



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 13 febbraio 2025**



Prime Pagine

| | | |
|-----------------------------|-----------------------------|----|
| 13/02/2025 | Corriere della Sera | 7 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | Il Fatto Quotidiano | 8 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | Il Foglio | 9 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | Il Giornale | 10 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | Il Giorno | 11 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | Il Manifesto | 12 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | Il Mattino | 13 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | Il Messaggero | 14 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | Il Resto del Carlino | 15 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | Il Secolo XIX | 16 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | Il Sole 24 Ore | 17 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | Il Tempo | 18 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | Italia Oggi | 19 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | La Nazione | 20 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | La Repubblica | 21 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | La Stampa | 22 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | MF | 23 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |
| 13/02/2025 | Milano Finanza | 24 |
| Prima pagina del 13/02/2025 | | |

Trieste

| | | |
|---|----------------|----|
| 12/02/2025 | Ansa.it | 25 |
| Siglato Protocollo d'intesa per sorveglianza ambientale | | |

Savona, Vado

| | | |
|--|-------------------------------|----|
| 12/02/2025 | Informazioni Marittime | 26 |
| Vado Ligure-Nord America, via al nuovo collegamento Maersk | | |
| 12/02/2025 | La Gazzetta Marittima | 27 |
| Italia leader per le crociere | | |
| 12/02/2025 | Port News | 29 |
| L'alleanza Gemini sbarca a Vado Gateway | | |

Genova, Voltri

| | | |
|---|-----------------------|----|
| 12/02/2025 | Ansa.it | 30 |
| Operaio morto in porto, al vaglio pm istruzioni produttore elica | | |
| 12/02/2025 | Ansa.it | 31 |
| Msc dal 2025 collegherà Genova e New York in nove giorni | | |
| 12/02/2025 | Genova Today | 32 |
| Operaio morto in porto: indagini sulla ditta | | |
| 12/02/2025 | PrimoCanale.it | 33 |
| Falteri (Federlogistica) : "Porto sempre aperto: la sfida di Genova, grazie al digitale" | | |
| 12/02/2025 | PrimoCanale.it | 38 |
| Tragedia in porto a Genova, oggi i funerali dell'operaio morto a Molo Giano | | |
| 12/02/2025 | PrimoCanale.it | 39 |
| Ai funerali dell'operaio morto in porto anche il suo amato cane Aron. La Procura indaga sulla ditta | | |
| 12/02/2025 | Shipping Italy | 40 |
| Msc lancia il 'nuovo' servizio Medusec con transit time di 9 giorni fra Genova e New York | | |
| 12/02/2025 | Shipping Italy | 41 |
| "Il porto di Genova si è rivelato non adatto ad accogliere le grandi navi portacontainer" | | |

La Spezia

| | | |
|---|---------------------------|----|
| 12/02/2025 | Ansa.it | 43 |
| Porto Spezia-Carrara alla fiera commerciale di Dubai | | |
| 12/02/2025 | BizJournal Liguria | 44 |
| Adsp mar Ligure Orientale insieme agli operatori della Spezia al Breakbulk Middle East di Dubai | | |

| | | |
|--|-----------------------------|----|
| 12/02/2025 | Citta della Spezia | 45 |
| La Spezia e Marina di Carrara gli unici due porti italiani al Breakbulk Middle East di Dubai | | |
| 12/02/2025 | Citta della Spezia | 46 |
| "Una nuova grande darsena a Vallegrande e un canale navigabile che la colleghi a Pagliari" | | |
| 12/02/2025 | Citta della Spezia | 50 |
| Lo splendido yacht Tarantella della Marina Militare rinasce ai Cantieri Navali di La Spezia | | |
| 12/02/2025 | Informatore Navale | 52 |
| Lo yacht Tarantella, donato alla Marina Militare, rinasce ai Cantieri Navali di La Spezia | | |
| 12/02/2025 | Messaggero Marittimo | 54 |
| L'AdSp del mar Ligure orientale protagonista al Breakbulk Middle East di Dubai | | |
| 12/02/2025 | Primo Magazine | 55 |
| L'AdSP Mar Ligure Orientale al Breakbulk Middle East di Dubai | | |

Ravenna

| | | |
|---|--------------------------|----|
| 12/02/2025 | Ansa.it | 56 |
| Assemblea Legacoop Romagna, al centro 5 temi strategici | | |
| 12/02/2025 | RavennaNotizie.it | 57 |
| Assemblea annuale di Legacoop Romagna a Piangipane | | |
| 12/02/2025 | ravennawebtv.it | 59 |
| Svolta oggi l'assemblea annuale di Legacoop Romagna alla presenza di Michele de Pascale | | |
| 12/02/2025 | Shipping Italy | 61 |
| Retromarcia (quasi totale) di Confitarma sul rimorchio portuale a Ravenna | | |

Marina di Carrara

| | | |
|--|---------------------------|----|
| 12/02/2025 | Citta della Spezia | 63 |
| Porto di Marina di Carrara, la Cisl apuana: "Siamo sicuri che 'sotto' Livorno avremmo quella libertà di azione auspicata?" | | |

Livorno

| | | |
|---|------------------------------|----|
| 12/02/2025 | La Gazzetta Marittima | 65 |
| Patenti nautiche, come e dove | | |
| 12/02/2025 | La Gazzetta Marittima | 66 |
| Tante crociere, ma pochi in città | | |
| 12/02/2025 | La Gazzetta Marittima | 67 |
| Ancora una nave fuori standard | | |
| 12/02/2025 | Port News | 68 |
| Il porto di Livorno potenzia le ferrovie | | |
| 12/02/2025 | Shipping Italy | 69 |
| Disattese le aspettative livornesi di chi voleva un intervento dell'Adsp su Tdt | | |

| | | |
|---|-----------------------|----|
| 12/02/2025 | Shipping Italy | 71 |
| Via al bando per potenziare le ferrovie al raccordo Livorno Porto Nuovo | | |

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

| | | |
|--|-----------------------------|----|
| 12/02/2025 | Ancona Today | 72 |
| L'economia del mare ha un valore di 5,4miliardi per le Marche: «Crescere in infrastrutture e digitalizzazione» | | |
| 12/02/2025 | FerPress | 75 |
| Ancona: presentata ricerca sulle potenzialità dello scalo marchigiano | | |
| 12/02/2025 | Informare | 78 |
| Il traffico ro-ro e le rotte regionali sempre più importanti per lo sviluppo del porto di Ancona | | |
| 12/02/2025 | Messaggero Marittimo | 79 |
| Il porto di Ancona tra strategie future e sviluppo del territorio | | |

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

| | | |
|--|--------------------------------------|----|
| 12/02/2025 | CivOnline | 81 |
| Barriera soffolta, entro febbraio il via ai lavori | | |
| 12/02/2025 | La Provincia di Civitavecchia | 82 |
| Barriera soffolta, entro febbraio il via ai lavori | | |

Napoli

| | | |
|--|---------------------------|----|
| 12/02/2025 | Ansa.it | 83 |
| Nauticsud: Santanchè, l'elemento competitivo è essere italiani | | |
| 12/02/2025 | Gazzetta di Napoli | 85 |
| Il ministro Santanchè al NauticSud | | |

Taranto

| | | |
|--|---------------------------|----|
| 12/02/2025 | FerPress | 87 |
| Taranto: Ciliento, da Rixi attenzione verso il porto, strategico anche a livello nazionale | | |
| 12/02/2025 | Informatore Navale | 88 |
| Marittimi impiegati in comandata sulle barge nel porto di Taranto, la CP conferma l'obbligo di annotazione sul libretto di navigazione | | |
| 12/02/2025 | Sea Reporter | 90 |
| La Capitaneria di Porto di Taranto, obbliga l'annotazione sul libretto per i marittimi in comanda | | |
| 12/02/2025 | Shipping Italy | 92 |
| L'imbarco sulle barge ex Ilva ferme va annotato regolarmente | | |

Cagliari

| | | |
|--|-----------------|----|
| 12/02/2025 | Ship Mag | 94 |
| Disney Cruise Line schiererà due navi in Alaska nell'estate 2026 | | |

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

| | | |
|--|--------------------|----|
| 12/02/2025 | Stretto Web | 95 |
| Villa San Giovanni, spostamento del Porto a sud: il Comune propone la nomina di un commissario ad acta | | |

Focus

| | | |
|---|------------|----|
| 12/02/2025 | Agi | 97 |
| L'Amerigo Vespucci ad Alessandria d'Egitto dopo aver attraversato il Canale di Suez | | |

| | | |
|---|--------------------|----|
| 12/02/2025 | AskaNews.it | 99 |
| La musica fa pulsare il mare di Sanremo a bordo di Costa Crociere | | |

| | | |
|---|-------------|-----|
| 12/02/2025 | Dire | 100 |
| Sos Mediterranee: "Grazie al DI Piantedosi abbiamo fatto tre volte e mezza il giro del mondo inutilmente" | | |

| | | |
|---|------------------|-----|
| 12/02/2025 | Informare | 102 |
| MSC riorganizza due servizi transatlantici fra Mediterraneo ed East Coast USA | | |

| | | |
|--|------------------|-----|
| 12/02/2025 | Informare | 103 |
| Confitarma, l'attuale assetto normativo del servizio di rimorchio portuale va più che bene | | |

| | | |
|--|---------------------------|-----|
| 12/02/2025 | Informatore Navale | 105 |
| Confitarma conferma il pieno sostegno all'assetto normativo del servizio di rimorchio portuale | | |

| | | |
|---|---------------------------|-----|
| 12/02/2025 | Informatore Navale | 107 |
| MSC ottimizza due servizi transatlantici: da Genova a New York il transit time è di soli 9 Giorni | | |

| | | |
|---|-------------------------------|-----|
| 12/02/2025 | Informazioni Marittime | 108 |
| Rimorchio portuale, Confitarma conferma il pieno sostegno all'assetto normativo | | |

| | | |
|------------------------------------|------------------------------|-----|
| 12/02/2025 | La Gazzetta Marittima | 110 |
| Finanziati 39 progetti UE sui fuel | | |

| | | |
|---|-----------------------|-----|
| 12/02/2025 | Shipping Italy | 111 |
| Le crociere in Italia verso un nuovo record con 15,3 milioni di passeggeri e 5.400 scali nel 2025 | | |

| | | |
|--|---------------------------|-----|
| 12/02/2025 | The Medi Telegraph | 113 |
| Il decreto Infrazioni e le novità per la portualità turistica italiana | | |

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Buona Spesa, Italia!



I playoff di Champions
Milan brutto e battuto
Perde anche l'Atalanta
di **Bocci, M. Colombo, Passerini**
e **Tomaselli** alle pagine 42 e 43



Domani su 7
Elite e populismi
Chi è Alice Weidel
di **Mara Gergolet**
nel settimanale del Corriere



Buona Spesa, Italia!

Verso l'incontro in Arabia Saudita. Il piano americano: Kiev fuori dalla Nato e cessioni territoriali. La Ue: anche noi alle trattative

Trump-Putin: subito i negoziati

Un'ora e mezza di telefonata, poi il leader Usa chiama Zelensky. «Entrambi vogliono la pace»

GLI IMPERI MODERNI

di **Paolo Valentino**

Ieri sera al Cremlino, Vladimir Putin ha brindato con l'amato *Shampanskoe Novij Svet*, il vino spumante prodotto in Crimea, la penisola che ora sa di aver per sempre ricongiunto alla Russia. *Novij Svet* significa Nuovo Mondo e come da noi è uno dei nomi che i russi usano per l'America.

L'annuncio della «dunga e produttiva» telefonata con Donald Trump, la prima ufficialmente confermata dopo l'insediamento alla Casa Bianca, ha per Putin valore esistenziale. Parte da subito il negoziato per porre fine alla guerra in Ucraina.
continua a pagina 28

LA VISIONE CATTOLICA

di **Andrea Riccardi**

Oggi, all'ambasciata d'Italia presso il Vaticano, si tiene l'annuale incontro della premier Meloni e alcuni ministri con i cardinali Parolin e Zuppi. I rapporti tra il Papa, la Cei e il centrodestra non sembrano facili sull'immigrazione. Ma quali in generale le relazioni tra destra — non solo in Italia — e la Chiesa di Francesco? L'Europa orientale è particolare (qui Francesco non è amato tanto dagli episcopati): in Polonia il cattolicesimo supporta il partito Diritto e Giustizia di Kaczyński.
continua a pagina 28

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Scrive un lettore a proposito della morte di Luigina Brustolin dopo 33 anni di coma: «Le sembra eticamente corretto averla tenuta in vita così a lungo? Non esistono ergastolani con una detenzione di tale durata, senza neanche un permesso premio». Si tratta di una mail privata, dunque il tono è rispettoso e problematico, com'è giusto che sia su una questione riguardo alla quale è difficile nutrire certezze, specie in assenza di indicazioni esplicite da parte della persona coinvolta. Luigina aveva 27 anni quando ebbe l'incidente stradale che costò la vita a sua figlia. Era una giovane donna che non si era ancora confrontata con pensieri di morte. «E noi che cosa avremmo dovuto fare? Ucciderla? Ogni tanto apriva gli occhi e ci guardava, anche se non sap-
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il rispetto è in coma

mo cosa vedesse. Certe situazioni bisogna provarle sulla propria pelle», dicono i suoi familiari, costretti a esporsi perché sul social le persone sono meno gentili e problematiche del mio corrispondente di mail. Lì non esistono le sfumature della vita vera. I social sono a conoscenza di misteri su cui scienziati e filosofi si arrovelano da millenni. Che cosa prova chi sta in coma o è colpito da demenza senile? E che cosa prova chi lo assiste, dilaniato tra il desiderio di porre fine allo strazio e il disagio nell'ergersi a dio di qualcun altro? I social ne sanno più di qualsiasi dio. I social sono il nuovo Dio «che affanna e che consola». Poi mettono i cuoricini sulla madre malata di Alzheimer.

