presidente frena Musk: «Non decide nulla senza la mia approvazione»

ROMA Trump apre sui dazi: sospende le tariffe a Canada e Messico per un mese dopo aver incassato impegni su migranti e Fentanyl.

Dimito, Gualta, Mulvoni e Paura alle pag. 2 e 3

L'editoriale L'EUROPA E L'ARTE DELLA MEDIAZIONE

Angelo De Mattia

Frano scontate le reazioni dei mercati per il timore di un ritorno a un'epoca che precede l'800, anche se si può sempre sperare che si tratti non dell'innescio di una crisi dovuta a una guerra commerciale internazionale, ma dei prodromi di un conflitto destinato a essere ricomposto. La decisione in parte revisionista di Trump per i dazi al Messico aiuterebbe quest'ultima interpretazione ma è bene stare ai fatti e non alimentare illusioni.

Continua a pag. 23

Al Consiglio regionale del Veneto scoppia la polemica



Donald jr a caccia in Laguna

«Ha sparato a specie protette»

Donald Trump jr in Laguna con l'esemplare di Casarca

Vanzani a pag. 13

Per la Ue ipotesi tariffe al 10%

Parigi e Berlino, linea dura

Meloni: «Dobbiamo trattare»



BRUXELLES Ue divisa sulla risposta da dare agli Usa. Macron e Scholz sono per la linea dura. La terza via di Meloni: «No» a Parigi e Berlino. «Con Donald si tratta».

Bechis, Bulleri e Rosana alle pag. 4 e 5

«Cdu mai con l'Afd»

Merz attacca: la lobby green ha rovinato la Germania

BERLINO Sempre più serrata in Germania la campagna elettorale in vista delle elezioni. Ieri è stato il giorno di Friedrich Merz, che ha attaccato la lobby green: «Via i lobbisti verdi, affossano la Germania». Il candidato Cdu ha chiuso all'alleanza con Afd («Non collaboreremo mai con Afd») ma ha puntato il dito sul governo «semaforo» e sulle derive ambientaliste: «Terzo anno in recessione, colpa delle loro politiche». Nel programma agevolazioni fiscali per le imprese e taglio dei costi energetici.

Bussotti a pag. 8

Almasri, ministri in aula

A Perugia il caso Lo Voi

► «Serrata» delle opposizioni, verso un'informatica di Nordio e Piantadosi. Possibile apertura di un fascicolo dopo l'esposto

ROMA Caso Almasri, i ministri verso l'informatica in aula. Dopo le proteste delle opposizioni, Nordio e Piantadosi dovrebbero andare a riferire alle Camere. Intanto sul tavolo del procuratore di Perugia Raffaele Cantone ieri è arrivata la denuncia presentata il 31 gennaio scorso ai carabinieri della Capitale dall'avvocato Luigi Mele contro il suo collega Luigi Li Gotti e il procuratore di Roma Francesco Lo Voi. Cantone oggi deciderà se l'apertura del fascicolo venga fatta a modello 45, vale a dire senza ipotesi di reato, o con indagini.

Di Corrado, Pigliautile e Sclaria alle pag. 6 e 7



L'arrivo di Almasri a Tripoli

Il commento

PRESUNZIONE MORALE DEI GIUDICI

Mario Ajello

Hanno trovato il campo di gioco, il loro vero terreno d'azione, i magistrati: è quello dell'immigrazione. Ed è su questo che il potere giudiziario sembra concentrato ad esercitare il proprio intervento pubblico (...)

Continua a pag. 23

Era il fondatore delle milizie nel Donbass

Attentato nel cuore di Mosca

ucciso il fedelissimo di Putin

ROMA È all'interno della Russia che l'Ucraina ha deciso da tempo di aprire uno dei fronti più difficili di Vladimir Putin. Omicidi, sabotaggi, attacchi mirati. L'ultimo (e ancora presunto) attacco di questa campagna oscura nel cuore della Russia è avvenuto ieri verso le otto del mattino. Un ordigno piazzato al piano terra di uno degli edifici delle «Vele sciarlate», l'elegante quartiere a nord-ovest di Mosca dove vivono molti dei nuovi paperoni russi, non lontano dalla Moscovia. A farne le



spese, un uomo che da molti anni era nella lista nera dell'intelligence di Kiev: Armen Sargsyan, noto anche come Arlen Gorlovsky. Colui che i servizi segreti ucraini avevano descritto pochi mesi fa come «un'autorità criminale della regione di Donetsk», un collaboratore dei servizi segreti russi, e che l'intelligence di Kiev aveva condannato in contumacia per avere reclutato mercenari da inviare al fronte a combattere le truppe del proprio Paese. Vita a pag. 9

Il Segno di LUCA

BILANCIA, COME SE FOSSE PRIMAVERA

Con l'arrivo di Venere, il tuo pianeta, nel segno complementare al tuo inizia una sorta di primavera anticipata, in cui l'amore modifica a tuo favore i diversi equilibri preesistenti trasmettendoti una grande gioia. Ma non è tutto, anche Giove oggi ti viene incontro, riprendendo il suo moto diretto nel segno dei Gemelli, che ti è amico. Con il favore dei due pianeti della fortuna è come avere in tasca una bacchetta magica, usala!

MANTRA DEL GIORNO
Per saltare prima devo abbassarmi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 23

I carabinieri: ragazzini arruolati dalla malavita e portati da Napoli a Roma

La baby-paranza per truffare gli anziani

Camilla Mozzetti

«Erano vestiti bene, avevano dei volti puliti, sembravano dei bravi ragazzini». La nuova «baby paranza», da Napoli a Roma per truffare gli anziani. I carabinieri indagano sull'ultimo racket criminale: giovanissimi in missione per conto dei boss. L'inchiesta partita dal caso di due ragazzini, figli di pregiudicati, arrivati a Roma da Napoli guidando un'auto senza patente e imboccando poi nella fuga una strada contornata, prima di essere intercettati.

A pag. 11

Il giovane italiano in coma a Lanzarote

L'aggressore di Salvatore confessa

«Io, drogato, lo colpivo senza ragione»



Michela Allegri

Confessa il 25enne spagnolo che ha ridotto in coma, picchiandolo con un tirapugni, il siciliano Salvatore Sinagra a Lanzarote. «L'ho picchiato senza motivo, ero sotto l'effetto della droga». Ha precedenti: era membro di una gang.

A pag. 12

* Tendenze 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 • 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise • 1,50; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio • 1,50, «La fortuna a Roma» • € 0,80 (solo Roma)

il Resto del Carlino

(*) A Rovigo IL RESTO DEL CARLINO con "LA VOCE NUOVA DI ROVIGO" Euro 1,50 - non vendibili separatamente - iniziativa valida a Rovigo e provincia
 (*) QN CARLINO € 1,60 e VANITY FAIR € 0,20 abbinamento non vendibile separatamente € 1,80 totale - Iniziativa valida per la Provincia di Imola

MARTedì 4 febbraio 2025
 1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

Giovani

QN Nuove Generazioni

+



Emergenza dietro le sbarre: «Serve un indulto»

Suicidi in carcere, record a Modena: 4 morti in un mese

Orlandi e Reggiani a pagina 17



Faccia a faccia a Roma

Grandi opere, nasce il patto Salvini-de Pascale

Degliesposti a pagina 18



Borse in caduta, Trump tratta sui dazi

Il Messico invierà 10mila soldati alla frontiera contro migranti: tariffe sospese per un mese. Negoziati anche con Canada e Cina
 L'asse Parigi-Berlino: risposta dura. Ma Meloni vuole mediare. Intervista all'economista Altomonte: a rischio alimentare e meccanica

Marin e Troise
 alle p. 2 e 3

Minacciato blocco del Parlamento

Scontro in Aula sul caso Almasri «Riferiranno i due ministri»

G. Rossi a pagina 4

La giustizia per i parlamentari

Forza Italia: torni l'immunità L'opposizione fa muro

Coppari a pagina 5

Gli editori e l'odg della Toscana

Incentivi alle edicole Plauso della Fieg

Servizio a pagina 22

IL PAPA AL SUMMIT PER I BAMBINI RIFUGIATI O VITTIME DI GUERRE «È IL GRIDO DELL'INFANZIA NEGATA». PADRE FORTUNATO: PIÙ CORAGGIO



Padre Enzo Fortunato e Papa Francesco al summit mondiale dei bambini (foto Vatican media)

SALVIAMO IL FUTURO

Fabrizio a pagina 11

DALLE CITTÀ

Bologna, in via Calzoni

Rave di Capodanno I provvedimenti dell'Anticrimine: 70 fogli di via

Tempera in Cronaca

Casalecchio, tra minorenni

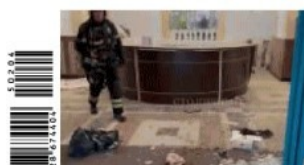
Incubo Meridiana, rissa e coltellate dopo la scuola

Mignardi in Cronaca

Imola, dopo 10 anni

AC/DC, il ritorno Show il 20 luglio in Autodromo

Servizi a pagina 30 e in Cronaca



Sarkisian guidava i filorussi in Donbass

Capo mercenari ucciso a Mosca

Ottaviani a pagina 9



Milano, un altro raid antisemita

Bruck e Segre Murales sfregati

Bonezzi a pagina 12



Intervista al comico-imitatore

«Pronto scherzi» Torna Max Giusti

Degli Antoni a pagina 15



PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

RAFFREDDORE

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

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





MARTEDÌ 4 FEBBRAIO 2025

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50 € (51 e provincia con Gazzetta dello Sport a 1,90 € SP. IVA 51 e provincia con TuttoSport a 1,90 € AT. AL. Chi e provincia con TuttoSport a 1,50 €) - Anno CCXXIX - NUMERO 29 - COMMA 2018 - SPECIAZIONE ABB. POST. GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per le pubblicità sul SECOLO XIX e su www.becolix.it Tel. 010.5388.200 www.manzonipublishing.it

CONSUMI E COSTUMI

ANDREA CASTANINI

IL PANIERE ISTAT VIAGGIA IN BICICLETTA

Ogni epoca ha il suo panierino. La donzella che vien dalla campagna lo usava per trasportare rose e viole, ma al giorno d'oggi se ne serve soprattutto l'Istat, che lo stipa di prodotti utili per misurare le spese degli italiani e l'andamento dell'inflazione. I prodotti del panierino Istat hanno raggiunto il bel numero di 1.923, ma non sono sempre gli stessi. Periodicamente vengono sostituiti da altri che rappresentano meglio i consumi. Ieri l'Istat ha comunicato gli ultimi cambiamenti e ci sono novità interessanti. La principale è che anche per il portafoglio degli italiani, l'emergenza Covid sembra finita. Infatti gli unici due prodotti che escono sono collegati al virus della pandemia: il test sierologico e il tampone molecolare. Allo stesso tempo altri prodotti entrano nel panierino. Se per lo speck, i tergicristalli e il cono gelato è lecito chiedersi "perché solo ora?", altri prodotti si prestano a riflessioni. L'ingresso dei sacchetti igienici per cani e della ciotola per cani e gatti confermano le premure crescenti delle famiglie per gli animali domestici. Il topper per materassi è un caso ancora più interessante, perché era un oggetto quasi sconosciuto agli italiani fino a quando il cuoco Bruno Barbieri nella trasmissione "4 hotel" ha cominciato a tessere le lodi.

Ma la novità più bella, per me, riguarda la camera d'aria delle biciclette, che entra nel panierino con la sua consistenza gommosa e quell'odore sempre uguale nel tempo. Significa che gli italiani per muoversi usano di più i pedali, con o senza l'aiuto elettrico. Sicuramente lo fanno per risparmiare: la stessa Istat ci fa sapere che i trasporti portano via il 15,3% delle spese delle famiglie, secondo capitolo nelle uscite dopo i prodotti alimentari (17,1%). Ma usare la bicicletta è utile all'ambiente e alla salute, quindi ben venga. Sarebbe un finale positivo se non ci fossero altri dati da considerare. Sono numeri dell'associazione Asaps, che ci fa sapere che nel 2024, per il quarto anno consecutivo, i ciclisti morti sulla strada in Italia sono stati più di duecento: per la precisione 204, un numero più basso rispetto ai 212 del 2013 ma sempre alto, più della media europea. Le cause principali sono gli investimenti da parte di veicoli, nonostante i chilometri di piste ciclabili siano aumentati. Si spera nelle nuove norme del Codice della strada ma, intanto, sarebbe utile che nel panierino degli italiani entrasse anche un prodotto che non si compra: l'attenzione verso chi si sposta senza avvelenare l'aria.



GLI USA DETTANO CONDIZIONI SULL'UCRAINA

Il patto tra Europa e Canada per reagire ai dazi di Trump

MARCO BRESOLIN E ALBERTO SIMONI / PAGINE 2 E 3



ESPLOSIONE IN PIENO CENTRO

Mosca colpita al cuore morto combattente filorusso

GIUSEPPE AGLIASTRO / PAGINA 5



ROMEO, SANNA E TERRILE, IN CORSA PER I DEMOCRATICI, OGGI A CONFRONTO CON IL COMITATO POLITICO. NESSUNO DEI TRE VUOLE FARE PASSI INDIETRO

Cinque stelle, ultimatum al Pd: entro venerdì il nome per Genova

Senza un candidato sindaco condiviso il movimento può rompere l'alleanza e correre da solo

Quattro giorni per scegliere un candidato sindaco condiviso per il campo largo a Genova. Se entro venerdì il Pd non avrà indicato un nome, il M5S è pronto a convocare la propria assemblea degli iscritti e prendere altre strade: andare in solitaria appoggiando un proprio candidato, con Tiziana Beghin in pole position, oppure sostenere un candidato civico come Filippo Biolè. Nel Pd oggi confronto fra i tre aspiranti candidati, che non vogliono fare passi indietro: Romeo, Sanna e Terrile.

EMANUELE ROSSI / PAGINA 9

LO SCONTRO

Francesco Grignetti / PAGINA 7

La maggioranza pensa alla commissione d'inchiesta sulle toghe

Il centrodestra insiste sulla costituzione di una Commissione d'inchiesta sui magistrati. La proposta di Forza Italia trova il consenso di Fdi, annunciato da Delmastro, e arriva il via libera anche di Salvini.



CONCESSIONI, SPINELLI PERDE IL PRIMO RICORSO IN CASSAZIONE

SIMONE GALLOTTI / PAGINA 18

CALCIOMERCATO

L'ultimo colpo per il Grifone: l'esterno Cuenca

Gambaro e Gravina / PAGINE 40 E 41

Il Genoa si affida al giovane esterno d'attacco Cuenca: è il colpo last minute dei rossoblu.



La Samp a caccia di portieri: è arrivato Cragno

Valerio Arrichiello / PAGINE 40 E 41

Per la Sampdoria a caccia di portieri arriva l'esperto Cragno e il giovane Chiorra.



Lapadula lancia il rush finale dello Spezia

Armando Napoletano / PAGINA 41

Gianluca Lapadula rappresenta il mercato dello Spezia per lanciare la corsa finale verso la A.



A CONFRONTO I PROGETTI DELLE DUE CITTÀ LIGURI, TRA LE 10 FINALISTE AL TITOLO DI CAPITALE ITALIANA 2027



Savona-Spezia, una sfida in nome della cultura

A sinistra palazzo Della Rovere di Savona, a destra il museo tecnico navale della Spezia

MARCO MENDINI / PAGINE 10 E 11

BUONGIORNO

In un libro molto bello, struggente, appena uscito per Marsilio Arte (Due lingue, due vite), Franco De Benedetti pubblica il diario che tenne oltre ottant'anni fa, quando era un ragazzo di dieci e undici e dodici anni, in fuga con la famiglia dalle leggi fasciste e razziste. Oltre a dettagliare sull'arrivo e la permanenza in Svizzera coi genitori e il fratello Carlo, Franco raccoglie foto, biglietti del treno, cartine geografiche e tutta l'ultima parte è occupata da ritagli di giornale sulla liberazione dei lager nazisti, con una quantità di immagini di prigionieri e cumuli di cadaveri. Il generale americano Dwight Eisenhower - riporta De Benedetti - a Buchenwald si trovò davanti a un tale orrore da imporre che fosse visto e fotografato da quante più persone possibile: soldati, giornalisti, gente comune. Eisenhower voleva evitare che, poi, qualcuno sminuisse o negasse e in effetti, fino a poco tempo fa, c'era chi sminuiva o negava, anche storici di rilievo. Oggi nessuno sminuisce o nega. Oggi si deturpano i murali coi reduci di Auschwitz - è successo di nuovo ieri a Milano ai murali di Edith Bruck, Liliana Segre e Sami Modiano. Oggi la Shoah è qualcosa che si può deturpare, sui muri oppure a parole, chiamando genocidi gli ebrei, perché non è più un problema nostro. Oggi la Shoah è un fatto archiviato nella storia, non ci riguarda, non ha a che fare con noi europei, ce ne siamo liberati, è roba di un altro tempo e di un altro mondo. Oggi, caro Franco, caro amico mio, le immagini che hai ritagliato da bambino ti si ritorcono contro: sono - incredibilmente - un atto d'accusa alle vittime di ieri, carnefici di oggi.

Atto d'accusa

MATTIA FELTRI

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

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

GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.so Sardegna 89/R
Tel. 010 6501501

GENOVA SAMPIERDARENA:
Via Antonio Cantoni, 166r Tel. 010 416382

SANREMO: Via Roma 2,
Tel. 0184 990230

ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com

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

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

GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.so Sardegna 89/R
Tel. 010 6501501

GENOVA SAMPIERDARENA:
Via Antonio Cantoni, 166r Tel. 010 416382

SANREMO: Via Roma 2,
Tel. 0184 990230

ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com

Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 2* in Italia — Martedì 4 Febbraio 2025 — Anno 161 — Numero 34 — ilsol24ore.com

*solo in Puglia e in provincia di Matera in abbonamento obbligatorio con "L'Espresso".

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



-1
GIORNO ALL'EVENTO

**Domani il convegno
del Sole 24 Ore
Telefisco 2025,
iscrizioni
fino alle 18 di oggi**

Corsa contro il tempo per le iscrizioni a Telefisco 2025 che si svolgerà domani dalle 9 alle 18,30. L'iscrizione sarà possibile fino alle ore 18 di oggi all'indirizzo telefisco.ilsol24ore.com

— Servizio a pagina 37



FTSE MIB 36218,98 -0,69% | XETRA DAX 21428,24 -1,40% | FTSE 100 8583,56 -1,04% | SPREAD BUND 10Y 113,80 +4,20 | Indici & Numeri → p. 41-45

OGGI IL VERTICE NETANYAHU-TRUMP

L'Anp: in Cisgiordania 70 morti in due settimane Coloni, attacco all'Onu

— Servizio a pag. 12



Cisgiordania. Soldati israeliani pattugliano le strade del campo rifugiati di Jenin

QUESTIONE PALESTINESE

Striscia di Gaza, i due Stati e gli interessi dell'Arabia Saudita

Ugo Tramballi — a pag. 12

Dazi, mercati in tilt e Trump frena

Le scelte Usa

Scatta la fuga dal rischio: giù i titoli auto e le crypto. Dollaro record da due anni

Wall Street recupera dopo il congelamento dei dazi al Messico per un mese

Stop per 30 giorni anche per il Canada. La Cina vuol tornare agli accordi 2020

Incombono i dazi Usa e i mercati accusano il colpo. Nel fine settimana le criptovalute avevano anticipato lo scossone con perdite vicine al 15%. Ieri pesanti i listini azionari che poi hanno parzialmente recuperato dopo la "tregua" tariffaria di Trump con il Messico. In serata stop per 30 giorni anche ai dazi per il Canada. — alle pagine 2-3

GLI APPROFONDIMENTI

ENERGIA

Effetto Casa bianca, petrolio in altalena

Sissi Bellomo — a pag. 3

IL VECCHIO CONTINENTE

L'unità della Ue alla prova delle mosse Usa

Bufacchi, Fiammeri, Romano — a pag. 4

IL PRESIDENTE: MUSK NON DECIDE SENZA IL MIO ASSENSO

Stop a UsAid, azzerati gli aiuti allo sviluppo

Luca Veronese — a pag. 14

DOMANI CON IL SOLE IL TERZO NUMERO

Il mondo di Trump Gli Usa e i diritti civili

— Un inserto di quattro pagine estraibile



IL SUMMIT MONDIALE SUI DIRITTI DEI BAMBINI



In Vaticano. Papa Francesco ieri al summit mondiale per i diritti dei bambini

Papa Francesco: uccidere bambini è negare il futuro

Carlo Marroni — a pag. 8-9

Fwu messa in liquidazione: 120mila italiani con le polizze

Risparmio tradito

Tempi lunghi per i rimborsi
Accertamento del passivo
in tre anni, poi liquidazione

Pwu Life Insurance Lux S.A. è in liquidazione. Ne dà notizia un comunicato pubblicato dalla Caa (Commissariat aux Assurances), l'Autorité assicratrice lussemburghese. Sono circa 120mila gli italiani che hanno sottoscritto le polizze della società. Per loro saranno lunghi i tempi dei rimborsi, che arriveranno solo dopo l'accertamento del passivo, che durerà tre anni.

Federica Pezzatti — a pag. 30

A GENNAIO +1,5%

Bollette e cibo spingono l'inflazione

Carlo Marroni — a pag. 18



Federacci. Antonio Gozzi, presidente

L'INTERVISTA

Gozzi: «Acciaio green, l'Italia vicina al traguardo Aziende pronte al rimbalzo»

Matteo Meneghelli — a pag. 19



**Dot Com sempre
al fianco dei
professionisti**

CAF Do.C
Dottori CommercialistiOPEN Dot Com
Società dei Dottori CommercialistiOPLON Dot Com
Insurance Brokerage Company

PANORAMA

LO SCONTRO

Caso Almasri, verso informativa in Aula di Nordio e Piantedosi

La conferma ufficiale arriverà oggi, durante le Capigruppo di Camera e Senato. A riferire sul caso Almasri saranno i ministri della Giustizia, Carlo Nordio, e dell'Interno, Matteo Piantedosi. Possibile poi lo sblocco dei lavori parlamentari. — a pagina 10

GOVERNANCE

Generali, titoli ai massimi Corsa per l'assemblea al via

Tensione sui titoli Generali, saliti fino a 31 euro. Soci in manovra in vista dell'assemblea dell'8 maggio per il rinnovo dei vertici. Con Caltagirone e Delfin in acquisto, decisive le mosse Crt, UniCredit, Benetton. — a pagina 18

DINASTIE FAMILIARI

Caltagirone cambia lo statuto, ricambio in arrivo

Primo atto formale in vista del passaggio di testimone ai figli. È quello compiuto, due mesi fa, da Francesco Gaetano Caltagirone, su assetto azionario e governance della sua principale holding, la Fgc. — a pagina 29

COMPETITIVITÀ

LA GERMANIA PUÒ RIPARTIRE DAL DIGITALE

di Michael Spence — a pag. 17

AUTOMOTIVE

Crisi Stellantis, da Peugeot a Jeep cambi ai vertici

Accelera la transizione ai vertici Stellantis, dopo l'uscita di scena di Carlos Tavares in dicembre. Il nuovo ceo verrà scelto entro metà anno e stanno cambiando molti manager dei vari marchi del gruppo. — a pagina 31

CASSAZIONE

Prima casa, comproprietari responsabili per il bonus

I comproprietari di abitazione acquistata con l'agevolazione prima casa che la vendono prima di cinque anni rispondono in solido della decadenza del bonus: il fisco può scegliere su chi rivalersi. — a pagina 37

Salute 24

La riforma
Ministero e Aifa,
parola ai pazienti

Marzio Bartoloni — a pag. 25

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

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



IL POSTICIPO IN SARDEGNA FINISCE 2-1

La Lazio batte il Cagliari
e torna a correre

Pieretti, Rocca e Salomone alle pagine 26 e 27



TRE COLPI DI MERCATO GIALLOROSSO

Alla Roma Salah-Eddine
Nelsson e Gourma-Douath

Pes a pagina 28



ANNUNCIA UN LIBRO E UN PODCAST

Boccia in tv col pancione
E «scagiona» Sanguiniano

Albergotti e Zonetti a pagina 11



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sant'Eutichio, martire

Martedì 4 febbraio 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 34 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.itAltarini e bugie
della sinistra
pro clandestini

DI TOMMASO CERNO

Le famose mani nella marmellata pare ce l'abbia messe il tesoriere del Pd campano, accusato di aver gestito un business di falsi permessi di soggiorno. E così Nicola Salvitelli, che sui cartelloni elettorali sfoggiava una bella faccia e un bel sorriso, viene sospeso in fretta e furia dal partito di Elly Schlein. Una toppa che mostra ancor di più certi altarini che una sinistra impegnata contro Benito Mussolini anziché occuparsi dell'Italia di oggi finge di non vedere. E cioè che i clandestini sono un business per un sacco di gente. E chi li difende alimenta questo business. Una doppia morale che si riverbera nell'incredibile polemica sull'idea forzata di ridare al Parlamento un'immunità che impedisca a un singolo pm di distruggere una carriera politica prima di una condanna. Ognuno la pensi come vuole sul tema, come dice Tajani va discusso, ma che sia il partito di Salis a protestare, anziché chiedere la revoca immediata dell'immunità per la sua onorevole occupatrice di case rasenta il ridicolo. Come i nuovi testimonial dei migranti pescati dalla rete di Baobab, di cui oggi racconta Il Tempo.

ESPRESSO/REUTERS

Non bloccano gli sbarchi ma bloccano il parlamento

Ecco la sinistra che vuole l'invasione dei clandestini

Romagnoli a pagina 2



DI GIANLUIGI PARAGONE

Lam Magok e l'ipocrisia
del fronte dei «più buoni»

a pagina 4

MIGRANTI E AFFARI

Il business dei falsi
permessi di soggiorno
Arrestato in Campania
il tesoriere del Pd

Antonelli a pagina 5

Il Tempo di Oshø

Dazi al Canada, Trump tratta
E a Toronto inno Usa fischiatto

De Leo e Russo alle pagine 8 e 9

CHI HA DENUNCIATO IL GOVERNO

Dopo Soumahoro
Avs cambia testimonial
Spunta la rete di Baobab

Casting di Avs per trovare testimonial contro Meloni. Dalla rete di Baobab c'è il rifugiato sudanese che incolpa la premier di aver espulso il torturatore Almasri.

Cavallaro a pagina 4

DI ROBERTO ARDITI

Da Musk a Bezos
Teniamoci stretti
quei giganti tech

a pagina 8

DI FRANCESCO PETRICONE

Non applicare
una legge
ha costi enormi

a pagina 5



Dal Colosseo a «Torbellina»
La Cronaca di Roma
de Il Tempo oggi cambia
Più racconti e più esclusive
sui due volti della Capitale

DI SUSANNA NOVELLI

Dall'Anfiteatro Flavio alle Torri di
Tor Bella Monaca. Insieme, con il
giello e con il rasoio, in un abbraccio
virtuale formato dalla stessa parola: Roma.
Cambia così la veste grafica - e non
solo - della cronaca da (non di) piazza
Colonna. Dal centro storico, lustro (...)

Segue a pagina 17



IL CONTE MAX

La zavorra
Angela Merkel
sui popolari

a pagina 9

DOPPIA MORALE A SINISTRA

Fi pensa all'immunità
Guarda chi la contesta
Gli amici della Salis

Campigli a pagina 3

IL SUMMIT DELL'INFANZIA

Draghi, Al Gore e Rania
L'appello di Francesco
«Ascoltate i bambini»

Capozza a pagina 13

Oroscopo

Le stelle di Branko

a pagina 13

GRAMMY AWARDS

Trionfa Beyoncé
E Taylor Swift
resta al palo

Antini a pagina 24

PRIMI SINTOMI
INFLUENZALI

RAFFREDDORE

PER I TUOI ECCI,
PUOI PROVARE VIVIN C.

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



Cingoli e Musacchio alle pagine 6 e 7

IL REPORTAGE

Nel cuore del Giubileo
una distesa di clochard

Sereni e Valente alle pagine 18 e 19

Martedì 4 Febbraio 2025
Nuova serie - Anno 34 - Numero 29 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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



Il Pc vietnamita azzerava tutti i media e licenzia 8mila giornalisti. Resta un solo canale tv
Filippo Merli a pag. 13

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



OIC
I titoli iscritti nell'attivo circolante dello stato patrimoniale potranno essere valutati al costo di acquisizione e non a quello di realizzazione
Paginacci pag. 31



a pag. 24

Verso un fisco fai-da-te

L'amministrazione finanziaria vuole sostituirsi agli intermediari e ai consulenti, automatizzando gli adempimenti dichiarativi. È la disintermediazione fiscale

"Supporto alla compliance volontaria dei contribuenti e riduzione dei costi dell'adempimento fiscale". In parole povere significa che l'amministrazione finanziaria vuole sostituirsi agli intermediari e ai consulenti fiscali, almeno nell'ambito degli adempimenti dichiarativi. Questa missione è scritta, nero su bianco, nell'atto di indirizzo per il conseguimento degli obiettivi di politica fiscale per gli anni 2025-2027 firmato da Giorgetti.

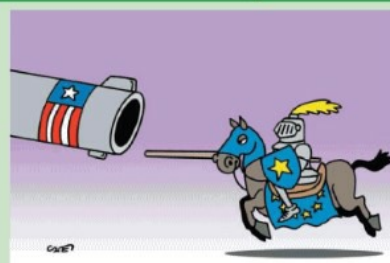
Bongi a pag. 23

SI RISCOPRONO I CLASSICI

Germania, quest'anno atteso il boom del Gattopardo

Capinani a pag. 18

Sono molti e importanti i leader di sinistra favorevoli alla separazione delle carriere



Polemica sulla separazione delle carriere nella giustizia. I partiti sono divisi nella divisione tra favorevoli e contrari: il cdx è schierato a favore, l'opposizione è contro. Ma a sinistra e nel Pd ci sono voci che approvano la separazione delle carriere, in dissenso con la linea ufficiale dettata da Ely Schlein. C'è chi ricorda che nel 2019 nel documento con cui Maurizio Martina si candidava alla segreteria Pd, firmato da molti esponenti del partito, tra i punti del programma vi era la separazione delle carriere. Il dietrofront di gran parte dei firmatari è stato giustificato col fatto che si trattava di un piano articolato che prevedeva una riforma complessiva della giustizia.

Valentini a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Secondo Margaret Ellen Noonan, editorialista del WSJ, Donald Trump sta portando gli Usa verso una nuova era marcatamente emotiva, tribale, viscerale. Tre aggettivi che, in sostanza, identificano la capacità del neo-presidente di cogliere gli umori più profondi della società americana e di portarli alla luce senza troppe mediazioni intellettuali, in modo anche brutale, non convenzionale, conflittuale con quella parte di società che si è sempre considerata dalla parte giusta e ha spesso guardato gli altri dall'alto in basso. Una rinascita della plebe nei confronti dell'aristocrazia. Delle emozioni verso la razionalità. Infatti Trump, in pochi giorni, ha già sferrato alcuni fendenti micidiali verso i punti deboli degli avversari: le politiche DEI (diversity, equity, inclusion), che finivano per creare una discriminazione razziale inversa e la follia LGBTQ+, infilate con la semplice affermazione che esistono solo due sessi.



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

Giovani

QN Nuove Generazioni

MARTEDÌ 4 febbraio 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

Il nostro dibattito sulla legge regionale

Givone e il fine vita
«La dignità della morte
è libertà fondamentale»

Ulivelli e Ciardi a pagina 17



Il caso San Giuliano Terme

**«No al parco
fotovoltaico
Ci devasterà»**

Del Punta a pagina 19



Borse in caduta, Trump tratta sui dazi

Il Messico invierà 10mila soldati alla frontiera contro migranti: tariffe sospese per un mese. Negoziati anche con Canada e Cina
L'asse Parigi-Berlino: risposta dura. Ma Meloni vuole mediare. Intervista all'economista Altomonte: a rischio alimentare e meccanica

**Marin
e Troise**
alle p. 2 e 3

Minacciato blocco del Parlamento

**Scontro in Aula
sul caso Almasri**
«Riferiranno
i due ministri»

G. Rossi a pagina 4

La giustizia per i parlamentari

**Forza Italia:
torni l'immunità**
L'opposizione
fa muro

Coppari a pagina 5

Gli editori e l'odg della Toscana

**Incentivi
alle edicole**
Plauso della Fieg

Servizio a pagina 22

IL PAPA AL SUMMIT PER I BAMBINI RIFUGIATI O VITTIME DI GUERRE
«È IL GRIDO DELL'INFANZIA NEGATA». PADRE FORTUNATO: PIÙ CORAGGIO



Padre Enzo Fortunato e Papa
Francesco al summit mondiale
dei bambini (foto Vatican media)

SALVIAMO IL FUTURO

Fabrizio a pagina 11

DALLE CITTÀ

Empoli

Piano Sammontana
Il voto dei lavoratori
«Accordo storico»
Tutte le novità

Cavini in Cronaca

Empolese Valdelsa

Solleciti Asl
per vecchi ticket
«Ci sono errori»

Puccioni in Cronaca

Empolese Valdelsa

Ponti più sicuri
Scende in campo
la start-up

Servizio in Cronaca



Sarkisian guidava i filorussi in Donbass

Capo mercenari
ucciso a Mosca

Ottaviani a pagina 9



Milano, un altro raid antisemita

Bruck e Segre
Murales sfregati

Bonezzi a pagina 12



Intervista al comico-imitatore

«Pronto scherzi»
Torna Max Giusti

Degli Antoni a pagina 15

PRIMI SINTOMI
INFLUENZALI

RAFFREDDORE



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

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

LA STORIA "Ho denunciato Demba Seck un calvario avere giustizia" ELISA SOLA - PAGINA 17	IL MURALE DI MILANO Bruck: "Mi aspettavo lo sfregio l'antisemitismo è uno tsunami" LUCA MONTICELLI - PAGINA 15	IL CALCIO Toro, con Salama c'è Biraghi Juve di nuovo nel Consiglio Fige BALICE, BUCCHERI, ODDENINO - PAGINE 28 E 29
---	--	---

 www.acquaeva.it	LA STAMPA MARTEDÌ 4 FEBBRAIO 2025	 www.acquaeva.it
--	---	--

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 159 II N. 34 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

LA PROPOSTA DI F.T. TROVA IL CONSENSO DI FRATELLI D'ITALIA, A PARTIRE DA DELMASTRO. E ANCHE LA LEGA ATTACCA

"Commissione d'inchiesta sui magistrati"

L'ANALISI
Maggioranza tentata dalla fase "Stranamore"

ALESSANDRO DE ANGELIS

In principio, dopo che furono bloccati i primi trattenimenti in Albania, ci fu il decreto che interveniva sulla lista dei "Paesi sicuri". - PAGINA 10

FRANCESCO GRIGNETTI

È il tempo dell'ira contro i magistrati. La maggioranza di destra-centro non ha digerito le decisioni dei giudici. E così fioccano i propositi di rinvio. - CON IL TACCUINO DI SORGI - PAGINE 10-13

Caselli: "Limiti superati Stato di diritto a rischio"

Irene Famà

IL CASO LIBIA



Aula vuota per il dibattito

Almasri, lo scontro in un'Aula deserta

Federico Capurso

"Noi, massacrati dalla furia del generale"

Eleonora Camilli

LA CASA BIANCA: 10 MILA SOLDATI MESSICANI AI CONFINI. SANZIONI CONGELATE AI PAESI AMERICANI. MA VALUTA AGGRAVI DEL 10% ALL'UE

Dazi, asse Europa-Canada

Trump ridisegna il mondo: "Aiuti a Kiev in cambio di terre rare, a Gaza la tregua è in pericolo"

BARONI, BRESOLIN, MALFETANO, SIMONI

Succede tutto in poche ore, il mondo in cui si muove Trump è rapido, mutevole e le certezze sono solo nella mente del tycoon fra frenate sui dazi e mercati che cadono. - PAGINA 2-7

IL COMMENTO

Perché una reazione può ferire l'America

VERONICA DE ROMANIS

Si comincia. Arriva (finalmente) un pezzo di verità sui dazi. «Nel breve periodo gli americani soffriranno», ha ammesso Donald Trump domenica scorsa. - PAGINA 23

LA FINANZA

La sentenza dei mercati e la narrazione machista

GIORGIO BARBA NAVARETTI

Il primo giorno di mercato post tariffe ha emesso una dura sentenza: misura dannosa per tutti, senza dubbio. - PAGINA 23

A MADRID SALVINI CON ABASCAL, LE PEN E ORBAN: IL RADUNO DEI PATRIOTI SOTTO LA BANDIERA "MEGA"

Musk, il pifferaio nero

FRANCESCO MOSCATELLI, FRANCESCO SEMPRINI



Elon e il flop della sinistra

ASSIA NEUMANN DAYAN

Usa, ritorno all'Ottocento

STEFANO STEFANINI

SUSAN WALSH/L'ESPRESSO

IL DOSSIER

I diritti dei bambini ancora calpestati e quelle parole del Papa sull'aborto

CHIARA SARACENO



Erano 8.930.478 i bambini e adolescenti che vivevano in Italia al 1° gennaio di un anno fa, il 15% della popolazione complessiva. Probabilmente sono in un numero inferiore oggi, visto il trend della natalità, che assottiglia progressivamente le fasce di età più giovani. AGASSO, GENTA - PAGINE 10 E 11
 CON UN INTERVENTO DI DRAGHI - PAGINA 23

IL COMANDANTE UCCISO

Mosca colpita al cuore trattativa con le bombe

ANNA ZAFESOVA



Nelle ultime settimane, a volte si ha quasi l'impressione che la guerra della Russia contro l'Ucraina abiti due dimensioni diverse. La prima, diplomatica-politica-mediatica, continua a discutere una soluzione che appare imminente: Volodymyr Zelenskyy dice che d'accordo non è mai stato così vicino, Donald Trump constata «un grande progresso» riguardo a un ipotetico negoziato tra Kyiv e Mosca, Vladimir Putin rilascia interviste piene di complimenti. AGLIASTRO - PAGINA 9

BUONGIORNO

In un libro molto bello, struggente, appena uscito per Marsilio Arte (*Due lingue, due vite*), Franco De Benedetti pubblica il diario che tenne oltre ottant'anni fa, quando era un ragazzino di dieci e undici e dodici anni, in fuga con la famiglia dalle leggi fasciste e razziste. Oltre a dettagliare sull'arrivo e la permanenza in Svizzera coi genitori e il fratello Carlo, Franco raccoglie foto, biglietti del treno, cartine geografiche e tutta l'ultima parte è occupata da ritagli di giornale sulla liberazione dei lager nazisti, con una quantità di immagini di prigionieri e cumuli di cadaveri. Il generale americano Dwight Eisenhower - riporta De Benedetti - a Buchenwald si trovò davanti a un tale orrore da imporre che fosse visto e fotografato da quante più persone possibile: soldati, giornalisti, gente comune.