Studio Ovale «Pieni poteri» al magnate. Gli attacchi ai giudici



Elon Musk, 53 anni, con il figlio X Æ A-XII di 4 sulle spalle, dallo Studio Ovale della Casa Bianca e accanto al presidente Donald Trump, 78 anni, come responsabile del Doge «avvisa» gli americani della necessità di tagliare la spesa pubblica

Musk, show e invettive alla Casa Bianca

di **Massimo Gaggi** a pagina 17

LA TRUFFA CON LA FINTA VOCE DI CROSETTO

Moratti, ritrovato il denaro

di **Luigi Ferrarella**

Truffa del falso Crosetto, recuperati i 980 mila euro di Massimo Moratti: erano su un conto olandese. Il ministro della Difesa: «Ottimo lavoro di magistrati e polizia».
a pagina 24

I DATI SULLA PRODUZIONE A DICEMBRE

L'industria crolla del 7,1%

di **Rita Quercè**

Il 2024 si chiude con una diminuzione della produzione industriale del 7,1%. Secondo i dati Istat, la dinamica è stata negativa per tutti i mesi dell'anno, con cali in ogni trimestre.
a pagina 31

GIANNELLI



di **Viviana Mazza**

Lunga telefonata, ieri, tra Trump e Putin: «Entrambi vogliamo la pace, i negoziati partono subito». Alla fine del colloquio i due leader si sono rivolti reciproci inviti per un incontro: il primo, dice Trump, potrebbe avvenire in Arabia Saudita. Il presidente Usa ha poi informato Zelensky. Secondo il piano americano Kiev dovrebbe stare fuori dalla Nato e cedere territori. Intanto, dopo la liberazione del cittadino americano Fogel, gli Usa hanno liberato il cyber-criminale russo Aleksander Vinnik.
da pagina 2 a pagina 6
L. Cremonesi, Sarcina

LA LINEA DEL CREMLINO

Il faccia a faccia che voleva lo zar

di **Marco Imarisio** a pagina 3

LO STUDIO DI CONFINDUSTRIA

Così i dazi frenano l'export italiano

di **Federico Fubini** a pagina 16

Il vertice I dubbi di FI. E la Lega insiste sul Fusco

Medici, sulla riforma maggioranza divisa

di **Margherita De Bac** e **Paola Di Caro**

Vertice a Palazzo Chigi sulla sanità con Meloni, Tajani, Salvini, il ministro Schillaci e i presidenti di Regione Rocca, Cirio e Fedriga. Scontro nella maggioranza sui medici di base e sulla possibilità di trasformarli in dipendenti pubblici, FI contraria: «Costi alti per lo Stato».
alle pagine 8 e 9 **M. Cremonesi**

LA MODELLA AL FESTIVAL

La forza di Balti «Qui da malata? Io a Sanremo celebriamo la vita»

di **Renato Franco** e **Andrea Laffranchi**



La modella Bianca Balti, 40 anni

Edalle scale di Sanremo, bellissima, in un abito color celeste, scollatissimo e con un lungo strascico, scende Bianca Balti. «Al Festival da malata? Io qui celebriamo la vita e sono sicura che mi diventerò», aveva già sorriso la modella. Con lei e Conti, la seconda serata vede a condurre anche Frassica e Malgioglio. Ed è sempre show e musica, con Damiano, cavaliere romantico, e l'attore Alessandro Borghi con il nipote. E la gara.
alle pagine 38 e 39

LE SFIDE, DAI SATELLITI ALL'AI

La potenza tech dell'Europa unita

di **Vittorio Colao**

Le polemiche sull'utilizzo dei satelliti di Musk per le comunicazioni governative e militari hanno diffuso due convinzioni.
continua a pagina 28

AMICI CUCCIOLOTTI
LE FIGURINE CHE SALVANO GLI ANIMALI

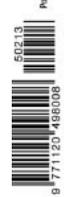
PER BAMBINI DA 0 A 100 ANNI IN SU!

PIZZARDI EDITORE

SOSTIENE I VOLONTARI

Ente Nazionale Protezione Animali Ente morale - ONP

COLLEZIONA UN FUTURO MIGLIORE!



50213
077120 4480008





Gianni Alemanno prova a farsi cancellare la condanna per "traffico di influenze" in base alla schifforma Nordio. I giudici gli danno torto, ma potrebbe aver ragione



Giovedì 13 febbraio 2025 - Anno 17 - n° 43
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati € 3,00 - € 17 con il libro "Trattelli di chat"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

Meloni viola la sua legge

» Marco Travaglio

Questo articolo è una notizia di reato: Giorgia Meloni ha violato una legge del governo Meloni, commettendo un reato procedibile d'ufficio, senza bisogno di denunce. Reato non ministeriale perché slegato dall'esercizio delle funzioni. Dunque il procuratore Francesco Lo Voi deve iscriverla nel registro degli indagati e affidare l'inchiesta non al Tribunale dei ministri, ma a un suo sostituto. Il reato è la violazione della legge 21.2.24 n. 15 "Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Ue" (che naturalmente non l'ha mai chiesta). Cioè la "legge Bavaglio" Nordio-Cartabia: "divieto di pubblicazione integrale o per estratto del testo dell'ordinanza di custodia cautelare finché non siano concluse le indagini preliminari ovvero fino al termine dell'udienza preliminare". Martedì ipm e il gip di Palermo hanno fatto arrestare dall'Arma 181 persone per mafia, con un'ordinanza piena di intercettazioni. La Meloni s'è complimentata sui social con i carabinieri, scordandosi di farlo con le toghe che li hanno attivati e prendendosi il merito come se li avesse mandati il governo ("conferma l'impegno incessante dello Stato nella lotta alla criminalità organizzata"). E ha citato testualmente un'intercettazione dall'ordinanza del gip. Quella in cui uno dei presunti innocenti finiti in galera prima del processo, in base alla barbarie medievale della custodia cautelare sempre denunciata dal ministro Nordio dal centrodestra tutto, dice: "L'Italia per noi è diventata scomoda, io me ne devo andare". Poi la Meloni ha commentato: "Le intercettazioni lo dicono chiaramente... La criminalità organizzata è alle strette, la lotta alla mafia non si ferma e non si fermerà".

Purtroppo, in base alla legge del suo governo, la Meloni poteva solo parafrasare o riassumere l'intercettazione con parole sue, ma non citarla fra virgolette, fino al termine delle indagini, che sono in pieno corso (gli arresti risalgono a due giorni fa). Impossibile che non lo sapesse: la legge non ammette ignoranza, tantomeno da chi l'ha fatta. In ogni caso, nella conferenza stampa del 9 gennaio, quando il presidente della Fpsi le ha contestato il Bavaglio, la Meloni l'ha scaricato sul Parlamento e l'ha definito "una norma di equilibrio tra diritto di informare e diritto alla difesa del cittadino". Forse pensava che valesse solo per le intercettazioni dei politici di destra e per i giornalisti sgraditi che le pubblicano: invece vale per tutte e per tutti. Ora la Procura di Roma, in base all'obbligatorietà dell'azione penale, deve indagare la premier per aver violato una legge del suo governo. E la premier deve pagare l'oblazione, o farsi processare, o cancellare la legge del suo governo. Ma non solo per se stessa: per tutti.

UCRAINA Telefonata e roadmap per la pace
Intesa Trump-Putin
E l'Ue paga il conto

Colloquio di 90 minuti: i due leader si trovano d'accordo nella cessazione del conflitto. E Zelensky non può che dire di sì. L'Unione europea resta fuori dal processo diplomatico, ma dovrà sostenere i maggiori costi militari della Nato

» CANNAVO E CARIDI A PAG. 7



"RIFORMA" BLOCCATA

Banche armate: ecco chi fa affari grazie ai conflitti



» DA SILVA E GROSSI A PAG. 8-9

PARLA PAOLA BRIGUORI

"Corte dei conti paralizzata, ora Chigi ci ascolti"



» DI FOGGIA A PAG. 4

EQUALIZE L'HACKER CALAMUCCI: "TELEFONATA A PAZZALI SUBITO DOPO QUELLA NOTTE"
Caso La Russa jr.: "Ignazio chiamò il capo degli spioni"
DOPO IL PRESUNTO STUPRO TELEFONÒ ANCHE UN UFFICIALE DELL'ARMA: "COM'È LA CASA?"
IL N. 1 DEL SENATO NEGA TUTTO
» MILOSA A PAG. 2-3
IL RACCONTO DELL'EX-POLIZIOTTO GALLO
Il fratello di Tortu chiedeva le analisi di Jacobs a caccia di prove di doping
» A PAG. 3

- LE NOSTRE FIRME**
- Fassina Dazi e mercantilismo a pag. 11
 - Truzzi Albania addio a pag. 11
 - Crapis Medici di base a pag. 11
 - Palombi Fed vs Trump a pag. 13
 - Coin Settimana corta a pag. 17
 - Ambrosi Dura vita da sposi a pag. 16

IL CASO DI STRISCIUGLIO
Nomine vietate:
Fs verso lo stallone

» A PAG. 5

PRESIDENTE-COMMISSARIO
Pieni poteri a Bucci
per la diga e il tunnel
Aspi alzerà pedaggi

» MOZZO E RICCIARDI A PAG. 15

AMICA Chips
IL DIVINO QUOTIDIANO.

La cattiveria

Caso Almasri, la Corte penale internazionale apre un'inchiesta sull'Italia. Almeno loro non guardano Sanremo
LA PALESTRA/BIANCARLO GISMONDI

DAMIANO CANTA DALLA

Sanremo, buona la prima: Conti va sopra Amadeus

» MANNUCCI E TRUZZI A PAG. 18-19

» UNICA SORPRESA: IL PAPA

Vintage rassicurante tra finte palestinesi e maglie della salute

» Selvaggia Lucarelli

La vera sorpresa di questo Festival di Sanremo è il Papa. Eravamo tutti convinti che avesse l'esclusiva con Fazio come Burioni e la signora Coriandoli e invece ha detto sì anche a Conti.

A PAG. 19





**SANREMO, ASCOLTI ALLE STELLE
BALTI BELLA E CORAGGIOSA**

Damascelli, Giordano, Ragona, Rio alle pagine 26-27

**CHAMPIONS AMARA:
MILAN SCONFITTO
E UN RIGORE
GELA L'ATALANTA**

Lombardo e Ordine
alle pagine 30-31



**QUANTO ACCANIMENTO CONTRO STASI
C'È UN PRECEDENTE: IL CASO TORTORA**

Vittorio Feltri a pagina 17



**YOUTUBE COMPIE
VENT'ANNI
«L'IA CREERÀ
NUOVI CONTENUTI»**

Andrea Cuomo a pagina 18



il Giornale



I DATI DEL 2024

Energia più cara, produzione giù: a dicembre -7,1%

Il 2024 si è chiuso con una contrazione della produzione industriale italiana del 3,5% rispetto all'anno precedente. Al netto degli effetti di calendario, il calo a dicembre è stato del 7,1%.

De Francesco e Ferraro alle pagine 6-7

Editoriale

LA RICETTA LIBERALE NON PUÒ ATTENDERE

di Carlo Lottieri

Il crollo della produzione industriale (-7,1% nel mese di dicembre e addirittura -3,5% nel corso del 2024) deve indurre a qualche riflessione, anche in considerazione del fatto che il governo Meloni ha cercato di fare il possibile - pur tra mille difficoltà - per uscire da una stagione di elargizioni clientelari e spese facili. L'impegno dell'Italia sul fronte dei conti pubblici ha avuto apprezzamenti di vario tipo a livello internazionale, ma oggi si deve constatare che una cosa sono le finanze statali e cosa assai diversa è la situazione reale dell'economia produttiva.

Su questo fronte s'è fatto poco o nulla. L'Italia ha urgente bisogno di veder ridurre la pressione fiscale e cancellare intere biblioteche di norme che intralciano l'imprenditoria. Se non si comprende che la nostra prima emergenza è connessa al fatto che negli ultimi trent'anni non siamo cresciuti, non è possibile avere una politica all'altezza dei tempi. Per giunta, il mondo sta cambiando velocemente. Un anno fa l'Argentina ha compiuto una svolta (...)

segue a pagina 7

SVOLTA NELLA CRISI

Effetto Trump, in Ucraina si tratta

Donald telefona a Putin e annuncia l'inizio dei negoziati di pace: «Incontro in Arabia Saudita». Poi sente Zelensky. Europa esclusa

Truffe e accoglienza

Modello Riace condannato Un anno e mezzo a Lucano

Luca Fazzo a pagina 12



SENTENZA L'ex sindaco di Riace Mimmo Lucano

«NESSUNA MOSTRA ALLA UE»

Foibe, gli alleati slavi del Pd vogliono nascondere gli eccidi

Francesco Giubilei a pagina 15

Marco Liconti

Russia e Stati Uniti vogliono costruire insieme la pace in Ucraina. E hanno già compiuto il primo passo. Trump e Putin con una telefonata di un'ora e mezza hanno «concordato di lavorare insieme».

con Basile e Cesare alle pagine 2-3

LA TRATTATIVA

Territori, 300 miliardi e il nodo terre rare

Valeria Robecco a pagina 3

IL DIS QUERELA «FOGLIO» E «UNITÀ»

Servizi segreti e «Paragon», il governo smonta le bufale

Il Dis, Dipartimento delle informazioni per la sicurezza, va ancora dai giudici: chiede i danni a due giornali. Dopo l'esposto contro il procuratore Lo Voi dall'agenzia di sicurezza arriva l'annuncio di azioni legali contro «Il Foglio» e «l'Unità». Per i servizi segreti italiani si tratta di una strategia anomala, in genere gli 007 non querelano.

Cesaretti e Napolitano alle pagine 8-9

MAGGIORANZA AL LAVORO

Vertice sui medici di base Riforma in «stand by»

di Adalberto Signore

«Non si fanno blitz su una materia così delicata». Il vertice a Palazzo Chigi su sanità e medici di famiglia è appena terminato quando il capogruppo di Forza Italia Paolo Barelli manifesta dubbi sulla riforma.

a pagina 11 con un commento di Macioce a pagina 19

all'interno

ANDREA DELMASTRO

«Avanti sul 41 bis Il mio processo? Non inciderà»

di Felice Manti

«Il 41 bis è un regime che piace all'Europa, stiamo esportando antimafia». Andrea Delmastro è il sottosegretario alla Giustizia con delega al Dap. L'inchiesta della Dda di Palermo sui boss in regime di alta sicurezza trovati con i telefonini in cella riapre il dibattito sul carcere duro.

a pagina 10

CONDOTTE SPA

Stipendi milionari e sprechi: disastro a 5 Stelle

di Stefano Zurlo

La rivelazione è passata sotto silenzio, ma lascia sbalorditi. Nel Paese degli spioni, c'è chi registrava di nascosto Adolfo Urso nel suo ufficio. A dirlo è stato lo stesso ministro che ha aggiunto il nome di chi «intercettava» le riunioni: l'ex commissario di Condotte d'Acqua Spa, Giovanni Bruno.

a pagina 14

GIÙ LA MASCHERA

FIGLI E FIGLIASTRI

di Luigi Mascheroni

La famiglia a destra piace così tanto che alcuni suoi esponenti se ne fanno anche due o tre. A sinistra invece così poco che non la vorrebbero neanche. A meno che non ci siano due padri, figlie queer e madri d'anima.

Lo abbiamo pensato ieri quando abbiamo letto il post di una di quelle giornaliste che hanno passato metà carriera a leggere notizie in proprio e l'altra metà a commentare i fatti degli altri, una che ama la famiglia così tanto che il marito infatti vive in Kenya con i figli. Comunque, vedendo le foto del vicepresidente degli Usa con moglie e prole, ha scritto: «Sempre con questi bambini appesi al collo



da esibire anche nei viaggi ufficiali! Ma non ce l'ha una babysitter? Al lavoro non si portano i figli». Ha scritto proprio così, con una punta di acidità e una di sano razzismo sociale: «Neppure una babysitter». Strano non abbia aggiunto «mexicana».

E poi ieri è uscita anche la foto di Elon Musk nello Studio Ovale con pupo al seguito. Un po' come il figlio di JFK sotto la scrivania, per dire. Un'icona.

Queste insopportabili famiglie tradizionali di destra che esibiscono i figli... E lì ci siamo ricordati delle foto di Chelsea Clinton. E delle figlie di Obama che facevano impazzire le giornaliste dem. E della laburista inglese con la figlia al collo a Strasburgo.

Un tempo, quando la sinistra era progressista, i figli erano il futuro. Ora che è diventata reazionaria sono solo propaganda. Va bene. Invece che al lavoro li porteremo al Gay pride.

Servirebbe un MPGA. «Make Family Great Again».



IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GENEVIZI) PRESSIONI VOCI DI STABILIZZAZIONE NEI PROCESSI E NEI DELI (L'ESPRESSO)



IL GIORNO

Giovani
QN Nuove Generazioni

Speciale
EDILIZIA

GIOVEDÌ 13 febbraio 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Champions League, male le lombarde

Feyenoord-Milan 1-0
papera di Maignan
La Dea punita a Bruges

Servizi nel Qs



L'intervista con Björn Larsson

«Io, pendolare e gli ipnotizzati dai telefonini»

Consenti a pagina 30

ristora
INSTANT DRINKS

Trump chiama Putin e Zelensky: ora pace

Il presidente Usa a colloquio telefonico per un'ora e mezza con lo zar: «Via ai negoziati per chiudere subito la guerra con Kiev» Poi sente il leader ucraino, che apre: «Opportunità». **L'intervista** L'ex ambasciatore Scarante: «I contatti con Mosca un fatto nuovo»

G. Rossi e Boni alle p. 2 e 3

FINE VITA

Giani: non saremo una Svizzera

Suicidio assistito, la legge toscana piace alle Regioni Non al governo

Ciardi e Polidori alle p. 4 e 5

Parla il padre di Eluana

Beppino Englaro «Riconoscere il nuovo diritto»

G. Moroni a p. 4

Intervista al capogruppo Fdi

Cpi e caso Libia, Bignami avverte «No alla giungla delle partenze»

Coppari a pagina 7

LA TOP MODEL TORNA DOPO LA MALATTIA E CONQUISTA SANREMO DAMIANO OMAGGIA LUCIO DALLA, CONTI GRATO PER GLI ALTI ASCOLTI



Carlo Conti, 63 anni, con Bianca Balti, 40 anni

Balti sul palco: «Qui celebro la vita»

Aveva precisato di essere a Sanremo «non per fare la malata ma per celebrare la vita». E così è stato: la top model Bianca Balti, che sta affrontando un tumore, si è presentata senza i capelli e

«senza vergognarsi» con i suoi sorrisi sul palco dell'Ariston per co-condurre assieme a Frassica e Malgioglio. Carlo Conti ha ringraziato per gli alti ascolti del Festival (12 milioni e 600mila tele-

spettatori), Damiano David ha celebrato Lucio Dalla, 15 i big in gara nella seconda serata.

Degli Antoni, Mangiarotti, Spinelli e Anna Vagli da p. 26 a p. 28

DALLE CITTÀ

I soldi su un conto in Olanda

Truffa telefonica del falso Crosetto Trovato il milione versato da Moratti

Giorgi a pagina 12

Mantova, il racconto di Abdel



Assalita dall'ex: la salva il corriere «I figli, uno choc»

Papa a pagina 15



Video intervista al presidente Abi

Patuelli e i dazi «La Ue sia unita»

Armino a pagina 11



Il grande portiere e l'alloggio alla periferia di Milano

Stefano Tacconi, parabola di un campione Ora vive in una casa popolare

Anastasio a pagina 13

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli integratori non vanno presi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.



Oggi l'ExtraTerrestre

SALUTE Una dieta più ricca di legumi può garantire la transizione proteica necessaria per la salute umana e del Pianeta. Le 10 giornate di Slow Food



Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Dossier. L'eccezione come regola; studenti, rassegnarsi o lottare; giornalismo da guerra fredda; il riciclaggio in un vicolo cieco



Visioni

SANREMO Interviste a Shablo e Simone Cristicchi. Stasera «super ospiti» i Duran Duran
Stefano Crippa, Cecilia Ermini pagina 12

il manifesto

quotidiano comunista

120 LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

GIOVEDÌ 13 FEBBRAIO 2025 - ANNO LV - N° 37

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Mimmo Lucano a Riace foto Marco Costantino/Ansa

La Cassazione chiude il caso giudiziario di Mimmo Lucano e smonta la campagna delle destre. Non c'era truffa nell'accoglienza dei migranti: di una maxi condanna restano le briciole. Il modello Riace non era un crimine, resta l'alternativa alle deportazioni in Albania pagina 2



Paese sicuro

all'interno

MIGRANTI

Albania verso una fase due piena di incognite

Il decreto è quasi pronto, ma il Consiglio dei ministri non è ancora stato fissato. Portare gli «irregolari» dall'Italia all'Albania, però, violerebbe le norme Ue.

GIANSANDRO MERLI
PAGINA 3

Diritti e territorio
Una speranza di rinascita per le aree interne

TONINO PERNA

Ora che la vicenda giudiziaria a danno di Mimmo Lucano si è felicemente conclusa, varrebbe la pena chiedersi perché c'è stato tanto accanimento contro un uomo diventato il simbolo dell'accoglienza felice di coloro che scappano da guerre e fame, da disastri ambientali e governi criminali. Si capisce adesso perché dava fastidio un modello di accoglienza che valorizzava le aree interne, proprio nel momento in cui si portava avanti ossessivamente una campagna mediatica di invasione dello straniero che, purtroppo, ha messo radici profonde nel nostro Paese. Non a caso la criminalizzazione dell'esperienza di Riace avviene in concomitanza degli accordi delittuosi con la Libia firmati dal governo Gentiloni-Mininni, in base ai quali l'Italia e l'Europa pagano le bande di Tripoli purché trattengano i migranti dell'Africa subsahariana.

— segue a pagina 3 —

IL NEGOZIATO SULL'UCRAINA «È PARTITO». IL MINISTRO HEGSETH: «USA NON PIÙ FOCALIZZATI SULL'EUROPA»

Trump-Putin, primo contatto

«Ho appena avuto un colloquio lungo e molto produttivo con il presidente Putin: Donald Trump getta la bomba con un messaggio sul suo social Truth: è la prima telefonata tra la Casa Bianca e il Cremlino dopo tre anni. Il negoziato tra Usa e Russia sulla guerra in Ucraina è

partito, dice il presidente americano, «informerò Zelensky» - e questo è tutto. Tagliati fuori anche gli europei. Prima della telefonata, il segretario alla difesa Pete Hegseth a Bruxelles aveva gettato un'altra bomba: irrealistico pensare al ritorno ai confini pre-invasione e a

Kiev nella Nato, ma soprattutto agli Usa non sono più primariamente focalizzati sulla sicurezza dell'Europa - un terremoto. E il segretario al tesoro Bessent, a Kiev, firma un accordo commerciale sulle terre rare - un pagamento per gli aiuti ricevuti.

ANGIERI A PAGINA 7

AMERICA OGGI I "due presidenti" contro i giudici

Elon Musk da Trump allo Studio ovale, e la consacrazione dello pseudo dipartimento per tagliare i costi federali. Emulano l'iconografia di Kennedy ma sman-

tellano le basi della "sua" America, seguendo passo per passo i progetti monarchici del Project 2025. A partire dall'attacco alla magistratura. CELADA A PAGINA 6

CISGIORDANIA Parte dai siti storici l'annessione a Israele



Leggi e conferenze, Israele procede all'annessione della Cisgiordania passando per i siti archeologici palestinesi. Intanto i paesi arabi si uniscono contro la pulizia etnica di Trump e Netanyahu e si propongono per il dopoguerra a Gaza, dove le condizioni di vita non migliorano. GIORGIO, RIVA PAGINE 8, 9

CONSULTA Accordo sui giudici con incognita azzurra



Vertice di maggioranza ieri, con all'ordine del giorno anche l'elezione dei giudici costituzionali. Tra voci di accordo e smentite, l'ipotesi è che tutto si sblocchi oggi quando Tajani svelerà il suo nome tenuto coperto per evitare sgambetti forzati. Apertura alla Lega sulla rottamazione. COLOMBO A PAGINA 8

Politica e giustizia La solitudine dell'argine giudiziario

RICCARDO DE VITO

Il presente che viviamo è un'epoca di transizione della democrazia. Inevitabilmente, i conflitti tra politica ed esercizio della giurisdizione assumono caratteristiche di inedita gravità. Neoliberalismo e sovranismo sono in perfetta continuità e marcano di pari passo.

— segue a pagina 15 —

I REFERENDUM CGIL «Tossici come noi» Landini lancia la sfida



«Rientrando dal lavoro, e sentendo i Tg, ho scoperto che sono tossico. Così ha detto il presidente del Consiglio Meloni, almeno. Ma io non sono mai stato così bene. Maurizio Landini ha risposto con ironia all'attacco di Meloni durante un intervento all'assemblea nazionale della Cisl. CICCARELLI A PAGINA 4



Foto: Italiane Spot, In a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/CPRM/232103
075 8113
075 8113
075 8113





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIOCHI- N° 43 ITALIA
SPEDIENTE IN ABBONAMENTO POSTALE 455 - ART. 2, COM. 10, LL. 60/96

Fondato nel 1892



Giovedì 13 Febbraio 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

ABONNAMENTO "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EUROPEO

Dai conti ai comportamenti in campo PRIMATO DEGLI AZZURRI ANCHE NEL CAMPIONATO DELLE REGOLE

Bruno Majorano e Eugenio Marotta alle pagg. 18 e 19



di Massimo Corcione

Il calcio, come la vita, è tutta una questione di regole. Assolutamente da rispettare, senza possibilità di deroghe. Sapete tutti chi è in testa in questo che potremmo definire il campionato della legalità. Continua a pag. 38

Il commento

CIMITERO 366 FOSSE: LA MEMORIA TRADITA DI UN "TESORO" NAPOLETANO

di Vittorio Del Tufo

Memoria tradita, storia che cade a pezzi. È simbolo di una città che gonfia il petto per i suoi tesori, ma poi, troppo spesso, non riesce a salvarli da un destino di rovina. Il Cimitero delle 366 Fosse (...). A pag. 38

Intervista alla nuova segretaria Cisl/ Fumarola: crescita importante, va sostenuta. Dialogo con il governo, no alle ideologie «UN PATTO PER IL FUTURO DEL SUD»



Per le professioni tecniche serve un rapporto sinergico tra scuola e mondo del lavoro

Nando Santonastaso a pag. 2

L'industria paga la crisi europea DALL'ALIMENTARE AI TRENI ANCHE NELLA PRODUZIONE IL MEZZOGIORNO RESISTE

La crisi europea dell'auto, soprattutto con l'effetto Stellantis, ha il suo impatto sulla produzione industriale italiana. Ma, analizzando i dati grezzi relativi ai singoli settori produttivi, si coglie come l'Italia resista e, al tempo stesso, emerge la vitalità del Mezzogiorno: dall'alimentare ai farmaci, dai treni alle navi. Annamaria Capparelli e Santonastaso a pag. 3

Il cambio di paradigma

Patto Its Academy-Egitto per far crescere le imprese

Nando Santonastaso a pag. 5

«Napoli Valley riferimento per l'intelligenza artificiale»

Mariagiuliana Capone a pag. 6

Basta utopie L'EUROPA VOLTI PAGINA

di Paolo Pombeni

L'ideologismo della politica industriale europea produce danni che impongono una svolta immediata non più eludibile rimuovendo i vincoli fuori dalla storia del cosiddetto green deal. Una volta di più si chiede che l'Unione Europea dia un segno di vita. Continua a pag. 39

Prima svolta per il dialogo. Donald: irrealistico pensare che Kiev possa tornare ai confini precedenti al 2014

Ucraina, l'ora del negoziato

Lungo colloquio telefonico Trump-Putin: trattative immediate per la pace

L'editoriale LA SCOSSA E I PUNTI ANCORA APERTI

di Stefano Silvestri

È dunque giunta l'ora dell'Ucraina? Un nuovo, lunghissimo, colloquio telefonico tra Donald Trump e Vladimir Putin sembrerebbe il primo passo verso l'apertura di negoziati, anche se in realtà non sappiamo quasi nulla sul loro contenuto.

Conosciamo la posizione attuale del presidente ucraino Volodymyr Zelenski, che pare disponibile ad accettare l'annessione alla Russia di territori ucraini (quanti? quali?). Continua a pag. 39

Servizi alle pagg. 8 e 9

Ranieri stasera sul palco: «Ragazzi, via l'autotune: non vi fa crescere»



L'invitato a Sanremo Federico Vacabile alle pagg. 14 e 15

L'idea di un maggiore accentramento

Servizi, Mantovano apre alla riforma

Valentina Pigliantile e Illeana Sciarra a pag. 10

La legge sul suicidio assistito "Fine vita" in Toscana il governo valuta il ricorso alla Consulta

Andrea Bulleri a pag. 11

L'analisi

PERCHÉ UNA REGIONE NON PUÒ SOSTITUIRE LO STATO

di Tommaso Frosini

La Toscana come la Svizzera. Perché, a seguito dell'approvazione della legge regionale sul suicidio assistito, si potrà andare a morire nella terra di Dante come si può andare a morire nella terra di Guglielmo Tell. Continua a pag. 39

Napoli, svolta nel delitto di San Giovanni Ingegnere ucciso, il mandante confessa: «Soldi e vino al killer»

Leandro Del Gaudio

Una botta dietro la nuca («ha fatto bum bum», dice), tanto che una donna che tornava a casa con le buste della spesa «rimase paralizzato dalla paura». È la scena pulp dell'omicidio di Salvatore Coppola, ingegnere ucciso a marzo il 12 marzo del 2024 nel garage di un supermercato di San Giovanni a Teduccio. In aula confessa il mandante. Si chiama Genaro Petrucci ed è il marito di Silvana Fucito (non indagata).

In Cronaca



Salvatore Coppola in aula

LA FAME MORDE?
Spegnila con EatStop®

La via innovativa per accrescere la sazietà e perdere peso.

PROVAMI ✓

Disegnato e validato

eatstop

www.rgnhealthcare.com

Il miglior alleato per combattere con stile e con successo la fame che ti fa male

È morto a 88 anni. Fu una colonna del Mattino Addio a Clodomiro Tarsia il giornalista appassionato

Gigi Di Fiore

Il vecchio leone dalle poche ma essenziali parole ha dovuto cedere all'inesorabile legge del tempo. Dopo un mese di ricovero, a 88 anni, Clodomiro Tarsia è morto nell'ospedale di Eboli. Per molti era Clotar, pseudonimo che a volte usava per firmare i pezzi e lui, che amava poco parlare del suo passato, andava fiero, senza esibire, di una foto che lo ritraeva tra i «ragazzi dell'Angiporto Galleria».



A pag. 16

Clodomiro Tarsia

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

Il Messaggero

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

€ 1,40* ANNO 147 - N° 43
 Sped. in A.P. 08.03.2003 con L. 4620/04 art. 1, comma 1

NAZIONALE



Giovedì 13 Febbraio 2025 • ss. Fosca e Maura

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Oggi MoltoSalute
Silver generation
i 70 anni ormai
sono i nuovi 60
 Un inserto di 24 pagine



La Capitale del lusso
Omaggio di Valentino
a Roma: la fondazione
apre all'arte e alla città
 Arnaldi a pag.14



Il pm chiede il processo
Eredità di Buzzanca
indagata la compagna
«Se ne approfittava»
 Di Corrado a pag.13



L'editoriale
FINE VITA
SI IMPONE
UNA LEGGE
NAZIONALE

Paolo Pombeni

La questione del cosiddetto fine vita è tra le più delicate fra quelle di cui può occuparsi la legge. Per questo ogni volta che si affronta il tema con responsabilità si percepisce la difficoltà dell'esprimere giudizi che lo risolvono nettamente. Eppure si tratta di un argomento a cui non sembra possibile sfuggire per la semplice ragione che il tema della sopportabilità della sofferenza estrema senza speranze è un fenomeno a cui la gran parte della popolazione viene messa di fronte per esperienza del contesto in cui vive, perché il progresso stesso della medicina lo rende frequente.

Bisogna affrontare la questione, per quanto possibile, senza le ipocrisie da astratte discussioni sui principi: quelli magari possono anche essere considerati, da una parte e dall'altra, "non negoziabili", ma i casi concreti non si lasciano incapsulare nelle astrazioni. Dato per scontato che il fenomeno dell'aiuto a morire per persone in situazioni di sofferenza senza prospettive è in atto quotidianamente pur senza configurare né eutanasia, né suicidio assistito in termini da manuale etico-giuridico, (...)