Eisenhower voleva evitare che, poi, qualcuno sminuisse o negasse e in effetti, fino a poco tempo fa, c'era chi sminuiva o negava, anche storici di rilievo. Oggi nessuno sminuisce o nega. Oggi si deturpano i murali coi reduci di Auschwitz - è successo di nuovo ieri a Milano ai murali di Edith Bruck, Liliana Segre e Sami Modiano. Oggi la Shoah è qualcosa che si può deturpare, sui muri oppure a parole, chiamando genocidi gli ebrei, perché non è più un problema nostro. Oggi la Shoah è un fatto archiviato nella storia, non ci riguarda, non ha a che fare con noi europei, ce ne siamo liberati, è roba di un altro tempo e di un altro mondo. Oggi, caro Franco, caro amico mio, le immagini che hai ritagliato da bambino ti si ritorcono contro: sono - incredibile - un atto d'accusa alle vittime di ieri, carnefici di oggi.

MATTIA FELTRI

Atto d'accusa

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI



RAFFREDDORE

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

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





ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

doValue compra 2,3 miliardi di npl in Grecia e lancia bond da 300 milioni

Dal Maso a pagina 11

Ita Airways, Lufthansa intende rispolverare il brand Alitalia

Zoppo a pagina 5



il quotidiano dei mercati finanziari

Svolta in casa Ferragamo: il ceo Gobbetti pronto a uscire

Raggiunto un accordo da 4,5 mln. Un comitato affianca il presidente

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVI n. 024
Martedì 4 Febbraio 2025
€2,00 *Classedtori*

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

FTSE MIB -0,69% 36.219
DOW JONES -0,21% 44.451**
NASDAQ -1,14% 19.404**
DAX -1,40% 21.428
SPREAD 111 (+1)
€/S 1,0274

** Dati aggiornati alle ore 19,45

LA REAZIONE AL BLITZ DI UNICREDIT SU GENERALI

Governo freddo su Orcel

L'acquisto del 4,1% della compagnia non scalda l'esecutivo. In borsa Mps sale perché la quota potrà servire come contropartita per l'ok all'ops su Banco Bpm

I DAZI USA FIACCANO LE BORSE. INFLAZIONE SU MA LA BCE NON FERMA I TAGLI

Carrello, Deugeni, Gerosa, Gualtieri e Ninfale alle pagine 3, 4 e 9



NUOVO CEO ENTRO GIUGNO

Elkann ritocca la prima linea di Stellantis: più poteri a Filosa

Bocris a pagina 2

COMPAGNIA FALLITA

Per i rimborsi i clienti Fwu rischiano attese fino a tre anni

Dal Maso e Messina a pagina 13

INUANCE AUDIO

Da marzo in vendita gli occhiali Essilux per chi ha lievi problemi di udito

Deugeni a pagina 16



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 intendersi al lordo degli oneri fiscali applicabili.

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 ¹)	4,00% lordo (2,96% netto ¹)
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 o 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 final termi datati 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 oneroso 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) delle stesse sul mercato. Tali prezzi dipenderanno 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 sensibilmente rispettivamente dal prezzo di emissione e dall'ammontare di rimborso. Non vi è alcuna garanzia che si sviluppino un mercato secondario liquido.

Per maggiori informazioni sulle obbligazioni e i relativi rischi:

www.goldman-sachs.it

¹ L'aliquota 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 destinate alle vendite negli Stati Uniti o a U.S. persons e la presente comunicazione non può essere distribuita negli Stati Uniti o a U.S. persons. Prima di investire, i potenziali investitori dovranno considerare l'adeguatezza al proprio profilo di investimento e, 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) copiata, fotocopiata o duplicata in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo o (ii) ridistribuita.

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



GLOBAL BANKING & MARKETS

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

doValue compra 2,3 miliardi di npl in Grecia e lancia bond da 300 milioni

Dal Maso a pagina 11

Ita Airways, Lufthansa intende rispolverare il brand Alitalia

Zoppo a pagina 5

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Svolta in casa Ferragamo: il ceo Gobbetti pronto a uscire

Raggiunto un accordo da 4,5 mln. Un comitato affianca il presidente

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVI n. 024

Martedì 4 Febbraio 2025

€2,00 *Classedtori*

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

FTSE MIB -0,69% 36.219

DOW JONES -0,21% 44.451**

NASDAQ -1,14% 19.404**

DAX -1,40% 21.428

SPREAD 111 (+1)

€/\$ 1,0274

** Dati aggiornati alle ore 19,45

LA REAZIONE AL BLITZ DI UNICREDIT SU GENERALI

Governo freddo su Orcel

L'acquisto del 4,1% della compagnia non scalda l'esecutivo. In borsa Mps sale perché la quota potrà servire come contropartita per l'ok all'ops su Banco Bpm

I DAZI USA FIACCANO LE BORSE. INFLAZIONE SU MA LA BCE NON FERMA I TAGLI

Carrello, Deugeni, Gerosa, Gualtieri e Ninfale alle pagine 3, 4 e 9



NUOVO CEO ENTRO GIUGNO

Elkann ritocca la prima linea di Stellantis: più poteri a Filosa

Bocris a pagina 2

COMPAGNIA FALLITA

Per i rimborsi i clienti Fwu rischiano attese fino a tre anni

Dal Maso e Messina a pagina 13

INUANCE AUDIO

Da marzo in vendita gli occhiali Essilux per chi ha lievi problemi di udito

Deugeni a pagina 16



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 intendersi al lordo degli oneri fiscali applicabili.

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 ¹)	4,00% lordo (2,96% netto ¹)
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 o 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 final termi datati 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 omesso 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) delle stesse sul mercato. Tali prezzi dipenderanno 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 sensibilmente 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

¹ L'aliquota 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 destinate alle vendite negli Stati Uniti o a U.S. persons e la presente comunicazione non può essere distribuita negli Stati Uniti o a U.S. persons. Prima di investire, i potenziali investitori dovranno considerare l'adeguatezza al proprio profilo di investimento e, 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) copiata, fotocopiata o duplicata in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo o (ii) ridistribuita.

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



GLOBAL BANKING & MARKETS

Economia Del Mare

Primo Piano

Convegno "Shipping, Transport & Logistic Forum": seconda giornata

MASSIMILIANO MONTI

Due i panel del convegno dedicati alla portualità e all'intermodalità (interporti), una tavola rotonda sulla transizione verso un'Intelligenza artificiale etica. Due i panel dedicati alla portualità e all'intermodalità (interporti) al centro della seconda giornata del convegno "Shipping, Transport & Logistic Forum", organizzato a Rapallo da Telenord in collaborazione con il Propeller Club Port of Genoa. Ad aprire la giornata l'Ammiraglio Aurelio de Carolis, Comandante della Squadra Navale, in confronto con Matteo Cantile, direttore di Telenord, sui temi legati all'attività della Marina Militare in un momento geopolitico particolarmente complesso. De Carolis ha dichiarato "Il 2024 un anno molto intenso per la Marina Militare e in particolare per la squadra navale di cui mi occupo. Fino a due giorni fa avevamo otto navi impegnate nel mar Rosso per diverse attività, dalla protezione dei traffici mercantili alla scorta delle nostre unità, fra questi il Vespucci. Un anno che ha visto anche il gruppo portaerei Cavour dislocato nell'area dell'Indo Pacifico". L'Ammiraglio, sulle immagini spettacolari delle navi militari in giro per il mondo proiettate durante il convegno, ha illustrato le numerose campagne in Italia e all'estero in cui è impegnata la Marina Militare: dalla protezione e difesa degli interessi dell'Italia ma anche tanta attività di ricerca scientifica, grazie a numerose collaborazioni. "Oltre a queste campagne che rappresentano un'occasione per promuovere l'immagine dell'Italia in giro per il mondo - ha proseguito De Carolis - c'è l'attività operativa che viene sviluppata principalmente nel Mediterraneo, anche se ormai gli interessi sono a livello globale. Il controllo della regolarità dei traffici marittimi è un'attività fondamentale per il cluster marittimo, così come la salvaguardia dei fondali grazie, ad esempio, all'operazione "Fondali sicuri". Molto importante è anche il controllo dell'integrità dei gasdotti (ad esempio il Tap) e dei cavi sottomarini che connettono i quattro angoli della terra con la rete ultraveloce: elemento questo di particolare interesse per Genova che è recentemente diventato un hub a livello nazionale". Sinergie tra cluster trasportistico e sistema portuale. Nel corso del primo panel, alla presenza delle Autorità di Sistema Portuale di Genova, Venezia, Taranto e La Spezia si sono esplorate le imprescindibili sinergie con il cluster trasportistico nel suo complesso. Ad intervenire Federica Montaresi, Commiss. Adsp Mar Ligure Orientale e delegato **Asoporti**; Sergio Prete, Pres. Adsp Mar Ionio; Fulvio Di Blasio, Pres. Adsp Mar Adriatico sett.; Amm. Massimo Seno, Commiss. Straord. Adsp Mar Ligure occid. Tra i diversi interventi, Federica Montaresi ha dichiarato: "Per parlare di competitività bisogna valutare diversi aspetti. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha investito su tre temi fondamentali: l'ottimizzazione dei processi portuali, in cui siamo stati una delle prime Autorità a credere su diverse piattaforme; la sostenibilità ambientale e l'intermodalità tra i porti e tutta la catena di trasporto.



Due i panel del convegno dedicati alla portualità e all'intermodalità (interporti), una tavola rotonda sulla transizione verso un'Intelligenza artificiale etica. Due i panel dedicati alla portualità e all'intermodalità (interporti) al centro della seconda giornata del convegno "Shipping, Transport & Logistic Forum", organizzato a Rapallo da Telenord in collaborazione con il Propeller Club Port of Genoa. Ad aprire la giornata l'Ammiraglio Aurelio de Carolis, Comandante della Squadra Navale, in confronto con Matteo Cantile, direttore di Telenord, sui temi legati all'attività della Marina Militare in un momento geopolitico particolarmente complesso. De Carolis ha dichiarato "Il 2024 un anno molto intenso per la Marina Militare e in particolare per la squadra navale di cui mi occupo. Fino a due giorni fa avevamo otto navi impegnate nel mar Rosso per diverse attività, dalla protezione dei traffici mercantili alla scorta delle nostre unità, fra questi il Vespucci. Un anno che ha visto anche il gruppo portaerei Cavour dislocato nell'area dell'Indo Pacifico". L'Ammiraglio, sulle immagini spettacolari delle navi militari in giro per il mondo proiettate durante il convegno, ha illustrato le numerose campagne in Italia e all'estero in cui è impegnata la Marina Militare: dalla protezione e difesa degli interessi dell'Italia ma anche tanta attività di ricerca scientifica, grazie a numerose collaborazioni. "Oltre a queste campagne che rappresentano un'occasione per promuovere l'immagine dell'Italia in giro per il mondo - ha proseguito De Carolis - c'è l'attività operativa che viene sviluppata principalmente nel Mediterraneo, anche se ormai gli interessi sono a livello globale. Il controllo della regolarità dei traffici marittimi è un'attività fondamentale per il cluster marittimo, così come la salvaguardia dei fondali grazie, ad esempio, all'operazione "Fondali sicuri". Molto importante è anche il controllo dell'integrità dei gasdotti (ad esempio il Tap) e dei cavi sottomarini che connettono i quattro angoli della terra con la rete ultraveloce: elemento questo di particolare

Economia Del Mare

Primo Piano

Su questi tre asset l'intelligenza artificiale può contribuire a rendere più competitivo un porto". Sfide e investimenti per la competitività portuale L'Ammiraglio Massimo Seno ha fatto un bilancio della sua attività degli ultimi mesi "Una delle principali sfide sulle quali mi sono cimentato durante il mio mandato è l'elemento umano, sia internamente per restituire fiducia al quadri dirigente e alla struttura, sia esternamente per aumentare l'autorevolezza dell'Ente. Il primo dossier su cui ho lavorato è stato quello sull'aeroporto di Genova al fine di rilanciare quello che deve essere un hub internazionale a tutti gli effetti. Nei prossimi mesi l'Autorità portuale di Genova metterà sul mercato, attraverso un bando, una quota delle proprie azioni dell'aeroporto ligure in una misura tale da rimanere socio di minoranza dello scalo. L'intenzione è quella di far entrare dei soggetti qualificati che possano rilanciare lo scalo, si tratta di un obbligo di legge: dobbiamo allinearci a quello che dice il dettato normativo che prevede che le autorità di sistemi portuali detengano una quota minoritaria delle società che promuovono la logistica". Per la parte strettamente legata alla crescita della competitività portuale, il commissario Seno ha poi evidenziato il ruolo del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale che da tempo guarda oltre i confini alpini. Come è noto, l'AdSP sta investendo molto per migliorare le infrastrutture di accessibilità stradale, marittima e ferroviaria e la qualità dei servizi, puntando sulla digitalizzazione e ad una amministrazione pubblica che garantisca efficacia ed efficienza, come può essere lo sportello unico amministrativo. Dimensione internazionale al convegno Così è possibile rispondere alle necessità degli stakeholder e contemporaneamente meglio servire i mercati di riferimento sia nazionali che europei. "I traffici positivi a fine 2024 - ha concluso l'Ammiraglio Seno - danno evidenza di una tenuta sostanziale del sistema con una non vistosa spinta in avanti ma segnando in percentuale una piccola crescita tenuto conto dei fattori di crisi internazionali che hanno segnato il biennio precedente. L'elemento fondamentale da sottolineare è la dimensione internazionale del sistema portuale genovese e savonese. USA e Cina sono i due paesi con cui i Ports of Genoa hanno gli scambi commerciali più consistenti, come è confermato dai dati di traffico: gli Stati Uniti per l'export, il paese cinese per l'import. La dimensione delle sinergie deve assumere quindi un aspetto globale". Digitalizzazione, Sviluppo tecnologico, Transizione energetica e I.A. negli Interporti Il tema del secondo panel che ha visto gli interventi di: Gianpaolo Serpagli , Pres. Cepim e V.P. UIR; Enzo Pompilio D'Alicandro , V.P. Interporto Torino; Massimo Mariotti , Interporto Verona e Danile Trosino dell'Interporto campano. A chiudere la III Edizione del Forum "Shipping, Transport & Logistic Forum" la tavola rotonda intitolata "La transizione verso un'Intelligenza artificiale etica" Su maggiore competitività, nuove opportunità, inevitabili criticità, gestione del fattore umano, importanza di una comunicazione corretta ed efficace si sono confrontati il Presidente della Regione Liguria Marco Bucci, Luca Oneto , Unige - Capitanerie di Porto, Amm. Piero Pellizzari , Dir. Marittimo Liguria - Marina Militare, Amm. Aurelio De Carolis , Comand. Squadra Navale - Confitarma, Maria Chiara Sormani , Segretario Education e capitale umano - Giovanni Consoli V.D.G. Assarmatori - Silvano Maggi , Manag. Dir.Carbox (Gruppo Tarros). Conclusioni del Cardinale

Economia Del Mare

Primo Piano

Angelo Bagnasco , Arcivescovo emerito di Genova, Past President CEI. Il Presidente della Regione Marco Bucci: "Sbaglia chi pensa che solo usando l'intelligenza artificiale si migliori il business. Ci sono molti casi di fallimenti di chi ha ragionato credendo che bastasse applicare le nuove tecnologie. Occorre stabilire qual è l'obiettivo e poi capire come sfruttare l'intelligenza artificiale per raggiungerlo. L'uomo non deve esserne fruitore, ma gestore. In Comune a Genova abbiamo molto digitalizzato la pubblica amministrazione, lo faremo anche in Regione. Intelligenza Artificiale Inoltre, stiamo portando avanti due progetti molto importanti che prevedono l'utilizzo dell'intelligenza artificiale: Raise Up, applicato anche nella gestione di tutta la supply chain dei trasporti, e Mobility Lab, che aiuta a snellire gli spostamenti in città, prevenendo il traffico e suggerendo quali modifiche apportare per far rispondere al meglio alle diverse situazioni. Importante che oggi si parli di interporti, che sono decisivi nello sviluppo dell'incremento dei traffici e della nostra economia". Al termine della due giorni di lavori l'Arcivescovo Emerito di Genova il Cardinale Angelo Bagnasco : Sua Eminenza ha scavato nelle profondità dell'animo e della morale degli esseri umani e ha invitato a riflettere sul concetto di solitudine che è spesso associato all'asservimento degli uomini alle macchine. "Questa terza edizione del 'Shipping, Transport & Logistic Forum' conferma l'importanza di un confronto aperto tra istituzioni, imprese e professionisti del settore. Il nostro obiettivo è sempre stato quello di creare un'occasione di dialogo su temi strategici come portualità, intermodalità e innovazione tecnologica. La transizione digitale e l'intelligenza artificiale rappresentano una sfida e un'opportunità per l'intero comparto logistico: eventi come questo sono fondamentali per capire come affrontarle con una visione condivisa e orientata al futuro. Voglio ringraziare il Propeller Club Ports of Genoa, i nostri sponsor e tutti i prestigiosi relatori che hanno partecipato a questa due giorni di lavori all'hotel excelsior di Rapallo. Il successo di questa nostra terza edizione conferma la qualità della formula del nostro Forum e dell'importanza di approfondire i temi dell'attualità del cluster marittimo". Ha dichiarato Massimiliano Monti , editore di Telenord. Ti potrebbe anche interessare: <https://www.economiadelmare.org/salvini-interviene-iii-shipping-transport-logistic/>.

Shipping, Transport & Logistic Forum: nella 2a giornata portualità, intermodalità e transizione verso IA etica

MASSIMILIANO MONTI

(FERPRESS) Genova, 3 FEB Due i panel dedicati alla portualità e all'intermodalità (interporti) al centro della seconda giornata del convegno Shipping, Transport & Logistic Forum, organizzato a Rapallo da Telenord in collaborazione con il Propeller Club Port of Genoa. Ad aprire la giornata l'Ammiraglio Aurelio de Carolis, Comandante della Squadra Navale, in confronto con Matteo Cantile, direttore di Telenord, sui temi legati all'attività della Marina Militare in un momento geopolitico particolarmente complesso.

De Carolis ha dichiarato Il 2024 un anno molto intenso per la Marina Militare e in particolare per la squadra navale di cui mi occupo. Fino a due giorni fa avevamo otto navi impegnate nel mar Rosso per diverse attività, dalla protezione dei traffici mercantili alla scorta delle nostre unità, fra questi il Vespucci. Un anno che ha visto anche il gruppo portaerei Cavour dislocato nell'area dell'Indo Pacifico. L'Ammiraglio, sulle immagini spettacolari delle navi militari in giro per il mondo proiettate durante il convegno, ha illustrato le numerose campagne in Italia e all'estero in cui è impegnata la Marina Militare: dalla protezione e difesa degli interessi dell'Italia ma anche tanta attività di ricerca scientifica, grazie a numerose collaborazioni. Oltre a queste campagne che rappresentano un'occasione per promuovere l'immagine dell'Italia in giro per il mondo ha proseguito De Carolis c'è l'attività operativa che viene sviluppata principalmente nel Mediterraneo, anche se ormai gli interessi sono a livello globale. Il controllo della regolarità dei traffici marittimi è un'attività fondamentale per il cluster marittimo, così come la salvaguardia dei fondali grazie, ad esempio, all'operazione Fondali sicuri. Molto importante è anche il controllo dell'integrità dei gasdotti (ad esempio il Tap) e dei cavi sottomarini che connettono i quattro angoli della terra con la rete ultraveloce: elemento questo di particolare interesse per Genova che è recentemente diventato un hub a livello nazionale. Nel corso del primo panel, alla presenza delle Autorità di Sistema Portuale di Genova, Venezia, Taranto e La Spezia si sono esplorate le imprescindibili sinergie con il cluster trasportistico nel suo complesso. Ad intervenire Federica Montaresi, Commiss. Adsp Mar Ligure Orientale e delegato **Assoporti**; Sergio Prete, Pres. Adsp Mar Ionio; Fulvio Di Blasio, Pres. Adsp Mar Adriatico sett.; Amm. Massimo Seno, Commiss. Straord. Adsp Mar Ligure occid. Tra i diversi interventi, Federica Montaresi ha dichiarato: Per parlare di competitività bisogna valutare diversi aspetti. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha investito su tre temi fondamentali: l'ottimizzazione dei processi portuali, in cui siamo stati una delle prime Autorità a credere su diverse piattaforme; la sostenibilità ambientale e l'intermodalità tra i porti e tutta la catena di trasporto. Su questi tre asset l'intelligenza artificiale può contribuire a rendere più competitivo un porto. L'Ammiraglio Massimo Seno ha fatto un bilancio della sua attività degli ultimi mesi. Una delle principali



De Carolis ha dichiarato "Il 2024 un anno molto intenso per la Marina Militare e in particolare per la squadra navale di cui mi occupo. Fino a due giorni fa avevamo otto navi impegnate nel mar Rosso per diverse attività, dalla protezione dei traffici mercantili alla scorta delle nostre unità, fra questi il Vespucci. Un anno che ha visto anche il gruppo portaerei Cavour dislocato nell'area dell'Indo Pacifico". L'Ammiraglio, sulle immagini spettacolari delle navi militari in giro per il mondo proiettate durante il convegno, ha illustrato le numerose campagne in Italia e all'estero in cui è impegnata la Marina Militare: dalla protezione e difesa degli interessi dell'Italia ma anche tanta attività di ricerca scientifica, grazie a numerose collaborazioni. Oltre a queste campagne che rappresentano un'occasione per promuovere l'immagine dell'Italia in giro per il mondo ha proseguito De Carolis c'è l'attività operativa che viene sviluppata principalmente nel Mediterraneo, anche se ormai gli interessi sono a livello globale. Il controllo della regolarità dei traffici marittimi è un'attività fondamentale per il cluster marittimo, così come la salvaguardia dei fondali grazie, ad esempio, all'operazione "Fondali sicuri". Molto importante è anche il controllo dell'integrità dei gasdotti (ad esempio il Tap) e dei cavi sottomarini che connettono i quattro angoli della terra con la rete ultraveloce: elemento questo di particolare interesse per Genova che è recentemente diventato un hub a livello nazionale". Nel corso del primo panel, alla presenza delle Autorità di Sistema Portuale di Genova, Venezia, Taranto e La Spezia si sono esplorate le imprescindibili sinergie con il cluster trasportistico nel suo complesso. Ad intervenire Federica Montaresi, Commiss. Adsp Mar Ligure Orientale e delegato **Assoporti**; Sergio Prete, Pres. Adsp Mar Ionio; Fulvio Di Blasio, Pres. Adsp Mar Adriatico sett.; Amm. Massimo Seno, Commiss. Straord. Adsp Mar Ligure occid. Tra i diversi interventi, Federica Montaresi ha dichiarato: "Per parlare di competitività

sfide sulle quali mi sono cimentato durante il mio mandato è l'elemento umano, sia internamente per restituire fiducia al quadro dirigente e alla struttura, sia esternamente per aumentare l'autorevolezza dell'Ente. Il primo dossier su cui ho lavorato è stato quello sull'aeroporto di Genova al fine di rilanciare quello che deve essere un hub internazionale a tutti gli effetti. Nei prossimi mesi l'Autorità portuale di Genova metterà sul mercato, attraverso un bando, una quota delle proprie azioni dell'aeroporto ligure in una misura tale da rimanere socio di minoranza dello scalo. L'intenzione è quella di far entrare dei soggetti qualificati che possano rilanciare lo scalo, si tratta di un obbligo di legge: dobbiamo allinearci a quello che dice il dettato normativo che prevede che le autorità di sistemi portuali detengano una quota minoritaria delle società che promuovono la logistica. Per la parte strettamente legata alla crescita della competitività portuale, il commissario Seno ha poi evidenziato il ruolo del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale che da tempo guarda oltre i confini alpini. Come è noto, l'AdSP sta investendo molto per migliorare le infrastrutture di accessibilità stradale, marittima e ferroviaria e la qualità dei servizi, puntando sulla digitalizzazione e ad una amministrazione pubblica che garantisca efficacia ed efficienza, come può essere lo sportello unico amministrativo. Così è possibile rispondere alle necessità degli stakeholder e contemporaneamente meglio servire i mercati di riferimento sia nazionali che europei. I traffici positivi a fine 2024 ha concluso l'Ammiraglio Seno danno evidenza di una tenuta sostanziale del sistema con una non vistosa spinta in avanti ma segnando in percentuale una piccola crescita tenuto conto dei fattori di crisi internazionali che hanno segnato il biennio precedente. L'elemento fondamentale da sottolineare è la dimensione internazionale del sistema portuale genovese e savonese. USA e Cina sono i due paesi con cui i Ports of Genoa hanno gli scambi commerciali più consistenti, come è confermato dai dati di traffico: gli Stati Uniti per l'export, il paese cinese per l'import. La dimensione delle sinergie deve assumere quindi un aspetto globale. Digitalizzazione, Sviluppo tecnologico, Transizione energetica e I.A. negli Interporti. Limiti e criticità il tema del secondo panel che ha visto gli interventi di: Gianpaolo Serpagli, Pres. Cepim e V.P. UIR; Enzo Pompilio D'Alicandro, V.P. Interporto Torino; Massimo Mariotti, Interporto Verona e Daniele Trosino dell'Interporto campano. A chiudere la III Edizione del Forum Shipping, Transport & Logistic Forum la tavola rotonda intitolata La transizione verso un'Intelligenza artificiale etica. Su maggiore competitività, nuove opportunità, inevitabili criticità, gestione del fattore umano, importanza di una comunicazione corretta ed efficace si sono confrontati il Presidente della Regione Liguria Marco Bucci, Luca Oneto, Unige Capitanerie di Porto, Amm. Piero Pellizzari, Dir. Marittimo Liguria Marina Militare, Amm. Aurelio De Carolis, Comand. Squadra Navale Confitarma, Maria Chiara Sormani, Segretario Education e capitale umano Giovanni Consoli V.D.G. Assarmatori Silvano Maggi, Manag. Dir.Carbox (Gruppo Tarros). Conclusioni del Cardinale Angelo Bagnasco, Arcivescovo emerito di Genova, Past President CEI. Il Presidente della Regione Marco Bucci: Sbaglia chi pensa che solo usando l'intelligenza artificiale si migliori il business. Ci sono molti casi di fallimenti di chi ha ragionato credendo che bastasse applicare le nuove tecnologie. Occorre stabilire qual è l'obiettivo e poi capire

come sfruttare l'intelligenza artificiale per raggiungerlo. L'uomo non deve esserne fruitore, ma gestore. In Comune a Genova abbiamo molto digitalizzato la pubblica amministrazione, lo faremo anche in Regione. Inoltre, stiamo portando avanti due progetti molto importanti che prevedono l'utilizzo dell'intelligenza artificiale: Raise Up, applicato anche nella gestione di tutta la supply chain dei trasporti, e Mobility Lab, che aiuta a snellire gli spostamenti in città, prevenendo il traffico e suggerendo quali modifiche apportare per far rispondere al meglio alle diverse situazioni. Importante che oggi si parli di interporti, che sono decisivi nello sviluppo dell'incremento dei traffici e della nostra economia. Al termine della due giorni di lavori l'Arcivescovo Emerito di Genova il Cardinale Angelo Bagnasco: Sua Eminenza ha scavato nelle profondità dell'animo e della morale degli esseri umani e ha invitato a riflettere sul concetto di solitudine che è spesso associato all'asservimento degli uomini alle macchine. Questa terza edizione del Shipping, Transport & Logistic Forum' conferma l'importanza di un confronto aperto tra istituzioni, imprese e professionisti del settore. Il nostro obiettivo è sempre stato quello di creare un'occasione di dialogo su temi strategici come portualità, intermodalità e innovazione tecnologica. La transizione digitale e l'intelligenza artificiale rappresentano una sfida e un'opportunità per l'intero comparto logistico: eventi come questo sono fondamentali per capire come affrontarle con una visione condivisa e orientata al futuro. Voglio ringraziare il Propeller Club Ports of Genoa, i nostri sponsor e tutti i prestigiosi relatori che hanno partecipato a questa due giorni di lavori all'hotel excelsior di Rapallo. Il successo di questa nostra terza edizione conferma la qualità della formula del nostro Forum e dell'importanza di approfondire i temi dell'attualità del cluster marittimo. Ha dichiarato Massimiliano Monti, editore di Telenord.

Il futuro dei porti tra AI e riforma

La portata disruptive dell'AI potrebbe trasformare la gestione del business anche in un ambito assolutamente materiale come il trasporto marittimo.

L'enorme mole dei dati prodotti dal settore ne potrebbe mutare a fondo la struttura. La merce, oggi al centro dei processi operativi, potrebbe diventare marginale rispetto alla posta in gioco di quello che è stato definito il "capitalismo del controllo": la possibilità, cioè, di capire le nostre abitudini.

Orizzonte lontano, per ora, ma che pure è stato evocato al recente convegno

"Shipping, Transport & Logistic Forum" dove il tema dell'impatto tecnologico, di cui l'AI rappresenta l'apice, è stato al centro di due giorni di confronti e discussioni. Ad oggi, la sfida maggiore è sfruttare al meglio l'analisi delle informazioni. I porti, ad esempio, sono destinati a vedere mutata la loro

funzione. Non solo punti della rete connettiva mondiale, ma anche hub energetici e di dati. "L'uso del machine learning offre la possibilità di analizzare

a fondo le informazioni registrate da più sistemi e capire in anticipo, anche attraverso le simulazioni, l'andamento dei flussi". Ne è convinta Federica

Montaresi, commissario straordinario dell'AdSP del Mar Ligure Orientale,

intervenuta in rappresentanza di **Assoporti**. "L'AI diventa quindi strumento di sostegno alle decisioni, purché ci sia allineamento con le procedure amministrative". Un rischio delle "due velocità" di cui la futura riforma dei porti

dovrebbe tenere conto, proprio per massimizzare l'effetto delle nuove tecnologie sui processi operativi.

"L'efficientamento della catena logistica con AI è cruciale per riuscire a migliorare la competitività delle nostre aziende e dei nostri porti," ha spiegato il vice ministro Edoardo Rixi. "Si affermerà sempre di più come fattore chiave per

plasmare un settore più efficiente, sostenibile e innovativo. 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". Premessa alla 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". Ospite d'onore del convegno il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture,

Matteo Salvini, che ha sottolineato l'importanza della digitalizzazione della logistica nazionale. Salvini ha parlato del piano governativo che prevede l'assegnazione di 250 milioni di euro per potenziare la piattaforma logistica nazionale,

con l'introduzione di fondi destinati a imprese del settore della logistica. A metà marzo, sarà pubblicato il bando da 160 milioni di euro per finanziare progetti di digitalizzazione della logistica e il miglioramento delle piattaforme per la

gestione dei trasporti. "È fondamentale che l'innovazione nel settore trasporti vada di pari passo con l'evoluzione tecnologica

portoeinterporto.blogspot.com

Il futuro dei porti tra AI e riforma

02/03/2025 18:58

La portata disruptive dell'AI potrebbe trasformare la gestione del business anche in un ambito assolutamente materiale come il trasporto marittimo. L'enorme mole dei dati prodotti dal settore ne potrebbe mutare a fondo la struttura. La merce, oggi al centro dei processi operativi, potrebbe diventare marginale rispetto alla posta in gioco di quello che è stato definito il "capitalismo del controllo": la possibilità, cioè, di capire le nostre abitudini. Orizzonte lontano, per ora, ma che pure è stato evocato al recente convegno "Shipping, Transport & Logistic Forum" dove il tema dell'impatto tecnologico, di cui l'AI rappresenta l'apice, è stato al centro di due giorni di confronti e discussioni. Ad oggi, la sfida maggiore è sfruttare al meglio l'analisi delle informazioni. I porti, ad esempio, sono destinati a vedere mutata la loro funzione. Non solo punti della rete connettiva mondiale, ma anche hub energetici e di dati. "L'uso del machine learning offre la possibilità di analizzare a fondo le informazioni registrate da più sistemi e capire in anticipo, anche attraverso le simulazioni, l'andamento dei flussi". Ne è convinta Federica Montaresi, commissario straordinario dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, intervenuta in rappresentanza di Assoporti. "L'AI diventa quindi strumento di sostegno alle decisioni, purché ci sia allineamento con le procedure amministrative". Un rischio delle "due velocità" di cui la futura riforma dei porti dovrebbe tenere conto, proprio per massimizzare l'effetto delle nuove tecnologie sui processi operativi. "L'efficientamento della catena logistica con AI è cruciale per riuscire a migliorare la competitività delle nostre aziende e dei nostri porti," ha spiegato il vice ministro Edoardo Rixi. "Si affermerà sempre di più come fattore chiave per plasmare un settore più efficiente, sostenibile e innovativo. 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". Premessa alla 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". Ospite d'onore del convegno il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Matteo Salvini, che ha sottolineato l'importanza della digitalizzazione della logistica nazionale. Salvini ha parlato del piano governativo che prevede l'assegnazione di 250 milioni di euro per potenziare la piattaforma logistica nazionale, con l'introduzione di fondi destinati a imprese del settore della logistica. A metà marzo, sarà pubblicato il bando da 160 milioni di euro per finanziare progetti di digitalizzazione della logistica e il miglioramento delle piattaforme per la gestione dei trasporti. "È fondamentale che l'innovazione nel settore trasporti vada di pari passo con l'evoluzione tecnologica e la sicurezza informatica," ha ricordato il ministro, evidenziando l'importanza di cybersecurity e della protezione dei dati.

e la sicurezza informatica," ha ricordato il ministro, evidenziando l'importanza di cybersecurity e della protezione dei dati. Salvini ha anche discusso delle iniziative in atto per migliorare i collegamenti intermodali tra i porti, ricordando i progetti infrastrutturali a Verona, Alessandria, Gioia Tauro e Trieste, che contribuiranno a migliorare la connessione con il mercato dell'Est Europa e a rafforzare la competitività delle aree logistiche italiane: "stiamo investendo su quello che sarà il retroporto di Genova, a Trieste e nei porti di Gioia Tauro per creare un sistema intermodale in grado di rispondere alle sfide globali". Tra gli altri interventi Davide Falteri, Presidente di Federlogistica, secondo cui "e-commerce e intelligenza artificiale sono le due sfide emergenziali che si trova ad affrontare il comparto della logistica italiana. L'opzione di un ritardo non può neanche essere presa in considerazione". "Il mondo della logistica è complicato," ha affermato Gianpaolo Serpagli, Presidente di Cepim e Vicepresidente di UIR, sottolineando la difficoltà di affrontare le sfide in un ambiente in continua evoluzione. "Mancano le forze necessarie per sostenere questa trasformazione. Come associazioni, abbiamo investito molto sulla formazione dei giovani, ma la formazione scolastica italiana non è ancora pronta ad affrontare le evoluzioni che il settore sta vivendo. In particolare, non siamo pronti per le trasformazioni che l'intelligenza artificiale (AI) sta già portando". Alla presenza dei rappresentanti delle Autorità di Sistema Portuale di Genova, Venezia, Taranto e La Spezia si sono esplorate, invece, le imprescindibili sinergie con il cluster trasportistico nel suo complesso. Ad intervenire Federica Montaresi, Commiss. Adsp Mar Ligure Orientale e delegato **Assoporti**; Sergio Prete, Pres. Adsp Mar Ionio; Fulvio Di Blasio, Pres. Adsp Mar Adriatico sett.; Amm. Massimo Seno, Commiss. Straord. Adsp Mar Ligure occid. Tra i diversi interventi, Federica Montaresi ha dichiarato: "Per parlare di competitività bisogna valutare diversi aspetti. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha investito su tre temi fondamentali: l'ottimizzazione dei processi portuali, in cui siamo stati una delle prime Autorità a credere su diverse piattaforme; la sostenibilità ambientale e l'intermodalità tra i porti e tutta la catena di trasporto. Su questi tre asset l'intelligenza artificiale può contribuire a rendere più competitivo un porto". L'Ammiraglio Massimo Seno ha fatto un bilancio della sua attività degli ultimi mesi. "Una delle principali sfide sulle quali mi sono cimentato durante il mio mandato è l'elemento umano, sia internamente per restituire fiducia al quadro dirigente e alla struttura, sia esternamente per aumentare l'autorevolezza dell'Ente. Il primo dossier su cui ho lavorato è stato quello sull'aeroporto di Genova al fine di rilanciare quello che deve essere un hub internazionale a tutti gli effetti. Nei prossimi mesi l'Autorità portuale di Genova metterà sul mercato, attraverso un bando, una quota delle proprie azioni dell'aeroporto ligure in una misura tale da rimanere socio di minoranza dello scalo. L'intenzione è quella di far entrare dei soggetti qualificati che possano rilanciare lo scalo, si tratta di un obbligo di legge: dobbiamo allinearci a quello che dice il dettato normativo che prevede che le autorità di sistemi portuali detengano una quota minoritaria delle società che promuovono la logistica". Per la parte strettamente legata alla crescita della competitività portuale, il commissario Seno

ha poi evidenziato il ruolo del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale che da tempo guarda oltre i confini alpini. Come è noto, l'AdSP sta investendo molto per migliorare le infrastrutture di accessibilità stradale, marittima e ferroviaria e la qualità dei servizi, puntando sulla digitalizzazione e ad una amministrazione pubblica che garantisca efficacia ed efficienza, come può essere lo sportello unico amministrativo. Così è possibile rispondere alle necessità degli stakeholder e contemporaneamente meglio servire i mercati di riferimento sia nazionali che europei. "I traffici positivi a fine 2024 - ha concluso l'Ammiraglio Seno - danno evidenza di una tenuta sostanziale del sistema con una non vistosa spinta in avanti ma segnando in percentuale una piccola crescita tenuto conto dei fattori di crisi internazionali che hanno segnato il biennio precedente. L'elemento fondamentale da sottolineare è la dimensione internazionale del sistema portuale genovese e savonese. USA e Cina sono i due paesi con cui i Ports of Genoa hanno gli scambi commerciali più consistenti, come è confermato dai dati di traffico: gli Stati Uniti per l'export, il paese cinese per l'import. La dimensione delle sinergie deve assumere quindi un aspetto globale".

Sospeso lo sciopero degli addetti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

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 del sindacato - 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". Insomma la risoluzione della questione è ancora ben lungi da venire.



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 del sindacato - 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". Insomma la risoluzione della questione è ancora ben lungi da venire.

Ship 2 Shore

Primo Piano

L'Italia marittima, portuale e logistica prova a muoversi in un futuro assai incerto e ricco di sfide spinose

Terza edizione del Forum annuale organizzato a Rapallo da Telenord e Propeller Club di Genova. Al tappeto tante questioni per le diverse modalità di trasporto, messe a confronto tra di loro e con le istituzioni governative e territoriali dal nostro inviato Angelo Scorza Rapallo (Genova) - Non tradisce mai per la ricchezza di contenuti espressi e per la corposa presenza di relatori che si alternano sul lussuoso palcoscenico del Grand Hotel Excelsior Palace, lo Shipping, Transport & Logistic Forum organizzato ad ogni inizio d'anno (sin dal 2023) dall'emittente genovese Telenord in stretta collaborazione col Propeller Club Port of Genoa. Per la sua terza edizione, l'evento è stato concentrato come focus trainanti su un tema (relativamente) nuovo, che impazza letteralmente in ogni dove, ovvero l'impatto dell'intelligenza artificiale; e quindi su un secondo tema che fa da 'colonna sonora' di base da un po' di anni a questa parte, vale a dire l'ormai annosa questione della transizione energetica nei settori dei trasporti marittimi e terrestri. Come sempre tanti (forse troppi, a modesto parere nostro) gli stakeholders che hanno voluto dire la loro nella decina di sessioni - con in più vari interventi istituzionali e interviste 'one to one' - in cui si è articolata la 2-giorni rapallina (precisamente una giornata e mezzo), che aveva come sfondo un titolo 'Muoversi nel futuro' dalla potenziale doppia accezione. Quella più evidente auspicava a individuare come sapersi muovere prossimamente; e qui sono state date tante indicazioni, suggerimenti, risposte, osservazioni, peraltro come facilmente prevedibile senza giungere quasi mai a conclusioni univoche e di gradimento ecumenico, fra gli astanti. Ad esempio, quasi un nulla di fatto (o di nuovo) è emerso dalle tante discussioni intorno alla faticida scelta di quale sarà la nuova fonte energetica da adottare in larga scala, su cui canalizzare sforzi ed investimenti, atta ad alimentare navi ed altri mezzi di trasporto fondamentali. Resta dunque ad oggi una vera e propria scommessa aperta, con nessuna direttrice su cui gli operatori dei trasporti possono ancora puntare tutte le proprie fiches in maniera spensierata; praticamente un quesito da un 'triliardo di dollari', apparentemente irrisolvibile oggi e forse tale anche più in là nel tempo per alcuni anni a venire, causa le complicità date da una serie di variabili che non sempre si intersecano in maniera armoniosa. Una seconda (nostra) interpretazione del titolo poteva suonare invece come una perentoria esortazione, con usa dell'imperativo tipo comando militare dato dal superiore ai propri soldati; nel caso specifico, rivolto agli operatori a 'darsi da fare e in fretta', perché il resto del mondo nel suo tumultuoso evolversi (spesso anche involversi), non solo settoriale ma anche e soprattutto a tutto campo (leggasi sconvolgimenti geopolitici e crisi vari solo nell'ultimo quinquennio), non starà certo ad aspettare che si 'svegliino' gli italiani, adeguandosi ai tanti cambiamenti più o meno epocali in corso. Da sempre infatti siamo un popolo

Ship 2 Shore

L'Italia marittima, portuale e logistica prova a muoversi in un futuro assai incerto e ricco di sfide spinose

02/03/2025 20:42

Terza edizione del Forum annuale organizzato a Rapallo da Telenord e Propeller Club di Genova. Al tappeto tante questioni per le diverse modalità di trasporto, messe a confronto tra di loro e con le istituzioni governative e territoriali dal nostro inviato Angelo Scorza Rapallo (Genova) - Non tradisce mai per la ricchezza di contenuti espressi e per la corposa presenza di relatori che si alternano sul lussuoso palcoscenico del Grand Hotel Excelsior Palace, lo Shipping, Transport & Logistic Forum organizzato ad ogni inizio d'anno (sin dal 2023) dall'emittente genovese Telenord in stretta collaborazione col Propeller Club Port of Genoa. Per la sua terza edizione, l'evento è stato concentrato come focus trainanti su un tema (relativamente) nuovo, che impazza letteralmente in ogni dove, ovvero l'impatto dell'intelligenza artificiale; e quindi su un secondo tema che fa da 'colonna sonora' di base da un po' di anni a questa parte, vale a dire l'ormai annosa questione della transizione energetica nei settori dei trasporti marittimi e terrestri. Come sempre tanti (forse troppi, a modesto parere nostro) gli stakeholders che hanno voluto dire la loro nella decina di sessioni - con in più vari interventi istituzionali e interviste 'one to one' - in cui si è articolata la 2-giorni rapallina (precisamente una giornata e mezzo), che aveva come sfondo un titolo 'Muoversi nel futuro' dalla potenziale doppia accezione. Quella più evidente auspicava a individuare come sapersi muovere prossimamente; e qui sono state date tante indicazioni, suggerimenti, risposte, osservazioni, peraltro come facilmente prevedibile senza giungere quasi mai a conclusioni univoche e di gradimento ecumenico, fra gli astanti. Ad esempio, quasi un nulla di fatto (o di nuovo) è emerso dalle tante discussioni intorno alla faticida scelta di quale sarà la nuova fonte energetica da adottare in larga scala, su cui canalizzare sforzi ed investimenti, atta ad alimentare navi ed altri mezzi di trasporto fondamentali. Resta dunque ad oggi una vera e propria scommessa aperta, con nessuna direttrice su cui gli operatori dei trasporti possono ancora puntare tutte le proprie fiches in maniera spensierata; praticamente un quesito da un 'triliardo di dollari', apparentemente irrisolvibile oggi e forse tale anche più in là nel tempo per alcuni anni a venire, causa le complicità date da una serie di variabili che non sempre si intersecano in maniera armoniosa. Una seconda (nostra) interpretazione del titolo poteva suonare invece come una perentoria esortazione, con usa dell'imperativo tipo comando militare dato dal superiore ai propri soldati; nel caso specifico, rivolto agli operatori a 'darsi da fare e in fretta', perché il resto del mondo nel suo tumultuoso evolversi (spesso anche involversi), non solo settoriale ma anche e soprattutto a tutto campo (leggasi sconvolgimenti geopolitici e crisi vari solo nell'ultimo quinquennio), non starà certo ad aspettare che si 'svegliino' gli italiani, adeguandosi ai tanti cambiamenti più o meno epocali in corso. Da sempre infatti siamo un popolo

Ship 2 Shore

Primo Piano

purtroppo diviso su quasi qualunque fronte (si vedano ad esempio le tante associazioni di categoria contrapposte che caratterizzano i vari 'mestieri' nella catena logistica) e storicamente siamo difficili a mettersi d'accordo su praticamente ogni argomento; salvo poi, grazie alla mirabolante fantasia tricolore che mai va 'in riserva' e alla capacità tutta italica di improvvisare in extremis il colpo di genio vincente, trovare la soluzione ideale ad ogni problematica contingente, anche persino meglio di chi disciplinatamente si era attrezzato per tempo. Circa il 'tema del momento', l'occasione per parlarsi faccia a faccia tra operatori concatenati nella filiera logistica ha disegnato un quadro d'attualità abbastanza stimolante ed al contempo anche parzialmente inquietante, a seconda di come si guardi ed usi - come per tutte le grandi innovazioni tecnologiche oppure organizzative - l'incedere orma inarrestabile tra di noi in quasi tutte le fasi di lavoro, ma anche nella vita comune, dell'intelligenza artificiale. Ben lungi dall'essere una novità assoluta, ma in realtà oggi, a distanza di decenni dalla sua 'scoperta' (o meglio invenzione), declinata in una forma 'prêt-à-porter', l'IA non è dunque più il futuro, ma già il presente; una realtà che sta ridisegnando i confini di logistica e trasporti marittimi. Tali cambiamenti non solo influenzano il lavoro dello specifico comparto, ma stanno plasmando l'intera economia, oltre alla società, creando per ambedue sia minacce che occasioni, rischi ed opportunità in misura praticamente equivalente. È dunque certamente l'ora di guardare ad essa con sano realismo e un pizzico di coraggio, affrontando senza paura ma con la giusta cautela, per prenderne bene le misure, le eventuali (ma spesso ineludibili) prima difficoltà generate dall'impatto violento che ogni innovazione causa nei lavoratori in primis e nei datori di lavoro di rimbalzo. L'evento nella blasonata cornice del Golfo del Tigullio organizzato e introdotto da Fabio Pasquarelli, specialista dei trasporti a Telenord, e condotto in alternanza dai giornalisti Matteo Cantile, direttore, e Carlotta Nicoletti, per conto dell'editore Massimiliano Monti, è stato nobilitato dalla presenza, fra i tanti, di 'guest star' notevoli e sempre di piena attualità. Inserendosi nel palinsesto globale coi tempi tipici dei politici, pressati da diversi impegni spesso concomitanti, non hanno fatto mancare la loro partecipazione (in remoto) il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini; ed in presenza il suo Vice, Edoardo Rixi. Mentre in apertura - dopo l'intervento di Giorgia Boi, Presidente del Propeller Club Port of Genoa e di Nicola Carlone, Comandante Generale delle Capitanerie di Porto - sono stati portati di persona i saluti di Alessio Piana, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria, e Francesco Maresca, Assessore al Patrimonio, Porto, Mare e Pesca del Comune di Genova, la chiusura dell'intero conclave è spettata al Presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, il quale sul tema principe si è espresso in maniera secca: "non basta applicare l'intelligenza artificiale per migliorare il business: bisogna prima definire obiettivi chiari", citando tra i progetti 'best practice' in corso, Raise Up per la supply chain e Mobility Lab per l'ottimizzazione del traffico urbano. Infine, un tocco spirituale ai lavori è provenuto dall'Arcivescovo Emerito di Genova, Cardinale Angelo Bagnasco, che ha invitato a riflettere sul rapporto tra tecnologia e umanità, sottolineando i rischi di una società sempre più individualista e frammentata; un tema che l'IA, se

Ship 2 Shore

Primo Piano

mal utilizzata, abusata o esasperata, potrà certamente sollevare. Durante le 10 sessioni del Forum oltre 50 delegati tra enti, associazioni e aziende leader del settore hanno discusso di innovazioni tecnologiche, decarbonizzazione, sicurezza e sostenibilità. Impossibile citare tutti i relatori comparsi, tra quelli che hanno fatto un intervento incisivo figurano certamente Alberto Rossi, Segretario Generale di Assarmatori; Roberto Ferrari, Amministratore Delegato di PSA Italy; Federica Montaresi, per conto di **Assoporti**, commissario dell'AdSP del Mar Ligure Orientale e autorevole candidato alla poltrona di Presidente nella stessa authority; Alessandro Pitto, Presidente di Fedespedi; Fulvio Carlini, Presidente di Fonasba, Paolo Cornetto, CEO di FHP Holding, Giancarlo Acciari, Amministratore Delegato di SMS Log, Fabio Potestà, Direttore Mediapoint, Franco Porcellacchia, Amministratore Delegato di Ecospray, Stefano Storti, Consigliere di Trasporti Pesanti, Alice Arduini, Amministratore Delegato di Alix International, Antonio Lozzi, Direttore Generale di PB Tankers. Al sabato, nel panel svolto alla presenza delle Autorità di Sistema Portuale di Genova, Venezia, Taranto e La Spezia, si sono esplorate le imprescindibili sinergie con il cluster trasportistico. Oltre a Montaresi, Adsp Mar Ligure Orientale, hanno presenziato: Sergio Prete, Pres. AdSP Mar Ionio; Fulvio Di Blasio, Pres. AdSP Mar Adriatico Settentrionale; Amm. Massimo Seno, Commissario Straordinario AdSP Mar Ligure Occidentale. Binomio MIT (Salvini e Rixi) in coro: "Entro febbraio i 14 presidenti delle AdSP in scadenza" Matteo Salvini ed Edoardo Rixi sono intervenuti a breve distanza temporale, ma non fisica, essendo il capo del dicastero rimasto ai lavori 'in casa'; mentre il suo 'delfino' genovese ha pazientemente attesa la (tardiva) fine dei lavori in mattinata prima di salire sul palco. Nell'intervento a metà pomeriggio della giornata inaugurale del 3° Shipping, Transport & Logistic Forum di Rapallo, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha messo a fuoco il futuro delle infrastrutture italiane, la sostenibilità e la necessità d'una strategia condivisa per la logistica. "Posti come siamo di fronte alla grande sfida di trasformare le nostre infrastrutture e renderle più competitive, sostenibili e sicure perché esse sono pilastro fondamentale per il rilancio economico del Paese, stiamo lavorando a soluzioni concrete per migliorarne la digitalizzazione e ridurre l'impatto ambientale, puntando su investimenti chiave in infrastrutture moderne, autostrade del mare e navi sostenibili. Il piano governativo prevede l'assegnazione di 250 milioni di euro per la piattaforma logistica nazionale, con l'introduzione di fondi per la digitalizzazione a favore delle imprese; a metà marzo sarà pubblicato il bando da 160 milioni di euro per finanziare progetti di digitalizzazione della logistica e il miglioramento delle piattaforme per la gestione dei trasporti. "L'innovazione nei trasporti deve andare di pari passo con l'evoluzione tecnologica e la sicurezza informatica; il futuro dipende dalla capacità di investire in tecnologie avanzate, come quelle legate all'intelligenza artificiale, per garantire una logistica sempre più efficiente e sicura" ha detto Salvini. Iniziative per migliorare i collegamenti intermodali sono in atto a Verona, Alessandria, Gioia Tauro e Trieste per la connessione con l'Est Europa e rafforzare la competitività delle aree logistiche. "Stiamo investendo sul retroporto di Genova, a Trieste e Gioia Tauro per creare un sistema intermodale in grado di rispondere

Ship 2 Shore

Primo Piano

alle sfide globali. La transizione energetica è una priorità del governo; dobbiamo affrontare la sfida di garantire un equilibrio tra sostenibilità e competitività". Alla domanda 'scomoda' sulla governance - attualmente molto lasca - nelle autorità di sistema portuale, il ministro ha nuovamente lanciato un altro messaggio impegnativo. "Confidiamo che entro fine febbraio si possano fare le nomine dei presidenti delle 14 AdSP scadute o in scadenza (restano fuori, sino alla scadenza del 2026, Ancona ed Augusta-Catania), superando l'attuale scoglio di dover essere concordate fra Ministero e Regioni, fra cui quelle con colori politici diversi, e non è sempre immediato metterle d'accordo. Ci sono tante risorse da mettere a terra, ma anche alcune complessità burocratiche da superare". Sul tema Rixi si era espresso in maniera praticamente speculare (non poteva essere diversamente). "L'efficientamento della catena logistica con l'IA è cruciale per migliorare la competitività delle aziende e dei porti, e si affermerà come fattore chiave per plasmare un settore più efficiente, sostenibile e innovativo. L'intelligenza artificiale non si può evitare, fa parte di un cambiamento 'climatico' generalizzato e necessario che comporta opportunità e rischi. Il MIT ha messo in piedi investimenti sulla digitalizzazione di 50 miliardi di euro di fondi PNRR, cui sommare 70 miliardi per la transizione ecologica e 30 miliardi per lo sviluppo di una rete di infrastrutture di trasporto moderna, digitale, sostenibile e interconnessa". Sulla riforma dei porti il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 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." Salvini si è espresso negativamente sul Green Deal, spesso ridotto ad ambientalismo di facciata. "Washington e Bruxelles stanno aprendo importanti riflessioni; pur essendo fondamentale difendere ambiente, ecosistema, fauna e flora, mettere fuori mercato o fuori legge i motori a combustione interna è una scelta senza senso che rischia di danneggiare seriamente il nostro sistema logistico e industriale, facendo un clamoroso regalo a competitor aggressivi come la Cina. Pensare di eliminare i motori endotermici dal 1° gennaio 2035 e sostituirli con gli elettrici è scelta impraticabile, irrealistica e dannosa. Bisogna promuovere l'intermodalità e affrontare i cambiamenti con buon senso e gradualità" ha precisato il Ministro, senza lesinare un paio di stoccate ai magistrati. "Ho vissuto per 3 anni un processo penale con visite regolari a Palermo. La politica è una scelta consapevole di avere oneri e onori, ma non avrei mai immaginato di finire a processo penale; queste incursioni giudiziarie sono poco serie e fuori luogo, causano sprechi di tempo e denaro pubblico. Vogliamo guardare l'esempio del ponte sullo Stretto? unica grande opera pubblica al mondo in cui, prima di iniziare, il ponte è già sotto indagine e la Procura di Roma ha ricevuto un esposto contro ignoti (che poi sarei io), perché qualcuno vuole fare il ponte tra Sicilia e Calabria". Per ENI la decarbonizzazione vedrà approntare soluzioni flessibili e in tempi ragionevoli Tra i protagonisti annunciati, quale platinum sponsor, ENI ha schierato a Rapallo Stefania Timperi (Sustainable Development Manager), già apprezzata nell'edizione 2024, la quale ha puntato l'attenzione sulle strategie di decarbonizzazione

Ship 2 Shore

Primo Piano

del trasporto marittimo, alla luce degli obiettivi fissati dalle istituzioni internazionali La holding energetica fondata da Enrico Mattei, partita storicamente dal petrolio e oggi impegnata in una diversificazione strategica comprensiva di fonti rinnovabili (eolico, solare, nucleare di nuova generazione) è tra le compagnie italiane più solide in uno scenario internazionale in evoluzione. "È fondamentale sviluppare una strategia di decarbonizzazione che non penalizzi il mercato, ma che cerchi di preservarlo nel lungo periodo. ENI segue un approccio di neutralità tecnologica, ritenendo che non ci sia una sola soluzione, ma diverse, per la decarbonizzazione di tutti i tipi di trasporto: terrestre, marittimo e aereo. Se ci mettiamo nei panni di chi costruisce navi o di chi le acquista, si deve capire come indirizzare i propri investimenti. Le infrastrutture portuali sono molto diverse tra loro: il Mediterraneo non è come il bacino di Anversa, Rotterdam o il Nord Europa, né come quelli dell'Asia orientale. Ogni porto ha attività, dimensioni e problematiche specifiche, quindi bisogna cercare di ottimizzare le soluzioni. Noi crediamo che l'LNG rappresenti una soluzione a breve termine, conforme alle normative attuali e competitivo dal punto di vista del prezzo. Ma a partire dal 2030 le penali per l'uso di carburanti fossili saranno così alte che la competitività dell'LNG potrebbe essere messa in discussione. I biocarburanti rappresentano una soluzione flessibile che non richiede importanti cambiamenti infrastrutturali nei porti, depositi costieri o filiera distributiva; possono essere utilizzati sui mezzi navali esistenti, dando respiro a investitori e armatori che avranno acquistato navi, permettendo di prolungarne la vita utile a 30 anni. I biocarburanti offrono una soluzione che supporta il settore, mentre altre hanno orizzonti temporali più lunghi e richiedono ingenti investimenti infrastrutturali". Il collega Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer Industrial, ha illustrato le prospettive specifiche di ENI nella logistica sostenibile implementata dalle opportunità dell'intelligenza artificiale. "Siamo sicuramente a una svolta; dopo anni in cui ha prevalso l'ideologia facendo errori nella politica europea, siamo alla consapevolezza del pragmatismo e di una transizione 'giusta', che va a cercare le soluzioni più efficaci ed efficienti, quindi un mix che possono soddisfare nel modo migliore possibile in funzione del contesto di riferimento. Nel trasporto navale puntiamo sui biocarburanti, ma nel medio periodo può esserci il metanolo come soluzione di nicchia. Crediamo meno nel trasporto marittimo elettrico, a idrogeno ed ammoniaca, che potranno essere di nicchia per applicazioni particolari. I biocarburanti, in particolare con tecnologia italiana, rappresentano una soluzione che non necessita di interventi infrastrutturali, ma utilizzabile sui mezzi navali esistenti, quindi oggi la soluzione forse più facilmente utilizzabile, ma non la sola. Occorrono, per fare una conversione, tanti investimenti in tutta la filiera: i porti devono infrastrutturarsi per nuovi vettori energetici. E le navi devono essere costruite per essere adeguate ai nuovi vettori energetici". Circa l'IA, Ricci ha 'confessato': "è l'ulteriore frontiera di un percorso di digitalizzazione avviato molti anni fa, la utilizziamo sempre di più al servizio di sviluppo tecnologico e ottimizzazione dei processi, uno strumento eccezionale al servizio dell'essere umano. Ma c'è il contraltare della cybersicurezza, i rischi per la security, argomento di grande sensibilità e ci vede investire tantissimo

Ship 2 Shore

Primo Piano

in tutti i nostri diversi processi. siamo abituati a utilizzare la tecnologia, questo fatto permette di innovare di più e di efficientare di più i processi e di ottimizzare i sistemi, i quali più sono complessi e più questi strumenti ci aiuteranno a gestirli nel modo migliore".

(ACON) LOGISTICA. BERNARDIS (FP): REGIONE SOSTIENE RILEVANZA NAZIONALE SDAG

(AGENPARL) - lun 03 febbraio 2025 (ACON) **Trieste**, 3 feb - "È confermato l'impegno della Regione per garantire l'inclusione dell'interporto Sdag di Gorizia nella lista degli interporti di rilevanza nazionale. Questo obiettivo valorizza il nostro territorio e promuove il suo potenziale economico, posizionando Gorizia come nodo strategico nel sistema logistico europeo". Lo annuncia, in una nota, il consigliere regionale Diego Bernardis (Fedriga presidente) che, in seguito alla presentazione dell'interrogazione "Aggiornamento sull'inclusione dell'interporto Sdag di Gorizia nella lista degli interporti di rilevanza nazionale", aggiunge: "Il sostegno del Ministero delle Infrastrutture, insieme all'impegno della Regione, è determinante per confermare Gorizia al centro delle dinamiche logistiche internazionali. L'interporto Sdag è una risorsa fondamentale per lo sviluppo logistico dell'Isontino e dell'intera regione. Collega Gorizia e il Friuli Venezia Giulia al sistema europeo e merita il giusto riconoscimento per il suo ruolo strategico". "La Regione - afferma Bernardis - ha investito risorse significative allo sviluppo dell'interporto Sdag, pari a circa 5 milioni di euro, una parte delle quali è stata assegnata direttamente a Sdag e al Comune di Gorizia. Questi investimenti, uniti alla realizzazione della lunetta ferroviaria, contribuiranno a consolidare la funzione dell'Interporto e a rafforzare i collegamenti con il sistema portuale regionale, in particolare con il porto di Trieste e Monfalcone". "Con il riconoscimento nazionale, l'interporto Sdag sarà un nodo ancora più strategico della piattaforma logistica regionale, con un enorme potenziale di sviluppo a livello europeo, in particolare verso i paesi dell'Est Europa. Ringrazio il presidente Fedriga, l'assessore Amirante e il ministro Salvini per il loro continuo supporto. Sono certo che la collaborazione interistituzionale sarà costante e determinante per raggiungere questo obiettivo" - conclude Bernardis. ACON/COM/sm 031241 FEB 25 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

(ACON) LOGISTICA. BERNARDIS (FP): REGIONE SOSTIENE RILEVANZA NAZIONALE SDAG

02/03/2025 12:49

(AGENPARL) - lun 03 febbraio 2025 (ACON) Trieste, 3 feb - "È confermato l'impegno della Regione per garantire l'inclusione dell'interporto Sdag di Gorizia nella lista degli interporti di rilevanza nazionale. Questo obiettivo valorizza il nostro territorio e promuove il suo potenziale economico, posizionando Gorizia come nodo strategico nel sistema logistico europeo". Lo annuncia, in una nota, il consigliere regionale Diego Bernardis (Fedriga presidente) che, in seguito alla presentazione dell'interrogazione "Aggiornamento sull'inclusione dell'interporto Sdag di Gorizia nella lista degli interporti di rilevanza nazionale", aggiunge: "Il sostegno del Ministero delle Infrastrutture, insieme all'impegno della Regione, è determinante per confermare Gorizia al centro delle dinamiche logistiche internazionali. L'interporto Sdag è una risorsa fondamentale per lo sviluppo logistico dell'Isontino e dell'intera regione. Collega Gorizia e il Friuli Venezia Giulia al sistema europeo e merita il giusto riconoscimento per il suo ruolo strategico". "La Regione - afferma Bernardis - ha investito risorse significative allo sviluppo dell'interporto Sdag, pari a circa 5 milioni di euro, una parte delle quali è stata assegnata direttamente a Sdag e al Comune di Gorizia. Questi investimenti, uniti alla realizzazione della lunetta ferroviaria, contribuiranno a consolidare la funzione dell'Interporto e a rafforzare i collegamenti con il sistema portuale regionale, in particolare con il porto di Trieste e Monfalcone". "Con il riconoscimento nazionale, l'interporto Sdag sarà un nodo ancora più strategico della piattaforma logistica regionale, con un enorme potenziale di sviluppo a livello europeo, in particolare verso i paesi dell'Est Europa. Ringrazio il presidente Fedriga, l'assessore Amirante e il ministro Salvini per il loro continuo supporto. Sono certo che la collaborazione interistituzionale sarà costante e determinante per raggiungere questo obiettivo" - conclude Bernardis. ACON/COM/sm 031241 FEB 25 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

Il Nautilus

Venezia

IL CONTRAMMIRAGLIO GUGLIELMI ASSUME IL COMANDO DELL'ISTITUTO STUDI MILITARI MARITTIMI E DEL PRESIDIO MILITARE DI VENEZIA

Il 31 gennaio, nella Sala degli Squadratori dell'antico Arsenale di **Venezia**, si è svolta la cerimonia di avvicendamento al Comando dell'Istituto di Studi Militari Marittimi (ISMM) e del Presidio Militare di **Venezia** tra il contrammiraglio Giuseppe Schivardi e il contrammiraglio Domenico Guglielmi, alla presenza del Comandante Interregionale Marittimo Nord, ammiraglio di divisione Flavio Biaggi e delle massime autorità locali, civili, religiose e militari. Al Contrammiraglio Domenico GUGLIELMI, nuovo comandante dell'ISMM, spetta il compito di guidare la formazione superiore degli Ufficiali della Marina Militare, assicurare la prontezza della base navale e contribuire allo sviluppo delle attività afferenti al contesto marittimo, consolidando il ruolo di polo culturale della Forza Armata, affidato a questo comando ben integrato nel territorio e nella comunità veneziana. All'ISMM si svolge il Corso Normale di Stato Maggiore, strutturato su due sessioni per anno accademico, cui partecipano una media di 50 Ufficiali dei vari Corpi della Marina Militare, e alcuni laureati dell'Università Ca' Foscari di **Venezia**, che l'ha riconosciuto quale Master di 2° livello in "Studi Strategici e Sicurezza Internazionale". Oltre alla formazione, l'ISMM ospita il Centro Studi e funge da centro di ricerca nell'ambito dell'alta formazione e nell'analisi e sviluppo di tematiche strategiche e operative indicate dal Capo di Stato Maggiore Marina Militare. L'Istituto organizza anche numerosi eventi, anche di levatura internazionale, come il Venice Trans-Regional Seapower Symposium, che vede la partecipazione dello stato maggiore delle marine militari di quasi tutto il mondo. Custodisce e valorizza, inoltre, il patrimonio storico, materiale e immateriale, della Marina presso l'Arsenale di **Venezia** e gestisce il Museo Storico Navale. Supporta la logistica per tutti i Comandi della Marina che fanno riferimento a questa sede, che funge tutt'oggi da base per 3 Unità della Marina: la Nave oceanografica "ARETUSA", la Nave preposta ai segnalamenti marittimi "PONZA" e la Nave addetta ai trasporti costieri "TREMITI".



Il 31 gennaio, nella Sala degli Squadratori dell'antico Arsenale di Venezia, si è svolta la cerimonia di avvicendamento al Comando dell'Istituto di Studi Militari Marittimi (ISMM) e del Presidio Militare di Venezia tra il contrammiraglio Giuseppe Schivardi e il contrammiraglio Domenico Guglielmi, alla presenza del Comandante Interregionale Marittimo Nord, ammiraglio di divisione Flavio Biaggi e delle massime autorità locali, civili, religiose e militari. Al Contrammiraglio Domenico GUGLIELMI, nuovo comandante dell'ISMM, spetta il compito di guidare la formazione superiore degli Ufficiali della Marina Militare, assicurare la prontezza della base navale e contribuire allo sviluppo delle attività afferenti al contesto marittimo, consolidando il ruolo di polo culturale della Forza Armata, affidato a questo comando ben integrato nel territorio e nella comunità veneziana. All'ISMM si svolge il Corso Normale di Stato Maggiore, strutturato su due sessioni per anno accademico, cui partecipano una media di 50 Ufficiali dei vari Corpi della Marina Militare, e alcuni laureati dell'Università Ca' Foscari di Venezia, che l'ha riconosciuto quale Master di 2° livello in "Studi Strategici e Sicurezza Internazionale". Oltre alla formazione, l'ISMM ospita il Centro Studi e funge da centro di ricerca nell'ambito dell'alta formazione e nell'analisi e sviluppo di tematiche strategiche e operative indicate dal Capo di Stato Maggiore Marina Militare. L'Istituto organizza anche numerosi eventi, anche di levatura internazionale, come il Venice Trans-Regional Seapower Symposium, che vede la partecipazione dello stato maggiore delle marine militari di quasi tutto il mondo. Custodisce e valorizza, inoltre, il patrimonio storico, materiale e immateriale, della Marina presso l'Arsenale di Venezia e gestisce il Museo Storico Navale. Supporta la logistica per tutti i Comandi della Marina che fanno riferimento a questa sede, che funge tutt'oggi da base per 3 Unità della

Informatore Navale

Venezia

Il contrammiraglio Guglielmi assume il comando dell'Istituto Studi Militari Marittimi e del Presidio Militare di Venezia

Il 31 gennaio, nella Sala degli Squadratori dell'antico Arsenale di **Venezia**, si è svolta la cerimonia di avvicendamento al Comando dell'Istituto di Studi Militari Marittimi e del Presidio Militare di Venezia tra il contrammiraglio Giuseppe Schivardi e il contrammiraglio Domenico Guglielmi. Presente il Comandante Interregionale Marittimo Nord, ammiraglio di divisione Flavio Biaggi e delle massime autorità locali, civili, religiose e militari. Al Contrammiraglio Domenico GUGLIELMI, nuovo comandante dell'ISMM, spetta il compito di guidare la formazione superiore degli Ufficiali della Marina Militare, assicurare la prontezza della base navale e contribuire allo sviluppo delle attività afferenti al contesto marittimo, consolidando il ruolo di polo culturale della Forza Armata, affidato a questo comando ben integrato nel territorio e nella comunità veneziana. All'ISMM si svolge il Corso Normale di Stato Maggiore, strutturato su due sessioni per anno accademico, cui partecipano una media di 50 Ufficiali dei vari Corpi della Marina Militare, e alcuni laureati dell'Università Ca' Foscari di **Venezia**, che l'ha riconosciuto quale Master di 2° livello in "Studi Strategici e Sicurezza Internazionale". Oltre alla formazione, l'ISMM ospita il Centro Studi e funge da centro di ricerca nell'ambito dell'alta formazione e nell'analisi e sviluppo di tematiche strategiche e operative indicate dal Capo di Stato Maggiore Marina Militare. L'Istituto organizza anche numerosi eventi, anche di levatura internazionale, come il Venice Trans-Regional Seapower Symposium, che vede la partecipazione dello stato maggiore delle marine militari di quasi tutto il mondo. Custodisce e valorizza, inoltre, il patrimonio storico, materiale e immateriale, della Marina presso l'Arsenale di **Venezia** e gestisce il Museo Storico Navale. Supporta la logistica per tutti i Comandi della Marina che fanno riferimento a questa sede, che funge tutt'oggi da base per 3 Unità della Marina: la Nave oceanografica "ARETUSA", la Nave preposta ai segnalamenti marittimi "PONZA" e la Nave addetta ai trasporti costieri "TREMITI".