Continua a pag. 15

Ucraina, parte il negoziato

► Trump sente Putin: d'accordo a far iniziare immediatamente le trattative, ci incontreremo in Arabia Saudita. Poi informa Zelensky. Gli Usa gelano la Ue: alla difesa di Kiev dovrete pensare voi

ROMA Ucraina, parte il negoziato. Trump sente Putin e informa Zelensky: «Via alle trattative, ci incontreremo in Arabia Saudita». Evangelisti, Pierantozzi e Ventura alle pag. 2, 3 e 4



Sanremo da record. Balti più forte del cancro

La bellezza di Bianca
«Qui celebriamo la vita»

Bianca Balti, 40 anni, all'Ariston Marzi e Ravarino alle pag. 22 e 23

La foto davanti a Trump, tra ricorsi storici e ambizione

MUSK E FIGLIO
NELLA SALA OVALE
(COME I KENNEDY)

Vittorio Sabadin

Il settimanale Time aveva messo giorni fa in copertina un fotomontaggio di Elon Musk seduto alla scrivania dello Studio Ovale della Casa Bianca, a indicare (...)

Continua a pag. 15



Elon Musk e suo figlio nella sala ovale con Trump (foto AFP)

Servizi segreti, ipotesi riforma Contratto Paragon mai rescisso

► Mantovano apre a una nuova legge. Ciriani: noi i cronisti li salviamo

Il ministro denuncia
Truffa del finto
Giorsetto: ritrovati
i soldi di Moratti
 Claudia Guasco

Il raggio del finto ministro Crosetto: trovati in Olanda i soldi versati da Moratti. Dopo gli imprenditori truffati, anche il titolare della Difesa ha presentato una denuncia alla procura di Milano.

A pag. 13

Dubbi degli alleati
Intesa con Salvini
Giorgetti valuta
la rottamazione
 Angelo Ciardullo

«Non smentisco». Così Giancarlo Giorgetti di fronte alla proposta del suo partito, la Lega, sull'apertura di un'altra rottamazione.

A pag. 8
 Bisozzi a pag. 8

Il caso Toscana
Suicidio assistito
verso il ricorso

Bulleri e Troili a pag. 10

Ritratti romani



La vita da film
del re dei librai
di viale Somalia

Enrico Vanzina

Marcello Ciccaglioni: oggi, date alla mano, è diventato il libraio con maggiore anzianità di servizio in Italia.

A pag. 19

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

LAILA
 80 mg capsule molli
 olio essenziale di lavanda

Laila farmaco di origine vegetale, l'unico con formula Silexan® (olio essenziale di lavandula angustifolia Miller).

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Silexan®).
 Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 18/05/2023.

Il Segno di LUCA
VERGINE. TEMPO
DI MEDIAZIONI

L'arrivo della Luna nel tuo segno ti consente di calmare un po' le acque e tenere a bada gli aspetti più complicati da gestire. Proprio questa abilità nel mediare ti risulterà preziosa oggi, consentendoti di trovare la chiave giusta per superare atteggiamenti e situazioni che potrebbero indispettirti nel lavoro. Metti a frutto tutta la tua capacità di seduzione, favorendo un clima diverso che allimenta la curiosità e un po' di mistero.

MANTRA DEL GIORNO
 I limiti sono fili, puoi scioglierli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
 L'oroscopo a pag. 15

* Tandem 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; in 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; "L'Amore a Roma" € 6,90 (solo Roma)



il Resto del Carlino

Giovani

QN Nuove Generazioni

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

GIOVEDÌ 13 febbraio 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Omicidio di Pierina, il test della telecamera

I primi riscontri: quell'ombra combacia con la figura di Louis

Zuppiroli a pagina 17



Imola, ginnastica artistica

L'allenatrice assolta: è stato un inferno

Gabrielli a pagina 19

ristora
INSTANT DRINKS

Trump chiama Putin e Zelensky: ora pace

Il presidente Usa a colloquio telefonico per un'ora e mezza con lo zar: «Via ai negoziati per chiudere subito la guerra con Kiev» Poi sente il leader ucraino, che apre: «Opportunità». **L'intervista** L'ex ambasciatore Scarante: «I contatti con Mosca un fatto nuovo»

G. Rossi e Boni alle p. 2 e 3

FINE VITA

Giani: non saremo una Svizzera

Suicidio assistito, la legge toscana piace alle Regioni Non al governo

Ciardi e Polidori alle p. 4 e 5

Parla il padre di Eluana

Beppe Englaro «Riconoscere il nuovo diritto»

G. Moroni a pag 4

Intervista al capogruppo Fdi

Cpi e caso Libia, Bignami avverte «No alla giungla delle partenze»

Coppari a pagina 7

LA TOP MODEL TORNA DOPO LA MALATTIA E CONQUISTA SANREMO DAMIANO OMAGGIA LUCIO DALLA, CONTI GRATO PER GLI ALTI ASCOLTI



Carlo Conti, 63 anni, con Bianca Balti, 40 anni

Balti sul palco: «Qui celebro la vita»

Aveva precisato di essere a Sanremo «non per fare la malata ma per celebrare la vita». E così è stato: la top model Bianca Balti, che sta affrontando un tumore, si è presentata senza i capelli e

«senza vergognarsi» con i suoi sorrisi sul palco dell'Ariston per co-condurre assieme a Frassica e Malgioglio. Carlo Conti ha ringraziato per gli alti ascolti del Festival (12 milioni e 600mila tele-

spettatori), Damiano David ha celebrato Lucio Dalla, 15 i big in gara nella seconda serata.

Degli Antoni, Mangiarotti, Spinelli e Anna Vagli da p. 26 a p. 28

DALLE CITTÀ

Bologna: bus, sosta e dehors

Sos rincari, i cittadini: «Vivere qui è difficile»

Gentile e Moroni in Cronaca

Bologna, la sentenza

«L'autoveloce non è omologato» Annullate 25 multe

Bartolomei in Cronaca

Imola, lavori da 2,8 milioni

Autodromo, il maxi-progetto entra nel vivo

Agnessi in Cronaca

Video intervista al presidente Abi

Patuelli e i dazi «La Ue sia unita»

Armino a pagina 11

Il grande portiere e l'alloggio alla periferia di Milano

Stefano Tacconi, parabola di un campione Ora vive in una casa popolare

Anastasio a pagina 13

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

LAILA

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli integratori non vanno presi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni
Catato e 110%,
case di scarso
valore nel mirino
del fisco



Latour e Parente
— a pag. 39

Domani con Il Sole
Iva, dalle sanzioni
all'e-fattura: guida
alla dichiarazione
e alle novità



— a 1,00 euro
più il prezzo
del quotidiano



FTSE MIB 37531,19 -0,14% | XETRA DAX 22148,03 +0,50% | FTSE 100 8807,44 +0,34% | SPREAD BUND 10Y 110,50 +0,40 | **Indici & Numeri** → p. 35-39

HAMAS: «RILASCIEREMO GLI OSTAGGI COME DA ACCORDI»

Kallas (Ue): «Il piano Usa su Gaza è illegale. Ora costruiamo la pace»



Alto rappresentante Ue, Kaja Kallas

— Servizi a pag. 12

HEGSETH: KIEV NON TORNERÀ AI CONFINI DEL 2014

Ucraina, Putin e Trump d'accordo per un avvio immediato dei negoziati

Servizio — a pag. 12

La produzione torna ai livelli Covid

Industria

Dicembre 23esimo mese negativo: l'indice scende ai livelli di fine 2020

Nel 2024 prodotte solo 310 mila auto (-43%) mai così in basso dal 1957

Ancora un segno negativo per la produzione industriale: a dicembre il calo è stato del 3,8% rispetto a novembre e del 7,1% sullo stesso mese del 2023. Nell'intero 2024 l'indice ha segnato -3,5%, tornando ai livelli del 2020, in piena epidemia Covid. L'auto il settore più in crisi: -43% con la produzione 2024 di autovetture tornata ai livelli del 1957. Calo a doppia cifra anche per moda (-18%) e metallurgia. **Luca Orlando** — a pag. 7



ANDREA ORCEI (UNICREDIT)

«Con Bpm più forti in Italia Generali non è un obiettivo»

Luca Davi e Fabio Tamburini — a pag. 4



FRANCESCO MILLERI (DELFIN)

«Il valore di EssilorLuxottica raddoppiato in tre anni»

Marigja Mangano e Fabio Tamburini — a pag. 5

744

IL CONTATORE DELLA CRISI

Sono i giorni di calo della produzione industriale italiana. La sequenza di segni meno è iniziata a febbraio di due anni fa e da allora caratterizza la nostra manifattura. L'ultimo aumento tendenziale della produzione industriale risale infatti a gennaio 2023.

Rottamazione, arriva il ripescaggio

DI MILLEPROROGHE

Salvaguardia per le auto aziendali prenotate nel 2024 e assegnate nel 2025

È arrivato ieri sera in extremis l'emendamento fiscale al Milleproroghe che riapre i termini della rottamazione quater (domande entro il 30 aprile) e corregge la stretta sulle auto aziendali: i contratti firmati nel 2024 eviteranno l'aumento di costi. Intanto la Lega insiste sulla sanatoria in 10 anni. Alleati freddi.

— Servizi alla pagina 2 e 3

FISCO LOCALE

Imu e Tari: salvate 474 delibere, alla cassa entro il 28

Gianni Trovati — a pag. 2

IL FRONTE POLITICO

Giorgetti d'accordo su una nuova rottamazione

Barbara Flammeri — a pag. 3



MECALUX
02 98836601

SOLUZIONI AUTOMATICHE PER MAGAZZINI INTELLIGENTI
mecalux.it

Piano Mattei per i giovani, Orsini e Valditara al Cairo

Formazione

Il leader di Confindustria: «Imprese, persone e lavoro sono le parole chiave»

È stato inaugurato ieri al Cairo dal presidente di Confindustria, Orsini, e dal ministro dell'Istruzione, Valditara, il Villaggio Italia presso l'Istituto don Bosco. L'obiettivo è preparare i giovani, esportando il modello degli ITS Academy, per dare una risposta all'esigenza delle imprese di avere lavoratori con profili adeguati, introvabili in Italia. In arrivo intese con altri Paesi africani. **Picchio e Tucci** — a pag. 9

ETNA VALLEY

STm, chiesta la Cig per 2.500 dipendenti del sito di Catania

Nino Amadore — a pag. 18

PANORAMA

ECONOMIA AMERICANA

L'inflazione Usa accelera al 3% Più lontano il taglio dei tassi

L'inflazione accelera negli Stati Uniti. I prezzi al consumo sono saliti del 3,0%, sopra le attese degli analisti che puntavano sul 2,9%. Su base mensile l'aumento è stato dello 0,5%, oltre lo 0,3% previsto dal mercato. Gli investitori scommettono su uno slittamento del prossimo taglio dei tassi di interesse da parte della Fed a dicembre e non più a settembre. Trump accusa Biden per l'aumento dei prezzi mentre il presidente della Fed Powell chiarisce: «È possibile che agghusteremo i tassi in base ai dati». — a pagina 13

GUERRE COMMERCIALI

Trump prepara l'offensiva dei «dazi reciproci»

Donald Trump prepara una nuova offensiva commerciale a base di tariffe contro tutti i Paesi che abbiano barriere nei confronti del made in Usa. Domani col Sole lo speciale Il mondo di Trump. — a pagina 14



Al timone, Giuseppe Casagna, Cco di BancoBpm

BANCHE

BancoBpm alza offerta su Anima Nel piano utili a 7,7 miliardi

Luca Davi — a pag. 6

LA SOCIETÀ DEI CAVI

Tim: ok alla cessione di Sparkle a Mef-Retelit

Il cda di Tim ha approvato l'offerta Mef-Retelit di 700 milioni per Sparkle, la società dei cavi sottomarini. Tim vuole tornare a remunerare i suoi soci nei prossimi tre anni con 1,45 miliardi. — a pagina 24

Nova 24

Istruzione A scuola intelligenza artificiale su misura

Luca Tremolada — a pag. 22

Centro

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

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
25% di sconto. Per info: lsole24ore.com/Abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600



IERI LA SECONDA SERATA
Conti e il Sanremo che vola
La verità sul video del Papa
Capozza, Chaouqui e Zonetti alle pagine 4 e 5



INTERVISTA AL CONDUTTORE
Arbore: «Basta polemiche
La canzone protagonista»
Caterini a pagina 5



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



San Martiniano, eremita

Giovedì 13 febbraio 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXVI - Numero 43 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



I giudici e la democrazia daltonica

DI TOMMASO CERNO

Quasi daltonici di fronte alla democrazia le toghe sono rosse anche quando non lo sono. L'elezione del presidente dell'Anm Cesare Parodi ne è la prova. Lui sarà nuovo e indipendente, nella teoria, ma la linea la dettano quelli di prima ed è vietato cambiarla, nella pratica. Riasumiamo i fatti delle ultime ore: il magistrato Parodi prende il posto della toga rossa Santalucia. Inseidiato, chiede un incontro alla premier Meloni sulla riforma della giustizia. Quello che in qualunque Paese democratico avrebbe fatto qualunque eletto. La premier risponde in poche ore e apre al dialogo. Ed è qui che succede il patatrac. La sinistra della magistratura esplose in una polemica con se stessa, con il nuovo presidente, con la Costituzione che consente al Parlamento di riformare la giustizia che a loro piaccia o no, con gli italiani che hanno votato. In un Paese normale l'incontro ci sarebbe stato e senza tanto stupore. Ma nell'Italia delle toghe rosse è vietato dialogare. E così il primo atto del presidente dell'Anm è una lettera di scuse al suo sindacato. Mi presento, scrive Parodi, e prometto che continuerà tutto come prima. Grazie tante.

DI GIANLUIGI PARAGONE
Ursula e l'Ai
Chi ci mette l'energia
a pagina 10

contrordine COMPAGNE TOGHE

Il dietrofront di Parodi dopo il pressing di Md Ecco la lettera di «scuse» Salta il dialogo con Meloni

L'IDOLO DEI MIGRANTI
Altro che Lucano e il modello Riace
Condannato per falso a 18 mesi

“ So che molti di voi hanno dubbi su di me (...) Sono totalmente contrario alla riforma (...) Non sono disposto a trattare alcunché (...) Meloni non mi conosceva Sono stupito della celere risposta (...) Nessuno osi giudicare i giudici ”

DI RITA CAVALLARO a pagina 2

Il Tempo di Osho
Trump chiama Putin e Zelensky
Tregua più vicina, Donald a Mosca

"Allora? Je la famo a vedesse prima della fine del mese?"