Informatore Navale

Il contrammiraglio Guglielmi assume il comando dell'Istituto Studi Militari Marittimi e del Presidio Militare di Venezia

02/03/2025 19:18

Il 31 gennaio, nella Sala degli Squadratori dell'antico Arsenale di Venezia, si è svolta la cerimonia di avvicendamento al Comando dell'Istituto di Studi Militari Marittimi e del Presidio Militare di Venezia tra il contrammiraglio Giuseppe Schivardi e il contrammiraglio Domenico Guglielmi. Presente il Comandante Interregionale Marittimo Nord, ammiraglio di divisione Flavio Biaggi e delle massime autorità locali, civili, religiose e militari. Al Contrammiraglio Domenico GUGLIELMI, nuovo comandante dell'ISMM, spetta il compito di guidare la formazione superiore degli Ufficiali della Marina Militare, assicurare la prontezza della base navale e contribuire allo sviluppo delle attività afferenti al contesto marittimo, consolidando il ruolo di polo culturale della Forza Armata, affidato a questo comando ben integrato nel territorio e nella comunità veneziana. All'ISMM si svolge il Corso Normale di Stato Maggiore, strutturato su due sessioni per anno accademico, cui partecipano una media di 50 Ufficiali dei vari Corpi della Marina Militare, e alcuni laureati dell'Università Ca' Foscari di Venezia, che l'ha riconosciuto quale Master di 2° livello in "Studi Strategici e Sicurezza Internazionale". Oltre alla formazione, l'ISMM ospita il Centro Studi e funge da centro di ricerca nell'ambito dell'alta formazione e nell'analisi e sviluppo di tematiche strategiche e operative indicate dal Capo di Stato Maggiore Marina Militare. L'Istituto organizza anche numerosi eventi, anche di levatura internazionale, come il Venice Trans-Regional Seapower Symposium, che vede la partecipazione dello stato maggiore delle marine militari di quasi tutto il mondo. Custodisce e valorizza, inoltre, il patrimonio storico, materiale e immateriale, della Marina presso l'Arsenale di Venezia e gestisce il Museo Storico Navale. Supporta la logistica per tutti i Comandi della Marina che fanno riferimento a questa sede, che funge tutt'oggi da base per 3 Unità della Marina: la Nave oceanografica "ARETUSA", la Nave preposta ai segnalamenti marittimi "PONZA" e la Nave addetta ai trasporti costieri "TREMITI".

Da febbraio parte un nuovo collegamento Chioggia-Libia

Le navi cargo, per autoveicoli, macchine pesanti e merci, arriverà a Bengasi facendo scalo in Egitto e Turchia ogni venti giorni. Partirà a fine febbraio dal **porto** di Chioggia un nuovo collegamento del tipo ro-ro (roll on-roll off, cioè quello con cui i veicoli e i macchinari pesanti vengono caricati sulle grandi navi cargo) con la Libia, precisamente col **porto** di Bengasi. Ne danno notizia le testate portuali specializzate. Il servizio, curato da Agencies S.r.l., società veneziana, utilizzerà la motonave Marin (di Midline Shipping) e partirà dalla banchina di Sorima, terminal di Fhp, holding portuale. La rotazione della linea comprende anche Izmir (Turchia), Alessandria d'Egitto e Mersin (Turchia). La tipologia di merce che potrà essere trasportata comprende autocarri, escavatori, automobili, macchine pesanti, pallet, casse e container (20'-40', cioè fino a 76 metri d'ingombro). La nuova linea, ricorda Adriaports, si affianca a quella già esistente per Tripoli, sempre curata da Agencies, che scala Chioggia ogni 20 giorni e tocca anche la Spagna. Il collegamento con Bengasi prevederà una nave più versatile, disponibile anche merci in colli. Il tutto con la stessa frequenza (circa 20 giorni), in grado quindi di garantire un collegamento sempre più regolare con la Libia. VeneziaToday è in caricamento.



Vado Ligure: successo per il test di autonomia energetica in porto

Andrea Puccini

VADO Un test innovativo di autonomia energetica, condotto presso il porto di Vado Ligure grazie a un avanzato sistema di accumulo, segna un importante traguardo per i porti italiani, aprendo nuove prospettive in termini di efficienza e sostenibilità. Le società Renantis Solutions e SAET, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Vado Gateway SpA APM Terminals e S.V. Port Service S.r.l., hanno completato con successo un test di operatività in modalità isola, durante il quale la rete elettrica del porto è stata temporaneamente scollegata da quella nazionale. Durante il distacco, il porto ha continuato a operare in autonomia grazie al sistema Battery Energy Storage System (BESS), progettato per garantire continuità in caso di emergenze. Un primato per i porti italiani Il progetto di Vado Ligure è il primo in Italia a implementare un sistema di accumulo operativo in ambito portuale e a testarlo per verificare la capacità di mantenere le attività anche in caso di interruzioni della rete nazionale. Marco Cittadini, Chief Downstream Officer di Nadara, ha commentato: Questo progetto rappresenta un modello per il futuro, dimostrando la fattibilità di rafforzare la resilienza portuale attraverso i sistemi di accumulo. Il successo del test conferma la possibilità di garantire continuità e sostenibilità operativa. Paolo Canavese, Direttore di Scalo Savona-Vado Ligure dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, ha sottolineato: Si tratta del coronamento di una visione di efficientamento energetico e sviluppo sostenibile. Questo progetto, avviato dall'Autorità Portuale di Savona e portato avanti dall'Autorità di Sistema, rappresenta un passo avanti significativo per l'innovazione nel settore portuale. Un progetto all'avanguardia Il sistema di accumulo energetico di Vado Ligure, gestito tramite una piattaforma avanzata di Energy Management System (EMS) sviluppata da Energy Team, ha una capacità di potenza di 9 MW e una capacità di energia immagazzinata di 8 MWh. Oltre a garantire operazioni portuali autonome, è già attivo nella regolazione ultrarapida di frequenza (Fast Reserve) per la rete elettrica nazionale. Il progetto è il risultato della collaborazione tra Renantis Solutions, SAET e S.V. Port Service, che gestisce le microreti elettriche dei porti di Vado Ligure e Savona. Nadara, attraverso la sua divisione Balancing Service Provider (BSP), si occupa del dispacciamento energetico, massimizzando l'accesso ai mercati dell'energia e ai servizi ancillari. Un modello per il futuro Il successo della sperimentazione apre nuove prospettive di applicazione per i porti italiani ed europei, dimostrando come questa tecnologia possa integrare i servizi di demand response e garantire operazioni ininterrotte anche durante manutenzioni straordinarie. Questa iniziativa si inserisce perfettamente negli obiettivi nazionali di elettrificazione e decarbonizzazione dei porti, contribuendo a una logistica più sostenibile ed efficiente. Il porto di Vado Ligure si conferma così un punto di riferimento nell'innovazione energetica per il settore marittimo.



Messaggero Marittimo

Savona, Vado

italiano ed europeo.

Lavori Fincantieri a Sestri Ponente, Assoutenti convoca assemblea danneggiati per costituire comitato

Furio Truzzi e Rosanna Stifano, presidenti di Assoutenti Liguria e Genova lanciano un appello a Massimo Seno e al commissario aggiunto Alberto Maria Benedetti. I lavori del ribaltamento a mare in corso nelle aree Fincantieri di Sestri Ponente stanno provocando disagi per gli abitanti con problemi di vibrazioni. Con l'obiettivo dichiarato di unire le forze, evitare costosi contenziosi legali e dare una risposta concreta con risarcimenti adeguati per i danni patiti, Assoutenti ha convocato per martedì 4 febbraio alle 18 a Palazzo Fieschi in via Sestri 34 l'assemblea dei danneggiati per costituire il comitato che insieme alla associazione incontrerà l'**Autorità Portuale** e l'impresa responsabile delle attività moleste. "I lavori si devono fare ma nel rispetto delle persone e dei loro beni si legge nella nota di Assoutenti adottando tutte quelle misure necessarie per superare l'insostenibilità della situazione attuale". Con l'occasione Furio Truzzi e Rosanna Stifano, presidenti di Assoutenti della Liguria e di Genova lanciano un appello al commissario straordinario Massimo Seno e al commissario aggiunto Alberto Maria Benedetti "per instaurare un dialogo costruttivo che, sulla scia della positiva esperienza nella gestione dei danni causati dalle microcariche esplose nel 2012 per dragare le acque del porto, eviti il conflitto sociale e giudiziario". «Allora con il presidente Merlo si raggiunse un accordo che consentì di risarcire oltre 300 famiglie del centro storico» dichiarano Truzzi e Stifano «gli abitanti di sestri meritano lo stesso trattamento e avere i propri diritti riconosciuti».



Vibrazioni a Sestri, ancora due mesi di lavori e possibili indennizzi

di Mat.A Nel quartiere genovese di Sestri Ponente, i residenti stanno vivendo una situazione di crescente preoccupazione a causa delle forti vibrazioni generate dai lavori per il ribaltamento a mare di Fincantieri. Queste vibrazioni, percepite in certe occasioni persino come scosse di terremoto. I cittadini hanno descritto una vita quotidiana invivibile, con pavimenti e tavoli che vibrano costantemente. Alcuni hanno riportato crepe nelle pareti e danni ai pavimenti. Durante un incontro pubblico, i residenti hanno chiesto risarcimenti per i danni e misure immediate per mitigare l'impatto dei lavori. "E' ancora presto, non c'è una procedura automatica di indennizzo - spiega a Primocanale Carlo De Simone, subcommissario della struttura commissariale per la ricostruzione di Genova - chi ha subito particolari danni può utilizzare la sezione del sito dell'**Autorità Portuale** dove possono fare reclami e porre quesiti, faremo poi le valutazioni del caso". De Simone poi inquadra così la situazione di Sestri Ponente. "Sono stato a parlare diverse volte con i cittadini per cercare 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 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.



Porto, Cosulich: "È tutto fermo, serve un presidente che conosca lo scalo"

Tanti i temi affrontati a Primocanale dal presidente della Fratelli Cosulich, Augusto Cosulich. Augusto Cosulich nell'intervista con Primocanale "Immobilità è una parola piccola, non c'è stata alcuna attività in questi otto mesi nel porto di Genova, o almeno molto poca". Parte molto carico, senza mezze parole, il presidente e amministratore delegato della Fratelli Cosulich, Augusto Cosulich, che in una intervista a Primocanale analizza diversi temi caldi dello scalo ligure. "Per il porto serve un manager locale che conosca già lo scalo" "Leggo di otto nomi in lizza per la presidenza del porto e questo mi preoccupa molto perché serve un accordo tra tutti i partiti anche di opposizione e temo che si andrà avanti per almeno un mese o anche di più. E sarebbe un danno per Genova perché ci sono tante cose da fare e tante opportunità. Io spero che arrivi un manager del territorio, che conosca già il porto e sappia dove è calata Bettolo perché se viene da Barletta o da qualche altro posto, prima che conosca la struttura del porto di Genova passano altri sei mesi e siamo di nuovo fermi". "Cosco vuole investire in porto, l'Authority non li ha nemmeno ricevuti..." "I nostri clienti, in particolare Cosco, hanno interesse a sviluppare

attività nel porto e incrementare i traffici quindi spesso e volentieri abbiamo bisogno di una interlocuzione. Sono venuti di recente dei dirigenti Cosco e non è stato possibile incontrare nessuno dell'Autorità portuale perché non danno udienza ma non c'è interlocuzione, mentre io sostengo che la comunicazione è l'anima del business". Piano regolatore: "Si punti ai tre poli Psa, Msc e Hapag" "Si punti a una realizzazione di tre gruppi importanti cioè Psa, Msc e Hapag Lloyd che si dividano il porto, sono strutture indipendenti, ma serve che qualcuno in maniera attiva e decisionista risolva il problema del ricorso al Consiglio di Stato sul caso Spinelli, si va avanti a tappulli, ora si va avanti per sei mesi ma poi fra sei mesi saremo di nuovo nella stessa situazione. Ma quel terminal non vale nulla fino a quando la situazione non si risolve perché non ha la concessione e per permettere ad Hapag Lloyd di prendere campo e svilupparsi questo problema deve essere risolto ed evitare la possibilità che Hapag se ne vada, è il primo cliente del porto di Genova e ce lo dobbiamo tenere stretto". "In Liguria manca l'impresa, i soldi restano in banca" Ma come giudica il porto in mano a grandi gruppi stranieri, non la preoccupa? "E' la naturale conseguenza della mancanza di impresa in Liguria, dove ci sono un sacco di soldi (di recente ho avuto contatti con presidenti di banche molto importanti che mi dicono che i depositi bancari in Liguria nei conti correnti eccedono i 7-8 miliardi) per cui è una regione dove si tengono i soldi nei conti correnti e non si fanno investimenti e quindi l'impresa langue e la conseguenza è che in porto ci siano grandi gruppi internazionali. Gli imprenditori validi ci sono ma non abbastanza, molti hanno venduto e per me è una sconfitta e pochi iniziano attività di un certo



Tanti i temi affrontati a Primocanale dal presidente della Fratelli Cosulich, Augusto Cosulich. Augusto Cosulich nell'intervista con Primocanale "Immobilità è una parola piccola, non c'è stata alcuna attività in questi otto mesi nel porto di Genova, o almeno molto poca". Parte molto carico, senza mezze parole, il presidente e amministratore delegato della Fratelli Cosulich, Augusto Cosulich, che in una intervista a Primocanale analizza diversi temi caldi dello scalo ligure. "Per il porto serve un manager locale che conosca già lo scalo" "Leggo di otto nomi in lizza per la presidenza del porto e questo mi preoccupa molto perché serve un accordo tra tutti i partiti anche di opposizione e temo che si andrà avanti per almeno un mese o anche di più. E sarebbe un danno per Genova perché ci sono tante cose da fare e tante opportunità. Io spero che arrivi un manager del territorio, che conosca già il porto e sappia dove è calata Bettolo perché se viene da Barletta o da qualche altro posto, prima che conosca la struttura del porto di Genova passano altri sei mesi e siamo di nuovo fermi". "Cosco vuole investire in porto, l'Authority non li ha nemmeno ricevuti..." "I nostri clienti, in particolare Cosco, hanno interesse a sviluppare attività nel porto e incrementare i traffici quindi spesso e volentieri abbiamo bisogno di una interlocuzione. Sono venuti di recente dei dirigenti Cosco e non è stato possibile incontrare nessuno dell'Autorità portuale perché non danno udienza ma non c'è interlocuzione, mentre io sostengo che la comunicazione è l'anima del business". Piano regolatore: "Si punti ai tre poli Psa, Msc e Hapag" "Si punti a una realizzazione di tre gruppi importanti cioè Psa, Msc e Hapag Lloyd che si dividano il porto, sono strutture indipendenti, ma serve che qualcuno in maniera attiva e decisionista risolva il problema del ricorso al Consiglio di Stato sul caso Spinelli, si va avanti a tappulli, ora si va avanti per sei mesi ma poi fra sei mesi saremo di nuovo nella stessa situazione. Ma quel terminal non vale nulla fino a quando la situazione non si risolve perché non ha la concessione e per permettere ad Hapag Lloyd di prendere campo e svilupparsi questo problema deve essere risolto ed evitare la possibilità che Hapag se ne vada, è il primo cliente del porto di Genova e ce lo dobbiamo tenere stretto". "In Liguria manca l'impresa, i soldi restano in banca" Ma come giudica il porto in mano a grandi gruppi stranieri, non la preoccupa? "E' la naturale conseguenza della mancanza di impresa in Liguria, dove ci sono un sacco di soldi (di recente ho avuto contatti con presidenti di banche molto importanti che mi dicono che i depositi bancari in Liguria nei conti correnti eccedono i 7-8 miliardi) per cui è una regione dove si tengono i soldi nei conti correnti e non si fanno investimenti e quindi l'impresa langue e la conseguenza è che in porto ci siano grandi gruppi internazionali. Gli imprenditori validi ci sono ma non abbastanza, molti hanno venduto e per me è una sconfitta e pochi iniziano attività di un certo

rilievo". "Noi investiamo e oggi abbiamo 130 società controllate" Nel nostro bilancio dell'anno scorso paghiamo 20 milioni di euro di interessi passivi e questi sono tanti soldi ma sono figli di una grossa attività imprenditoriale che portiamo avanti da dieci anni. Non si può fare impresa se non ci si indebita e noi abbiamo raggiunto 130 società controllate e chiudiamo il bilancio con 2 miliardi e 300 milioni di euro per il bilancio 2024". Carburanti puliti: "Grandi investimenti per bettoline a metanolo verde" "Noi siamo molto impegnati nella transizione energetica e abbiamo investito pesantemente nel naviglio che deve rifornire le navi in futuro con carburanti più puliti, quindi abbiamo già in opera due bettoline Lng (gas naturale liquefatto) di cui una in Nord Europa e una in estremo Oriente e poi abbiamo ordinato quattro bettoline per rifornire di metanolo verde che è l'unico carburante veramente pulito perchè l'Lng ha delle pecche perchè riduce il Co2 solo del 30-40%". La prossima settimana arriva la nave con la talpa del Terzo valico Per la diga se ci fosse qualcuno più decisionista si potrebbe dare un calcetto a chi se ne occupa in modo da dare un'accelerata. Noi abbiamo una nave della Cosco che arriverà la prossima settimana con la talpa del Terzo valico (n.d.r sostituirà quella danneggiata e smontata) e per il terzo Valico serve una accelerata per permettere agli imprenditori di fare impresa con infrastrutture efficienti". Dazi? "Più importante che Trump faccia finire la guerra in Ucraina" "Si sapeva già che sarebbero arrivati i dazi ma la parola è ancora 'potrebbe', vediamo cosa succede, vediamo su quali prodotti verranno applicati ma Trump è un negoziatore e imprenditore e tutto quello che dice può essere rivisto e starà attento a non appesantire l'economia americana e non aumentare l'inflazione. Se mette questi dazi corre il rischio di avere una inflazione del 7-8%. Più importate è che faccia finire la guerra in Ucraina". Chiude col sorriso ma con l'amarezza per "il Genoa perdente ieri, potevamo anche pareggiare...". 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.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Cma Cgm aggiunge altri quattro scali in Italia alla linea TMX2

Non più solo Salerno (Sct) e **Genova** (Psa Pra') ma anche Napoli (Flavio Gioia), Livorno (Terminal Darsena Toscana), La Spezia (Lsct) e Augusta (Est) saranno i porti scalati dal servizio di linea di Cma Cgm per il trasporto di carichi containerizzati fra l'Italia, Francia, Malta e la Turchia settentrionale. Da metà febbraio quattro navi portacontainer da 1.780 Teu di portata effettueranno dunque la seguente rotazione: Aliaga - Gemlik - Izmit - Ambarli - Malta - Salerno - Napoli - Livorno - La Spezia - Genoa - Marseille - Malta - Augusta - Aliaga. La frequenza del servizio sarà settimanale e ciascuna nave impiegherà 28 giorni per completare un loop.



Porto di Genova, cominciato il collaudo della nuova banchina di ponte Eritrea

Accoglierà navi più grandi grazie a fondale profondo 14 metri **Genova** - Sono cominciate le prove di collaudo dei lavori di consolidamento della nuova banchina di ponte Eritrea nel **porto** di **Genova**, l'ultimo dei quattro interventi previsti nell'ambito del più ampio progetto di riqualificazione delle banchine dedicate al traffico passeggeri e merci nello scalo del capoluogo ligure. Lo comunica l'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale evidenziando che "il progetto avviato nel giugno 2022 rappresenta un intervento strategico per il **porto** di **Genova**, una volta completati i dragaggi necessari per portare il fondale a una profondità di 14 metri, la nuova banchina sarà in grado di accogliere le navi di maggiori dimensioni potenziando la competitività dello scalo". Nella fase iniziale, è stato posato tout-venant, ossia materiale misto granulare di cava, proveniente dalla cava del monte Gazzo a **Genova** per rinforzare il piede della banchina, successivamente sono state realizzate colonne cementizie iniettate nel terreno tramite la tecnica del 'jet grouting' per dare resistenza e stabilità alla struttura. Con il 90% delle lavorazioni completate, sono cominciate le prove di collaudo che prevedono l'applicazione di carichi verticali e orizzontali sui pali per verificarne la tenuta strutturale. Al termine di questa fase e delle ultime lavorazioni la banchina potrà essere restituita al concessionario Gtm per tornare pienamente operativa.



(Sito) Ansa

La Spezia

Tarros, nasce un servizio diretto tra La Spezia e Barcellona

Sarà possibile connettere 14 **porti** potenziandosi su Mediterraneo Tarros rafforza il suo servizio Gps: dal Portogallo alla Turchia fino a Mersin e il Libano. Sei navi garantiranno cadenza settimanale a giorno fisso, connettendo 14 **porti** con un aumento di oltre il 20% della capacità di stiva. Tarros torna quindi a scalare la Spagna grazie al nuovo accordo con Insignia Shipping che sarà l'agente incaricato per i traffici iberici. Questa nuova rotazione, inoltre, permetterà la nascita di un servizio diretto tra La Spezia e Barcellona con una sostanziale diminuzione di CO2 emessa, grazie all'utilizzo della nave portacontainer. Maria Valentina De Bernardi, Tarros chief commercial officer spiega che "la nuova versione del Gps, che prevede ad ovest l'aggiunta di Barcellona mentre ad est il ritorno al porto di Mersin, rende possibile l'ampliamento della nostra offerta commerciale e permette di rafforzare, grazie al controllo di tutta la catena logistica, l'utilizzo di trasporto multimodale".



Città della Spezia

La Spezia

Servizio diretto La Spezia-Barcellona grazie all'accordo tra Tarros e Insignia Shipping

Il Gruppo Tarros rafforza il servizio gps per venire incontro alle esigenze del mercato e dei propri clienti. Il servizio e servirà tutto il network Tarros, dal Portogallo alla Turchia fino a Mersin e il Libano. Sei navi garantiranno cadenza settimanale a giorno fisso, connettendo 14 porti con un aumento di oltre il 20% della capacità di stiva. Il Gruppo Tarros torna quindi a scalare la Spagna grazie al nuovo accordo con Insignia Shipping che sarà l'agente incaricato per i traffici iberici. La nuova rotazione permetterà la nascita di un servizio diretto tra La Spezia e Barcellona "con una sostanziale diminuzione di CO2 emessa, grazie all'utilizzo della nave portacontainer", fa sapere l'azienda che la definisce una "connessione sostenibile ed efficiente che contribuirà alla riduzione del traffico pesante nelle strade europee". "La nuova versione del GPS, con ad ovest l'aggiunta di Barcellona e ad est il ritorno al **porto** di Mersin, rende possibile l'ampliamento della nostra offerta commerciale - dice Maria Valentina De Bernardi, Tarros chief commercial officer - . Inoltre permette di rafforzare, grazie al controllo di tutta la catena logistica, l'utilizzo di trasporto multimodale (treno, nave, camion). Ringraziamo il team di CMA-CGM per la collaborazione alla realizzazione di questo nuovo progetto".



Citta della Spezia

La Spezia

Riforma dei porti, Fontana: "Sì a un'agenzia nazionale per coordinare le infrastrutture negli scali italiani"

Un'agenzia nazionale di coordinamento, che sia dotata di risorse e di personale specializzato e che possa operare in stretta connessione con le singole **Autorità di sistema portuale**, controllandone l'attività ma specialmente indirizzando le loro scelte sulla base di una politica nazionale che consenta di evitare le duplicazioni di interventi sulle stesse filiere e quindi lo spreco di risorse. Un dato per tutti: se tutti gli interventi pianificati dai singoli porti nel settore container fossero realizzati, si creerebbe un'offerta di movimentazione quasi tripla rispetto all'attuale volume complessivo dei traffici container in tutti i porti italiani. A intervenire in modo deciso sul tema della riforma **portuale** è Andrea Fontana, presidente degli Agenti marittimi della Spezia a nome della comunità **portuale** spezzina che raggruppa le principali categorie imprenditoriali del settore **portuale**. Secondo Fontana, è quindi corretto che l'eventuale riforma normativa si indirizzi sulla necessità di avere un controllo centralizzato a livello di scelte nazionali come per esempio sulle priorità dei finanziamenti alle grandi opere e di conseguenza sulla programmazione degli investimenti delle varie **Autorità di sistema portuale** armonizzati in un quadro di

insieme che eviti le duplicazioni di banchine e piazzali, sulla interoperabilità delle Pcs dei vari porti, sulla gestione della sostenibilità ambientale e il passaggio dei porti ad ambiente green, sul coordinamento fra porti e **sistema** logistico. "Un modello questo - sottolinea Fontana - molto simile a quello spagnolo Puertos del Estado che si basa su un organismo pubblico, una sorta di agenzia dei porti dotato di autonomia finanziaria e personale adeguato che possa imprimere uno sviluppo dei porti secondo una logica centralizzata che definisca gli obiettivi pur lasciando grande autonomia alle varie **Autorità di sistema**". "Questo organismo - sottolinea il componente della comunità **portuale** della Spezia - però non dovrà essere un semplice ufficio con poco personale che si limiti a dare un ulteriore parere vincolante ai progetti delle **Autorità di sistema**, bensì un organismo strutturato, una sorta di agenzia dei porti che stimola e controlla in maniera fattiva le attività delle Authority".



Citta della Spezia
Riforma dei porti, Fontana: "Sì a un'agenzia nazionale per coordinare le infrastrutture negli scali italiani"

02/03/2025 12:56

Un'agenzia nazionale di coordinamento, che sia dotata di risorse e di personale specializzato e che possa operare in stretta connessione con le singole Autorità di sistema portuale, controllandone l'attività ma specialmente indirizzando le loro scelte sulla base di una politica nazionale che consenta di evitare le duplicazioni di interventi sulle stesse filiere e quindi lo spreco di risorse. Un dato per tutti: se tutti gli interventi pianificati dai singoli porti nel settore container fossero realizzati, si creerebbe un'offerta di movimentazione quasi tripla rispetto all'attuale volume complessivo dei traffici container in tutti i porti italiani. A intervenire in modo deciso sul tema della riforma portuale è Andrea Fontana, presidente degli Agenti marittimi della Spezia a nome della comunità portuale spezzina che raggruppa le principali categorie imprenditoriali del settore portuale. Secondo Fontana, è quindi corretto che l'eventuale riforma normativa si indirizzi sulla necessità di avere un controllo centralizzato a livello di scelte nazionali come per esempio sulle priorità dei finanziamenti alle grandi opere e di conseguenza sulla programmazione degli investimenti delle varie Autorità di sistema portuale armonizzati in un quadro di insieme che eviti le duplicazioni di banchine e piazzali, sulla interoperabilità delle Pcs dei vari porti, sulla gestione della sostenibilità ambientale e il passaggio dei porti ad ambiente green, sul coordinamento fra porti e sistema logistico. "Un modello questo - sottolinea Fontana - molto simile a quello spagnolo Puertos del Estado che si basa su un organismo pubblico, una sorta di agenzia dei porti dotato di autonomia finanziaria e personale adeguato che possa imprimere uno sviluppo dei porti secondo una logica centralizzata che definisca gli obiettivi pur lasciando grande autonomia alle varie Autorità di sistema". "Questo organismo - sottolinea il componente della comunità portuale della Spezia - però non dovrà essere un semplice ufficio con poco personale che si limiti a dare un ulteriore parere

Città della Spezia

La Spezia

Murati vivi: "Radar sempre in movimento sulle navi ormeggiate in arsenale, chi tutela la salute dei cittadini?"

"L'elenco degli episodi di radar in movimento delle unità navali in banchina nella base spezzina inizia ad essere interminabile e noi non ci stancheremo di documentare queste situazioni che potenzialmente, potrebbero essere nocive per la salute pubblica". Esordiscono così i Murati vivi di Marola nella seconda nota stampa inviata in poche settimane sulla questione dei radar in movimento a bordo delle navi militari ormeggiate ai moli dell'arsenale, a poche centinaia di metri dalle case. "Dopo l'episodio del Trieste, con i radar in movimento in banchina, abbiamo inviato una lettera a Capitaneria di **porto**, Asl, Arpal e sindaco Peracchini - ricordano dall'associazione -. Dal 16 gennaio 2025, le uniche risposte ricevute sono l'avvenuto protocollo da parte di Arpal e la comunicazione di Asl 5, che sottolinea come i controlli relativi alla presenza di navi spetti alla Capitaneria di **porto** e che la vigilanza in materia di esposizione a campi elettromagnetici è competenza dell'amministrazione comunale con il supporto di Arpal". Il Trieste è salpato verso le basi di Brindisi e Taranto e ha lasciato al Molo Varicella l'unità anfibia qatariota Al Fulk. L'unità, prodotta da Fincantieri e ceduta alla Marina dell'emirato arabo, staziona da settimane nella base navale della Marina militare italiana e la questione radar si ripropone. "Il 30 gennaio il radar dell'unità qatariota era in movimento. Un episodio? No, anche oggi la strumentazione Kronos Power Shield (AESa in banda L), un sistema di sorveglianza multifunzione con una portata fino a 2.000 km, è in rotazione. Dunque con il conforto dell'Asl 5, l'amministrazione della Spezia che fa? Dorme? Oltre ai radar battenti bandiera tricolore dobbiamo assistere inermi anche a quelli qatarioti? Ci rivolgiamo dunque ancora una volta alle istituzioni: cosa si attende a intervenire affinché queste situazioni cessino? Cosa si aspetta a monitorare le possibili emissioni elettromagnetiche delle aree militari spezzine, così vicine ad abitazioni, luoghi di lavoro e scuole? Chi tutela la salute pubblica?", domandano i Murati vivi. A queste domande, cui da cittadini pretendiamo risposte, segue una riflessione su cosa potrebbe essere l'ampliamento della struttura militare spezzina tinta di blu e cosa comporterebbe per la salute degli spezzini. Dopo i fiumi di retorica che hanno seguito i suoi annunci, sarebbe opportuno aprire una discussione pubblica in merito", concludono da Marola.



"L'elenco degli episodi di radar in movimento delle unità navali in banchina nella base spezzina inizia ad essere interminabile e noi non ci stancheremo di documentare queste situazioni che potenzialmente, potrebbero essere nocive per la salute pubblica". Esordiscono così i Murati vivi di Marola nella seconda nota stampa inviata in poche settimane sulla questione dei radar in movimento a bordo delle navi militari ormeggiate ai moli dell'arsenale, a poche centinaia di metri dalle case. "Dopo l'episodio del Trieste, con i radar in movimento in banchina, abbiamo inviato una lettera a Capitaneria di porto, Asl, Arpal e sindaco Peracchini - ricordano dall'associazione -. Dal 16 gennaio 2025, le uniche risposte ricevute sono l'avvenuto protocollo da parte di Arpal e la comunicazione di Asl 5, che sottolinea come i controlli relativi alla presenza di navi spetti alla Capitaneria di porto e che la vigilanza in materia di esposizione a campi elettromagnetici è competenza dell'amministrazione comunale con il supporto di Arpal". Il Trieste è salpato verso le basi di Brindisi e Taranto e ha lasciato al Molo Varicella l'unità anfibia qatariota Al Fulk. L'unità, prodotta da Fincantieri e ceduta alla Marina dell'emirato arabo, staziona da settimane nella base navale della Marina militare italiana e la questione radar si ripropone. "Il 30 gennaio il radar dell'unità qatariota era in movimento. Un episodio? No, anche oggi la strumentazione Kronos Power Shield (AESa in banda L), un sistema di sorveglianza multifunzione con una portata fino a 2.000 km, è in rotazione. Dunque con il conforto dell'Asl 5, l'amministrazione della Spezia che fa? Dorme? Oltre ai radar battenti bandiera tricolore dobbiamo assistere inermi anche a quelli qatarioti? Ci rivolgiamo dunque ancora una volta alle istituzioni: cosa si attende a intervenire affinché queste situazioni cessino? Cosa si aspetta a monitorare le possibili emissioni elettromagnetiche delle aree militari spezzine, così vicine ad abitazioni, luoghi di lavoro e scuole? Chi tutela la salute pubblica?", domandano i Murati vivi.

Citta della Spezia

La Spezia

Rigassificatore Panigaglia, dopo un anno e mezzo nuova Autorizzazione integrata ambientale

Via libera dalla Provincia della Spezia a una nuova Autorizzazione integrata ambientale (Aia) per il rigassificatore di Panigaglia. Si è infatti conclusa positivamente la conferenza dei servizi attivata in seguito alla richiesta formulata lo scorso giugno da Gnl Italia di revisione dell'Aia di recente rilascio (giugno 2023); un'istanza con la quale la società chiedeva la proroga del termine del 1° gennaio 2026 entro il quale il gestore deve rispettare il limite tendenziale di emissione degli ossidi di azoto, fissandolo al 1° gennaio 2028, sulla base del cronoprogramma relativo all'installazione di nuovi vaporizzatori; la modifica di una prescrizione in materia di rumore, "prescrivendo di escludere dalla valutazione il contributo acustico della nave in quanto elemento variabile esterno allo stabilimento non assoggettabile ad opere di prevenzione e mitigazione", come si riporta nella determina con cui oggi l'ente provinciale ha dato l'ok alla nuova Aia; la modifica ai limiti emissivi attualmente previsti in materia di rumore, assegnando i limiti nazionali (di cui alla L. 447/1995 e ai DPCM 1.3.1991 e 14.11.1997); la sospensione, entro 30 giorni dalla presentazione dell'istanza (17 giugno 2024), dell'efficacia della prescrizione che prevede entro il 30 settembre 2024 il riscontro da parte di Gnl Italia del rispetto dei limiti di emissione/immissione acustica "anche in riferimento alla zonizzazione adottata dal Comune di Portovenere con delibera di consiglio comunale n. 12 del 29.04.2016, in quanto il Comune non ha ancora completato l'iter per la definizione della zonizzazione acustica". L'iter amministrativo ha visto emergere nell'ambito della conferenza dei servizi istruttoria, finalizzata all'esame dell'istanza di revisione dell'Aia del 2023, la necessità di avvio di un nuovo procedimento per la modifica sostanziale dell'autorizzazione vigente, a cui hanno fatto seguito richiesta in questo senso da parte di Gnl e l'allestimento relativa conferenza dei servizi, nell'ambito della quale la società ha prodotto una serie di integrazioni; inoltre, una determina della Provincia del 26 agosto ha posticipato dal 30 settembre 2024 al 30 settembre 2025 il già menzionato riscontro da parte del gestore del rispetto dei limiti di emissione/immissione acustica; il 6 agosto Gnl aveva appunto chiesto il differimento del termine "avendo appreso che le nuove valutazioni acustiche del Comune fossero ancora in via di definizione", informa la determina. Le integrazioni di Gnl Italia sono state trasmesse ai vari attori istituzionali interessati dalla conferenza, i quali hanno espresso una serie di pareri. Tra questi quello di Asl 5, che, come Struttura complessa Prevenzione e sicurezza negli ambienti di lavoro, ha comunicato "di non avere competenze in materia di Autorizzazione integrata ambientale" e che "si riserva di effettuare eventuale controllo per la verifica del rispetto delle norme per la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori"; mentre come Struttura complessa igiene e sanità pubblica l'azienda sanitaria ha preso atto delle valutazioni tecniche adottate dal proponente



Via libera dalla Provincia della Spezia a una nuova Autorizzazione Integrata ambientale (Aia) per il rigassificatore di Panigaglia. Si è infatti conclusa positivamente la conferenza dei servizi attivata in seguito alla richiesta formulata lo scorso giugno da Gnl Italia di revisione dell'Aia di recente rilascio (giugno 2023); un'istanza con la quale la società chiedeva la proroga del termine del 1° gennaio 2026 entro il quale il gestore deve rispettare il limite tendenziale di emissione degli ossidi di azoto, fissandolo al 1° gennaio 2028, sulla base del cronoprogramma relativo all'installazione di nuovi vaporizzatori; la modifica di una prescrizione in materia di rumore, "prescrivendo di escludere dalla valutazione il contributo acustico della nave in quanto elemento variabile esterno allo stabilimento non assoggettabile ad opere di prevenzione e mitigazione", come si riporta nella determina con cui oggi l'ente provinciale ha dato l'ok alla nuova Aia; la modifica ai limiti emissivi attualmente previsti in materia di rumore, assegnando i limiti nazionali (di cui alla L. 447/1995 e ai DPCM 1.3.1991 e 14.11.1997); la sospensione, entro 30 giorni dalla presentazione dell'istanza (17 giugno 2024), dell'efficacia della prescrizione che prevede entro il 30 settembre 2024 il riscontro da parte di Gnl Italia del rispetto dei limiti di emissione/immissione acustica "anche in riferimento alla zonizzazione adottata dal Comune di Portovenere con delibera di consiglio comunale n. 12 del 29.04.2016, in quanto il Comune non ha ancora completato l'iter per la definizione della zonizzazione acustica". L'iter amministrativo ha visto emergere nell'ambito della conferenza dei servizi istruttoria, finalizzata all'esame dell'istanza di revisione dell'Aia del 2023, la necessità di avvio di un nuovo procedimento per la modifica sostanziale dell'autorizzazione vigente, a cui hanno fatto seguito richiesta in questo senso da parte di Gnl e l'allestimento relativa conferenza dei servizi, nell'ambito della quale la società ha prodotto una

Città della Spezia

La Spezia

in merito alla rimodulazione dei limiti emissivi di monossido di carbonio e ossidi di azoto, ritenendo altresì che "debbero essere inseriti nel quadro emissivo valori soglia interim progressivi nel tempo per raggiungere il valore di 150 mg/Nmc nel 2030". O, ancora, Arpal ha comunicato "che la modifica proposta non ha effetti diretti sul Piano di monitoraggio e controllo vigente e che il Pmc medesimo sarà aggiornato, se necessario, anche alla luce delle determinazioni della conferenza"; e la Capitaneria di **porto** della Spezia, non ha rilevato "elementi ostativi ai fini demaniali marittimi né pregiudizi connessi alla maritime security alla realizzazione del progetto". Ad ogni modo tutti i pareri espressi sono stati "formalmente favorevoli" e si è giunti, come detto all'inizio, alla positiva conclusione della conferenza dei servizi e al rilascio della nuova Aia, con una serie di prescrizioni. La determinazione della Provincia stabilisce altresì che il Piano di monitoraggio e controllo "potrà essere aggiornato entro 30 giorni dal rilascio della presente autorizzazione per adeguarlo alle condizioni e prescrizioni contenute nell'Allegato Tecnico" e che "nell'ottica del costante miglioramento delle prestazioni ambientali dell'installazione", Gnl Italia dovrà presentare, entro sei mesi dal rilascio dell'Aia, "una proposta di intervento da realizzare nell'installazione o esternamente ad essa che porti alla riduzione delle emissioni di gas climalteranti".

Gruppo Tarros consolida la sua presenza nel Mediterraneo

(FERPRESS) Roma, 3 FEB Il Gruppo Tarros rafforza il servizio GPS: il servizio di punta di Tarros si rinnova per venire incontro alle esigenze del mercato e dei propri clienti. Il servizio e servirà tutto il Network Tarros, dal Portogallo alla Turchia fino a Mersin e il Libano. Sei navi garantiranno cadenza settimanale a giorno fisso, connettendo 14 **porti** con un aumento di oltre il 20% della capacità di stiva. Il Gruppo Tarros torna quindi a scalare la Spagna grazie al nuovo accordo con Insignia Shipping che sarà l'agente incaricato per i traffici iberici. La nuova rotazione, inoltre, permetterà la nascita di un servizio diretto tra La Spezia e Barcellona con una sostanziale diminuzione di CO2 emessa, grazie all'utilizzo della nave portacontainer. Questa connessione sostenibile ed efficiente contribuirà alla riduzione del traffico pesante nelle strade europee. Maria Valentina De Bernardi, Tarros Chief Commercial Officer: La nuova versione del GPS, con ad ovest l'aggiunta di Barcellona e ad est il ritorno al porto di Mersin, rende possibile l'ampliamento della nostra offerta commerciale e permette di rafforzare, grazie al controllo di tutta la catena logistica, l'utilizzo di trasporto multimodale (treno, nave, camion). Ringraziamo il team di CMA-CGM per la collaborazione alla realizzazione di questo nuovo progetto

FerPress

Gruppo Tarros consolida la sua presenza nel Mediterraneo



02/03/2025 11:24

Il servizio e servirà tutto il Network Tarros, dal Portogallo alla Turchia fino a Mersin e il Libano. Sei navi garantiranno cadenza settimanale a giorno fisso, connettendo 14 porti con un aumento di oltre il 20% della capacità di stiva. Il Gruppo Tarros torna quindi a scalare la Spagna grazie al nuovo accordo con Insignia Shipping che sarà l'agente incaricato per i traffici iberici. La nuova rotazione, inoltre, permetterà la nascita di un servizio diretto tra La Spezia e Barcellona con una sostanziale diminuzione di CO2 emessa, grazie all'utilizzo della nave portacontainer. Questa connessione sostenibile ed efficiente contribuirà alla riduzione del traffico pesante nelle strade europee. Maria Valentina De Bernardi, Tarros Chief Commercial Officer: "La nuova versione del GPS, con ad ovest l'aggiunta di Barcellona e ad est il ritorno al porto di Mersin, rende possibile l'ampliamento della nostra offerta commerciale e permette di rafforzare, grazie al controllo di tutta la catena logistica, l'utilizzo di trasporto multimodale (treno, nave, camion). Ringraziamo il team di CMA-CGM per la collaborazione alla realizzazione di questo nuovo progetto". Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

Informare

La Spezia

Tarros rinnova il servizio GPS unendo due rotazioni

Il gruppo Tarros ha unito le rotazioni occidentale e orientale del proprio servizio di linea GPS sostituendo in Turchia gli scali al porto di Iskenderun con toccate al porto di Mersin e reintroducendo scali in Spagna con approdi ai porti di Barcellona e Valencia grazie ad un nuovo accordo con Insignia Shipping che sarà l'agente incaricato per i traffici iberici. Il rinnovato servizio, realizzato in collaborazione con la francese CMA CGM, servirà tutto il network del gruppo marittimo, portuale e logistico italiano dal Portogallo alla Turchia e il Libano e sarà operato con sei navi che garantiranno cadenza settimanale a giorno fisso, connettendo 14 porti con un aumento di oltre il 20% della capacità di stiva. Nel bacino occidentale del Mediterraneo il rinnovato GPS effettua scali ai porti di Salerno, **Genova**, La Spezia, Barcellona, Casablanca, Setubal, Valencia, Barcellona, Marsiglia, La Spezia per proseguire dal porto spezzino nuovamente verso **Genova**, quindi Salerno e giungere nel bacino mediterraneo orientale con scali al Pireo, Beirut, Mersin, Lattakia, Alessandria e ritorno a Salerno.



Informatore Navale

La Spezia

Fontana: "Si a un'Agenzia nazionale per coordinare i porti italiani"

La Community Portuale di La **Spezia** favorevole alla riforma portuale che blocchi la proliferazione di infrastrutture inutili. Un'agenzia nazionale di coordinamento, che sia dotata di risorse e di personale specializzato e che possa operare in stretta connessione con le singole Autorità portuali, controllandone l'attività ma specialmente indirizzando le loro scelte sulla base di una politica nazionale che consenta di evitare le duplicazioni di interventi sulle stesse filiere e quindi lo spreco di risorse. Un dato per tutti: se tutti gli interventi pianificati dai singoli porti nel settore container fossero realizzati, si creerebbe un'offerta di movimentazione quasi tripla rispetto all'attuale volume complessivo dei traffici container in tutti i porti italiani. A intervenire in modo deciso sul tema della riforma portuale è Andrea Fontana, Presidente degli agenti marittimi di La **Spezia** a nome della Community Portuale di La **Spezia** che raggruppa le principali categorie imprenditoriali del settore portuale. Secondo Fontana, è quindi corretto che l'eventuale riforma normativa si indirizzi sulla necessità di avere un controllo centralizzato a livello di scelte nazionali come per esempio sulle priorità dei finanziamenti alle grandi opere e di conseguenza sulla programmazione degli investimenti delle varie Autorità di Sistema Portuali armonizzati in un quadro di insieme che eviti le duplicazioni di banchine e piazzali, sulla interoperabilità delle PCS dei vari porti, sulla gestione della sostenibilità ambientale e il passaggio dei porti ad ambiente green, sul coordinamento fra porti e sistema logistico. Un modello questo - sottolinea Fontana - molto simile a quello spagnolo Puertos del Estado che si basa su un organismo pubblico, una sorta di agenzia dei porti dotato di autonomia finanziaria e personale adeguato che possa imprimere uno sviluppo dei porti secondo una logica centralizzata che definisca gli obiettivi pur lasciando grande autonomia alle varie Autorità di Sistema. Questo organismo - sottolinea il componente della Community Portuale di La **Spezia** - però non dovrà essere un semplice ufficio con poco personale che si limiti a dare un ulteriore parere vincolante ai progetti delle Autorità di Sistema, bensì un organismo strutturato, una sorta di agenzia dei porti che stimola e controlla in maniera fattiva le attività delle Autorità portuali.



Informatore Navale

La Spezia

Il Gruppo Tarros consolida la sua presenza nel Mediterraneo

Il Gruppo Tarros rafforza il servizio GPS: il servizio di punta di Tarros si rinnova per venire incontro alle esigenze del mercato e dei propri clienti. Il servizio e servirà tutto il Network Tarros, dal Portogallo alla Turchia fino a Mersin e il Libano. Sei navi garantiranno cadenza settimanale a giorno fisso, connettendo 14 porti con un aumento di oltre il 20% della capacità di stiva. Il Gruppo Tarros torna quindi a scalare la Spagna grazie al nuovo accordo con Insignia Shipping che sarà l'agente incaricato per i traffici iberici. La nuova rotazione, inoltre, permetterà la nascita di un servizio diretto tra La **Spezia** e Barcellona con una sostanziale diminuzione di CO2 emessa, grazie all'utilizzo della nave portacontainer. Questa connessione sostenibile ed efficiente contribuirà alla riduzione del traffico pesante nelle strade europee. Maria Valentina De Bernardi, Tarros Chief Commercial Officer: "La nuova versione del GPS, con ad ovest l'aggiunta di Barcellona e ad est il ritorno al porto di Mersin, rende possibile l'ampliamento della nostra offerta commerciale e permette di rafforzare, grazie al controllo di tutta la catena logistica, l'utilizzo di trasporto multimodale (treno, nave, camion). Ringraziamo il team di CMA-CGM per la collaborazione alla realizzazione di questo nuovo progetto".

Informatore Navale

Il Gruppo Tarros consolida la sua presenza nel Mediterraneo



02/03/2025 18:03

Il Gruppo Tarros rafforza il servizio GPS: il servizio di punta di Tarros si rinnova per venire incontro alle esigenze del mercato e dei propri clienti. Il servizio e servirà tutto il Network Tarros, dal Portogallo alla Turchia fino a Mersin e il Libano. Sei navi garantiranno cadenza settimanale a giorno fisso, connettendo 14 porti con un aumento di oltre il 20% della capacità di stiva. Il Gruppo Tarros torna quindi a scalare la Spagna grazie al nuovo accordo con Insignia Shipping che sarà l'agente incaricato per i traffici iberici. La nuova rotazione, inoltre, permetterà la nascita di un servizio diretto tra La Spezia e Barcellona con una sostanziale diminuzione di CO2 emessa, grazie all'utilizzo della nave portacontainer. Questa connessione sostenibile ed efficiente contribuirà alla riduzione del traffico pesante nelle strade europee. Maria Valentina De Bernardi, Tarros Chief Commercial Officer: "La nuova versione del GPS, con ad ovest l'aggiunta di Barcellona e ad est il ritorno al porto di Mersin, rende possibile l'ampliamento della nostra offerta commerciale e permette di rafforzare, grazie al controllo di tutta la catena logistica, l'utilizzo di trasporto multimodale (treno, nave, camion). Ringraziamo il team di CMA-CGM per la collaborazione alla realizzazione di questo nuovo progetto".

Informazioni Marittime

La Spezia

Tarros consolida la sua presenza nel Mediterraneo

Il gruppo rafforza il servizio GPS che mette in connessione tutto il suo network, dal Portogallo alla Turchia fino a Mersin e il Libano. Il gruppo Tarros rafforza il servizio GPS per venire incontro alle esigenze del mercato e dei propri clienti. Il servizio riguarda tutto il network Tarros, dal Portogallo alla Turchia fino a Mersin e il Libano. Sei navi garantiranno cadenza settimanale a giorno fisso, connettendo 14 porti con un aumento di oltre il 20% della capacità di stiva. Tarros torna quindi a scalare la Spagna grazie al nuovo accordo con Insignia Shipping che sarà l'agente incaricato per i traffici iberici. La nuova rotazione, inoltre, permetterà la nascita di un servizio diretto tra La Spezia e Barcellona con una sostanziale diminuzione di CO2 emessa, grazie all'utilizzo della nave portacontainer. Questa connessione sostenibile ed efficiente contribuirà alla riduzione del traffico pesante nelle strade europee. Maria Valentina De Bernardi, Tarros Chief Commercial Officer, spiega che "la nuova versione del GPS, con ad ovest l'aggiunta di Barcellona e ad est il ritorno al porto di Mersin, rende possibile l'ampliamento della nostra offerta commerciale e permette di rafforzare, grazie al controllo di tutta la catena logistica, l'utilizzo di trasporto multimodale (treno, nave, camion). Ringraziamo il team di Cma Cgm per la collaborazione alla realizzazione di questo nuovo progetto". Condividi Tag tarros Articoli correlati.



Community Portuale di La Spezia favorevole alla riforma portuale

Andrea Puccini

LA SPEZIA Un'agenzia nazionale di coordinamento, che sia dotata di risorse e di personale specializzato e che possa operare in stretta connessione con le singole Autorità portuali, controllandone l'attività ma specialmente indirizzando le loro scelte sulla base di una politica nazionale che consenta di evitare le duplicazioni di interventi sulle stesse filiere e quindi lo spreco di risorse. Un dato per tutti: se tutti gli interventi pianificati dai singoli porti nel settore container fossero realizzati, si creerebbe un'offerta di movimentazione quasi tripla rispetto all'attuale volume complessivo dei traffici container in tutti porti italiani. A intervenire in modo deciso sul tema della riforma portuale è Andrea Fontana, Presidente degli agenti marittimi di La Spezia a nome della Community Portuale di La Spezia che raggruppa le principali categorie imprenditoriali del settore portuale. Secondo Fontana, è quindi corretto che l'eventuale riforma normativa si indirizzi sulla necessità di avere un controllo centralizzato a livello di scelte nazionali come per esempio sulle priorità dei finanziamenti alle grandi opere e di conseguenza sulla programmazione degli investimenti delle varie Autorità di Sistema Portuali armonizzati in un quadro di insieme che eviti le duplicazioni di banchine e piazzali, sulla interoperabilità delle PCS dei vari porti, sulla gestione della sostenibilità ambientale e il passaggio dei porti ad ambiente green, sul coordinamento fra porti e sistema logistico. Un modello questo sottolinea Fontana molto simile a quello spagnolo Puertos del Estado che si basa su un organismo pubblico, una sorta di agenzia dei porti dotato di autonomia finanziaria e personale adeguato che possa imprimere uno sviluppo dei porti secondo una logica centralizzata che definisca gli obiettivi pur lasciando grande autonomia alle varie Autorità di Sistema. Questo organismo sottolinea il componente della Community Portuale di La Spezia però non dovrà essere un semplice ufficio con poco personale che si limiti a dare un ulteriore parere vincolante ai progetti delle Autorità di Sistema, bensì un organismo strutturato, una sorta di agenzia dei porti che stimola e controlla in maniera fattiva le attività delle Autorità portuali.



Seconda giornata del convegno "Shipping, Transport & Logistic Forum":

3 gennaio 2025 - Due i panel dedicati alla portualità e all'intermodalità (interporti) al centro della seconda giornata del convegno "Shipping, Transport & Logistic Forum", organizzato a Rapallo da Telenord in collaborazione con il Propeller Club Port of Genoa. Ad aprire la giornata l'Ammiraglio Aurelio de Carolis, Comandante della Squadra Navale, in confronto con Matteo Cantile, direttore di Telenord, sui temi legati all'attività della Marina Militare in un momento geopolitico particolarmente complesso. De Carolis ha dichiarato "Il 2024 un anno molto intenso per la Marina Militare e in particolare per la squadra navale di cui mi occupo. Fino a due giorni fa avevamo otto navi impegnate nel **mar Rosso** per diverse attività, dalla protezione dei traffici mercantili alla scorta delle nostre unità, fra questi il Vespucci. Un anno che ha visto anche il gruppo portaerei Cavour dislocato nell'area dell'Indo Pacifico". Tra i diversi interventi, Federica Montaresi ha dichiarato: "Per parlare di competitività bisogna valutare diversi aspetti. L'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** ha investito su tre temi fondamentali: l'ottimizzazione dei processi portuali, in cui siamo stati una delle prime **Autorità** a credere su diverse piattaforme; la sostenibilità ambientale e l'intermodalità tra i porti e tutta la catena di trasporto. Su questi tre asset l'intelligenza artificiale può contribuire a rendere più competitivo un porto".



Porto della Spezia, posticipato il bando per l'acquisto di nuovi mezzi green

03 Febbraio 2025 Redazione La nuova scadenza è fissata alle ore 12 del 14 febbraio 2025 La Spezia - L'Adsp del Mar Ligure Orientale annuncia 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.

Ship Mag

Porto della Spezia, posticipato il bando per l'acquisto di nuovi mezzi green



02/03/2025 09:07

03 Febbraio 2025 Redazione La nuova scadenza è fissata alle ore 12 del 14 febbraio 2025 La Spezia - L'Adsp del Mar Ligure Orientale annuncia 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.

Ship Mag

La Spezia

Tarros, nasce un servizio diretto tra La Spezia e Barcellona

Potenziato il servizio Gps, saranno collegati 14 porti con un aumento della capacità di stiva La **Spezia** - Tarros rafforza il servizio Gps: dal Portogallo alla Turchia fino a Mersin e il Libano. Sei navi garantiranno cadenza settimanale a giorno fisso, connettendo 14 porti con un aumento di oltre il 20% della capacità di stiva. Tarros torna quindi a scalare la Spagna grazie al nuovo accordo con Insignia Shipping che sarà l'agente incaricato per i traffici iberici. La nuova rotazione, inoltre, permetterà la nascita di un servizio diretto tra La **Spezia** e Barcellona con una sostanziale diminuzione di CO2 emessa, grazie all'utilizzo della nave portacontainer. Maria Valentina De Bernardi, Tarros chief commercial officer spiega che "la nuova versione del Gps, che prevede ad ovest l'aggiunta di Barcellona mentre ad est il ritorno al porto di Mersin, rende possibile l'ampliamento della nostra offerta commerciale e permette di rafforzare, grazie al controllo di tutta la catena logistica, l'utilizzo di trasporto multimodale".



Shipping Italy

La Spezia

Tarros torna in Spagna

Il Gruppo Tarros rafforzerà il Gps, il suo servizio di punta di Tarros, "per venire incontro alle esigenze del mercato e dei propri clienti". Una nota della compagnia armatoriale ha evidenziato che Gps "servirà tutto il Network Tarros, dal Portogallo alla Turchia fino a Mersin e il Libano. Sei navi garantiranno cadenza settimanale a giorno fisso, connettendo 14 porti con un aumento di oltre il 20% della capacità di stiva. Il Gruppo Tarros torna quindi a scalare la Spagna grazie al nuovo accordo con Insignia Shipping che sarà l'agente incaricato per i traffici iberici". La società spezzina ha poi evidenziato che "la nuova rotazione, inoltre, permetterà la nascita di un servizio diretto tra La **Spezia** e Barcellona con una sostanziale diminuzione di CO2 emessa, grazie all'utilizzo della nave portacontainer. Questa connessione sostenibile ed efficiente contribuirà alla riduzione del traffico pesante nelle strade europee". Maria Valentina De Bernardi, Tarros Chief Commercial Officer ha così commentato: "La nuova versione del Gps, con ad ovest l'aggiunta di Barcellona e ad est il ritorno al porto di Mersin, rende possibile l'ampliamento della nostra offerta commerciale e permette di rafforzare, grazie al controllo di tutta la catena logistica, l'utilizzo di trasporto multimodale (treno, nave, camion). Ringraziamo il team di Cma-Cgm per la collaborazione alla realizzazione di questo nuovo progetto".

Shipping Italy

Tarros torna in Spagna



02/03/2025 11:54

Nicola Capuzzo

Navi Rinnovato il servizio Gps con l'inserimento di Barcellona e il ritorno di Mersin di REDAZIONE SHIPPING ITALY Il Gruppo Tarros rafforzerà il Gps, il suo servizio di punta di Tarros, "per venire incontro alle esigenze del mercato e dei propri clienti". Una nota della compagnia armatoriale ha evidenziato che Gps "servirà tutto il Network Tarros, dal Portogallo alla Turchia fino a Mersin e il Libano. Sei navi garantiranno cadenza settimanale a giorno fisso, connettendo 14 porti con un aumento di oltre il 20% della capacità di stiva. Il Gruppo Tarros torna quindi a scalare la Spagna grazie al nuovo accordo con Insignia Shipping che sarà l'agente incaricato per i traffici iberici". La società spezzina ha poi evidenziato che "la nuova rotazione, inoltre, permetterà la nascita di un servizio diretto tra La Spezia e Barcellona con una sostanziale diminuzione di CO2 emessa, grazie all'utilizzo della nave portacontainer. Questa connessione sostenibile ed efficiente contribuirà alla riduzione del traffico pesante nelle strade europee". Maria Valentina De Bernardi, Tarros Chief Commercial Officer ha così commentato: "La nuova versione del Gps, con ad ovest l'aggiunta di Barcellona e ad est il ritorno al porto di Mersin, rende possibile l'ampliamento della nostra offerta commerciale e permette di rafforzare, grazie al controllo di tutta la catena logistica, l'utilizzo di trasporto multimodale (treno, nave, camion). Ringraziamo il team di Cma-Cgm per la collaborazione alla realizzazione di questo nuovo progetto". 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

La Spezia

Fontana: "Si a un'Agenzia nazionale per coordinare i porti italiani"

Un'agenzia nazionale di coordinamento, che sia dotata di risorse e di personale specializzato e che possa operare in stretta connessione con le singole Autorità portuali, controllandone l'attività ma specialmente indirizzando le loro scelte sulla base di una politica nazionale che consenta di evitare le duplicazioni di interventi sulle stesse filiere e quindi lo spreco di risorse. Un dato per tutti: se tutti gli interventi pianificati dai singoli porti nel settore container fossero realizzati, si creerebbe un'offerta di movimentazione quasi tripla rispetto all'attuale volume complessivo dei traffici container in tutti i porti italiani. A intervenire in modo deciso sul tema della riforma portuale è Andrea Fontana, Presidente degli agenti marittimi di La Spezia a nome della Community Portuale di La Spezia che raggruppa le principali categorie imprenditoriali del settore portuale. Secondo Fontana, è quindi corretto che l'eventuale riforma normativa si indirizzi sulla necessità di avere un controllo centralizzato a livello di scelte nazionali come per esempio sulle priorità dei finanziamenti alle grandi opere e di conseguenza sulla programmazione degli investimenti delle varie Autorità di Sistema Portuali armonizzati in un quadro di insieme che eviti le duplicazioni di banchine e piazzali, sulla interoperabilità delle PCS dei vari porti, sulla gestione della sostenibilità ambientale e il passaggio dei porti ad ambiente green, sul coordinamento fra porti e sistema logistico. Un modello questo - sottolinea Fontana - molto simile a quello spagnolo Puertos del Estado che si basa su un organismo pubblico, una sorta di agenzia dei porti dotato di autonomia finanziaria e personale adeguato che possa imprimere uno sviluppo dei porti secondo una logica centralizzata che definisca gli obiettivi pur lasciando grande autonomia alle varie Autorità di Sistema. Questo organismo - sottolinea il componente della Community Portuale di La Spezia - però non dovrà essere un semplice ufficio con poco personale che si limiti a dare un ulteriore parere vincolante ai progetti delle Autorità di Sistema, bensì un organismo strutturato, una sorta di agenzia dei porti che stimola e controlla in maniera fattiva le attività delle Autorità portuali.



Shipping Italy

La Spezia

Tarros torna in Spagna con il servizio Gps

Il Gruppo Tarros rafforzerà il Gps, il suo servizio di punta di Tarros, "per venire incontro alle esigenze del mercato e dei propri clienti". Una nota della compagnia armatoriale ha evidenziato che Gps "servirà tutto il Network Tarros, dal Portogallo alla Turchia fino a Mersin e il Libano. Sei navi garantiranno cadenza settimanale a giorno fisso, connettendo 14 porti con un aumento di oltre il 20% della capacità di stiva. Il Gruppo Tarros torna quindi a scalare la Spagna grazie al nuovo accordo con Insignia Shipping che sarà l'agente incaricato per i traffici iberici". La società spezzina ha poi evidenziato che "la nuova rotazione, inoltre, permetterà la nascita di un servizio diretto tra La **Spezia** e Barcellona con una sostanziale diminuzione di CO2 emessa, grazie all'utilizzo della nave portacontainer. Questa connessione sostenibile ed efficiente contribuirà alla riduzione del traffico pesante nelle strade europee". Maria Valentina De Bernardi, Tarros Chief Commercial Officer ha così commentato: "La nuova versione del Gps, con ad ovest l'aggiunta di Barcellona e ad est il ritorno al porto di Mersin, rende possibile l'ampliamento della nostra offerta commerciale e permette di rafforzare, grazie al controllo di tutta la catena logistica, l'utilizzo di trasporto multimodale (treno, nave, camion). Ringraziamo il team di Cma-Cgm per la collaborazione alla realizzazione di questo nuovo progetto".



The Medi Telegraph

La Spezia

Il gruppo Tarros rafforza il servizio Gps nel Mediterraneo e comincia a scalare Barcellona

Aumento di capacità di stiva del 20 per cento **Genova** - Il Gruppo Tarros rafforza il servizio Gps : il servizio di punta di Tarros si rinnova per venire incontro alle esigenze del mercato e dei propri clienti. Il servizio servirà tutto il Network Tarros, dal Portogallo alla Turchia fino a Mersin e il Libano. Sei navi garantiranno cadenza settimanale a giorno fisso, connettendo 14 porti con un aumento di oltre il 20% della capacità di stiva. Il Gruppo Tarros torna quindi a scalare la Spagna grazie al nuovo accordo con Insignia Shipping che sarà l'agente incaricato per i traffici iberici. La nuova rotazione, inoltre, permetterà la nascita di un servizio diretto tra La Spezia e Barcellona con una sostanziale diminuzione di Co2 emessa, grazie all'utilizzo della nave portacontainer. Questa connessione sostenibile ed efficiente contribuirà alla riduzione del traffico pesante nelle strade europee. Afferma Maria Valentina De Bernardi , chief commercial officer di Tarros: "La nuova versione del Gps, con a ovest l'aggiunta di Barcellona e a est il ritorno al porto di Mersin, rende possibile l'ampliamento della nostra offerta commerciale e permette di rafforzare, grazie al controllo di tutta la catena logistica, l'utilizzo di trasporto multimodale (treno, nave, camion). Ringraziamo il team di Cma-Cgm per la collaborazione alla realizzazione di questo nuovo progetto".



The Medi Telegraph

La Spezia

Fontana (Community La Spezia): "Serve un'agenzia nazionale di coordinamento"

Il modello è simile a quello spagnolo Puertos del Estado che si basa su un organismo pubblico, una sorta di agenzia dei porti dotato di autonomia finanziaria e personale. Un'agenzia nazionale di coordinamento, che sia dotata di risorse e di personale specializzato e che possa operare in stretta connessione con le singole Autorità portuali, controllandone l'attività ma specialmente indirizzando le loro scelte sulla base di una politica nazionale che consenta di evitare le duplicazioni di interventi sulle stesse filiere e quindi lo spreco di risorse. Un dato per tutti: se tutti gli interventi pianificati dai singoli porti nel settore container fossero realizzati, si creerebbe un'offerta di movimentazione quasi tripla rispetto all'attuale volume complessivo dei traffici container in tutti i porti italiani. A intervenire in modo deciso sul tema della riforma portuale è Andrea Fontana, presidente degli agenti marittimi a nome della Community Portuale di La **Spezia** che raggruppa le principali categorie imprenditoriali del settore portuale. Secondo Fontana, è quindi corretto che l'eventuale riforma normativa si indirizzi sulla necessità di avere un controllo centralizzato a livello di scelte nazionali come per esempio sulle priorità dei finanziamenti alle grandi opere e di conseguenza sulla programmazione degli investimenti delle varie Autorità di Sistema Portuali armonizzati in un quadro di insieme che eviti le duplicazioni di banchine e piazzali, sulla interoperabilità delle Pcs dei vari porti, sulla gestione della sostenibilità ambientale e il passaggio dei porti ad ambiente green, sul coordinamento fra porti e sistema logistico. Un modello questo - sottolinea Fontana - molto simile a quello spagnolo Puertos del Estado che si basa su un organismo pubblico, una sorta di agenzia dei porti dotato di autonomia finanziaria e personale adeguato che possa imprimere uno sviluppo dei porti secondo una logica centralizzata che definisca gli obiettivi pur lasciando grande autonomia alle varie Autorità di Sistema. Questo organismo - sottolinea il componente della Community Portuale di La **Spezia** - però non dovrà essere un semplice ufficio con poco personale che si limiti a dare un ulteriore parere vincolante ai progetti delle Autorità di Sistema, bensì un organismo strutturato, una sorta di agenzia dei porti che stimola e controlla in maniera fattiva le attività delle Autorità portuali.



Il modello è simile a quello spagnolo Puertos del Estado che si basa su un organismo pubblico, una sorta di agenzia dei porti dotato di autonomia finanziaria e personale. Un'agenzia nazionale di coordinamento, che sia dotata di risorse e di personale specializzato e che possa operare in stretta connessione con le singole Autorità portuali, controllandone l'attività ma specialmente indirizzando le loro scelte sulla base di una politica nazionale che consenta di evitare le duplicazioni di interventi sulle stesse filiere e quindi lo spreco di risorse. Un dato per tutti: se tutti gli interventi pianificati dai singoli porti nel settore container fossero realizzati, si creerebbe un'offerta di movimentazione quasi tripla rispetto all'attuale volume complessivo dei traffici container in tutti i porti italiani. A intervenire in modo deciso sul tema della riforma portuale è Andrea Fontana, presidente degli agenti marittimi a nome della Community Portuale di La Spezia che raggruppa le principali categorie imprenditoriali del settore portuale. Secondo Fontana, è quindi corretto che l'eventuale riforma normativa si indirizzi sulla necessità di avere un controllo centralizzato a livello di scelte nazionali come per esempio sulle priorità dei finanziamenti alle grandi opere e di conseguenza sulla programmazione degli investimenti delle varie Autorità di Sistema Portuali armonizzati in un quadro di insieme che eviti le duplicazioni di banchine e piazzali, sulla interoperabilità delle Pcs dei vari porti, sulla gestione della sostenibilità ambientale e il passaggio dei porti ad ambiente green, sul coordinamento fra porti e sistema logistico. Un modello questo - sottolinea Fontana - molto simile a quello spagnolo Puertos del Estado che si basa su un organismo pubblico, una sorta di agenzia dei porti dotato di autonomia finanziaria e personale adeguato che possa imprimere uno sviluppo dei porti secondo una logica centralizzata che definisca gli obiettivi pur lasciando grande autonomia alle varie Autorità di Sistema. Questo organismo - sottolinea il

(Sito) Ansa

Ravenna

De Pascale, con Salvini incontro su sblocco delle opere

'Definire una roadmap, con priorità a quelle in corso' BOLOGNA, 03 FEB - "Abbiamo analizzato una per una le criticità delle opere in corso legate alle vicende aperte delle concessioni autostradali e definito insieme una roadmap per poter arrivare nel tempo più breve possibile allo sblocco delle opere, dando priorità massima al completamento di quelle in corso o parzialmente già realizzate". Lo dice il presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele de Pascale, dopo aver incontrato a Roma il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, insieme all'assessora ai trasporti Irene Priolo. L'incontro è servito a fare il punto sulle opere prioritarie per il territorio e in particolare: il potenziamento ferroviario, lo sviluppo delle autostrade con la bretella Campogalliano-Sassuolo, i lavori sulla Strada Statale 16, lo sviluppo del porto di Ravenna, il coordinamento tra aeroporti, così come è stato confermato il Passante di Bologna come infrastruttura strategica. "Un primo incontro molto operativo - dice de Pascale - con il ministro abbiamo avuto modo di analizzare tutti i nodi infrastrutturali della regione Emilia-Romagna, rispetto alla rete ferroviaria, stradale e autostradale e anche ovviamente rispetto alle prospettive del sistema aeroportuale e portuale. Mi sento di dire che abbiamo condiviso un metodo rigoroso che ci porterà nelle prossime settimane, anche a seguito dei rinnovi dei vertici di Anas e di Rfi, a identificare uno stralcio di opere che possano essere concretamente realizzate nel corso di questo mandato".



Emilia-Romagna: Salvini incontra De Pascale al Mit

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha ricevuto oggi il Presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele De Pascale, al dicastero di Porta Pia. L'incontro è stato l'occasione per fare il punto sulle opere prioritarie per il territorio e in particolare: il potenziamento ferroviario, lo sviluppo delle autostrade con la bretella Campogalliano-Sassuolo, i lavori sulla strada statale 16, lo sviluppo del porto di Ravenna e il coordinamento tra aeroporti. Dal colloquio è emersa anche la comune visione sulla necessità della realizzazione della diga di Vetto in considerazione delle esigenze del territorio e dell'importanza strategica della tutela della risorsa idrica. Così una nota del Mit. Comments are closed.