"E dai si... Famo passa Sanremo poi organizzamo"

Riccardi a pagina 6

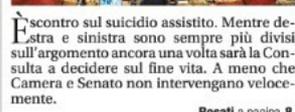
LA CENSURA DEM
L'ultimo insulto alle foibe
Il Pse nega la mostra in Ue
Imbarazzo Pd, scoppia il caso

DI ROBERTO ARDITI
Perché Trump riesce dove Biden ha fallito
a pagina 7

DI LUCIO MARTINO
I tre motivi della pace by Donald
a pagina 6

DI ANDREA RUGGIERI
Se mollare Santanchè è un boomerang
a pagina 2

DOPO IL SÌ DELLA TOSCANA
Chi deve decidere?
Fine vita, partiti spaccati
«Io dem non l'ho votato»
Il Tempo apre il dibattito



È scontro sul suicidio assistito. Mentre destra e sinistra sono sempre più divisi sull'argomento ancora una volta sarà la Consulta a decidere sul fine vita. A meno che Camera e Senato non intervengano velocemente.
Rosati a pagina 8

PERCHÉ SÌ
WELBY
«Questa vittoria è il risultato di anni di lotta»
Sorrentino a pagina 9

PERCHÉ NO
PILLON
«Si potrà uccidere una persona con soli 5 euro»
a pagina 9

IL TEMPO ROMA

EMERGENZA RIFIUTI
Dopo la nostra denuncia
L'Ama bonifica
la discarica all'Ostiese



Valente a pagina 18

APPELLO ALLA REGIONE
La protesta è scritta in ricetta
I medici di famiglia infuriati
contro la sanità pubblica
Sbraga a pagina 20

STASERA EUROPA LEAGUE
Roma in Portogallo
per restare in corsa
Biafora e Cirulli a pagina 26

Oroscopo
Le stelle di Branko
a pagina 29

LA DISCO DEI VIP
Il mitico Piper sabato compie sessant'anni
Lo Russo a pagina 25

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

LAILA
Dormiente

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE
SENZA ZUCCHERI
NON CREA ABITUDINE

PASTIGLIE GOMMOSE

Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli Inseguitori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.





ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Al Cairo con il Piano Mattei parte la prima fiera italiana per la formazione tecnica in Nord Africa
Alessandra Ricciardi a pag. 5

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

PARLA LUSSANA (CPT)
Cura dimagrante del 40% per le 117 corti di giustizia tributaria. Ma i giudici non ci stanno e contestano la riforma
Bartelli a pag. 21

Rottamazioni, ok di Giorgetti

Via libera alla sanatoria delle cartelle notificate fino a fine '23, con versamenti in 120 rate e decadenza dopo 6 rate saltate. Riapre la rottamazione 4, istanze ad aprile '25

PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 27

Il disegno di legge Guameroli di una rottamazione delle cartelle notificate fino al 31 dicembre 2023 da versare in 120 rate con una decadenza soft (dopo sei rate saltate) incassa il via libera del ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. E per la rottamazione quater con la riformulazione di un emendamento al milleproroghe si riapre il paracadute per i decaduti, che dovranno presentare istanza entro il 30 aprile 2025 con il pagamento di interessi del 2%.
Bartelli a pag. 25

Rissa al congresso di +Europa: disarcionato l'ex presidente Della Vedova che era filo Pd



Il congresso di +Europa ha risentito dell'assenza, più che giustificata, di Emma Bonino. Senza la leader massima è salito alla presidenza Matteo Hallissy, appena 21 anni ma tenace adepto del partito radicale, che ha inaspettatamente e sonoramente battuto 195 voti contro 67 Benedetto Della Vedova, filo Pd, che era appoggiato da Magi (e si dice dalla stessa Bonino). Hallissy, studente al secondo anno di Scienze politiche a Bologna (fero nemico delle corporazioni tanto da diventare il capopopolo di battaglia per la liberazione delle concessioni ai taxisti e ai bagnini) è il reale vincitore delle assise: romane, l'emergente che già viene definito il nuovo Marco Pannella.

DIRITTO & ROVESCIO
L'uso dell'intelligenza artificiale, che diventerà sempre più pervasivo nei prossimi mesi e nei prossimi anni, sta spostando l'asse delle imprese digitali dall'economia dell'attenzione (il tentativo di catturare il più a lungo possibile l'interesse dell'utente) all'economia dell'intenzione, cioè la profilazione del modo in cui si vengono a determinare i modelli di comportamento e le scelte del singolo. Un salto qualitativo reso possibile dalla crescente capacità degli algoritmi di stimare i tratti psicologici degli utenti e decifrare l'intento reale delle loro interazioni. Questo consentirà, in un futuro prossimo, a chi gestisce questa enorme potenza di calcolo, di influenzare in modo massiccio le motivazioni, le intenzioni, le scelte e le azioni concrete di miliardi di individui. Per finalità di marketing. Ma anche per indirizzare il consenso politico. La democrazia, così, non rischia di ridursi a una patetica foglia di fico?

AUDIENCE SANREMO
Adesso anche i giovanissimi seguono il Festival
Piazzotta a pag. 17

Ogni giorno definiamo i nuovi standard del banking.

UniCredit nominata Banca dell'anno a livello globale da International Financing Review

Un riconoscimento, dopo quello di Banca dell'anno a livello globale assegnato da The Banker, che ancora una volta conferma il nostro impegno verso l'eccellenza.

unicreditgroup.eu



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



LA NAZIONE

Giovani

QN Nuove Generazioni

GIOVEDÌ 13 febbraio 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



Firenze, ipotesi intossicazione. Aperta inchiesta

Rsa, malore dopo il pasto Morti due dei quattro anziani ricoverati

Mecarozzi a pagina 15



Il report della Toscana

Sono 57mila le famiglie più povere

Casini a pagina 18



Trump chiama Putin e Zelensky: ora pace

Il presidente Usa a colloquio telefonico per un'ora e mezza con lo zar: «Via ai negoziati per chiudere subito la guerra con Kiev» Poi sente il leader ucraino, che apre: «Opportunità». **L'intervista** L'ex ambasciatore Scarante: «I contatti con Mosca un fatto nuovo»

G. Rossi
e Boni
alle p. 2 e 3

FINE VITA

Giani: non saremo una Svizzera

Suicidio assistito, la legge toscana piace alle Regioni Non al governo

Ciardi e Polidori alle p. 4 e 5

Parla il padre di Eluana

Beppe Englaro «Riconoscere il nuovo diritto»

G. Moroni a p. 4

Intervista al capogruppo Fdi

Cpi e caso Libia, Bignami avverte «No alla giungla delle partenze»

Coppari a pagina 7

LA TOP MODEL TORNA DOPO LA MALATTIA E CONQUISTA SANREMO DAMIANO OMAGGIA LUCIO DALLA, CONTI GRATO PER GLI ALTI ASCOLTI



Carlo Conti,
63 anni,
con Bianca
Balti,
40 anni

Balti sul palco: «Qui celebro la vita»

Aveva precisato di essere a Sanremo «non per fare la malata ma per celebrare la vita». E così è stato: la top model Bianca Balti, che sta affrontando un tumore, si è presentata senza i capelli e

«senza vergognarsi» con i suoi sorrisi sul palco dell'Ariston per co-condurre assieme a Frassica e Malgioglio. Carlo Conti ha ringraziato per gli alti ascolti del Festival (12 milioni e 600mila tele-

spettatori), Damiano David ha celebrato Lucio Dalla, 15 i big in gara nella seconda serata.

Degli Antoni, Mangiarotti, Spinelli e Anna Vaghi da p. 26 a p. 28

DALLE CITTÀ

Castelfiorentino

Uccise i suoceri Condanna bis per Elona in corte d'appello

Brogioni in Cronaca

Empoli

In auto 30 chili di cocaina Doppio arresto

Puccioni in Cronaca

Empoli

Lavori alle palestre Maxi-finanziamento da 1,7 milioni di euro

Servizio in Cronaca



Video intervista al presidente Abi

Patuelli e i dazi «La Ue sia unita»

Armino a pagina 11



Il grande portiere e l'alloggio alla periferia di Milano

Stefano Tacconi, parabola di un campione Ora vive in una casa popolare

Anastasio a pagina 13





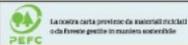
la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Mario Orfeo*



Giovedì 13 febbraio 2025

Oggi con *I Piaceri del Gusto*

Anno 60 N° 37 - In Italia € 2,40

LA SVOLTA

Trump-Putin, patto sull'Ucraina

Telefonata del presidente Usa a quello russo: "Tutti vogliono fermare la guerra, subito i negoziati". Verso incontro in Arabia I paesi dell'Ue esclusi dalla trattativa. Parigi, Berlino e Madrid avvertono: nessun accordo possibile senza Kiev e senza di noi

La Casa Bianca chiama anche Zelensky: "Delineati i primi passi per la pace"



Politica

Consulta accordo sui giudici

di **Conchita Sannino**

Ciao Giorgia, ciao Elly. Una telefonata apre la giornata alle trattative che durano fino a notte. Il clima è gelido ma le due leader che si sono date battaglia su tutto spendono poche parole su un terreno che sembra il più vicino possibile all'accordo per l'elezione dei quattro giudici costituzionali. **● a pagina 8**

Il cambio di strategia non tradisca le alleanze

di **Maurizio Molinari**

A quasi tre anni dall'inizio della più grande guerra in Europa dal 1945 arriva la svolta sul fronte ucraino: la novità è dialogo diretto, e globale, fra Donald Trump e Vladimir Putin. Per la prima volta i due presidenti fanno sapere di essersi parlati, concordano di vedersi e iniziare negoziati per arrivare alla fine del conflitto. **● continua a pagina 23**

"Tutti vogliono fermare la guerra. Subito i negoziati": Trump e Putin si parlano al telefono. Il presidente Usa subito dopo chiama Zelensky assicurandogli che i primi passi per la pace sono stati delineati. Il presidente russo invita quello americano al Cremlino, ma da ogni trattativa viene esclusa l'Europa. Francia, Germania e Spagna dicono che nessuna trattativa per Kiev può escluderli. Ma Trump già annuncia l'incontro in Arabia.

di **Brera, Castelletti, Mastrolilli e Tito**
● da pagina 2 a pagina 5

Le idee

Le sfide per l'Europa

di **Romano Prodi**

Quali siano i confini dell'Unione Europea è un problema che da decenni sempre si impone senza ricevere una risposta condivisa. Io stesso, durante il mio periodo di presidenza della Commissione (1999-2004), mentre si stava preparando il processo di "allargamento" a dieci nuovi paesi dell'Europa centrale e orientale, chiesi ad autorevoli responsabili del Parlamento europeo di aprire un dibattito. **● a pagina 26**



Povera Scala Giuli nomina Foa nel cda

di **Francesco Bei**

È il principe del "non ce la raccontano giusta", il sacerdote delle verità alternative, come quella della setta satanica di cui sarebbe stata adepta Hillary Clinton. **● a pagina 13**
con un servizio di Pucciarelli

Sanremo

Bianca Balti al festival "Non sono qui per fare la malata"



dati nostri inviati **Cuzzocrea, Fumarola e Macor**
Servizi di **Castaldo, Dipollina e Scaramuzzi** **● da pagina 28 a pagina 31**

CITRUS
Tutto italiano

limoniamo?
A San Valentino amore fa rima con limone

Fai scorta di vitamine nei supermercati o su citrus.it

con **Roald Dahl** €10,30

Domani sul Venerdì il caso Pelicot



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

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

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

con **Roald Dahl** €10,30

N2



IL FINEVITA
L'esempio della Toscana
e le bugie sul suicidio assistito
CHIARA SARACENO - PAGINA 19

LA MOSTRA A PALAZZO MADAMA
Quei manifesti acchiappa-turisti
altro che la Venere di Santanchè
GIULIA ZONCA - PAGINE 28 E 29

IL COLLOQUIO
La Wada: "Sinner e il doping?"
Gli atleti chiedono più severità"
STEFANO SEMERARO - PAGINA 37

LA STAMPA
GIOVEDÌ 13 FEBBRAIO 2025

www.acquaeva.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,40 € (CON I PIACERI DEL GUSTO) • ANNO 159 • N. 43 • IN ITALIA • SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCB-TO • www.lastampa.it

GNN

INTERVISTA AL COMMISSARIO UE

**Industria giù del 7%
la ricetta Dombrovskis
"Sconti per le imprese
ma avanti con il green"**

ALESSANDRO BARBERA

LA PRODUZIONE INDUSTRIALE

Variazione in % rispetto anno precedente

23 i mesi di calo consecutivo dell'indice tendenziale

Fonte: Istat

Il commissario Ue all'Economia:
«Le aziende potranno dedicarsi di più alla crescita. Non rinneghiamo il green deal, ma gli obiettivi vanno raggiunti con meno oneri» - PAGINE 8 E 9

L'ANALISI

Perché il tetto al gas non è l'unica salvezza

DAVIDE TABARELLI

Impressiona confrontare i grafici del calo della produzione industriale con i rialzi dei prezzi dell'energia, come che vi fosse un nesso causale che, in effetti, c'è. Nel 2019, prima della pandemia, l'indice della produzione industriale era a 103, oggi è a 91; i prezzi del gas all'ingrosso allora erano intorno ai 20 €, per megawattora, mentre la media degli ultimi 4 anni è il triplo, con quello di ieri a 55 €. L'aggravante è stata la crisi causata dalla guerra scoppiata il 24 febbraio 2022. - PAGINA 9

LA POLITICA

**Meloni-Tajani-Salvini
il vertice senza intese**

Francesco Malfetano

Berisha: se vinco al voto addio centro in Albania

Letizia Tortello

PARTE LA TRATTATIVA SULL'UCRAINA. GLI AMERICANI LIBERANO UN CYBER CRIMINALE RUSSO

**Telefonata Trump-Putin
"Ora pronti alla tregua"**

Il Cremlino invita a Mosca il presidente Usa: "Anche Zelensky coinvolto"

MARCO BRESOLIN, MONICA PEROSINO

Sono d'accordo Vladimir Putin e Donald Trump: «I nostri rispettivi team inizieranno immediatamente le trattative per far finire la guerra in Ucraina». - PAGINE 2 E 5

IL COMMENTO

La nuova diplomazia è la legge del più forte

DOMENICO QUIRICO

Un tempo almeno si utilizzavano astuzie, fimosità, si tentava di deviare l'attenzione e l'indignazione su false piste. Ora non si perde più tempo. - PAGINA 5

IL MEDIO ORIENTE

Gaza, il cessate il fuoco a cui nessuno crede

ALESSIA MELCANGI

La notizia che la tregua a Gaza è a rischio non deve stupire: Netanyahu, in duetto coordinatissimo con Trump, minaccia di riprendere la guerra nella Striscia. - PAGINA 27

L'ambasciatore Volker "L'Europa faccia di più"

Alberto Simoni

A 10 ANNI DALLA SCOMPARS

Alba non dimentica il miracolo Ferrero "Con lui dalla Malora a un nuovo Eldorado"

LODOVICO POLETTI

Il signor Binello, benzinaio, stacca il quadro dal muro. «Quest'uomo qui non era un biglietto». Lui le cose le faceva davvero, è l'unico che ha sfamato la nostra terra». - PAGINE 22 E 23

IL DOCUMENTO

La lezione di Michele "Attenti agli adulatori"

MICHELE FERRERO

Prendere decisioni chiare, dedicare tempo ai collaboratori e riservare loro la sedia più comoda dell'ufficio, rendendoli partecipi del cambiamento. In un documento in diciassette punti, la visione sulla leadership di Michele Ferrero. «Siate sempre umani», il consiglio. E ancora: «Diffidate di quelli che vi adulano, a lungo andare sono più controproducenti di quelli che vi contraddicono». - PAGINA 22

IL RICORDO

Petrini: "Così è riuscito a salvare la nostra terra"

ROBERTO FIORI

Il capolavoro di Ferrero? «Trasformare la Langa della Malora di inizio '900 nella Langa prosperosa». Carlo Petrini non ha dubbi. - PAGINA 23

ABITO DI PIUME, NIENTE PARRUCCA: LA MODELLA INCANTATA. DAMIANO OMAGGIA DALLA, LO SHOW CON BORGHI!