MIT * INCONTRO SALVINI-DE PASCALE: «FOCUS SU POTENZIAMENTO FERROVIARIO, SVILUPPO AUTOSTRADE CON BRETELLA CAMPOGALLIANO-SASSUOLO»

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha ricevuto oggi il Presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele De Pascale, al dicastero di Porta Pia. L'incontro è stato l'occasione per fare il punto sulle opere prioritarie per il territorio e in particolare: il potenziamento ferroviario, lo sviluppo delle autostrade con la bretella Campogalliano-Sassuolo, i lavori sulla strada statale 16, lo sviluppo del porto di Ravenna e il coordinamento tra aeroporti. Dal colloquio è emersa anche la comune visione sulla necessità della realizzazione della diga di Vetto in considerazione delle esigenze del territorio e dell'importanza strategica della tutela della risorsa idrica. Così una nota del Mit.

Agenzia Giornalistica Opinione

MIT * INCONTRO SALVINI-DE PASCALE: «FOCUS SU POTENZIAMENTO FERROVIARIO, SVILUPPO AUTOSTRADE CON BRETELLA CAMPOGALLIANO-SASSUOLO»



02/03/2025 13:04
MATTEO SALVINI

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha ricevuto oggi il Presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele De Pascale, al dicastero di Porta Pia. L'incontro è stato l'occasione per fare il punto sulle opere prioritarie per il territorio e in particolare: il potenziamento ferroviario, lo sviluppo delle autostrade con la bretella Campogalliano-Sassuolo, i lavori sulla strada statale 16, lo sviluppo del porto di Ravenna e il coordinamento tra aeroporti. Dal colloquio è emersa anche la comune visione sulla necessità della realizzazione della diga di Vetto in considerazione delle esigenze del territorio e dell'importanza strategica della tutela della risorsa idrica. Così una nota del Mit.

E. Romagna: de Pascale incontra Salvini. Punto su ferrovie, strade, aeroporti, porti

(FERPRESS) Bologna, 3 FEB Un primo incontro molto operativo; con il ministro abbiamo avuto modo di analizzare tutti i nodi infrastrutturali della regione Emilia-Romagna, rispetto alla rete ferroviaria, stradale e autostradale e anche ovviamente rispetto alle prospettive del sistema aeroportuale e portuale. Così il presidente della Regione, Michele de Pascale, dopo aver incontrato il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, questa mattina a Roma, al dicastero di Porta Pia, insieme all'assessora alla Mobilità, Infrastrutture e Trasporti, Irene Priolo. L'incontro è servito a fare il punto sulle opere prioritarie per il territorio e in particolare: il potenziamento ferroviario, lo sviluppo delle autostrade con la bretella Campogalliano-Sassuolo, i lavori sulla Strada Statale 16, lo sviluppo del **porto** di Ravenna, il coordinamento tra aeroporti, così come è stato confermato il Passante di Bologna come infrastruttura strategica. Mi sento di dire- prosegue il presidente- che abbiamo condiviso un metodo rigoroso che ci porterà nelle prossime settimane, anche a seguito dei rinnovi dei vertici di Anas e di Rfi, a identificare uno stralcio di opere che possano essere concretamente realizzate nel corso di questo mandato. In questo senso abbiamo analizzato uno per uno anche le criticità delle opere in corso legate alle vicende aperte delle concessioni autostradali, e definito insieme una roadmap per poter arrivare nel tempo più breve possibile allo sblocco delle opere, dando priorità massima- chiude de Pascale- al completamento di quelle in corso o parzialmente già realizzate.



E.Romagna, Salvini incontra De Pascale su opere prioritarie

ROMA (ITALPRESS) - Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha ricevuto oggi il Presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele De Pascale, al dicastero di Porta Pia. L'incontro è stato l'occasione per fare il punto sulle opere prioritarie per il territorio e in particolare: il potenziamento ferroviario, lo sviluppo delle autostrade con la bretella Campogalliano-Sassuolo, i lavori sulla strada statale 16, lo sviluppo del porto di Ravenna e il coordinamento tra aeroporti. Dal colloquio è emersa anche la comune visione sulla necessità della realizzazione della diga di Vetto in considerazione delle esigenze del territorio e dell'importanza strategica della tutela della risorsa idrica. Lo rende noto l'ufficio stampa del Mit. foto: ufficio stampa MIT (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



Italpress

E.Romagna, Salvini incontra De Pascale su opere prioritarie



02/03/2025 13:11

ROMA (ITALPRESS) – Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha ricevuto oggi il Presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele De Pascale, al dicastero di Porta Pia. L'incontro è stato l'occasione per fare il punto sulle opere prioritarie per il territorio e in particolare: il potenziamento ferroviario, lo sviluppo delle autostrade con la bretella Campogalliano-Sassuolo, i lavori sulla strada statale 16, lo sviluppo del porto di Ravenna e il coordinamento tra aeroporti. Dal colloquio è emersa anche la comune visione sulla necessità della realizzazione della diga di Vetto in considerazione delle esigenze del territorio e dell'importanza strategica della tutela della risorsa idrica. Lo rende noto l'ufficio stampa del Mit. Foto: ufficio stampa MIT (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

De Pascale incontra Salvini sullo sblocco delle opere: "Passante di Bologna resta strategico"

Sul tavolo anche la bretella Campogalliano-Sassuolo, la Cispadana, la Tirreno-Brennero, il porto di Ravenna e il potenziamento ferroviario. Il passante di mezzo a Bologna resta una infrastruttura strategica sia per la Regione che per il governo. E' quanto emerso dal primo incontro a Roma tra il neo presidente Michele De Pascale, accompagnato dalla assessora Irene Priolo, e il ministro alle infrastrutture e trasporti Matteo Salvini. L'annunciato e discusso allargamento del tratto di tangenziale e autostrada che attraversa il capoluogo dunque non è stato accantonato, nonostante i cantieri preparatori partiti già a marzo 2023 siano da allora sostanzialmente fermi. Uno stop dovuto alla crescita dei costi lamentata da Aspi, la Società Autostrade per l'Italia, che potrebbe chiedere, come contropartita per far partire le ruspe, un allungamento della concessione autostradale. Quello che De Pascale ha chiesto al ministro Salvini è che sia chiarito una volta per tutte quali opere potranno essere sbloccate o terminate nel corso del suo mandato appena iniziato. Sul tavolo a Roma c'erano tutti i principali progetti di cui in Emilia Romagna si discute da decenni anche, va detto, per il loro impatto ambientale: la bretella Campogalliano-Sassuolo forse al via quest'anno, la Cispadana, la Tirreno Brennero, iniziata e mai completata. Ma al ministero si è parlato anche dello sviluppo del porto di Ravenna, del coordinamento tra gli aeroporti della regione che secondo la nuova giunta dovranno fare sistema e del potenziamento ferroviario di un territorio cerniera per tutto il Paese. Il servizio di David Marceddu.



Ravenna in lutto per la dipartita di Eglio Martini

Personalità di spicco nel mondo del **porto** ravennate, si è spento all'età di 87 anni Il mondo dell'offshore ravennate piange Eglio Martini, scomparso nella notte fra sabato 1 e domenica 2 febbraio, all'età di 87 anni. Eglio diede vita, insieme al fratello Vittorio, all'azienda Martini Vittorio. A dare notizia della sua dipartita è Il Resto del Carlino in edicola oggi, in cui si legge che i funerali si terranno mercoledì 5 febbraio alle 11 presso la chiesa della camera mortuaria di Ravenna. Come si legge sul sito della Martini Vittorio, l'azienda nasce nel 1975, svolge attività di casa di spedizioni e più precisamente effettua operazioni doganali, opera nel settore delle spedizioni marittime e terrestri internazionali, con particolare specializzazione nei pezzi eccezionali del settore off-shore. La rinnovata sede si trova all'interno del nuovo Centro Direzionale Portuale Sapir, nel cuore del **Porto** San Vitale, area portuale di Ravenna da cui partono e arrivano navi per tutto il mondo. Da gennaio 2014, per venire incontro alle esigenze dei clienti e fornire un servizio sempre più completo, l'azienda svolge anche attività di agenzia marittima raccomandataria.



Il presidente de Pascale incontra il ministro Salvini su grandi opere: fra le priorità il potenziamento ferroviario, la Statale 16, il porto di Ravenna

"Un primo incontro molto operativo; con il ministro abbiamo avuto modo di analizzare tutti i nodi infrastrutturali della regione Emilia-Romagna, rispetto alla rete ferroviaria, stradale e autostradale e anche ovviamente rispetto alle prospettive del sistema aeroportuale e portuale". Così il presidente della Regione, Michele de Pascale, dopo aver incontrato il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, questa mattina a Roma, al dicastero di Porta Pia, insieme all'assessora alla Mobilità, Infrastrutture e Trasporti, Irene Priolo. L'incontro è servito a fare il punto sulle opere prioritarie per il territorio e in particolare: il potenziamento ferroviario, lo sviluppo delle autostrade con la bretella Campogalliano-Sassuolo, i lavori sulla Strada Statale 16, lo sviluppo del porto di Ravenna, il coordinamento tra aeroporti, il Passante di Bologna come infrastruttura strategica. "Mi sento di dire - prosegue il presidente - che abbiamo condiviso un metodo rigoroso che ci porterà nelle prossime settimane, anche a seguito dei rinnovi dei vertici di Anas e di Rfi, a identificare uno stralcio di opere che possano essere concretamente realizzate nel corso di questo mandato". "In questo senso abbiamo analizzato uno per uno anche le criticità delle opere in corso legate alle vicende aperte delle concessioni autostradali, e definito insieme una roadmap per poter arrivare nel tempo più breve possibile allo sblocco delle opere, dando priorità massima - chiude de Pascale - al completamento di quelle in corso o parzialmente già realizzate".



De Pascale incontra Salvini per discutere dello sblocco delle opere

"Abbiamo analizzato una per una le criticità delle opere in corso legate alle vicende aperte delle concessioni autostradali e definito insieme una roadmap per poter arrivare nel tempo più breve possibile allo sblocco delle opere, dando priorità massima al completamento di quelle in corso o parzialmente già realizzate". Lo dice il presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele de Pascale, dopo aver incontrato a Roma il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, insieme all'assessora ai trasporti Irene Priolo. L'incontro è servito a fare il punto sulle opere prioritarie per il territorio e in particolare: il potenziamento ferroviario, lo sviluppo delle autostrade con la bretella Campogalliano-Sassuolo, i lavori sulla Strada Statale 16, lo sviluppo del **porto di Ravenna**, il coordinamento tra aeroporti, così come è stato confermato il Passante di Bologna come infrastruttura strategica. "Un primo incontro molto operativo - dice de Pascale - con il ministro abbiamo avuto modo di analizzare tutti i nodi infrastrutturali della regione Emilia-Romagna, rispetto alla rete ferroviaria, stradale e autostradale e anche ovviamente rispetto alle prospettive del sistema aeroportuale e portuale. Mi sento di dire che abbiamo condiviso un metodo rigoroso che ci porterà nelle prossime settimane, anche a seguito dei rinnovi dei vertici di Anas e di Rfi, a identificare uno stralcio di opere che possano essere concretamente realizzate nel corso di questo mandato".



Tele Romagna 24

Ravenna

ROMA: Infrastrutture E-R, de Pascale ricevuto da Salvini, "incontro operativo" | FOTO

"Un primo incontro molto operativo; con il ministro abbiamo avuto modo di analizzare tutti i nodi infrastrutturali della regione Emilia-Romagna, rispetto alla rete ferroviaria, stradale e autostradale e anche ovviamente rispetto alle prospettive del sistema aeroportuale e portuale". Così il presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele de Pascale, dopo aver incontrato il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, questa mattina a Roma, al dicastero di Porta Pia, insieme all'assessora alla Mobilità, Infrastrutture e Trasporti, Irene Priolo. L'incontro è servito a fare il punto sulle opere prioritarie per il territorio e in particolare: il potenziamento ferroviario, lo sviluppo delle autostrade con la bretella Campogalliano-Sassuolo, i lavori sulla Strada Statale 16, lo sviluppo del **porto** di Ravenna, il coordinamento tra aeroporti, così come è stato confermato il Passante di Bologna "come infrastruttura strategica". "Mi sento di dire- prosegue il presidente- che abbiamo condiviso un metodo rigoroso che ci porterà nelle prossime settimane, anche a seguito dei rinnovi dei vertici di Anas e di Rfi, a identificare uno stralcio di opere che possano essere concretamente realizzate nel corso di questo mandato. In questo senso abbiamo analizzato uno per uno anche le criticità delle opere in corso legate alle vicende aperte delle concessioni autostradali, e definito insieme una roadmap per poter arrivare nel tempo più breve possibile allo sblocco delle opere, dando priorità massima- chiude de Pascale- al completamento di quelle in corso o parzialmente già realizzate".



(Sito) Ansa

Livorno

Protesta dei trattori anche al porto di Livorno

Presidio all'ingresso di uno dei varchi dello scalo La protesta degli agricoltori toscani che da giorni scendono in piazza con i trattori contro le politiche agricole della Unione europea, è arrivata anche al porto di Livorno. Questa mattina il corteo con la sfilata di mezzi con bandiere e cartelli, 'Senza agricoltori niente cibo, niente futuro', è transitata in zona portuale in via Salvatore Orlando dove, all'ingresso di uno dei varchi, si è svolto un presidio di protesta.



17 defibrillatori automatici per l'AdSp MTS

Giulia Sarti

LIVORNO L'attenzione dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale alla salute passa anche da nuove installazioni di moderni defibrillatori automatici (DAE) nei porti di Piombino, Portoferraio e Rio Marina, nonché presso il pontile di Cavo. La cardio-protezione dei passeggeri e dell'utenza portuale è sempre stata all'attenzione dell'Ente ha commentato il presidente Luciano Guerrieri, specificando inoltre che per il porto di Piombino si è trattata di una sostituzione di apparati vetusti, ai quali si sono però aggiunte nuove installazioni nei porti elbani. Sono 17 i nuovi apparati DAE installati in questa fase, 11 nelle aree del porto di Piombino e presso la stazione marittima, 3 in prossimità dei moli del porto di Portoferraio e uno presso la stazione marittima, uno sul piazzale del porto di Rio Marina e un altro sul pontile di Cavo, tutti videosorvegliati dalla control room ubicata presso gli uffici di Piombino dell'Autorità di Sistema portuale. I defibrillatori automatici esterni sono uno strumento fondamentale nel soccorso di persone colpite da arresto cardiaco. La loro utilità risiede nella capacità di rilevare il ritmo cardiaco della vittima e, se necessario, erogare una scarica elettrica per ripristinare un battito normale. Questo dispositivo è progettato per essere utilizzato anche da persone senza una formazione medica specifica, grazie a istruzioni vocali e visive che guidano l'utente attraverso ogni fase del processo di soccorso.

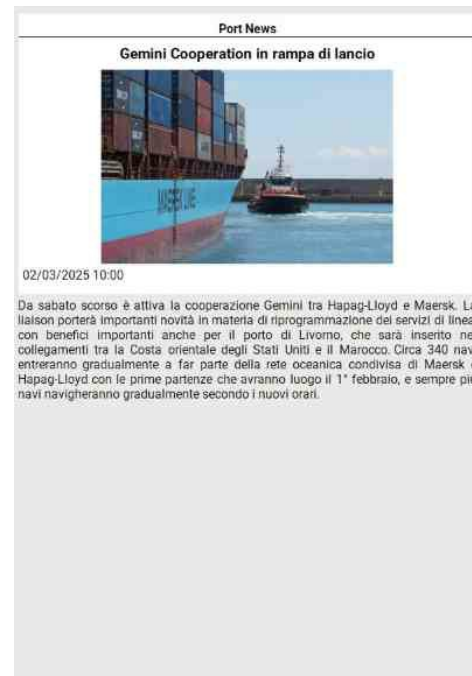


Port News

Livorno

Gemini Cooperation in rampa di lancio

Da sabato scorso è attiva la cooperazione Gemini tra Hapag-Lloyd e Maersk. La liaison porterà importanti novità in materia di riprogrammazione dei servizi di linea, con benefici importanti anche per il porto di Livorno, che sarà inserito nei collegamenti tra la Costa orientale degli Stati Uniti e il Marocco. Siamo pronti a dare inizio alla fase di introduzione della nuova rete ha spiegato in una nota il chief product officer di Ocean presso Maersk, Johan Sigsgaard. Circa 340 navi entreranno gradualmente a far parte della rete oceanica condivisa di Maersk e Hapag-Lloyd con le prime partenze che avranno luogo il 1° febbraio, e sempre più navi navigheranno gradualmente secondo i nuovi orari. Durante il periodo di transizione, che durerà fino a fine maggio, le navi che entreranno progressivamente nella nuova rete commerciale e usciranno dagli accordi in scadenza che le due grandi compagnie hanno con i rispettivi e tradizionali clienti. Giugno dovrebbe essere il mese nel quale tutte le navi navigheranno sotto l'egida e l'organizzazione di Gemini Cooperation, attraverso una rete costituita da 29 servizi di linea oceanica supportati da una rete di 28 servizi shuttle.



Il Nautilus

Piombino, Isola d' Elba

Nuovi defibrillatori per Piombino e l'Elba

Nei giorni scorsi l'Autorità di Sistema Portuale ha portato a termine la fase di installazione di nuovi e moderni defibrillatori automatici nei porti di **Piombino**, Portoferraio e Rio Marina, nonché presso il pontile di Cavo. "La cardio-protezione dei passeggeri e dell'utenza portuale è sempre stata all'attenzione dell'Ente" dichiara il Presidente Guerrieri, specificando inoltre che "per il **porto di Piombino** si è trattata di una sostituzione di apparati vetusti, ai quali si sono però aggiunte nuove installazioni nei porti Elbani". In tutto sono stati installati 17 apparati DAE, così sono definiti dagli addetti al primo soccorso, 11 nelle aree del **porto di Piombino** e presso la stazione marittima, 3 in prossimità dei moli del **porto di Portoferraio** e uno presso la stazione marittima, uno sul piazzale del **porto di Rio Marina** e un altro sul pontile di Cavo. Tutti gli apparati sono videosorvegliati dalla control room ubicata presso gli Uffici di **Piombino** dell'Autorità di Sistema Portuale. Il defibrillatore automatico esterno (DAE) è uno strumento fondamentale nel soccorso di persone colpite da arresto cardiaco. La sua utilità risiede nella capacità di rilevare il ritmo cardiaco della vittima e, se necessario, erogare una scarica elettrica per ripristinare un battito normale. Questo dispositivo è progettato per essere utilizzato anche da persone senza una formazione medica specifica, grazie a istruzioni vocali e visive che guidano l'utente attraverso ogni fase del processo di soccorso.



Informatore Navale

Piombino, Isola d' Elba

AdSP del Mar Tirreno Settentrionale - Nuovi defibrillatori per Piombino e l'Elba

. Terminati i lavori di installazione di 17 apparati DAE . Nei giorni scorsi l'Autorità di Sistema Portuale ha portato a termine la fase di installazione di nuovi e moderni defibrillatori automatici nei porti di **Piombino**, Portoferraio e Rio Marina, nonché presso il pontile di Cavo . "La cardio-protezione dei passeggeri e dell'utenza portuale è sempre stata all'attenzione dell'Ente" dichiara il Presidente Guerrieri, specificando inoltre che "per il **porto** di **Piombino** si è trattata di una sostituzione di apparati vetusti, ai quali si sono però aggiunte nuove installazioni nei porti Elbani". In tutto sono stati installati 17 apparati DAE, così sono definiti dagli addetti al primo soccorso, 11 nelle aree del **porto** di **Piombino** e presso la stazione marittima, 3 in prossimità dei moli del **porto** di Portoferraio e uno presso la stazione marittima, uno sul piazzale del **porto** di Rio Marina e un altro sul pontile di Cavo. Tutti gli apparati sono videosorvegliati dalla control room ubicata presso gli Uffici di **Piombino** dell'Autorità di Sistema Portuale. Il defibrillatore automatico esterno (DAE) è uno strumento fondamentale nel soccorso di persone colpite da arresto cardiaco. La sua utilità risiede nella capacità di rilevare il ritmo cardiaco della vittima e, se necessario, erogare una scarica elettrica per ripristinare un battito normale. Questo dispositivo è progettato per essere utilizzato anche da persone senza una formazione medica specifica, grazie a istruzioni vocali e visive che guidano l'utente attraverso ogni fase del processo di soccorso.



Port News

Piombino, Isola d' Elba

Nuovi defibrillatori per Piombino e l'Elba

Nei giorni scorsi l'Autorità di Sistema Portuale ha portato a termine la fase di installazione di nuovi e moderni defibrillatori automatici nei porti di **Piombino**, Portoferraio e Rio Marina, nonché presso il pontile di Cavo. La cardio-protezione dei passeggeri e dell'utenza portuale è sempre stata all'attenzione dell'Ente dichiara il Presidente Guerrieri, specificando inoltre che per il **porto di Piombino** si è trattata di una sostituzione di apparati vetusti, ai quali si sono però aggiunte nuove installazioni nei porti Elbani. In tutto sono stati installati 17 apparati DAE, così sono definiti dagli addetti al primo soccorso, 11 nelle aree del **porto di Piombino** e presso la stazione marittima, 3 in prossimità dei moli del **porto** di Portoferraio e uno presso la stazione marittima, uno sul piazzale del **porto** di Rio Marina e un altro sul pontile di Cavo. Tutti gli apparati sono videosorvegliati dalla control room ubicata presso gli Uffici di **Piombino** dell'Autorità di Sistema Portuale. Il defibrillatore automatico esterno (DAE) è uno strumento fondamentale nel soccorso di persone colpite da arresto cardiaco. La sua utilità risiede nella capacità di rilevare il ritmo cardiaco della vittima e, se necessario, erogare una scarica elettrica per ripristinare un battito normale. Questo dispositivo è progettato per essere utilizzato anche da persone senza una formazione medica specifica, grazie a istruzioni vocali e visive che guidano l'utente attraverso ogni fase del processo di soccorso.



Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Fano: Addio a Giovanni Montanari, Serfilippi: "Se ne va un imprenditore illuminato"

"La città di Fano perde oggi un punto di riferimento nel mondo dell'imprenditoria. Con grande dolore apprendiamo della scomparsa di Giovanni Montanari, un capitano d'impresa che ha segnato la storia economica e sociale del nostro territorio con la sua visione, la sua generosità e il suo impegno instancabile" dichiara il sindaco di Fano, Luca Serfilippi. Vicepresidente del Gruppo Navigazione Montanari, consigliere della Banca d'Italia dal 2005 al 2015, presidente di Confitarma dal 2001 al 2005 e presidente dell'**Autorità Portuale** di Ancona dal 2005 al 2009, Giovanni Montanari è stato per oltre mezzo secolo un imprenditore illuminato, capace di coniugare lo sviluppo aziendale con una profonda attenzione al territorio. "La famiglia Montanari ha sempre dimostrato un forte legame con Fano, sostenendo progetti di crescita culturale e sociale - aggiunge il sindaco di Fano Luca Serfilippi -. Il loro impegno si è concretizzato prima con la realizzazione della Memo e oggi con il nuovo progetto di riqualificazione della Biblioteca Federiciana, testimoniando un'attenzione costante al patrimonio culturale della nostra comunità". "A nome mio e dell'intera amministrazione comunale, esprimo le più sentite condoglianze alla famiglia Montanari - conclude Serfilippi - La sua scomparsa lascia un grande vuoto, ma il suo esempio e il suo operato continueranno a essere un'ispirazione per Fano e per chi crede nel valore dell'impresa al servizio della collettività". Puoi commentare l'articolo su Vivere Fano.



Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

È deceduto l'armatore Giovanni Montanari

È stato presidente di Confitarma e dell'Autorità Portuale di **Ancona**. Oggi a Fano, all'età di 82 anni, è deceduto l'armatore Giovanni Montanari che ha ricoperto, tra le altre, le cariche di vicepresidente del gruppo Navigazione Montanari, di consigliere della Banca d'Italia dal 2005 al 2015, di presidente della Confederazione Italiana Armatori dal 2001 al 2004 e di presidente dell'Autorità Portuale di **Ancona** dal 2005 al 2009. «Se ne è andato - ha affermato il presidente di Confitarma, Mario Zanetti - un protagonista importante della nostra storia». «Quale rappresentante di Confitarma - ha ricordato il direttore generale della confederazione Luca Sisto- nel 2001 fu accolto al Quirinale dal presidente della Repubblica Ciampi che volle riconoscere il merito del prezioso lavoro svolto da Confitarma in rappresentanza dell'industria armatoriale italiana in occasione del centenario della nascita della nostra associazione. L'energia, la passione e gli interventi promossi da Confitarma sotto la presidenza Montanari, a cominciare dalla legge 51 del 2001, da lui fortemente voluta, che contribuì, attraverso il rinnovamento del naviglio petrolifero, a riportare nuovamente la flotta mercantile italiana ai vertici dello shipping europeo e mondiale». L'associazione armatoriale ha ricordato, inoltre, che Montanari ha partecipato alla vita associativa di Confitarma fin da giovane curando la rappresentanza del cosiddetto "Naviglio Minore" e dal 1995 quale presidente della Commissione Gestione Tecnica Navi. Un percorso che nel tempo lo ha portato a ricoprire tutte le cariche associative più prestigiose fino all'elezione a presidente nel 2001. «La città di Fano - ha dichiarato il sindaco di Fano, Luca Serfilippi - perde oggi un punto di riferimento nel mondo dell'imprenditoria. Con grande dolore apprendiamo della scomparsa di Giovanni Montanari, un capitano d'impresa che ha segnato la storia economica e sociale del nostro territorio con la sua visione, la sua generosità e il suo impegno instancabile». «La famiglia Montanari - ha aggiunto - ha sempre dimostrato un forte legame con Fano, sostenendo progetti di crescita culturale e sociale. Il loro impegno si è concretizzato prima con la realizzazione della Memo e oggi con il nuovo progetto di riqualificazione della Biblioteca Federiciana, testimoniando un'attenzione costante al patrimonio culturale della nostra comunità. A nome mio e dell'intera amministrazione comunale, esprimo le più sentite condoglianze alla famiglia Montanari. La sua scomparsa lascia un grande vuoto, ma il suo esempio e il suo operato continueranno a essere un'ispirazione per Fano e per chi crede nel valore dell'impresa al servizio della collettività».



Informazioni Marittime

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Adriatico centrale, via libera al Piano integrato da 875 milioni

Le risorse finanzieranno la realizzazione di infrastrutture portuali nel triennio 2025-2027. Il comitato di gestione dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico centrale** ha approvato ad Ancona il Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027. Sul documento, che ha avuto un consenso unanime, 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". Nei campi di azione dell'Adsp, si legge nel documento, 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". Condividi Tag porti ancona Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Adriatico centrale, via libera al Piano integrato da 875 milioni



02/03/2025 08:42

Le risorse finanzieranno la realizzazione di infrastrutture portuali nel triennio 2025-2027. Il comitato di gestione dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico centrale** ha approvato ad Ancona il Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027. Sul documento, che ha avuto un consenso unanime, 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". Nei campi di azione dell'Adsp, si legge nel documento, 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". Condividi Tag porti ancona Articoli correlati.

Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027

Giulia Sarti

ANCONA 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 (Piao). Sul documento ha espresso parere positivo anche l'Organismo di partenariato della risorsa mare. Il Piano 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 e si pone come strumento di programmazione organico e integrato della strategia di ogni AdSp con 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. Il contenuto Nel Piano 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'ente. 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 portuale è rappresentata dal capitale umano e dalla sua valorizzazione ha detto 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



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

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.

CMA CGM Altamira: una nave rivoluzionaria fa scalo ad Ancona

3 febbraio 2025 - Un evento storico per il **porto** di **Ancona**: per la prima volta, una nave a doppia propulsione, alimentata sia a combustibile tradizionale (diesel) che a gas naturale liquefatto (GNL), ha fatto il suo ingresso nella struttura portuale. Si tratta della CMA CGM Altamira, lunga 204 metri e larga 30, con una stazza lorda di oltre 32.000 tonnellate, in grado di trasportare fino a 2.000 container. La sua propulsione ibrida rappresenta un'innovazione significativa nel settore marittimo, consentendo di ridurre l'impatto ambientale grazie all'utilizzo del GNL, un combustibile più pulito rispetto al diesel tradizionale. L'approdo della CMA CGM Altamira ad **Ancona** segna un passo importante verso una maggiore sostenibilità nel trasporto marittimo e testimonia l'impegno della compagnia francese nel ridurre le emissioni di gas serra. La nave fa parte di una serie di unità gemelle in costruzione, tutte dotate di propulsione a doppio combustibile, per un investimento complessivo di 63 milioni di dollari per ciascuna unità. Durante la sua sosta ad **Ancona**, la nave ha imbarcato 33 container, che si aggiungono ai 57 sbarcati in precedenza. La CMA CGM Altamira svolge un ruolo fondamentale nel trasporto di merci tra i diversi porti del Mediterraneo, contribuendo a ottimizzare la catena logistica e a garantire un flusso efficiente di merci. L'arrivo della CMA CGM Altamira ad **Ancona** è stato accolto con entusiasmo dalle autorità portuali e dalla comunità locale, che vedono in questa nave un simbolo di progresso e di attenzione all'ambiente. La presenza di navi sempre più moderne ed ecologiche nel **porto** di **Ancona** conferma il ruolo strategico dello scalo marittimo nel panorama dei trasporti internazionali.



The Medi Telegraph

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

È morto l'ex presidente di Confitarma Giovanni Montanari, il cordoglio del sindaco: "Capitano d'impresa, ispirazione per Fano e collettività"

Montanari è stato vicepresidente del gruppo Navigazione Montanari, consigliere della Banca d'Italia dal 2005 al 2015, presidente di Confitarma dal 2001 al 2005 e presidente dell'autorità portuale di Ancona dal 2005 al 2009

Genova - "La città di Fano perde oggi un punto di riferimento nel mondo dell'imprenditoria" così il sindaco di Fano, Luca Serfilippi, commenta la scomparsa di Giovanni Montanari che definisce "un capitano d'impresa che ha segnato la storia economica e sociale del nostro territorio con la sua visione, la sua generosità e il suo impegno instancabile". Montanari è stato vicepresidente del gruppo Navigazione Montanari, consigliere della Banca d'Italia dal 2005 al 2015, presidente di Confitarma dal 2001 al 2005 e presidente dell'Autorità portuale di Ancona dal 2005 al 2009. "La famiglia Montanari ha sempre dimostrato un forte legame con Fano, sostenendo progetti di crescita culturale e sociale - aggiunge il primo cittadino - Il loro impegno si è concretizzato prima con la realizzazione della Memo e oggi con il nuovo progetto di riqualificazione della biblioteca Federiciana - aggiunge - la sua scomparsa lascia un grande vuoto, ma il suo esempio e il suo operato continueranno a essere un'ispirazione per Fano e per chi crede nel valore dell'impresa al servizio della collettività".

The Medi Telegraph

È morto l'ex presidente di Confitarma Giovanni Montanari, il cordoglio del sindaco: "Capitano d'impresa, ispirazione per Fano e collettività"



02/03/2025 20:00

Montanari è stato vicepresidente del gruppo Navigazione Montanari, consigliere della Banca d'Italia dal 2005 al 2015, presidente di Confitarma dal 2001 al 2005 e presidente dell'autorità portuale di Ancona dal 2005 al 2009. "La città di Fano perde oggi un punto di riferimento nel mondo dell'imprenditoria" così il sindaco di Fano, Luca Serfilippi, commenta la scomparsa di Giovanni Montanari che definisce "un capitano d'impresa che ha segnato la storia economica e sociale del nostro territorio con la sua visione, la sua generosità e il suo impegno instancabile". Montanari è stato vicepresidente del gruppo Navigazione Montanari, consigliere della Banca d'Italia dal 2005 al 2015, presidente di Confitarma dal 2001 al 2005 e presidente dell'Autorità portuale di Ancona dal 2005 al 2009. "La famiglia Montanari ha sempre dimostrato un forte legame con Fano, sostenendo progetti di crescita culturale e sociale - aggiunge il primo cittadino - Il loro impegno si è concretizzato prima con la realizzazione della Memo e oggi con il nuovo progetto di riqualificazione della biblioteca Federiciana - aggiunge - la sua scomparsa lascia un grande vuoto, ma il suo esempio e il suo operato continueranno a essere un'ispirazione per Fano e per chi crede nel valore dell'impresa al servizio della collettività".

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Invito Stampa AdSP MTCS - Martedì 04 febbraio alle ore 11,30 presso la Sala Comitato dell'AdSP - Molo Vespucci snc Civitavecchia

(AGENPARL) - lun 03 febbraio 2025 INVITO STAMPA Martedì 04 febbraio alle ore 11,30 presso la Sala Comitato dell'AdSP - Molo Vespucci snc a Civitavecchia - Pino Musolino Commissario Straordinario dell'AdSP del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** e il Direttore Generale della Roma Cruise Terminal (RCT) John Portelli terranno una conferenza stampa per illustrare i dati delle crociere del 2024 e le prospettive di sviluppo del traffico crocieristico. I Signori giornalisti sono invitati a partecipare.



_____ **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.

Pino Musolino resta al vertice dei Porti di Roma come commissario straordinario

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini firma 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".