L'Inno alla vita di Bianca

DONDONI, MATTIOLI, TAMBURRINO

La rivoluzione all'Ariston degli attori autistici

SIMONETTA SCIANDIVASCI

MARIA LAURA ANTONELLI VAGI

L'APPELLO

Il cinema è il simbolo dell'Italia non può essere abbandonato

CHIARA FRANZINI

Il cinema italiano è stato dichiarato morto mille volte, e mille volte è risorto dalle ceneri. Ed è proprio giusto che sia così. È naturale, è fisiologico, perché il cinema rappresenta. - PAGINA 27

BUONGIORNO

Nel paese delle mille emergenze, comprese alcune che non lo sono, ce ne sono altre trascurabili. All'ospedale Gozzetti di Latina, per esempio, è ricoverato un bracciante indiano di 46 anni che una sillaba di italiano non è in grado di pronunciarla. Gli hanno amputato una gamba, e può essere che gli amputino la seconda, per un'infezione di origine ignota: forse chimica, a motivo di sostanze spericolatamente impiegate nel lavoro, o forse per altre cause, si sa. Nel frattempo un secondo bracciante, sempre di origini indiane, e sempre nel basso Lazio (Terracina), martedì è morto mentre lavorava nei campi, si ipotizza stroncato dalla fatica. E vi ricorderete di Singh, il trentenne indiano abbandonato a morire sulla strada dopo che, nella solita azienda agricola laziale, un macchinario gli aveva trancia-

Reato di pipì

MATTIA FELTRI

to un braccio. Era lo scorso giugno. Ancora: qualche volta vi sarà capitato di leggere quelle inchieste in cui si racconta delle carote e delle zucchine che arrivano sulle nostre tavole raccolte da immigrati al chiodo quattordici ore al giorno, per paghe comprese fra i due e i quattro euro all'ora, e ricoverati la notte in capannoni riadattati a dormitori. Ecco qui l'emergenza trascurabile. La miseria a cui è ridotta questa gente, per la bella pancia e il bel portafogli nazionali, probabilmente emergenza non lo è affatto, visto che nessuno dai partiti di governo ha menato scandalo e annunciato la cazzutissima risposta. E parliamo di un governo che, se un immigrato fa pipì su un muro, vara il reato di sozzura clandestina aggravata. Vecchia tradizione picchiare lo schiavo e pasteggiare con lo schiavista.

RACETIME 24
LUXURY WATCHES

OROLOGI D'ALTA GAMMA DEI MARCHI PIÙ PRESTIGIOSI

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



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Essilux fa più ricavi e utili ma la cedola resta invariata a 3,95 euro

Camurati in *MF Fashion*

La norvegese Var Energy darà all'Eni dividendi più robusti

Zoppo a pagina 13



il quotidiano dei mercati finanziari

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

IN ALLEGATO **2025 LE ASSICURAZIONI LEADER IN ITALIA BEST INSURANCE**

Anno XXXVI n. 031
 Giovedì 13 Febbraio 2025
€4,50* *Classificatori*

*L'abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Best Insurance 2025a € 4,50 (MF € 0,50 + Best Insurance 2025 € 4,00)

FTSE MIB -0,14% 37.531 DOW JONES -0,49% 44.377** NASDAQ +0,02% 19.648** DAX +0,48% 22.143 SPREAD 109 (-2) €/S 1,037

DISEGNO DI LEGGE PER RIVEDERE LE SANZIONI SULLE SOCIETÀ QUOTATE

Cambia l'insider trading

*Il mercato chiede di limitare il penale ai casi gravi e multe proporzionate ai reati
 Ipotesi di istituire un'unica Corte d'Appello: il Tar Lombardia. Effetti su Consob*

IL CALO CONTINUA: A DICEMBRE PRODUZIONE INDUSTRIALE ITALIANA GIÙ DEL 7%

Capponi e Dal Maso alle pagine 4 e 5



INTELLIGENZA ARTIFICIALE

Banca Generali con Microsoft per introdurre la AI nella consulenza

Capponi a pagina 9

CAMBIO DI RUOLI

Agricole Italia, Maioli diventa presidente e Brasseur ceo

Gualtieri a pagina 3

CASTAGNA CALA DUE ASSI

Per contrastare l'ops di Unicredit il Banco rilancia su Anima e dà più utili ai soci

Gualtieri a pagina 3

• STM
VALTUS

EXECUTIVE INTERIM MANAGEMENT, DRITTI AL PUNTO.

Studio Temporary Manager™ è il provider italiano di riferimento per l'Executive Interim Management, specializzato nella gestione di situazioni temporanee e operazioni straordinarie, come vuoto manageriale, crescita e cambiamenti aziendali. Con Valtus, leader Internazionale nell'Interim management, operiamo a livello globale offrendo supporto alle aziende con standard operativi e di qualità omogenei in tutto il mondo.

+39 045 80 12 986 | studio@temporarymanager.info | www.temporarymanager.info



INTERIM MANAGEMENT

PERFORMANCE IMPROVEMENT

TURNAROUND

EXECUTIVE SEARCH

• FLESSIBILITÀ
Offriamo soluzioni personalizzate, adattandoci alle esigenze specifiche di ogni cliente e alle dinamiche del mercato in continua evoluzione.

• VELOCITÀ
Individuiamo rapidamente i manager più adatti, garantendo una risposta rapida e precisa alle richieste in pochi giorni.

• COMPETENZA
La nostra esperienza ci consente di selezionare manager altamente qualificati, immediatamente operativi ed incisivi.

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Essilux fa più ricavi e utili ma la cedola resta invariata a 3,95 euro

Camurati in *MF Fashion*

La norvegese Var Energy darà all'Eni dividendi più robusti

Zoppo a pagina 13



il quotidiano dei mercati finanziari



IN ALLEGATO

2025 LE ASSICURAZIONI LEADER IN ITALIA

Best Insurance

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

FTSE MIB -0,14% 37.531 DOW JONES -0,49% 44.377** NASDAQ +0,02% 19.648** DAX +0,48% 22.143 SPREAD 109 (-2) €/S 1,037

DISEGNO DI LEGGE PER RIVEDERE LE SANZIONI SULLE SOCIETÀ QUOTATE

Cambia l'insider trading

Il mercato chiede di limitare il penale ai casi gravi e multe proporzionate ai reati
Ipotesi di istituire un'unica Corte d'Appello: il Tar Lombardia. Effetti su Consob

IL CALO CONTINUA: A DICEMBRE PRODUZIONE INDUSTRIALE ITALIANA GIÙ DEL 7%

Capponi e Dal Maso alle pagine 4 e 5



INTELLIGENZA ARTIFICIALE

Banca Generali con Microsoft per introdurre la AI nella consulenza

Capponi a pagina 9

CAMBIO DI RUOLI Agricole Italia, Maioli diventa presidente e Brasseur ceo

Gualtieri a pagina 3

CASTAGNA CALA DUE ASSI Per contrastare l'ops di Unicredit il Banco rilancia su Anima e dà più utili ai soci

Gualtieri a pagina 3



• STM
V^AL^TUS

EXECUTIVE INTERIM MANAGEMENT, DRITTI AL PUNTO.

Studio Temporary Manager™ è il provider italiano di riferimento per l'Executive Interim Management, specializzato nella gestione di situazioni temporanee e operazioni straordinarie, come vuoto manageriale, crescita e cambiamenti aziendali. Con Valtus, leader Internazionale nell'Interim management, operiamo a livello globale offrendo supporto alle aziende con standard operativi e di qualità omogenei in tutto il mondo.

+39 045 80 12 986 | studio@temporarymanager.info | www.temporarymanager.info



INTERIM MANAGEMENT

PERFORMANCE IMPROVEMENT

TURNAROUND

EXECUTIVE SEARCH

● FLESSIBILITÀ
Offriamo soluzioni personalizzate, adattandoci alle esigenze specifiche di ogni cliente e alle dinamiche del mercato in continua evoluzione.

● VELOCITÀ
Individuiamo rapidamente i manager più adatti, garantendo una risposta rapida e precisa alle richieste in pochi giorni.

● COMPETENZA
La nostra esperienza ci consente di selezionare manager altamente qualificati, immediatamente operativi ed incisivi.

Siglato Protocollo d'intesa per sorveglianza ambientale

Tra Guardia Costiera **Trieste**, Regione Fvg e Arpa. Più sinergia Un Protocollo d'intesa in materia di sorveglianza ambientale per rendere più efficienti i controlli, evitandone ad esempio che vengano duplicati tra le varie forze dell'ordine in campo, è stato sottoscritto tra la Direzione Marittima - Guardia Costiera di **Trieste**, la Regione Fvg e l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente del Fvg. Con Cap. Vascello (CP) Luciano Del Prete, l'assessore Fabio Scoccimarro, il d.g. ARPA Anna Lutman. L'accordo è biennale. L'intesa mira anche a rendere più sinergica l'azione delle stesse forze dell'ordine. Del Prete ha sottolineato l'importanza del **porto** di **Trieste**, principale scalo di petroli in Italia e anche primo **porto** per movimentazione merci nel Paese. Questo significa anche che "serve un continuo monitoraggio per evitare versamenti in mare", ad esempio. Con il Protocollo verranno pubblicati gli interventi e quindi alcuni siti non saranno ricontrollati. Dell'accordo fanno parte anche interventi per la formazione del personale. Scoccimarro ha sottolineato in particolare la "lotta alla criminalità organizzata sia nazionale che internazionale, ottimizzando le spese". Per Lutman questo protocollo "consolida una preesistente intesa, ognuno nel proprio ruolo; noi abbiamo già attivato sinergia di controllo e di vigilanza anche in casi di emergenza, vogliamo consolidare questo rapporto e condividere conoscenze attraverso una formazione fatta insieme per mettere a fattor comune operatori dell'ambiente perché si possa fare al meglio il nostro lavoro".



Informazioni Marittime

Savona, Vado

Vado Ligure-Nord America, via al nuovo collegamento Maersk

Il servizio settimanale sarà operato con unità che vanno da 6.700 a 7.200 teu. È stato inaugurato un collegamento settimanale fra il container terminal di **Vado** Ligure e i porti del Nord America. L'arrivo della nave Maersk Memphis, portacontainer da 6.188 teu, lunga 299 metri, ha segnato l'avvio del nuovo servizio. La nave è attualmente impiegata nel collegamento denominato TA&, operato da Maersk e Hapag Lloyd nell'ambito dell'alleanza Gemini. Maersk Memphis è la prima di sette navi portacontainer con capacità dai 6.700 ai 7.200 teu che, partendo dal porto di Tangeri, scaleranno presso la banchina deep sea del terminal di **Vado** ligure per poi toccare i porti di Genova, nuovamente Tangeri, Newark, Norfolk, Baltimora, Charleston North e infine Savannah. Condividi Tag marevivo ambiente Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Vado Ligure-Nord America, via al nuovo collegamento Maersk



02/12/2025 17:24

Il servizio settimanale sarà operato con unità che vanno da 6.700 a 7.200 teu. È stato inaugurato un collegamento settimanale fra il container terminal di Vado Ligure e i porti del Nord America. L'arrivo della nave Maersk Memphis, portacontainer da 6.188 teu, lunga 299 metri, ha segnato l'avvio del nuovo servizio. La nave è attualmente impiegata nel collegamento denominato TA&, operato da Maersk e Hapag Lloyd nell'ambito dell'alleanza Gemini. Maersk Memphis è la prima di sette navi portacontainer con capacità dai 6.700 ai 7.200 teu che, partendo dal porto di Tangeri, scaleranno presso la banchina deep sea del terminal di Vado ligure per poi toccare i porti di Genova, nuovamente Tangeri, Newark, Norfolk, Baltimora, Charleston North e infine Savannah. Condividi Tag marevivo ambiente Articoli correlati.

Italia leader per le crociere

SANREMO - Protagonista in questi giorni anche del festival evidentemente più importante tra i tanti fatti italiani, Costa Crociere ha ospitato il forum sul turismo "Per Crescere Insieme in modo Sostenibile con il territorio" a bordo della sua ammiraglia Costa Toscana, ormeggiata in rada in occasione dell'Opening dell'evento musicale più atteso dell'anno. Nel corso del forum è stato presentato il nuovo rapporto di "Risposte Turismo" sul turismo delle crociere, che è stato lo spunto per un confronto con le istituzioni del territorio, a cui hanno partecipato Mario Zanetti, Amministratore Delegato di Costa Crociere; Alessandro Piana, Vicepresidente della Regione Liguria; Alessandro Mager, Sindaco di Sanremo; Marco Russo, Sindaco di Savona; Claudio Scajola, Sindaco di Imperia; Marta Brusoni, Assessore al Personale, Servizi civici, Servizi informativi, Digitalizzazione, Smart City, applicazione dell'Intelligenza Artificiale del Comune di Genova; e Pietro Antonio Cimino, Assessore alle Infrastrutture e Organizzazione Grandi Eventi del Comune di La Spezia. Francesco di Cesare Presidente di Risposte Turismo ha moderato la tavola rotonda che si è aperta dopo la sua presentazione della ricerca. Il Rapporto di Risposte Turismo conferma la rilevanza strategica del turismo crocieristico per l'Italia. Il nostro Paese è leader in Europa per numero di passeggeri movimentati, che nel 2024 hanno raggiunto la cifra record di 14,2 milioni (+3% vs 2023), con una previsione di 15,3 milioni nel 2025; numero di porti crociere, che sono stati 61 nel 2023; cantieristica, con una quota del 40,5% sul totale EU per numero di nuove unità consegnate 2022-2028; valore economico e occupazione generati dalle crociere, pari a 15,6 miliardi di euro e circa 100.000 posti di lavoro nel 2023 (un quarto del totale europeo). Tra i primi 20 porti Mediterranei per traffico crocieristico ben 9 sono italiani, e di questi 3 sono in Liguria. Il porto italiano con più passeggeri movimentati nel 2024 è stato Civitavecchia (3,45 milioni), seguito da Napoli (1,73 milioni) e Genova (1,53 milioni). La Liguria è la seconda regione in Italia per traffico crocieristico, con circa 3 milioni di passeggeri (15% del totale). Oltre la metà (55%) dei passeggeri che hanno visitato la Liguria con le crociere sono poi ritornati, generando un flusso addizionale di circa 1,1 milioni di turisti per la regione. Nella leadership italiana ed europea del turismo delle crociere, Costa Crociere, compagnia italiana che da 76 anni innova ed evolve l'esperienza di vacanza, gioca un ruolo di primo piano. Nel 2023 sono stati circa 7,77 milioni i passeggeri movimentati sulle navi battenti bandiera italiana di Costa, ovvero un incremento del 16% sul 2019. Le destinazioni raggiunte nel mondo sono state oltre 240 per oltre 2.500 toccate nei porti in tutto il mondo. Tra le destinazioni maggiormente visitate dalle navi Costa c'è l'Europa, che nel 2023 ha rappresentato il 70% degli scali. Costa si dichiara pioniera anche in questo ambito, come dimostrano-



SANREMO - Protagonista in questi giorni anche del festival evidentemente più importante tra i tanti fatti italiani, Costa Crociere ha ospitato il forum sul turismo "Per Crescere Insieme in modo Sostenibile con il territorio" a bordo della sua ammiraglia Costa Toscana, ormeggiata in rada in occasione dell'Opening dell'evento musicale più atteso dell'anno. Nel corso del forum è stato presentato il nuovo rapporto di "Risposte Turismo" sul turismo delle crociere, che è stato lo spunto per un confronto con le istituzioni del territorio, a cui hanno partecipato Mario Zanetti, Amministratore Delegato di Costa Crociere; Alessandro Piana, Vicepresidente della Regione Liguria; Alessandro Mager, Sindaco di Sanremo; Marco Russo, Sindaco di Savona; Claudio Scajola, Sindaco di Imperia; Marta Brusoni, Assessore al Personale, Servizi civici, Servizi informativi, Digitalizzazione, Smart City, applicazione dell'Intelligenza Artificiale del Comune di Genova; e Pietro Antonio Cimino, Assessore alle Infrastrutture e Organizzazione Grandi Eventi del Comune di La Spezia. Francesco di Cesare Presidente di Risposte Turismo ha moderato la tavola rotonda che si è aperta dopo la sua presentazione della ricerca. Il Rapporto di Risposte Turismo conferma la rilevanza strategica del turismo crocieristico per l'Italia. Il nostro Paese è leader in Europa per numero di passeggeri movimentati, che nel 2024 hanno raggiunto la cifra record di 14,2 milioni (+3% vs 2023), con una previsione di 15,3 milioni nel 2025; numero di porti crociere, che sono stati 61 nel 2023; cantieristica, con una quota del 40,5% sul totale EU per numero di nuove unità consegnate 2022-2028; valore economico e occupazione generati dalle crociere, pari a 15,6 miliardi di euro e circa 100.000 posti di lavoro nel 2023 (un quarto del totale europeo). Tra i primi 20 porti Mediterranei per traffico crocieristico ben 9 sono italiani, e di questi 3 sono in Liguria. Il porto italiano con più passeggeri movimentati nel 2024 è stato Civitavecchia (3,45 milioni), seguito da Napoli (1,73 milioni) e Genova (1,53 milioni). La Liguria è la seconda regione in Italia per traffico crocieristico, con circa 3 milioni di passeggeri (15% del totale). Oltre la metà (55%) dei passeggeri che hanno visitato la Liguria con le crociere sono poi ritornati, generando un flusso addizionale di circa 1,1 milioni di turisti per la regione. Nella leadership italiana ed europea del turismo delle crociere, Costa Crociere, compagnia italiana che da 76 anni innova ed evolve l'esperienza di vacanza, gioca un ruolo di primo piano. Nel 2023 sono stati circa 7,77 milioni i passeggeri movimentati sulle navi battenti bandiera italiana di Costa, ovvero un incremento del 16% sul 2019. Le destinazioni raggiunte nel mondo sono state oltre 240 per oltre 2.500 toccate nei porti in tutto il mondo. Tra le destinazioni maggiormente visitate dalle navi Costa c'è l'Europa, che nel 2023 ha rappresentato il 70% degli scali. Costa si dichiara pioniera anche in questo ambito, come dimostrano-

La Gazzetta Marittima

Savona, Vado

alimentate a gas naturale liquefatto, Costa Toscana e Costa Smeralda, che fanno scalo regolarmente nei porti liguri di Savona e Genova. Ma anche i progetti innovativi di economia circolare, come quello relativo al riciclo dell'alluminio a Savona, o della donazione delle eccedenze alimentari per fini sociali, a Genova e a Savona. Così come l'utilizzo del treno sulla tratta Savona-Genova come mezzo di trasporto per effettuare i tour organizzati offerti ai propri ospiti, o il centro di formazione di Villa Figoli ad Arenzano, in collaborazione con l'Accademia della Marina Mercantile Italiana, dove sino ad oggi sono state formate circa 800 persone per lavorare a bordo delle navi Costa. Pubblicato il 12 Febbraio 2025 Potrebbe interessarti Dallo scalo di Monfalcone della Fincantieri Per i traffici navali del 2023 Il porto di Civitavecchia fa i conti con il nuovo record di arrivi.

Port News

Savona, Vado

L'alleanza Gemini sbarca a Vado Gateway

L'alleanza Gemini sbarca ufficialmente VadoGateway. Ieri notte si sono concluse con successo le operazioni sulla MV Maersk Memphis, la prima nave del servizio TA6, operato da Hapag Lloyd e Maersk, che collegherà settimanalmente il porto di Vado Ligure con il Nord America. "Vado Gateway è pronta a supportare il nuovo servizio con la sua eccellenza operativa e soluzioni all'avanguardia, contribuendo a un trasporto marittimo globale efficiente ed affidabile" afferma il terminalista in una nota stampa. Un'eccellenza operativa dimostrata dalle ottime performance registrate proprio durante questa prima call: 32 CMPH (Crane Moves per Hour) con una conseguente riduzione delle Port Hours del 50% rispetto agli standard.



Operaio morto in porto, al vaglio pm istruzioni produttore elica

Oggi i funerali di Lorenzo Bertanelli Il produttore dell'elica di propulsione che una settimana fa ha travolto e ucciso in una azienda nel porto di Genova il tecnico Lorenzo Bertanelli, aveva indicato le manovre e le istruzioni per smontarle? E, a quel punto, la ditta per cui lavorava l'operaio specializzato era adeguatamente attrezzata per quell'operazione e le istruzioni sono state seguite correttamente? Sono i quesiti a cui la procura di Genova sta cercando di rispondere in queste ore per fare luce sull'ennesimo infortunio mortale sul lavoro. Bertanelli, 36 anni dipendente della Mecline di Carrara, era stato travolto e schiacciato da un'elica di governo del maxi yacht Aquarius mentre stava lavorando al Bacino 2 dell'Ente bacini del porto di Genova, in un appalto per i cantieri navali Amico & Co. Con ogni probabilità, dopo l'acquisizione della documentazione e lo studio di tutte le procedure da parte degli ispettori della Asl3, la pm Daniela Pischetola potrebbe disporre una consulenza tecnica. Intanto oggi si sono svolti a Massa, nella chiesa di San Domenichino, i funerali di Lorenzo.



Msc dal 2025 collegherà Genova e New York in nove giorni

Saranno sette le navi in servizio lungo la rotta Dal 2025 la compagnia di navigazione Msc collegherà Genova e New York con un nuovo transit time da record di soli nove giorni. È la novità emersa dal piano di ottimizzazione dei servizi transatlantici del gruppo che renderà il capoluogo ligure il porto italiano più rapidamente in contatto con la 'Grande Mela' rispetto agli undici giorni di Livorno, ai quattordici di Napoli e ai diciassette di Gioia Tauro. "Nell'ambito del nuovo network autonomo East/West, Msc annuncia miglioramenti innovativi per due dei principali servizi transatlantici - spiega il gruppo in una nota -. I cambiamenti riflettono l'impegno nel fornire ai clienti servizi più competitivi e la più ampia scelta di collegamenti diretti tra i **porti**". "Il servizio Medusec tra Genova e New York raggiungerà un transit time record di soli 9 giorni, grazie ai seguenti aggiornamenti: - continua - Le toccate a Barcellona e Sines saranno rimosse dal servizio Medusec. Barcellona sarà inserita nel servizio Emusa. Sines resterà collegata alla costa orientale degli Stati Uniti tramite il servizio Emusa. Gli undici servizi transatlantici del network autonomo East/West di Msc offriranno dunque una connettività commerciale senza pari tra Europa e Stati Uniti, con un'ampia gamma di scali diretti e tempi di transito competitivi". Saranno sette le navi in servizio lungo la rotta Genova-New York con partenze settimanali.



Genova Today

Genova, Voltri

Operaio morto in porto: indagini sulla ditta

Oggi si sono svolti i funerali di Lorenzo Bertanelli morto mercoledì scorso in porto a **Genova**. L'inchiesta al momento è contro ignoti. Proseguono le indagini della procura sulla morte di Lorenzo Bertanelli, l'operaio 36enne rimasto ucciso mercoledì scorso mentre lavorava alla riparazione di uno yacht all'interno di Ente Bacini. Le indagini del gruppo Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro di Asl3, coordinati da Gabriele Mercurio, si concentrano sulle procedure di smontaggio del 'thruster', un propulsore installato sulla nave come timone integrativo che Bertanelli e altri due colleghi dovevano smontare dallo yacht e, una volta smontato i tre avevano il compito di smontarlo e calarlo all'interno di un contenitore. L'inchiesta è stata aperta dal pubblico ministero Stefano Puppo, il reato ipotizzato è omicidio colposo, ma al momento non ci sono indagati. Quello su cui si concentrano Asl e procura sono le tecniche utilizzate dall'operaio per smontare il macchinario dal peso di circa due tonnellate che avrebbe colpito Bertanelli causandone la morte; inoltre la procura ha disposto verifiche sulla ditta per cui lavorava Bertanelli, la Mecline srl, per verificare che i suoi dipendenti siano in grado di svolgere operazioni delicate come quella risultata fatale all'operaio 36enne i cui funerali si sono svolti oggi a Massa, nella chiesa di San Domenichino.



Falteri (Federlogistica) : "Porto sempre aperto: la sfida di Genova, grazie al digitale"

di Elisabetta Biancalani Il **porto** di **Genova** sempre aperto, 24 ore su 24, grazie alla digitalizzazione: è una delle sfide più importanti, secondo Davide Falteri, neo presidente di Federlogistica (di cui è stato vice presidente per tre anni). Obiettivo: certezza dei tempi per chi fa viaggiare le merci "Innanzitutto ci tengo a precisare che questa è una rivoluzione non tanto di strumento, perché di digitalizzazione e di strumenti digitali (ora anche con l'intelligenza artificiale) ne abbiamo in abbondanza. È una revisione di processo, cioè la vera difficoltà oggi è far sì che tutta la filiera degli operatori della logistica, quindi che vanno dal mondo degli armatori alle agenzie marittime, al mondo dei terminal, al mondo degli aeroporti, al mondo delle ferrovie, al mondo degli operatori logistici veri e propri all'autotrasporto, comprendano che c'è la necessità di lavorare in maniera sistemica. Per dare una risposta al loro cliente, il mondo industriale, cioè il mondo di chi deve far viaggiare le merci. Chi deve far viaggiare le merci, quale esigenza ha? L'esigenza di poterle programmare e di avere certezza dei tempi. E l'optimum sicuramente è quello di farle viaggiare H24. Ad oggi questo non avviene nel nostro paese, perché ancora abbiamo

del lavoro da fare". Si rischia di perdere competitività Perché non avviene? Ad esempio se una merce arriva di notte nel **porto** di **Genova**, lo trova chiuso? "Noi non abbiamo un nastro operativo che è esteso alle 24 ore. L'obiettivo è proprio arrivare a quello. È difficile farlo, però è necessario, perché è una sfida che dobbiamo comunque raccogliere e dobbiamo vincere, perché altrimenti perdiamo competitività. È vero che siamo in Europa ed è giusto ragionare come sistema Europa, ma è anche vero che non possiamo perdere competitività rispetto a molti porti del Nord Europa, che hanno già un nastro operativo di lavoro delle 24 ore. Processo da condividere con il Governo Allora noi come possiamo fare a fare questa cosa? Dobbiamo innanzitutto condividere il tema con il Governo, con il Ministero specifico dei Trasporti, e questo si sta già facendo la visione strategica, perché è importante che il mondo delle categorie riporti quelli che sono anche le esigenze, a chi poi deve lavorare sulle leggi per poterle attuare. Bisogna seguire gli standard europei Dobbiamo tenere un occhio in Europa, perché poi tutte le direttive vengono costruite in Europa, quindi dobbiamo essere in grado di costruire una politica europea che poi sia confacente alle nostre esigenze, perché se no rischiamo di fare come negli ultimi anni, dove poi corriamo in Italia a cercare di far dilatare il tempo di recepimento delle direttive, perché creano danno al mondo imprenditoriale piuttosto che vantaggio, questo non deve succedere. Va costruita una politica chiaramente organica, ma soprattutto bisogna far sì che i sistemi digitali pubblici dei porti e degli interporti possano comunicare con i sistemi digitali delle imprese e possono, nel mondo della logistica in generale della filiera, dare ai propri clienti,



di Elisabetta Biancalani Il porto di Genova sempre aperto, 24 ore su 24, grazie alla digitalizzazione: è una delle sfide più importanti, secondo Davide Falteri, neo presidente di Federlogistica (di cui è stato vice presidente per tre anni). Obiettivo: certezza dei tempi per chi fa viaggiare le merci "Innanzitutto ci tengo a precisare che questa è una rivoluzione non tanto di strumento, perché di digitalizzazione e di strumenti digitali (ora anche con l'intelligenza artificiale) ne abbiamo in abbondanza. È una revisione di processo, cioè la vera difficoltà oggi è far sì che tutta la filiera degli operatori della logistica, quindi che vanno dal mondo degli armatori alle agenzie marittime, al mondo dei terminal, al mondo degli aeroporti, al mondo delle ferrovie, al mondo degli operatori logistici veri e propri all'autotrasporto, comprendano che c'è la necessità di lavorare in maniera sistemica. Per dare una risposta al loro cliente, il mondo industriale, cioè il mondo di chi deve far viaggiare le merci. Chi deve far viaggiare le merci, quale esigenza ha? L'esigenza di poterle programmare e di avere certezza dei tempi. E l'optimum sicuramente è quello di farle viaggiare H24. Ad oggi questo non avviene nel nostro paese, perché ancora abbiamo del lavoro da fare". Si rischia di perdere competitività Perché non avviene? Ad esempio se una merce arriva di notte nel porto di Genova, lo trova chiuso? "Noi non abbiamo un nastro operativo che è esteso alle 24 ore. L'obiettivo è proprio arrivare a quello. È difficile farlo, però è necessario, perché è una sfida che dobbiamo comunque raccogliere e dobbiamo vincere, perché altrimenti perdiamo competitività. È vero che siamo in Europa ed è giusto ragionare come sistema Europa, ma è anche vero che non possiamo perdere competitività rispetto a molti porti del Nord Europa, che hanno già un nastro operativo di lavoro delle 24 ore. Processo da condividere con il Governo Allora noi come possiamo fare a fare questa cosa? Dobbiamo innanzitutto condividere il tema con il Governo, con il Ministero specifico dei Trasporti, e questo si sta già facendo la visione strategica, perché è importante che il mondo delle categorie riporti quelli che sono anche le esigenze, a chi poi deve lavorare sulle leggi per poterle attuare. Bisogna seguire gli standard europei Dobbiamo tenere un occhio in Europa, perché poi tutte le direttive vengono costruite in Europa, quindi dobbiamo essere in grado di costruire una politica europea che poi sia confacente alle nostre esigenze, perché se no rischiamo di fare come negli ultimi anni, dove poi corriamo in Italia a cercare di far dilatare il tempo di recepimento delle direttive, perché creano danno al mondo imprenditoriale piuttosto che vantaggio, questo non deve succedere. Va costruita una politica chiaramente organica, ma soprattutto bisogna far sì che i sistemi digitali pubblici dei porti e degli interporti possano comunicare con i sistemi digitali delle imprese e possono, nel mondo della logistica in generale della filiera, dare ai propri clienti,