Al via il Cenacolo Giuridico dell'Acì Napoli presieduto da Cantone: Un testo unico per il Codice stradale

Al via il Cenacolo Giuridico dell'Acì Napoli, presieduto dal procuratore Raffaele La riforma del Codice della strada è stato il tema affrontato nella prima riunione del Cenacolo Giuridico dell'Automobile Club Napoli inaugurato dal Presidente del sodalizio partenopeo, Antonio Coppola, e dal Procuratore della Repubblica Raffaele Cantone, con la partecipazione del Sindaco Gaetano Manfredi, del Prefetto Michele Di Bari, e le relazioni del Sostituto Procuratore Generale Valter Brunetti e del Comandante della Polizia Stradale della Campania e della Basilicata Maria Pia Rossi "Con questo incontro - ha detto in apertura il presidente Coppola - debutta il Cenacolo Giuridico dell'Automobile Club Napoli nel solco di una lunga e feconda collaborazione con la magistratura napoletana iniziata 40 anni fa con la Commissione Giuridica, presieduta da Alfonso Vigorita prima e da Aldo Vessia poi, e proseguita successivamente con il Seminario Giuridico e la Consulta Giuridica presieduti, rispettivamente, da Luigi Riello e Giovandomenico Lepore. In tutti questi anni, abbiamo condotto approfondimenti normativi e avanzato proposte su importanti aspetti della mobilità come i piani urbani del traffico, la sosta abusiva, la RC Auto, l'omicidio stradale, l'esterovestizione dei veicoli e tanti altri. Lavori questi che erano stati condotti a "porte chiuse". Oggi con il Cenacolo Giuridico, invece, iniziamo un nuovo corso aperto al confronto ed al coinvolgimento con la società civile e con i suoi migliori e più importanti esponenti". Sul tema dell'incontro - la riforma del Codice della Strada - è stato piuttosto critico il Procuratore Cantone "la sicurezza stradale è un tema assolutamente rilevante, ma c'è una tendenza ideologica che lo sottende. La recente riforma è intervenuta su molti aspetti, alcuni positivi ed altri contraddittori, come le novità introdotte in materia di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Sarebbe stato preferibile aspettare per riscrivere integralmente un nuovo codice, piuttosto che fare l'ennesimo patchwork difficilmente comprensibile". Il sindaco Manfredi ha posto l'accento sull'inversione di tendenza dell'incidentalità stradale, la cui pericolosità sta interessando sempre più i grandi centri urbani. "Il comune di Bologna con l'istituzione della zona 30 è riuscito a ridurre la mortalità stradale, ma il contenimento della velocità ed i controlli rappresentano una sfida critica e complicata. Non basta fissare le regole, serve anche farle rispettare. E la tecnologia da sola non è sufficiente bisogna intervenire anche culturalmente". Significativo è l'esempio delle strade riasfaltate "proprio dove è stato rifatto il manto stradale - ha sottolineato il primo cittadino - è aumentata la velocità dei veicoli" in pratica "le buche - ha detto ironicamente - sarebbero il miglior strumento per limitare la velocità". I relatori Brunetti e Rossi si sono concentrati ad illustrare le tante novità presenti nella riforma, molte delle quali però non possono essere operative in mancanza degli appositi regolamenti di attuazione. Per il Prefetto Michele Di Bari il nuovo assetto



02/03/2025 10:39 LUIGI SCARANO;
Al via il Cenacolo Giuridico dell'Acì Napoli, presieduto dal procuratore Raffaele La riforma del Codice della strada è stato il tema affrontato nella prima riunione del Cenacolo Giuridico dell'Automobile Club Napoli inaugurato dal Presidente del sodalizio partenopeo, Antonio Coppola, e dal Procuratore della Repubblica Raffaele Cantone, con la partecipazione del Sindaco Gaetano Manfredi, del Prefetto Michele Di Bari, e le relazioni del Sostituto Procuratore Generale Valter Brunetti e del Comandante della Polizia Stradale della Campania e della Basilicata Maria Pia Rossi "Con questo incontro - ha detto in apertura il presidente Coppola - debutta il Cenacolo Giuridico dell'Automobile Club Napoli nel solco di una lunga e feconda collaborazione con la magistratura napoletana iniziata 40 anni fa con la Commissione Giuridica, presieduta da Alfonso Vigorita prima e da Aldo Vessia poi, e proseguita successivamente con il Seminario Giuridico e la Consulta Giuridica presieduti, rispettivamente, da Luigi Riello e Giovandomenico Lepore. In tutti questi anni, abbiamo condotto approfondimenti normativi e avanzato proposte su importanti aspetti della mobilità come i piani urbani del traffico, la sosta abusiva, la RC Auto, l'omicidio stradale, l'esterovestizione dei veicoli e tanti altri. Lavori questi che erano stati condotti a "porte chiuse". Oggi con il Cenacolo Giuridico, invece, iniziamo un nuovo corso aperto al confronto ed al coinvolgimento con la società civile e con i suoi migliori e più importanti esponenti". Sul tema dell'incontro - la riforma del Codice della Strada - è stato piuttosto critico il Procuratore Cantone "la sicurezza stradale è un tema assolutamente rilevante, ma c'è una tendenza ideologica che lo sottende. La recente riforma è intervenuta su molti aspetti, alcuni positivi ed altri contraddittori, come le novità introdotte in materia di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Sarebbe stato preferibile aspettare per riscrivere integralmente un nuovo codice, piuttosto che fare l'ennesimo patchwork

normativo "è una risposta positiva alle tante battaglie condotte per la sicurezza stradale". Particolarmente apprezzato è "l'istituto della sospensione breve della patente per la sua efficacia nell'immediatezza". Comunque, la prevenzione dell'incidentalità stradale passa per un mix di interventi "l'azione sanzionatoria, l'aspetto culturale e la gestione del rischio da parte degli enti proprietari e gestori delle strade". Nel corso della manifestazione il Presidente Coppola ha conferito l'associazione onoraria Aci al direttore del Mattino Roberto Napoletano "per una narrazione di Napoli che, senza nascondere le difficoltà e gli annosi problemi della città e del Sud, sta evidenziando un cambio di passo che porta a smentire vecchi paradigmi e ad evidenziare nuove verità. E questa è la vera professione del giornalista". "La sicurezza stradale - ha detto Napoletano - è una battaglia da vincere con la cultura delle regole per la cui affermazione bisogna fare di più". Di qui la sua adesione al "Club dei Tifosi della Legalità", la campagna di sensibilizzazione dell'Automobile Club Napoli sotto l'alto patronato del Presidente della Repubblica e con la benedizione del Papa, per valorizzare la cultura del rispetto delle regole e della mobilità sicura e responsabile. All'incontro hanno partecipato il Cardinale Crescenzo Sepe, l'Assessore alla sicurezza della Regione Campania Mario Morcone, il Questore di Napoli Maurizio Agricola, il Presidente della Corte di Appello di Napoli Maria Rosaria Covelli, il Presidente del Tribunale di Napoli Elisabetta Garzo, il Comandante dei Carabinieri della Legione Campania Gen. D. Canio Giuseppe La Gala, il Commissario straordinario per il recupero dei beni confiscati Prefetto Paola Spena, il Comandante della Polizia Municipale di Napoli Gen. Ciro Esposito, e quelli della Polizia Stradale di Napoli Agnese Pane, e dei Carabinieri Gen. B. Biagio Storniolo, il Presidente dell'Autorità portuale del Tirreno centrale Andrea Annunziata, il Presidente del Tar Veneto Leonardo Pasanisi, il Sostituto Procuratore Maurizio De Marco, il Presidente della Commissione mobilità del Comune di Napoli Nino Simeone, il Presidente di Eav Umberto De Gregorio, il Direttore Generale Arpa Campania Stefano Sorvino, il Presidente della Croce Rossa di Napoli Paolo Monorchio, il Presidente di MCL Michele Cutolo, il V. Direttore nazionale TGR Rai Antonello Perillo, con il Direttore TGR Campania Oreste Lo Pomo ed i giornalisti Guido Pocobelli Ragosta, Carlo Solimene e Dario De Martino, i docenti universitari Amedeo Lepore, Alfredo Contieri e Pierluigi Coppola, il Col. Roberto Leo dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, il Col. Ciro Ciaravella della Guardia di Finanza di Napoli, il Col. Giulio Arseni dell'Esercito Italiano, il Col. Enrico Ruggiero della Scuola Militare Nunziatella, il Dirigente del Commissariato San Paolo della Polizia di Stato Stefano Iuorio, l'on. Luciano Schifone, il V. Presidente dell'Unione Industriale di Napoli Carlo Palmieri, il presidente della Fondazione Castel Capuano Aldo De Chiara, i magistrati Marcello De Chiara, Carminantonio Esposito, Francesco Greco, Giovandomenico Lepore e Luigi Riello, gli avvocati Andrea Cilento, Daniela Mangiacapra, Cristiano Napoli, Riccardo Satta Flores e Paolo Stravino, i Generali Franco Bianco e Giuseppe Salomone, il Direttore dell'Automobile Club Napoli Giorgio Tartaglia con il consigliere Domenico Ricciardi, il Direttore del PRA di Napoli Laura Aiello con il Vicario Mariella Postiglione, l'architetto Paolo Coppola, il perito assicurativo Luigi Scarano e molti altri.

Brindisi Report

Brindisi

Porto, opere per 402 milioni: "Gestione dei sedimenti la principale criticità"

Nuovo piano regolatore: tutti i progetti previsti per i prossimi 20 anni, fra il porto medio e quello esterno. Ma la gestione dei materiali di risulta dei dragaggi "rallenta lo sviluppo" BRINDISI - Si va dalla realizzazione della cassa di colmata a un nuovo terminal crociere presso la banchina di Punta Riso, passando per il dragaggio dei fondali e il potenziamento delle zone retroportuali. Fra il porto medio e il porto esterno di Brindisi saranno realizzate le grandi opere pubbliche previste nell'ambito del Piano regolatore **portuale**, approvato giovedì scorso (30 gennaio) dal comitato di gestione dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Adriatico meridionale. È scandito in quattro fasi il cronoprogramma degli interventi, per un importo totale pari a più di 402 milioni di euro, ripartito tra opere marittime, pavimentazioni e impianti. Il porto medio manterrà la sua vocazione per le attività di tipo commerciale e il traffico passeggeri. Nel porto esterno si concentreranno le attività industriali e militari. Quest'ultime troveranno spazio presso una porzione della cassa di colmata, prevista fra Costa Morena Est e le banchine attualmente al servizio del petrolchimico. Qui potranno ormeggiare le navi più grandi della Marina

Militare. Il piano di crescita del porto consiste "nel consolidare e mantenere la sua funzione come gateway, con funzioni di corridoio lato mare e Autostrada del Mare verso l'est europeo per il trasporto ro-ro e ro-pax, per il traffico container e rinfuse e come terminal crocieristico e passeggeri". Sedimenti: nodo gestione Certo, non sarà semplice attuare tutti i progetti. L'ostacolo principale potrebbe derivare dalla gestione dei sedimenti di dragaggio: "la principale criticità che in questo momento rallenta lo sviluppo del porto di Brindisi". Saranno il nuovo molo Polimeri e il nuovo piazzale di Capo Bianco, in particolare, a ospitare i materiali di risulta dei dragaggi, che saranno utilizzati per la formazione dei terrapieni dello stesso molo Polimeri e del piazzale Radice Est di Costa Morena Est. Tali infrastrutture, al netto dei volumi occupati dalle strutture di conterminazione e delle strutture di banchina, hanno una capacità pari a 2.328.250 metri cubi. Ma qui sorge il problema. Perché gli scavi saranno prodotti, stando alle stime fissate nel Prp, in quantitativo pari a 2.615.900 metri cubi. Come gestire i 287.650 metri cubi eccedenti? "Considerato gli attuali problemi ad ottenere l'autorizzazione alla esecuzione di interventi di dragaggio con una opzione di gestione diversa da quella del conferimento in vasca di colmata (ad esempio refluimento a mare) - si legge nel documento - si è deciso di limitare nelle fasi iniziali i dragaggi a quota -15 m s.l.m.m., in modo da consentire l'utilizzo del volume complessivo (2.215.900 metri cubi) per la realizzazione dei nuovi terrapieni (2.328.250 metri cubi), rimandando gli approfondimenti a quota -16 m s.l.m.m. (400.000 metri cubi), necessari per ottenere il pieno sviluppo del porto di Brindisi, ad una fase futura".



02/03/2025 06:39 Giornalista Febbraio, Gianluca Greco

Nuovo piano regolatore: tutti i progetti previsti per i prossimi 20 anni, fra il porto medio e quello esterno. Ma la gestione dei materiali di risulta dei dragaggi "rallenta lo sviluppo" BRINDISI - Si va dalla realizzazione della cassa di colmata a un nuovo terminal crociere presso la banchina di Punta Riso, passando per il dragaggio dei fondali e il potenziamento delle zone retroportuali. Fra il porto medio e il porto esterno di Brindisi saranno realizzate le grandi opere pubbliche previste nell'ambito del Piano regolatore portuale, approvato giovedì scorso (30 gennaio) dal comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico meridionale. È scandito in quattro fasi il cronoprogramma degli interventi, per un importo totale pari a più di 402 milioni di euro, ripartito tra opere marittime, pavimentazioni e impianti. Il porto medio manterrà la sua vocazione per le attività di tipo commerciale e il traffico passeggeri. Nel porto esterno si concentreranno le attività industriali e militari. Quest'ultime troveranno spazio presso una porzione della cassa di colmata, prevista fra Costa Morena Est e le banchine attualmente al servizio del petrolchimico. Qui potranno ormeggiare le navi più grandi della Marina Militare. Il piano di crescita del porto consiste "nel consolidare e mantenere la sua funzione come gateway, con funzioni di corridoio lato mare e Autostrada del Mare verso l'est europeo per il trasporto ro-ro e ro-pax, per il traffico container e rinfuse e come terminal crocieristico e passeggeri". Sedimenti: nodo gestione Certo, non sarà semplice attuare tutti i progetti. L'ostacolo principale potrebbe derivare dalla gestione dei sedimenti di dragaggio: "la principale criticità che in questo momento rallenta lo sviluppo del porto di Brindisi". Saranno il nuovo molo Polimeri e il nuovo

Brindisi Report

Brindisi

Il cronoprogramma In attesa di sciogliere questo nodo, i progetti, come detto, vengono scaglionati in quattro fasi, in un arco di circa 20 anni. La fase 0, della durata di cinque anni, corrisponde al completamento delle opere già pianificate. Ossia: pontile su briccole a Costa Morena Ovest; nuovo terminal Ro-Ro di S. Apollinare; briccola di ormeggio sulla testata del pontile Polimeri : cassa di colmata di Costa Morena Est e dragaggio a quota -12.00 m s.l.m.m. dei fondali operativi del Terminal di S. Apollinare e dragaggio a quota -14.00 m s.l.m.m. dei fondali prospicienti le banchine di Costa Morena; banchina della colmata di Capo Bianco, il dragaggio a quota -12.00 m s.l.m.m. dei fondali prospicienti e il completamento del piazzale operativo della suddetta banchina; briccola di ormeggio in testata del molo Polimeri. Tutti i sedimenti marini provenienti dai dragaggi previsti in questa fase verranno conferiti nella vasca di colmata di Costa Morena Est. La fase 1 (costo di 281.3222.000 euro), della durata di 10 anni, prevede: cassa di colmata corrispondente ad una prima fase della nuova colmata di Capo Bianco (limitata all'lineamento con la banchina di Capo Bianco di cui alla fase 0); molo Polimeri; dragaggi fra il canale interno di navigazione e Costa Morena Est; aree retroportuali di Costa Morena e di Capo Bianco; piazzale Radice Est del Molo di Costa Morena Est, opere di difesa secondarie del porto di Brindisi. Nella fase due (costi per 113,102.500 euro), della durata di cinque anni, verranno completati tutti gli interventi previsti nel nuovo Prp ed in particolare: nuovo Terminal Crociere di Punta Riso; completamento della colmata di Capo Bianco e realizzazione della banchina e del piazzale operativo; dragaggio a quota -15 m s.l.m.m. dei fondali prospicienti la banchina operativa del nuovo Terminal di Capo Bianco e la banchina nord del Molo Polimeri. La fase 3 (8.000.000 euro), della durata di cinque anni, prevede il completamento di tutti gli interventi previsti nel Prp "ed in particolare verranno eseguiti i dragaggi necessari per l'approfondimento a quota -16 m s.l.m.m. del canale di navigazione interna, dei fondali dell'area operativa della calata di Costa Morena Est e dei fondali prospicienti la banchina operativa del Terminal Capobianco". Grandi potenzialità da attuare Se fossero tutti attuati, questi progetti darebbero slancio a una città che sta affrontando la grande sfida della decarbonizzazione. Le potenzialità, del resto, sono enormi. Basti pensare che tra i porti dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale (Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli, Brindisi) quello di Brindisi è "di gran lunga il più grande e quello con le maggiori potenzialità di sviluppo, soprattutto per il traffico commerciale". Fin dai tempi dell'impero romano, inutile ricordarlo, Brindisi è "Porta d'Oriente" con i collegamenti verso il Mediterraneo orientale. Da decenni garantisce collegamenti con la Grecia e l'Albania (per alcuni anni anche con la Turchia). "La grande disponibilità degli spazi interni, ed in parte già attrezzati - si legge nel Prp - consente di confermare la grande appetibilità per i trasporti di lunga percorrenza, vista la presenza nel porto dei necessari snodi ferroviari e la facile connessione con le principali direttrici nazionali di traffico su gomma". Lo sviluppo del porto passa dalle "attività economiche basate sul trasporto marittimo e sull'interscambio mare-terra e viceversa delle merci e delle persone". E un incentivo potrebbe arrivare anche dal sistema di agevolazioni economiche, fiscali

Brindisi Report

Brindisi

e amministrative garantito dalla Zes. Per questo il Prp punta a "valorizzare la recente istituzione della Zona franca doganale interclusa di Capo Bianco strategica all'interno della già istituita Zona Economica Speciale Adriatica". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR>.

MIT: catena logistica sempre più digitale con Port Community System. Raggiunto traguardo nella maggioranza dei porti

(FERPRESS) Roma, 3 FEB Tra i traguardi più significativi raggiunti nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), spiccano quelli legati alla digitalizzazione della catena logistica. Con il conseguimento, nell'ambito della sesta rata PNRR, del target relativo all'investimento M3C2 2.1, finanziato con una dotazione di 250 milioni di euro, il MIT ha avviato e dato impulso ad una trasformazione profonda del settore logistico, puntando sulla dematerializzazione dei processi, sempre più automatizzati e interconnessi. Al centro di questa rivoluzione vi sono i Port Community System (PCS), piattaforme digitali interoperabili che mettono in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. Grazie ai fondi del PNRR, oggi oltre il 70% delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) ha adottato queste tecnologie, contribuendo a rendere il sistema portuale italiano tra i più avanzati in Europa. Un esempio virtuoso è rappresentato dai porti dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, tra i più significativi per numero di passeggeri in tutta Europa, dove i PCS sono stati implementati con successo negli scali di **Messina**, **Tremestieri**, **Milazzo**, **Villa San Giovanni** e Reggio Calabria. Qui, una recente campagna informativa ha coinvolto stakeholder pubblici e privati, nonché le comunità locali, per promuovere i benefici della digitalizzazione e dematerializzazione, evidenziandone l'impatto positivo su efficienza, sostenibilità e qualità dei servizi. Tra le novità principali introdotte nei porti dello Stretto vi è l'adozione della piattaforma ASTRA (Analisi, Security, Tracking, Riconoscimento e Amministrazione), che permette una gestione integrata e automatizzata delle attività portuali. Questo sistema consente di: Ridurre i tempi di comunicazione tra le autorità portuali e gli operatori; Snellire le operazioni logistiche, come il controllo degli accessi, il tracking delle merci e la gestione dei rifiuti; Ottimizzare i flussi di traffico, con benefici diretti per oltre 22 milioni di passeggeri annuali. I numeri parlano chiaro: già nei soli porti dello Stretto l'impatto dei nuovi sistemi sarà notevole, interessando non solo i passeggeri annuali, ma anche più di 30 compagnie crocieristiche internazionali, 50 compagnie di bus, 2 milioni di TIR, traghetti, cargo e aliscafi in transito (circa 232.000 gli scali annuali), addetti alla movimentazione di merci e alla gestione dei rifiuti, che riusciranno a ottimizzare le relative attività operative, grazie a processi automatizzati di controllo e abilitazione accessi. Grazie all'implementazione dei PCS, questi porti rappresentano oggi un modello all'avanguardia per l'intero sistema logistico nazionale ed europeo, dimostrando come gli investimenti del PNRR possano tradursi in innovazione tangibile e crescita sostenibile. Si tratta di primi risultati che rappresentano un tassello fondamentale nel quadro della strategia nazionale per



Con il conseguimento, nell'ambito della sesta rata PNRR, del target relativo all'investimento M3C2 - 2.1, finanziato con una dotazione di 250 milioni di euro, il MIT ha avviato e dato impulso ad una trasformazione profonda del settore logistico, puntando sulla dematerializzazione dei processi, sempre più automatizzati e interconnessi. Al centro di questa rivoluzione vi sono i Port Community System (PCS), piattaforme digitali interoperabili che mettono in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. Grazie ai fondi del PNRR, oggi oltre il 70% delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) ha adottato queste tecnologie, contribuendo a rendere il sistema portuale italiano tra i più avanzati in Europa. Un esempio virtuoso è rappresentato dai porti dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, tra i più significativi per numero di passeggeri in tutta Europa, dove i PCS sono stati implementati con successo negli scali di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Qui, una recente campagna informativa ha coinvolto stakeholder pubblici e privati, nonché le comunità locali, per promuovere i benefici della digitalizzazione e dematerializzazione, evidenziandone l'impatto positivo su efficienza, sostenibilità e qualità dei servizi. Tra le novità principali introdotte nei porti dello Stretto vi è l'adozione della piattaforma ASTRA (Analisi, Security, Tracking, Riconoscimento e Amministrazione), che permette una gestione integrata e automatizzata delle attività portuali. Questo sistema consente di: Ridurre i tempi di comunicazione tra le autorità portuali e gli operatori; Snellire le operazioni logistiche, come il controllo degli accessi, il tracking delle merci e la gestione dei rifiuti; Ottimizzare i flussi di traffico, con benefici diretti per oltre 22 milioni di passeggeri annuali. I numeri parlano chiaro: già nei soli porti dello Stretto l'impatto dei nuovi sistemi sarà notevole, interessando non solo i passeggeri annuali, ma

FerPress

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

la digitalizzazione dei trasporti e della logistica, uno degli obiettivi del PNRR. L'implementazione dei Port Community System, estesa alla maggioranza delle Autorità di Sistema Portuale italiane, non solo migliora l'efficienza operativa dei porti, ma crea un effetto moltiplicatore sull'intera filiera logistica, contribuendo a rendere l'Italia un hub centrale per i traffici commerciali in Europa e nel Mediterraneo. Con infrastrutture più moderne, sostenibili e digitalizzate, il MIT continua a rafforzare la competitività del Paese, garantendo al contempo benefici concreti per imprese, cittadini e territori.

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Il Port Community System è nella gran parte dei porti italiani

La piattaforma documentale per le autorità di controllo, la pubblica amministrazione e le aziende di trasporto è stata ormai integrata nel 70 per cento degli scali commerciali. Uno dei finanziamenti più impattanti per i porti nell'ultimo anno è senza dubbio il Port Community System (PCS), il sistema di interscambio documentale digitale tra pubblica amministrazione, autorità di controllo e imprese di trasporto merci in ambito portuale, tra le navi e i porti.

Ad oggi, rende noto il ministero delle Infrastrutture, il PCS è presente nel 70 per cento dei porti italiani, tutti finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), il grande piano europeo post-covid per la ripresa economica dei paesi europei. Nell'ambito dei progetti PNRR di competenza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti spicca quindi quello legato alla digitalizzazione della catena logistica, che ad oggi ammonta a ben 250 milioni di euro. Al centro di questa rivoluzione ci sono i PCS, piattaforme digitali interoperabili che mettono in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. Un esempio virtuoso è rappresentato dai porti dell'Autorità di Sistema Portuale dello

Stretto, tra i più significativi per numero di passeggeri in tutta Europa, dove i PCS sono stati implementati con successo negli scali di **Messina**, **Tremestieri**, **Milazzo**, **Villa San Giovanni** e Reggio Calabria. Qui, una recente campagna informativa ha coinvolto stakeholder pubblici e privati, nonché le comunità locali, per promuovere i benefici della digitalizzazione. Tra le novità principali introdotte nei porti dello Stretto vi è l'adozione della piattaforma ASTRA (Analisi, Security, Tracking, Riconoscimento e Amministrazione), che permette una gestione integrata e automatizzata delle attività portuali. Questo sistema consente di: Ridurre i tempi di comunicazione tra le autorità portuali e gli operatori; Snellire le operazioni logistiche, come il controllo degli accessi, il tracking delle merci e la gestione dei rifiuti; Ottimizzare i flussi di traffico, con benefici diretti per oltre 22 milioni di passeggeri annuali. I numeri parlano chiaro: già nei soli porti dello Stretto l'impatto dei nuovi sistemi sarà notevole, interessando non solo i passeggeri annuali ma anche più di 30 compagnie crocieristiche internazionali, 50 compagnie di bus, 2 milioni di TIR, traghetti, cargo e aliscafi in transito (circa 232.000 gli scali annuali), addetti alla movimentazione di merci e alla gestione dei rifiuti, che riusciranno a ottimizzare le relative attività operative, grazie a processi automatizzati di controllo e abilitazione accessi. "Grazie all'implementazione dei PCS, questi porti rappresentano oggi un modello all'avanguardia per l'intero sistema logistico nazionale ed europeo, dimostrando come gli investimenti del PNRR possano tradursi in innovazione tangibile e crescita sostenibile", scrive il ministero delle Infrastrutture in una nota, che sottolinea come la graduale



La piattaforma documentale per le autorità di controllo, la pubblica amministrazione e le aziende di trasporto è stata ormai integrata nel 70 per cento degli scali commerciali. Uno dei finanziamenti più impattanti per i porti nell'ultimo anno è senza dubbio il Port Community System (PCS), il sistema di interscambio documentale digitale tra pubblica amministrazione, autorità di controllo e imprese di trasporto merci in ambito portuale, tra le navi e i porti. Ad oggi, rende noto il ministero delle Infrastrutture, il PCS è presente nel 70 per cento dei porti italiani, tutti finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), il grande piano europeo post-covid per la ripresa economica dei paesi europei. Nell'ambito dei progetti PNRR di competenza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti spicca quindi quello legato alla digitalizzazione della catena logistica, che ad oggi ammonta a ben 250 milioni di euro. Al centro di questa rivoluzione ci sono i PCS, piattaforme digitali interoperabili che mettono in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. Un esempio virtuoso è rappresentato dai porti dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, tra i più significativi per numero di passeggeri in tutta Europa, dove i PCS sono stati implementati con successo negli scali di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Qui, una recente campagna informativa ha coinvolto stakeholder pubblici e privati, nonché le comunità locali, per promuovere i benefici della digitalizzazione. Tra le novità principali introdotte nei porti dello Stretto vi è l'adozione della piattaforma ASTRA (Analisi, Security, Tracking, Riconoscimento e Amministrazione), che permette una gestione integrata e automatizzata delle attività portuali. Questo sistema consente di: • Ridurre i tempi di comunicazione tra le autorità portuali e gli operatori; • Snellire le operazioni logistiche, come il controllo degli accessi, il tracking delle merci e la gestione dei rifiuti; • Ottimizzare i flussi di traffico, con benefici diretti per oltre 22 milioni di

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

implementazione dei PCS nei porti "crea un effetto moltiplicatore sull'intera filiera logistica, contribuendo a rendere l'Italia un hub centrale per i traffici commerciali in Europa e nel Mediterraneo". Condividi Tag digitale Articoli correlati.

Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Il 70% delle Adsp ha un Port Community System

"Tra i traguardi più significativi raggiunti nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, spiccano quelli legati alla digitalizzazione della catena logistica. Con il conseguimento, nell'ambito della sesta rata Pnrr, del target relativo all'investimento M3C2 - 2.1, finanziato con una dotazione di 250 milioni di euro, il Mit ha avviato e dato impulso ad una trasformazione profonda del settore logistico, puntando sulla dematerializzazione dei processi, sempre più automatizzati e interconnessi". Lo spiega una nota del Mit celebrando il parziale raggiungimento di un obiettivo inseguito da almeno una quindicina d'anni: "Al centro di questa rivoluzione vi sono i Port Community System (Pcs), piattaforme digitali interoperabili che mettono in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. Grazie ai fondi del Pnrr, oggi oltre il 70% delle Autorità di Sistema Portuale ha adottato queste tecnologie, contribuendo a rendere il sistema portuale italiano tra i più avanzati in Europa". Secondo il Ministero "un esempio virtuoso è rappresentato dai porti dell'Autorità di Sistema Portuale

dello Stretto, tra i più significativi per numero di passeggeri in tutta Europa, dove i Pcs sono stati implementati con successo negli scali di **Messina**, **Tremestieri**, **Milazzo**, **Villa San Giovanni** e Reggio Calabria. Qui, una recente campagna informativa ha coinvolto stakeholder pubblici e privati, nonché le comunità locali, per promuovere i benefici della digitalizzazione e dematerializzazione, evidenziandone l'impatto positivo su efficienza, sostenibilità e qualità dei servizi". Tra le novità principali introdotte nei porti dello Stretto vi è l'adozione della piattaforma Astra (Analisi, Security, Tracking, Riconoscimento e Amministrazione), che permette una gestione integrata e automatizzata delle attività portuali: "Questo sistema consente di: ridurre i tempi di comunicazione tra le autorità portuali e gli operatori; snellire le operazioni logistiche, come il controllo degli accessi, il tracking delle merci e la gestione dei rifiuti; ottimizzare i flussi di traffico, con benefici diretti per oltre 22 milioni di passeggeri annuali". Per il Ministero di Porta Pia "l'implementazione dei Port Community System, estesa alla maggioranza delle Autorità di Sistema Portuale italiane, non solo migliora l'efficienza operativa dei porti, ma crea un effetto moltiplicatore sull'intera filiera logistica, contribuendo a rendere l'Italia un hub centrale per i traffici commerciali in Europa e nel Mediterraneo. Con infrastrutture più moderne, sostenibili e digitalizzate, il Mit continua a rafforzare la competitività del Paese, garantendo al contempo benefici concreti per imprese, cittadini e territori".



Porti Per il Mit il raggiungimento di questa soglia è uno fra i più significativi traguardi del Pnrr di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Tra i traguardi più significativi raggiunti nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, spiccano quelli legati alla digitalizzazione della catena logistica. Con il conseguimento, nell'ambito della sesta rata Pnrr, del target relativo all'investimento M3C2 - 2.1, finanziato con una dotazione di 250 milioni di euro, il Mit ha avviato e dato impulso ad una trasformazione profonda del settore logistico, puntando sulla dematerializzazione dei processi, sempre più automatizzati e interconnessi". Lo spiega una nota del Mit: celebrando il parziale raggiungimento di un obiettivo inseguito da almeno una quindicina d'anni: "Al centro di questa rivoluzione vi sono i Port Community System (Pcs), piattaforme digitali interoperabili che mettono in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. Grazie ai fondi del Pnrr, oggi oltre il 70% delle Autorità di Sistema Portuale ha adottato queste tecnologie, contribuendo a rendere il sistema portuale italiano tra i più avanzati in Europa". Secondo il Ministero "un esempio virtuoso è rappresentato dai porti dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, tra i più significativi per numero di passeggeri in tutta Europa, dove i Pcs sono stati implementati con successo negli scali di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Qui, una recente campagna informativa ha coinvolto stakeholder pubblici e privati, nonché le comunità locali, per promuovere i benefici della digitalizzazione e dematerializzazione, evidenziandone l'impatto positivo su efficienza, sostenibilità e qualità dei servizi". Tra le novità principali introdotte nei porti dello Stretto vi è l'adozione della piattaforma Astra (Analisi, Security, Tracking, Riconoscimento e Amministrazione), che permette una gestione integrata e automatizzata delle attività portuali: "Questo sistema consente di: ridurre i tempi di

Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Torna in pista il nuovo terminal ro-ro di Reggio Calabria

Il barometro è di nuovo cambiato e ora la possibilità di realizzare un nuovo terminal ro-ro in località Pentimele, nella parte nord del litorale di Reggio Calabria, torna ad assumere concretezza per Diano Spa e Caronte&Tourist, società che da anni perseguono il progetto di aprire sul lato peninsulare un nuovo approdo per i collegamenti sullo Stretto. Se l'ultimo verdetto giudiziario, ad agosto, era stato sfavorevole in Sicilia a Caronte&Tourist per ragioni concorrenziali, il primo grado della giustizia amministrativa, in Calabria, ha invece arriso a Diano. Qui in ballo c'era la fattibilità urbanistica dell'intervento e il Tar di Reggio Calabria ha accolto il ricorso di Diano contro il verdetto negativo pronunciato nel 2023 dall'Autorità di sistema portuale dello Stretto. In estrema sintesi Adsp e Comune di Reggio non avrebbero sufficientemente motivato i motivi ostativi, emessi in contrasto con gli altri enti in seno alla conferenza dei servizi, al progetto di realizzare a Pentimele un approdo dedicato al solo traffico pesante in partenza-arrivo per Tremestieri, sull'altra sponda dello Stretto. Il cui iter in sede di Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sta intanto procedendo con l'avvio, qualche mese fa, su istanza di Caronte&Tourist, delle verifiche amministrative sulla documentazione per la verifica di assoggettabilità ambientale (un parere di compatibilità ambientale favorevole con prescrizioni era stato rilasciato alla fine del 2018). Secondo i documenti da poco ripubblicati la stima di movimentazione annua sarebbe di poco superiore ai 170mila veicoli pesanti. A.M.



Shipping Italy

Augusta

PS Augusta prossima (probabile) uscita dalla flotta di Premuda

Navi La nave cisterna (ex Gold Point di PB Tankers) destinata a passare in mani mediorientali per oltre 25 milioni di dollari di Redazione SHIPPING ITALY Di proprietà del fondo Finav 1 e operata da Premuda, la nave cisterna PS **Augusta**, potrebbe essere la prossima nave in uscita. Secondo quanto riportano alcuni broker marittimi questa tanker Medium Range II da 51.000 tonnellate di portata lorda e costruita nel 2011 dal cantiere sudcoreano Stx Offshore, pare destinata a passare nelle mani di acquirenti mediorientali non meglio specificati per più di 25 milioni di dollari. Al momento, secondo quanto ricostruito da SHIPPING ITALY, c'è un Moa firmato ma prima di arrivare alla consegna servirà superare alcuni passaggi importanti; fra questi in particolare i Kyc (acronimo di know your customer), ovvero procedure che richiedono al venditore di fare tutto il possibile per non incorrere nel rischio di sanzioni internazionali per aver venduto a controparti nel mirino di Stati Uniti ed Europa. PS **Augusta** altro non è che la nave cisterna ex Gold Point che Pillarstone aveva prelevato dalla flotta di Pb Tankers nel 2020 a conclusione dell'operazione di ristrutturazione del debito della società armatoriale della famiglia Barbaro a seguito di procedura ai sensi dell'art. 182 bis Legge Fallimentare presso il Tribunale di Roma. L'operazione aveva previsto il conferimento in due fasi di quattro navi MR2 di Pb Tankers in Finav, il Fondo creato da Pillarstone Italy per la gestione di crediti nel settore dello shipping. 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, Transport & Logistic Forum: Salvini apre la 2a parte della giornata con focus su sostenibilità e digitalizzazione trasporti

(FERPRESS) Genova, 3 FEB Dopo una mattinata di discussioni approfondite sui temi dell'intelligenza artificiale e della transizione energetica, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, venerdì scorso Matteo Salvini, ha preso la parola nella seconda parte della giornata al III Shipping, Transport & Logistic Forum. Il Ministro ha aperto il pomeriggio con un intervento incentrato sul futuro delle infrastrutture italiane, sulla sostenibilità e sulla necessità di una strategia condivisa per il settore della logistica. Siamo di fronte a una grande sfida: trasformare le nostre infrastrutture e renderle più competitive, sostenibili e sicure, ha dichiarato Salvini, sottolineando che il settore dei trasporti è destinato a essere un pilastro fondamentale per il rilancio economico del Paese. Il governo sta lavorando su soluzioni concrete per migliorare la digitalizzazione e ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, puntando su investimenti strategici in infrastrutture moderne, autostrade del mare e navi sostenibili. Futuro digitale e innovativo per i trasporti Un punto cruciale nel suo intervento è stato il tema della digitalizzazione della logistica nazionale. Salvini ha parlato del piano governativo che prevede l'assegnazione di 250 milioni di euro per potenziare la piattaforma logistica nazionale, con l'introduzione di fondi per la digitalizzazione destinati a imprese del settore della logistica. A metà marzo, sarà pubblicato il bando da 160 milioni di euro per finanziare progetti di digitalizzazione della logistica e il miglioramento delle piattaforme per la gestione dei trasporti. È fondamentale che l'innovazione nel settore trasporti vada di pari passo con l'evoluzione tecnologica e la sicurezza informatica, ha proseguito Salvini, evidenziando l'importanza di cybersecurity e della protezione dei dati. Il Ministro ha sottolineato che il futuro dei trasporti in Italia dipende dalla capacità di investire in tecnologie avanzate, come quelle legate all'intelligenza artificiale, per garantire una logistica sempre più efficiente e sicura. Progetti strategici e collegamenti intermodali Salvini ha anche discusso delle iniziative in atto per migliorare i collegamenti intermodali tra i porti. Ha citato importanti progetti infrastrutturali a Verona, Alessandria, Gioia Tauro e Trieste, che contribuiranno a migliorare la connessione con il mercato dell'Est Europa e a rafforzare la competitività delle aree logistiche italiane. Stiamo investendo su quello che sarà il retroporto di Genova, a Trieste e nei porti di Gioia Tauro per creare un sistema intermodale in grado di rispondere alle sfide globali, ha dichiarato Salvini, invitando gli operatori del settore a proseguire con l'adozione di soluzioni sostenibili e innovative. Il governo al fianco della transizione energetica Un altro tema centrale del suo intervento è stato il sostegno del governo alla transizione energetica. La transizione energetica è una delle priorità del nostro governo. Ma dobbiamo affrontare la sfida di garantire un equilibrio tra sostenibilità e competitività, ha spiegato Salvini, menzionando



02/03/2025 09:01

"Siamo di fronte a una grande sfida: trasformare le nostre infrastrutture e renderle più competitive, sostenibili e sicure", ha dichiarato Salvini, sottolineando che il settore dei trasporti è destinato a essere un pilastro fondamentale per il rilancio economico del Paese. "Il governo sta lavorando su soluzioni concrete per migliorare la digitalizzazione e ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, puntando su investimenti strategici in infrastrutture moderne, autostrade del mare e navi sostenibili". Futuro digitale e innovativo per i trasporti Un punto cruciale nel suo intervento è stato il tema della digitalizzazione della logistica nazionale. Salvini ha parlato del piano governativo che prevede l'assegnazione di 250 milioni di euro per potenziare la piattaforma logistica nazionale, con l'introduzione di fondi per la digitalizzazione destinati a imprese del settore della logistica. A metà marzo, sarà pubblicato il bando da 160 milioni di euro per finanziare progetti di digitalizzazione della logistica e il miglioramento delle piattaforme per la gestione dei trasporti. "È fondamentale che l'innovazione nel settore trasporti vada di pari passo con l'evoluzione tecnologica e la sicurezza informatica", ha proseguito Salvini, evidenziando l'importanza di cybersecurity e della protezione dei dati. Il Ministro ha sottolineato che il futuro dei trasporti in Italia dipende dalla capacità di investire in tecnologie avanzate, come quelle legate all'intelligenza artificiale, per garantire una logistica sempre più efficiente e sicura. Progetti strategici e collegamenti intermodali Salvini ha anche discusso delle iniziative in atto per migliorare i collegamenti intermodali tra i porti. Ha citato importanti progetti infrastrutturali a Verona, Alessandria, Gioia Tauro e Trieste, che contribuiranno a migliorare la connessione con il mercato dell'Est Europa e a rafforzare la competitività delle aree logistiche italiane. "Stiamo investendo su quello che sarà il retroporto di Genova, a Trieste e nei

gli investimenti in carburanti alternativi e l'adozione di soluzioni come il gas liquefatto per ridurre l'impatto ambientale nel settore dei trasporti marittimi e terrestri. Tra gli altri interventi segnaliamo quello di Davide Falteri, Presidente di Federlogistica: E-commerce e intelligenza artificiale sono le due sfide emergenziali che si trova ad affrontare il comparto della logistica italiana. L'opzione di un ritardo non può neanche essere presa in considerazione. Inoltre, Gianpaolo Serpagli, Presidente di Cepim e Vicepresidente di UIR: Il mondo della logistica è complicato, ha dichiarato Serpagli, sottolineando la difficoltà di affrontare le sfide in un ambiente in continua evoluzione. Mancano le forze necessarie per sostenere questa trasformazione. Come associazioni, abbiamo investito molto sulla formazione dei giovani, ma la formazione scolastica italiana non è ancora pronta ad affrontare le evoluzioni che il settore sta vivendo. In particolare, non siamo pronti per le trasformazioni che l'intelligenza artificiale (AI) sta già portando, ha continuato Serpagli. Nella seconda sessione è stato anche affrontato il tema del trasporto pubblico con due panel dedicati alle imprese tecnologiche attive nel settore, con particolare riferimento a IA e digitalizzazione e un panel destinato alle aziende che erogano servizi di trasporto per il cittadino.

Informare

Focus

Lo scorso anno il traffico delle merci nei porti della Turchia è cresciuto del +2,0%

Stabili gli scambi con l'Italia. Crocieristi in aumento del +22,5% Lo scorso anno i porti della Turchia hanno movimentato complessivamente 531,7 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del +2,0% sul 2023. I traffici all'esportazione e all'importazione sono risultati in aumento rispettivamente del +5,0% e +0,4% essendo saliti a 142,3 milioni e 257,1 milioni di tonnellate. In rialzo anche il traffico di transito con 69,1 milioni di tonnellate (+2,3%) e il traffico di cabotaggio con 63,3 milioni di tonnellate (+1,0%). Se i principali flussi di provenienza e destinazione delle merci sono risultati in aumento, così non è stato per i volumi delle rinfuse liquide e delle rinfuse solide che nel 2024, con totali rispettivamente di 162,2 milioni e 152,2 milioni di tonnellate, hanno registrato flessioni del -3,3% e -1,0% sull'anno precedente. In crescita, invece, sia le merci containerizzate con 143,4 milioni di tonnellate (+7,4%), volume realizzato con una movimentazione dei container pari a 13.529.731 teu (+7,8%), sia i rotabili con 11,9 milioni di tonnellate (+5,5%). Lo scorso anno il traffico nei porti turchi da e per l'Italia è ammontato globalmente a 44,7 milioni di tonnellate (+0,2%), con un solo traffico dei container che è risultato pari a 618.407 teu (+5,9%). Nel 2024 l'Italia è stata il principale partner commerciale dei porti turchi per volume di traffico seguita da USA e Spagna. Nel 2024, inoltre, il traffico crocieristico nei porti della Turchia è stato di quasi 1,9 milioni di passeggeri, con un incremento del +22,5% sul 2023, di cui 1,6 milioni di passeggeri in transito (+17,3%), 154mila passeggeri allo sbarco (+56,7%) e 160mila passeggeri all'imbarco (+58,8%). Nel solo quarto trimestre del 2024 i porti turchi hanno movimentato complessivamente 133,9 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +3,6% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Nel settore delle rinfuse liquide sono state movimentate 41,0 milioni di tonnellate (-1,6%) e in quello delle rinfuse secche 38,5 milioni di tonnellate (+0,6%). Il traffico containerizzato si è attestato a 35,0 milioni di tonnellate (+2,3%), con una movimentazione di container pari a 3.389.370 teu (+6,4%), e il traffico dei rotabili a 3,2 milioni di tonnellate (+8,0%). Nell'ultimo trimestre dello scorso anno il traffico da e per l'Italia è stato di 11,5 milioni di tonnellate di merci (+14,5%), con un solo traffico dei contenitori che ha accusato un calo del -16,4% scendendo a 143.638 teu.



Stabili gli scambi con l'Italia. Crocieristi in aumento del +22,5% Lo scorso anno i porti della Turchia hanno movimentato complessivamente 531,7 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del +2,0% sul 2023. I traffici all'esportazione e all'importazione sono risultati in aumento rispettivamente del +5,0% e +0,4% essendo saliti a 142,3 milioni e 257,1 milioni di tonnellate. In rialzo anche il traffico di transito con 69,1 milioni di tonnellate (+2,3%) e il traffico di cabotaggio con 63,3 milioni di tonnellate (+1,0%). Se i principali flussi di provenienza e destinazione delle merci sono risultati in aumento, così non è stato per i volumi delle rinfuse liquide e delle rinfuse solide che nel 2024, con totali rispettivamente di 162,2 milioni e 152,2 milioni di tonnellate, hanno registrato flessioni del -3,3% e -1,0% sull'anno precedente. In crescita, invece, sia le merci containerizzate con 143,4 milioni di tonnellate (+7,4%), volume realizzato con una movimentazione dei container pari a 13.529.731 teu (+7,8%), sia i rotabili con 11,9 milioni di tonnellate (+5,5%). Lo scorso anno il traffico nei porti turchi da e per l'Italia è ammontato globalmente a 44,7 milioni di tonnellate (+0,2%), con un solo traffico dei container che è risultato pari a 618.407 teu (+5,9%). Nel 2024 l'Italia è stata il principale partner commerciale dei porti turchi per volume di traffico seguita da USA e Spagna. Nel 2024, inoltre, il traffico crocieristico nei porti della Turchia è stato di quasi 1,9 milioni di passeggeri, con un incremento del +22,5% sul 2023, di cui 1,6 milioni di passeggeri in transito (+17,3%), 154mila passeggeri allo sbarco (+56,7%) e 160mila passeggeri all'imbarco (+58,8%). Nel solo quarto trimestre del 2024 i porti turchi hanno movimentato complessivamente 133,9 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +3,6% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Nel settore delle rinfuse liquide sono state movimentate 41,0 milioni di tonnellate (-1,6%) e in quello delle rinfuse secche 38,5 milioni di tonnellate (+0,6%). Il traffico containerizzato si è

Informare

Focus

CMA CGM include altri quattro porti italiani nel servizio TMX 2

La prossima settimana la compagnia di navigazione containerizzata francese CMA CGM ristrutturerà il proprio servizio di linea settimanale TMX 2 rimuovendo gli scali in Algeria e aggiungendo in Italia agli scali di Genova e Salerno quelli ai **porti** di Augusta, La Spezia, Livorno e Salerno. A partire dal prossimo 12 febbraio con partenza da Aliaga, la rotazione del servizio, nel quale vengono impiegate quattro portacontainer da 1.780 teu, effettuerà scali ai **porti** di Aliaga, Gemlik, Izmit, Ambarli, Malta, Salerno, Napoli, Livorno, La Spezia, Genova, Marsiglia, Malta, Augusta, Aliaga.

Informare

CMA CGM include altri quattro porti italiani nel servizio TMX 2



02/03/2025 17:01

La prossima settimana la compagnia di navigazione containerizzata francese CMA CGM ristrutturerà il proprio servizio di linea settimanale TMX 2 rimuovendo gli scali in Algeria e aggiungendo in Italia agli scali di Genova e Salerno quelli ai porti di Augusta, La Spezia, Livorno e Salerno. A partire dal prossimo 12 febbraio con partenza da Aliaga, la rotazione del servizio, nel quale vengono impiegate quattro portacontainer da 1.780 teu, effettuerà scali ai porti di Aliaga, Gemlik, Izmit, Ambarli, Malta, Salerno, Napoli, Livorno, La Spezia, Genova, Marsiglia, Malta, Augusta, Aliaga.

Informatore Navale

Focus

Perini Navi: Art Explorer si aggiudica il premio "Multihull of the Year" ai BOAT Design & Innovation Awards 2025

The Italian Sea Group annuncia che il catamarano a vela Perini Navi Art Explorer di 47 metri si è aggiudicato il premio "Multihull of the Year" ai prestigiosi Boat International Design & Innovation Awards 2025. La premiazione si è tenuta domenica 2 febbraio a Kitzbühel, durante il Superyacht Design Festival, di fronte a una giuria internazionale di esperti del settore Marina di Carrara, 3 febbraio 2025 - "Questo prestigioso riconoscimento è la testimonianza del nostro impegno costante nell'innovazione stilistica e tecnologica," dichiara Giovanni Costantino, Founder & CEO di The Italian Sea Group. "Con Perini Navi Art Explorer abbiamo dimostrato la nostra capacità di eccellere nel segmento della vela di grandi dimensioni, unendo design d'avanguardia e soluzioni sostenibili per un progetto che nessuno aveva mai visto, in quanto nessuno lo aveva mai realizzato prima". Progettato dall'architetto Axel De Beaufort e Guillaume Verdier, che hanno curato con maestria il design degli esterni e degli interni, Art Explorer è il più grande catamarano a vela in alluminio al mondo. Con una lunghezza di 47 metri, un'eccezionale larghezza di 17,30 metri e un imponente piano velico in carbonio con albero alto 55 metri, Art Explorer rappresenta un progetto unico e avanguardistico: un autentico museo navigante, il primo e unico del suo genere, che per due anni porterà in giro per il mondo esperienze artistiche e un forte messaggio di sostenibilità ambientale. Sul tetto della deckhouse sono stati installati 65 m² di pannelli solari, in grado di produrre fino a 12 kW istantaneamente, con una capacità complessiva di oltre 200 kW al giorno. Questo sistema è supportato da un banco batterie al litio che garantisce una generazione elettrica a zero emissioni per oltre 6 ore, anche a pieno carico di bordo. Il catamarano è certificato con notazione di classe "green" e dispone di filtri catalitici per abbattere emissioni e particolato dai gas di scarico. Inoltre, tutte le manovre nei porti e nelle aree protette saranno effettuate in modalità completamente elettrica. Grazie al potente piano velico, completamente automatizzato e gestibile da una sola persona, il catamarano è in grado di navigare a vela a una velocità di 10 nodi anche con venti molto deboli.



The Italian Sea Group annuncia che il catamarano a vela Perini Navi Art Explorer di 47 metri si è aggiudicato il premio "Multihull of the Year" ai prestigiosi Boat International Design & Innovation Awards 2025. La premiazione si è tenuta domenica 2 febbraio a Kitzbühel, durante il Superyacht Design Festival, di fronte a una giuria internazionale di esperti del settore Marina di Carrara, 3 febbraio 2025 - "Questo prestigioso riconoscimento è la testimonianza del nostro impegno costante nell'innovazione stilistica e tecnologica," dichiara Giovanni Costantino, Founder & CEO di The Italian Sea Group. "Con Perini Navi Art Explorer abbiamo dimostrato la nostra capacità di eccellere nel segmento della vela di grandi dimensioni, unendo design d'avanguardia e soluzioni sostenibili per un progetto che nessuno aveva mai visto, in quanto nessuno lo aveva mai realizzato prima". Progettato dall'architetto Axel De Beaufort e Guillaume Verdier, che hanno curato con maestria il design degli esterni e degli interni, Art Explorer è il più grande catamarano a vela in alluminio al mondo. Con una lunghezza di 47 metri, un'eccezionale larghezza di 17,30 metri e un imponente piano velico in carbonio con albero alto 55 metri, Art Explorer rappresenta un progetto unico e avanguardistico: un autentico museo navigante, il primo e unico del suo genere, che per due anni porterà in giro per il mondo esperienze artistiche e un forte messaggio di sostenibilità ambientale. Sul tetto della deckhouse sono stati installati 65 m² di pannelli solari, in grado di produrre fino a 12 kW istantaneamente, con una capacità complessiva di oltre 200 kW al giorno. Questo sistema è supportato da un banco batterie al litio che garantisce una generazione elettrica a zero emissioni per oltre 6 ore, anche a pieno carico di bordo. Il catamarano è certificato con notazione di classe "green" e dispone di filtri catalitici per abbattere emissioni e particolato dai gas di scarico. Inoltre, tutte le manovre nei porti e nelle aree protette saranno

A Salonicco la conferenza Espo 2025

Giulia Sarti

BRUXELLES È stata annunciata la località della prossima conferenza annuale di Espo, l'organizzazione europea dei porti marittimi, che si terrà a Salonicco il prossimo 8 e 9 Maggio. L'evento giunge alla sua ventunesima edizione, e aprirà le registrazioni nelle prossime settimane. Si tratta come sempre di un momento di confronto della comunità portuale europea, che riunisce i membri dell'organizzazione, professionisti portuali e decisori politici di alto livello per coinvolgenti discussioni di gruppo, nonché dibattiti più tecnici e scambi di buone pratiche nei settori portuale e marittimo. La conferenza Espo 2025 fornirà una piattaforma per discutere della prossima strategia portuale dell'Ue nel contesto dell'agenda economica, energetica, di competitività e resilienza dell'Europa. Sarà presente anche Apostolos Tzitzikostas, il nuovo Commissario europeo per i trasporti e il turismo, un'opportunità in più per fare networking nella città di Salonicco, nota per la sua ricca cultura, storia e gastronomia, e sede del porto più importante della Grecia settentrionale.



Il 70% delle AdSp è dotata di Port Community System

Andrea Puccini

ROMA Tra i traguardi più significativi raggiunti nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, spiccano quelli legati alla digitalizzazione della catena logistica. Con il conseguimento, nell'ambito della sesta rata PNRR, del target relativo all'investimento M3C2 2.1, finanziato con una dotazione di 250 milioni di euro, il MIT ha avviato una trasformazione profonda del settore logistico, puntando sulla dematerializzazione dei processi, sempre più automatizzati e interconnessi. Al centro di questa rivoluzione vi sono i Port Community System, piattaforme digitali interoperabili che mettono in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. Grazie ai fondi del PNRR, oggi oltre il 70% delle Autorità di Sistema Portuale ha adottato queste tecnologie, contribuendo a rendere il sistema portuale italiano tra i più avanzati in Europa. Un esempio virtuoso è rappresentato dai porti dell'AdSp dello Stretto, tra i più significativi per numero di passeggeri in tutta Europa, dove i PCS sono stati implementati con successo negli scali di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Qui, una recente campagna informativa ha coinvolto stakeholder pubblici e privati, nonché le comunità locali, per promuovere i benefici della digitalizzazione e dematerializzazione, evidenziandone l'impatto positivo su efficienza, sostenibilità e qualità dei servizi. Tra le principali innovazioni introdotte nei porti dello Stretto vi è l'adozione della piattaforma ASTRA (Analisi, Security, Tracking, Riconoscimento e Amministrazione), che permette una gestione integrata e automatizzata delle attività portuali. Questo sistema consente di: Ridurre i tempi di comunicazione tra le autorità portuali e gli operatori; Snellire le operazioni logistiche, come il controllo degli accessi, il tracking delle merci e la gestione dei rifiuti; Ottimizzare i flussi di traffico, con benefici diretti per oltre 22 milioni di passeggeri annuali. I numeri parlano chiaro: già nei soli porti dello Stretto l'impatto dei nuovi sistemi sarà notevole, interessando non solo i passeggeri annuali, ma anche più di 30 compagnie crocieristiche internazionali, 50 compagnie di bus, 2 milioni di TIR, traghetti, cargo e aliscafi in transito (circa 232.000 gli scali annuali). Anche gli addetti alla movimentazione di merci e alla gestione dei rifiuti potranno beneficiare di processi automatizzati di controllo e abilitazione accessi. Grazie all'implementazione dei PCS, questi porti rappresentano oggi un modello all'avanguardia per l'intero sistema logistico nazionale ed europeo, dimostrando come gli investimenti del PNRR possano tradursi in innovazione tangibile e crescita sostenibile. Questi risultati rappresentano un tassello fondamentale nel quadro della strategia nazionale per la digitalizzazione dei trasporti e della logistica, uno degli obiettivi chiave del PNRR. L'implementazione dei Port Community System, estesa alla maggioranza delle



Messaggero Marittimo

Focus

Autorità di Sistema Portuale italiane, non solo migliora l'efficienza operativa dei porti, ma crea un effetto moltiplicatore sull'intera filiera logistica, contribuendo a rendere l'Italia un hub centrale per i traffici commerciali in Europa e nel Mediterraneo.

Fontana: "Si a un'Agenzia nazionale per coordinare i porti italiani"

Feb 3, 2025 La Spezia - Un'agenzia nazionale di coordinamento, che sia dotata di risorse e di personale specializzato e che possa operare in stretta connessione con le singole Autorità portuali, controllandone l'attività ma specialmente indirizzando le loro scelte sulla base di una politica nazionale che consenta di evitare le duplicazioni di interventi sulle stesse filiere e quindi lo spreco di risorse. Un dato per tutti: se tutti gli interventi pianificati dai singoli **porti** nel settore container fossero realizzati, si creerebbe un'offerta di movimentazione quasi tripla rispetto all'attuale volume complessivo dei traffici container in tutti **porti** italiani. A intervenire in modo deciso sul tema della riforma portuale è Andrea Fontana, Presidente degli agenti marittimi di La Spezia a nome della Community Portuale di La Spezia che raggruppa le principali categorie imprenditoriali del settore portuale. Secondo Fontana, è quindi corretto che l'eventuale riforma normativa si indirizzi sulla necessità di avere un controllo centralizzato a livello di scelte nazionali come per esempio sulle priorità dei finanziamenti alle grandi opere e di conseguenza sulla programmazione degli investimenti delle varie Autorità di Sistema Portuali armonizzati in un quadro di insieme che eviti le duplicazioni di banchine e piazzali, sulla interoperabilità delle PCS dei vari **porti**, sulla gestione della sostenibilità ambientale e il passaggio dei **porti** ad ambiente green, sul coordinamento fra **porti** e sistema logistico. Un modello questo - sottolinea Fontana - molto simile a quello spagnolo Puertos del Estado che si basa su un organismo pubblico, una sorta di agenzia dei **porti** dotato di autonomia finanziaria e personale adeguato che possa imprimere uno sviluppo dei **porti** secondo una logica centralizzata che definisca gli obiettivi pur lasciando grande autonomia alle varie Autorità di Sistema. Questo organismo - sottolinea il componente della Community Portuale di La Spezia - però non dovrà essere un semplice ufficio con poco personale che si limiti a dare un ulteriore parere vincolante ai progetti delle Autorità di Sistema, bensì un organismo strutturato, una sorta di agenzia dei **porti** che stimola e controlla in maniera fattiva le attività delle Autorità portuali.



Perini Navi: il catamarano Art Explorer si aggiudica il premio "Multihull of the Year"

- The Italian Sea Group annuncia che il catamarano a vela Perini Navi Art Explorer di 47 metri si è aggiudicato il premio "Multihull of the Year" ai prestigiosi Boat International Design & Innovation Awards 2025 che celebrano architettura, stile, design e innovazione tecnologica nella nautica. La cerimonia di premiazione si è tenuta domenica 2 febbraio a Kitzbühel, durante il Superyacht Design Festival, di fronte a una giuria internazionale di esperti del settore. "Questo prestigioso riconoscimento è la testimonianza del nostro impegno costante nell'innovazione stilistica e tecnologica," dichiara Giovanni Costantino, Founder & CEO di The Italian Sea Group. "Con Perini Navi Art Explorer abbiamo dimostrato la nostra capacità di eccellere nel segmento della vela di grandi dimensioni, unendo design d'avanguardia e soluzioni sostenibili per un progetto che nessuno aveva mai visto, in quanto nessuno lo aveva mai realizzato prima". Progettato dall'architetto Axel De Beaufort e Guillaume Verdier, che hanno curato con maestria il design degli esterni e degli interni, Art Explorer è il più grande catamarano a vela in alluminio al mondo. Con una lunghezza di 47 metri, un'eccezionale larghezza di 17,30 metri e un imponente piano velico in carbonio con albero alto 55 metri, Art Explorer rappresenta un progetto unico e avanguardistico: un autentico museo navigante, il primo e unico del suo genere, che per due anni porterà in giro per il mondo esperienze artistiche e un forte messaggio di sostenibilità ambientale. Sul tetto della deckhouse sono stati installati 65 m² di pannelli solari, in grado di produrre fino a 12 kW istantaneamente, con una capacità complessiva di oltre 200 kW al giorno. Questo sistema è supportato da un banco batterie al litio che garantisce una generazione elettrica a zero emissioni per oltre 6 ore, anche a pieno carico di bordo. Il catamarano è certificato con notazione di classe "green" e dispone di filtri catalitici per abbattere emissioni e particolato dai gas di scarico. Inoltre, tutte le manovre nei **porti** e nelle aree protette saranno effettuate in modalità completamente elettrica. Grazie al potente piano velico, completamente automatizzato e gestibile da una sola persona, il catamarano è in grado di navigare a vela a una velocità di 10 nodi anche con venti molto deboli.



- The Italian Sea Group annuncia che il catamarano a vela Perini Navi Art Explorer di 47 metri si è aggiudicato il premio "Multihull of the Year" ai prestigiosi Boat International Design & Innovation Awards 2025 che celebrano architettura, stile, design e innovazione tecnologica nella nautica. La cerimonia di premiazione si è tenuta domenica 2 febbraio a Kitzbühel, durante il Superyacht Design Festival, di fronte a una giuria internazionale di esperti del settore. "Questo prestigioso riconoscimento è la testimonianza del nostro impegno costante nell'innovazione stilistica e tecnologica," dichiara Giovanni Costantino, Founder & CEO di The Italian Sea Group. "Con Perini Navi Art Explorer abbiamo dimostrato la nostra capacità di eccellere nel segmento della vela di grandi dimensioni, unendo design d'avanguardia e soluzioni sostenibili per un progetto che nessuno aveva mai visto, in quanto nessuno lo aveva mai realizzato prima". Progettato dall'architetto Axel De Beaufort e Guillaume Verdier, che hanno curato con maestria il design degli esterni e degli interni, Art Explorer è il più grande catamarano a vela in alluminio al mondo. Con una lunghezza di 47 metri, un'eccezionale larghezza di 17,30 metri e un imponente piano velico in carbonio con albero alto 55 metri, Art Explorer rappresenta un progetto unico e avanguardistico: un autentico museo navigante, il primo e unico del suo genere, che per due anni porterà in giro per il mondo esperienze artistiche e un forte messaggio di sostenibilità ambientale. Sul tetto della deckhouse sono stati installati 65 m² di pannelli solari, in grado di produrre fino a 12 kW istantaneamente, con una capacità complessiva di oltre 200 kW al giorno. Questo sistema è supportato da un banco batterie al litio che garantisce una generazione elettrica a zero emissioni per oltre 6 ore, anche a pieno carico di bordo. Il catamarano è certificato con notazione di classe "green" e dispone di filtri catalitici per abbattere emissioni e particolato dai gas di scarico. Inoltre, tutte le

Il ruolo strategico dei porti come nuovi hub energetici

Contributo a cura dell' Avv. Giannalberto Mazzei e della Dott.ssa Maria Vittoria Sini * * Studio Legale Watson Farley & Williams Sembra ormai prossima l'emanazione del decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (" MASE ") che individuerà le aree demaniali beneficiarie dei finanziamenti per la realizzazione di infrastrutture off-shore per la produzione di energia rinnovabile, in attuazione dell'articolo 8 del decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181 (" DL Energia "). Sono sei le Autorità di sistema portuale che hanno partecipato al bando, indetto dal MASE nel mese di aprile, al fine di individuare le " aree demaniali marittime da destinare alla realizzazione di infrastrutture per la produzione, l'assemblaggio e il varo di piattaforme galleggianti ". Secondo quanto rappresentato dalle ultime notizie di stampa, i porti di Taranto, Augusta e **Civitavecchia** sembrerebbero essere favoriti per ottenere la gran parte del supporto che sarà reso disponibile. Tale finanziamento non rappresenta che una rampa di lancio per lo sviluppo di una nuova dimensione dei porti come nuovi hub energetici, una variabile che assume un ruolo cruciale anche ai fini dell'incremento della competitività delle attività economiche: i porti in Italia da sempre sono " il principale gate di rifornimento energetico di un paese energivoro, ma povero di risorse proprie ". Le Autorità portuali sono quindi chiamate a proporsi oggi come motori di sviluppo e innovazione per il raggiungimento dei target del Green Deal Europeo Questa trasformazione sta già avvenendo all'estero, specie nel mare del Nord, in particolare nel Regno Unito, ove i porti stanno diventando, grazie anche alla produzione di energia rinnovabile da impianti eolici off-shore , dei nodi strategici per gli obiettivi della decarbonizzazione , dando anche nuova vita ai cantieri navali Dunque, i fondi del DL Energia rappresentano un'enorme opportunità non solo per le Autorità portuali beneficiarie, ma per l'intero settore marittimo, e potrebbero potenzialmente essere in grado di favorire lo sviluppo di tutta l' industria eolica off-shore con notevoli risvolti positivi sull'intera supply chain nazionale È evidente che lo sviluppo di grandi progetti di energia rinnovabile richiede un' adeguata disponibilità di infrastrutture , e, di riflesso, necessita di investimenti consistenti I fondi del DL Energia rappresentano senz'altro un'occasione straordinaria per le Autorità portuali e offrono inoltre utili spunti di riflessione anche in materia di governance e assetto giuridico. A tal proposito torna di attualità il dibattito relativo alla divergenza tra l'assetto pubblicistico dell'Italia e dell'Europa Meridionale, ove le Autorità portuali operano quali enti pubblici non economici, rispetto all'assetto cd. "privatistico" dei porti del Nord Europa, organizzati per lo più secondo il modello giuridico della società per azioni e operanti in regime di libertà di impresa. A ben vedere, infatti, proprio tale caratteristica permetterebbe di snellire le decisioni, generando un notevole vantaggio competitivo in termini di tempestività



Shipping Italy

Focus

dell'azione, con una maggiore efficacia nella gestione degli asset , svincolandosi dagli involucri formali delle procedure. È un dibattito che non va estremizzato e che deve necessariamente tener conto della tradizione giuridica italiana. D'altro canto, esistono strumenti che andrebbero ulteriormente favoriti per bilanciare i vincoli procedurali funzionali alla trasparenza nella gestione del bene pubblico con l'efficienza gestionale. Una delle vie percorribili potrebbe essere un più largo ricorso al modulo contrattuale di matrice UE del partenariato pubblico-privato (" PPP "). Il suddetto istituto, per come definito nel nuovo Codice appalti (d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36), presenta le caratteristiche fondamentali di un' operazione economica di lungo periodo per raggiungere un risultato di interesse pubblico , in cui la copertura dei fabbisogni finanziari connessi alla realizzazione del progetto proviene in misura significativa da risorse reperite dalla parte privata. È quest'ultima, infatti, la parte che si assume il rischio operativo , a fronte di un ritorno economico dell'investimento generato dalla successiva gestione dell'infrastruttura. Tramite la suddetta definizione il Codice Appalti ha inteso " cambiare il paradigma " fornendo una nozione di PPP omnicomprensiva, indipendente quindi dallo strumento giuridico attraverso il quale l'operazione viene effettivamente realizzata (che si concretizza in un veicolo partecipativo o in schemi contrattuali). I caratteri di atipicità e non esclusività di questo modulo contrattuale hanno favorito, nel corso degli ultimi anni, l'affermazione di molteplici e variegati tipi di PPP, riconducibili tendenzialmente a due macrocategorie, aventi come elementi di distinzione il riparto delle responsabilità e dei rischi connessi al progetto. Nello specifico, una prima categoria si connota per una prevalente allocazione di responsabilità e rischi in capo al soggetto pubblico , attribuendo invece al soggetto privato: (i) la progettazione e costruzione dell'infrastruttura, nonché la fornitura di tutte le risorse finanziarie per la realizzazione del progetto (modello Design & Build (DB)); o (ii) la gestione e manutenzione del servizio (modello Operate & Maintain (OM). A rigore, specie alla luce della nuova definizione del Codice Appalti, i suddetti modelli contrattuali rappresentano forme di realizzazione dell'interesse pubblico che si pongono a metà strada tra l'istituto dell'appalto tradizionale e il PPP. Al contrario, la piena coesistenza di tutti elementi costitutivi e distintivi della nuova nozione di PPP si rinviene nelle forme contrattuali che prevedono, invece, un ruolo centrale e più incisivo dell'operatore economico privato, con conseguente assunzione di maggiori rischi e responsabilità in capo a quest'ultimo , che possono dare luogo, inter alia , ai differenti modelli di: (i) Design, Build, Finance & Operate (DBFO), in cui il soggetto privato progetta, costruisce e finanzia un'infrastruttura di proprietà pubblica; o (ii) Design, Build, Finance & Maintain (DBFM), in cui il soggetto privato progetta, costruisce, finanzia un'infrastruttura e poi gestisce i servizi di manutenzione delle strutture nell'ambito di un accordo a lungo termine. È proprio in tali modelli, che attribuiscono un ruolo centrale al privato in tutte le fasi di realizzazione dell'opera e allo Stato in termini di regolazione e controllo , che risiede l'elemento più innovativo di tale genere contrattuale, e la sua conseguente potenziale appetibilità in molteplici settori del nostro ordinamento, ivi compreso quello portuale. A ben vedere, quindi, il

Shipping Italy

Focus

PPP rappresenta una grande opportunità di condivisione operativa tra il pubblico e il privato con notevoli benefici: (i) sia da un punto di vista prettamente economico, in quanto il finanziamento da parte del privato consente di superare i vincoli sulla spesa pubblica e sui saldi del bilancio (c.d. operazioni off balance (ii) sia in termini di qualità dell'azione amministrativa ed efficienza gestionale in virtù del ruolo centrale ricoperto dal privato, senza che l'ente pubblico rinunci alle sue prerogative nell'ambito della definizione degli obiettivi e della verifica dell'attuazione del progetto di pubblico interesse. Inoltre, il ricorso a tale strumento favorirebbe ulteriori significativi benefici derivanti dal know-how dell'operatore privato. Peraltro, lo strumento del PPP è stato positivamente vagliato anche dal Consiglio di Stato, che ha valutato positivamente tale strumento di finanza alternativa in quanto consentirebbe il ricorso a capitali ed energie private al fine di garantire un'azione amministrativa efficiente, efficace e fortemente improntata a criteri di economicità. In questo modo, gli operatori privati non rappresenterebbero più i meri esecutori del progetto, ma si porrebbero come controparte contrattuale tendenzialmente paritaria, nonché in un'ottica di reciproca fiducia, in linea con uno dei principi portanti del nuovo Codice appalti. Non è un caso che il project financing, una delle principali forme applicative del PPP, sia stato anche oggetto di recente attenzione da parte del legislatore, che, tramite il decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209 ("Decreto Correttivo"), oltre ad aver reintrodotta la finanza di progetto ad iniziativa pubblica, ha aumentato i caratteri di trasparenza dell'istituto e potenziato la concorrenzialità tra le imprese, per dare nuovo impulso a questa modalità di realizzazione di opere pubbliche.

Shipping Italy

Focus

Grimaldi vende una sua nave ro-ro a Merna Shipping

È con un annuncio su LinkedIn che Ghannem Abdelwaheb, manager della compagnia ispano-tunisina Merna Shipping, ha annunciato il "nuovo ampliamento della nostra flotta con l'acquisto di una nave con una capacità di 2.700 metri lineari di carico e 450 auto". La foto postata è quella dell'Eurocargo Istanbul di Malta Motorways of the Seas, controllata del Gruppo Grimaldi che a SHIPPING ITALY ha confermato la cessione e l'imminente consegna della nave costruita nel 1998 e con una capacità di carico in garage pari a 2.500 metri lineari. "La nave, si chiamerà Merna 2. L'espansione della flotta fa parte della strategia di Mernav per soddisfare le mutevoli dinamiche del mercato, in cui i carichi rotabili aumentano il loro numero di veicoli in tutto il mondo. Siamo molto felici di vedere Merna 2 unirsi alla nostra flotta, stiamo sviluppando continuamente la nostra attività per rimanere un vero partner strategico per i nostri clienti, e questa aggiunta di navi è un'altra tappa importante del viaggio" ha concluso il manager di Merna, che con il ro-ro Saffet Bey opera collegamenti fra l'Italia, la Spagna, la Libia, Alessandria d'Egitto, Jeddah e Jebel Ali via Suez, scalando soprattutto a **Genova** ma all'occasione anche a Livorno e Napoli.

Shipping Italy

Grimaldi vende una sua nave ro-ro a Merna Shipping



02/03/2025 18:51

Nicola Capuzzo

Navi Eurocargo Istanbul passa alla compagnia che opera anche da porti italiani collegamenti ro-ro con Nord Africa e Medio Oriente di REDAZIONE SHIPPING ITALY. È con un annuncio su LinkedIn che Ghannem Abdelwaheb, manager della compagnia ispano-tunisina Merna Shipping, ha annunciato il "nuovo ampliamento della nostra flotta con l'acquisto di una nave con una capacità di 2.700 metri lineari di carico e 450 auto". La foto postata è quella dell'Eurocargo Istanbul di Malta Motorways of the Seas, controllata del Gruppo Grimaldi che a SHIPPING ITALY ha confermato la cessione e l'imminente consegna della nave costruita nel 1998 e con una capacità di carico in garage pari a 2.500 metri lineari. "La nave, si chiamerà Merna 2. L'espansione della flotta fa parte della strategia di Mernav per soddisfare le mutevoli dinamiche del mercato, in cui i carichi rotabili aumentano il loro numero di veicoli in tutto il mondo. Siamo molto felici di vedere Merna 2 unirsi alla nostra flotta, stiamo sviluppando continuamente la nostra attività per rimanere un vero partner strategico per i nostri clienti, e questa aggiunta di navi è un'altra tappa importante del viaggio" ha concluso il manager di Merna, che con il ro-ro Saffet Bey opera collegamenti fra l'Italia, la Spagna, la Libia, Alessandria d'Egitto, Jeddah e Jebel Ali via Suez, scalando soprattutto a Genova ma all'occasione anche a Livorno e Napoli. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY. E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI Il 9 Maggio torna a Genova il Business Meeting "Ro-Ro e Traghettoni" di SHIPPING ITALY.