cioè il mondo dell'industria, certezza di programmazione dell'arrivo e della partenza delle merci. Tutto questo va fatto però secondo standard internazionali, perché molto spesso si fanno degli errori, dove si fanno dei veri progetti, però che non tengono conto di standard internazionali. Questo è un errore perché la logistica è mondiale, quindi se noi vogliamo parlare di internazionalizzazione, di export, di velocizzare tutto quello che è il processo di trasporto delle merci in giro per il mondo, dobbiamo ragionare secondo standard e questo è importante. Se noi portiamo, teniamo la barra dritta su questi temi, la sfida chiaramente la possiamo ancora vincere. C'è molto da lavorare, ma possiamo farcela". Il porto di Genova Il lavoro sulle infrastrutture aiuta molto Anche perché sappiamo che i tempi persi sono soldi persi. L'obiettivo mi sembra, per fare un esempio, di capire essere quello di un'azienda che produce ad esempio motori deve sapere, grazie a questo sistema digitale, a che ora far uscire il camion dalla sua azienda con la merce diretta al porto di Genova, sapendo che, salvo imprevisti di percorso, appena arriverà in porto questa merce verrà subito scaricata, imbarcata su una nave e il suo camion se ne potrà tornare indietro tranquillamente. " Esattamente, perché questa è una logica di efficientamento. Allora, se riusciamo a garantire una logica di efficientamento, diventiamo attrattivi e produttivi. Genova, per rispondere alla domanda fatta in precedenza, ha chiaramente un'opportunità di sperimentare questo, perché tanto si sta lavorando a livelli infrastrutturali, quindi nuova diga, terzo valico, il raddoppio della rete ferroviaria, lo sviluppo di una parte retroportuale verso un basso Piemonte, che comunque è il diretto interlocutore sia dalle parti merci che dalla parte cruise, perché poi abbiamo tutto il tema crocieristico e della logistica collegata alle crociere che non va sottovalutato, perché comunque Genova sta candidando a diventare un hub logistico anche per la parte cruise. Sono tutte opportunità che comunque vanno raccolte. Abbiamo anche delle opportunità dal punto di vista della semplificazione, perché noi stiamo all'interno di un perimetro, di una zona che si chiama zona logistica semplificata, che è alle spalle della nostra città, del nostro porto, dove si possono fare progetti di corridoi doganali, progetti di digitalizzazione, posti gli spazi ristretti che abbiamo a disposizione, che non sono certo quelli del basso Piemonte, dove possono essere costruiti dei dry port, dei porti a secco, chiaramente più confacenti, però trarre imprese ad alto valore tecnologico. Digitale e logistica per programmare il flusso delle merci Noi abbiamo anche la fortuna di ospitare cavi Internet che arrivano dal mare e che collegano più Paesi nel Mediterraneo, quindi che permettono alle imprese della tecnologia di essere più competitive se vanno ad inserire la propria ubicazione a Genova. Quindi sappiamo tutti che il digitale, soprattutto ora con l'avvento dell'intelligenza artificiale, che chiaramente non va condannata, va gestita come tutti gli strumenti, se gestita bene può essere un'opportunità, se gestita male può diventare un problema, però il digitale e la logistica insieme oggi ci possono dare la possibilità di costruire veramente questo progetto di programmazione del flusso delle merci, anche di apertura verso mercati internazionali, quello che noi dobbiamo fare. Il grande tema della carenza di personale Mi viene da sorridere perché quando vado ad intervistare

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta , mi racconta dei tempi lunghissimi di sdoganamento di alcune merci per la carenza di personale delle dogane. Determinati tipi di merci, ad esempio che necessitano di controlli fitosanitari, invece che uscire in ventiquattro ore, magari escono in quattro giorni, cinque giorni, sei giorni, sette giorni. E qua hai voglia dire digitalizzazione se poi manca il personale? Si blocca tutto, così come si può bloccare per i cantieri in autostrada, le code o gli incidenti. " Sì, condivido quella che è la preoccupazione del direttore di Spediporto, perché questi sono problemi reali che ci sono, però torno a ribadire il concetto. Se c'è un progetto strategico scritto dall'inizio alla fine, condiviso da tutte le categorie, che prevede veramente una connessione pubblico-privato, poi i problemi si risolvono. Se invece non si ha idea di dove si vuole andare, allora diventa un problema, perché si naviga a vista. Poi veramente avremo sempre a che fare con i costi del personale, con la carenza di personale, con la carenza delle professioni, perché è un tema che guardate, tocca tantissimo anche il mondo della logistica, certe professioni oggi non sono più appetibili, anche lì bisogna farsi delle domande, come se le deve fare il mondo dell'industria, il mondo della sanità, perché se non ricopriamo determinate posizioni lavorative, fra qualche anno sarà un reale problema. Anche lì però bisogna avere una strategia e le cose vanno affrontate scrivendo un percorso, perché se si naviga a braccio, lamentandosi, i risultati sicuramente non arrivano. Chi ha messo in atto modelli virtuosi l'ha fatto perché si è impegnato e ha portato avanti un progetto che dirà chiaro in testa, non ha subito le conseguenze. Per questo diceva che questi temi vanno condivisi anche a livello nazionale, proprio perché se serve più personale, ad esempio per tenere aperte le dogane 24 ore su 24, ecco che deve aiutare una legge, il Governo, sbloccare assunzioni e quant'altro. "Ma il compito delle associazioni di categorie è proprio quello, raccogliere quelle che sono le necessità del cluster, che rappresentano, e interfacciarsi con il Governo che non è che possa avere la bacchetta magica per risolvere i problemi. Ci vuole un dialogo continuo, bisogna continuamente correggere il tiro, però lavorare su un progetto e soprattutto evitare che poi con i cambi di governo si riparta da zero e si ricorra sempre a reinventare la ruota. Questo non va bene perché è uno spreco di risorse pubbliche ed è un riassetto quello che sono i progetti. Ci devono essere dei progetti strategici nazionali che sopravvivano alle legislature. Poi ci sono progetti politici ma sono cose diverse, però la strategia di sviluppo del Paese chiaramente può essere governata da chi in quel momento ha la facoltà di governare, però non deve essere mai stravolta e ripensata perché questo poi crea un danno al sistema Paese, alla categoria, anche perché la logistica muove il mondo industriale, muove il mondo economico, quindi ormai sono tutt'uno. Aree buffer: hanno senso se c'è programmazione. In questa logica, visto che ci vorrà un po' di tempo insomma per arrivare agli obiettivi di cui ha parlato di programmazione precisa di partenza-arrivo delle merci, hanno senso delle grandi aree buffer autostradali appena dietro le spalle del porto di Genova dove i camion, che purtroppo hanno calcolato male, si sono trovati in qualche intoppo di circolazione, possano fermarsi senza andare ad intasare la rete urbana addirittura o senza finire fermi tutti in una colonna di autostrada

sottratta poi al traffico delle auto o non hanno senso? "Tanto bisogna distinguere e chiarire a chi ci ascolta che un conto sono i parcheggi per i mezzi pesanti, un conto sono le aree buffer. I parcheggi possono essere una necessità perché oggi questa è una città che sappiamo ha carenza di spazi, quindi avere dei posti dove parcheggiare i camion è sicuramente utile per evitare che chi fa autotrasporto oggi soffra delle difficoltà anche della viabilità in un momento di particolare difficoltà di manutenzione della rete autostradale parecchio critica nella nostra regione proprio per l'orografia del territorio, per il numero di infrastrutture. L'area buffer però è uno spazio dove i camion, che fanno parte però di un anello della filiera, non si muovono in maniera autonoma, si muovono se si ha una logistica programmata e se l'industria ha la possibilità di programmare questa logistica, accettano di stare nelle aree buffer se hanno la certezza dei tempi di partenza e ripartenza dal **porto** e dall'interporto, perché altrimenti rischiano di avere dei bei parcheggi sulle autostrade e magari avere altri operatori che si recano al **porto** caricano prima di loro e gli passano addirittura avanti, quindi senza un sistema digitale di programmazione questa è una cosa che l'area buffer è destinata a rimanere un parcheggio anche se la si costruisce ma non un polmone chiaramente di programmazione integrata della logistica. Sono due cose ben diverse, questo bisogna che sia chiaro anche nella testa di chi parla di spazi perché sono due modi diversi di affrontare il concetto, uno è una logica di parcheggio, l'altro è una logica di efficientamento". **Genova** è appetibile per nuovi insediamenti produttivi Per chiudere lei è anche consigliere delegato del comune e nuovi insediamenti produttivi, c'è appetito da parte di gruppi nazionali e internazionali per **Genova**? "L'appetito per la nostra città c'è perché è una città che oggi sta crescendo e vediamo tutte le difficoltà che può avere una città che cresce, con tutti i disagi che si possono creare ma sono necessari se si vuole crescere. Il settore tecnologico ha necessità e ci sono delle opportunità proprio per il fatto che stiamo diventando attrattivi a seguito anche di questi cavi internet che arrivano dal mare, parlo di operatori logistici e tutta la parte legata anche alla produzione dell'energia. Quindi ci sono delle richieste, chiaramente il compito dell'amministrazione è quello di dare quel supporto necessario per dare soprattutto certezza dei tempi degli investimenti, perché chi vuole venire a investire vuole certezza dei tempi e ritorno dell'investimento quindi dobbiamo essere bravi a coadiuvarli, ad avere chiare queste informazioni. Ecco le aree di possibili nuovi insediamenti industriali Dove si possono mettere? Green Logistic Valley, zona Valpolcevera? "Sì noi abbiamo tutta la parte della Green Logistic Valley, alle spalle di Cornigliano, quella che sale verso Bolzaneto, per esempio quello è uno spazio, poi ci sono comunque anche spazi magari meno appetibili dal punto di vista logistico però comunque utilizzabili nella Val Bisagno, poi noi abbiamo un grande valore che è il valore dell'entroterra, non ce lo dobbiamo dimenticare perché la città cresce o verso il mare o verso l'entroterra, quindi l'entroterra può essere un valore aggiunto e per farlo diventare un valore aggiunto bisogna puntare sulla connettività, perché non esiste che delle frazioni dell'entroterra oggi non abbiano una connessione Internet stabile, quindi questa è la prima cosa che dobbiamo fare,

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

migliorare chiaramente la parte infrastrutturale, magari pensare anche a progetti alternativi di collegamento di quelle che sono le frazioni, anche di mobilità, perché se noi poi andiamo a spopolare queste realtà poi diventa anche difficile creare nuovi insediamenti aziendali".

Tragedia in porto a Genova, oggi i funerali dell'operaio morto a Molo Giano

I funerali di Lorenzo Bertanelli si svolgono nella chiesa di San Domenichino alla Marina di Massa in Toscana. Si svolgono oggi alla Marina di Massa in Toscana i funerali di Lorenzo Bertanelli, l'operaio di 36 anni morto in porto a Genova mercoledì scorso. L'operaio è rimasto schiacciato da un pezzo di una barca caduta da un ponteggio. I funerali si svolgono nella parrocchia di San Domenichino. Bertanelli stava lavorando per la Mecline, una ditta specializzata in allestimenti navali e carpenteria con sede in Toscana. Bertanelli per tutti era conosciuto come Loré era nato a Sarzana ma cresciuto alla Marina di Massa. Dopo la tragedia sono stati tantissimi i messaggi dei suoi amici sui social dove Lorenzo compariva spesso nelle foto con il suo amato cane Aron. L'ultimo post su Facebook era rivolto alla mamma: "Vorrei che mia mamma fosse eterna. È l'unico desiderio che esprimo ormai da tempo". Nato a Sarzana ma era cresciuto e vive a Massa Carrara. Il giorno dopo la tragedia i lavoratori di riparazioni navali sono scesi in piazza per chiedere maggiore sicurezza sui luoghi di lavoro. 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 Lorenzo Bertanelli.



Ai funerali dell'operaio morto in porto anche il suo amato cane Aron. La Procura indaga sulla ditta

Il Comune di Poveromo a lutto. Continuano le indagini, la pm Daniela Pischetola potrebbe disporre una consulenza tecnica × Il tuo browser è obsoleto. I funerali di Lorenzo Bertanelli Ci sono gli amici di sempre, la famiglia e anche il suo amato cane Aron intorno al feretro di Lorenzo Bertanelli, l'operaio di 36 anni morto in **porto** a **Genova** mercoledì scorso. I funerali si sono svolti oggi pomeriggio nella parrocchia di San Domenichino nel suo paese di adozione a Poveromo in provincia di Marina di Massa, a salutarlo anche il rombo delle auto fatte sgasare dalla compagnia del tuning, i club dei motori a cui partecipava come hobby. L'incidente mortale sul lavoro L'operaio è rimasto schiacciato da un pezzo di una barca, un propulsore di due tonnellate, caduto da un ponteggio. Bertanelli stava lavorando per la Mecline di Carrara, una ditta specializzata in allestimenti navali e carpenteria con sede in Toscana al Bacino 2 dell'Ente bacini del **porto** di **Genova**, in un appalto per i cantieri navali Amico & Co. Il cordoglio degli amici Dopo la tragedia sono stati tantissimi i messaggi dei suoi amici sui social dove Lorenzo compariva spesso nelle foto con il suo amato cane Aron. L'ultimo

post su Facebook era rivolto alla mamma: "Vorrei che mia mamma fosse eterna. È l'unico desiderio che esprimo ormai da tempo". Il giorno dopo la tragedia i lavoratori di riparazioni navali sono scesi in piazza per chiedere maggiore sicurezza sui luoghi di lavoro. L'indagine della Procura Il produttore dell'elica di propulsione che una settimana aveva indicato le manovre e le istruzioni per smontarle? E, a quel punto, la ditta per cui lavorava l'operaio specializzato era adeguatamente attrezzata per quell'operazione e le istruzioni sono state seguite correttamente? Sono i quesiti a cui la procura di **Genova** sta cercando di rispondere in queste ore per fare luce sull'ennesimo infortunio mortale sul lavoro, il quarto in tre mesi. Bertanelli, conosciuto da tutti come Lorè, lo ricordiamo era stato travolto e schiacciato da un'elica di governo del maxi yacht Aquarius mentre stava lavorando. Con ogni probabilità, dopo l'acquisizione della documentazione e lo studio di tutte le procedure da parte degli ispettori della Asl3, la pm Daniela Pischetola potrebbe disporre una consulenza tecnica. 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.



Il Comune di Poveromo a lutto. Continuano le indagini, la pm Daniela Pischetola potrebbe disporre una consulenza tecnica × Il tuo browser è obsoleto. I funerali di Lorenzo Bertanelli Ci sono gli amici di sempre, la famiglia e anche il suo amato cane Aron intorno al feretro di Lorenzo Bertanelli, l'operaio di 36 anni morto in porto a Genova mercoledì scorso. I funerali si sono svolti oggi pomeriggio nella parrocchia di San Domenichino nel suo paese di adozione a Poveromo in provincia di Marina di Massa, a salutarlo anche il rombo delle auto fatte sgasare dalla compagnia del tuning, i club dei motori a cui partecipava come hobby. L'incidente mortale sul lavoro L'operaio è rimasto schiacciato da un pezzo di una barca, un propulsore di due tonnellate, caduto da un ponteggio. Bertanelli stava lavorando per la Mecline di Carrara, una ditta specializzata in allestimenti navali e carpenteria con sede in Toscana al Bacino 2 dell'Ente bacini del porto di Genova, in un appalto per i cantieri navali Amico & Co. Il cordoglio degli amici Dopo la tragedia sono stati tantissimi i messaggi dei suoi amici sui social dove Lorenzo compariva spesso nelle foto con il suo amato cane Aron. L'ultimo post su Facebook era rivolto alla mamma: "Vorrei che mia mamma fosse eterna. È l'unico desiderio che esprimo ormai da tempo". Il giorno dopo la tragedia i lavoratori di riparazioni navali sono scesi in piazza per chiedere maggiore sicurezza sui luoghi di lavoro. L'indagine della Procura Il produttore dell'elica di propulsione che una settimana aveva indicato le manovre e le istruzioni per smontarle? E, a quel punto, la ditta per cui lavorava l'operaio specializzato era adeguatamente attrezzata per quell'operazione e le istruzioni sono state seguite correttamente? Sono i quesiti a cui la procura di

Shipping Italy

Genova, Voltri

Msc lancia il 'nuovo' servizio Medusec con transit time di 9 giorni fra Genova e New York

Navi Tagliate le toccate a Sines e Barcellona, il servizio è stato trasformato in una linea diretta tra porti italiani e Stati Uniti di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Con l'avvio della sua nuova era di collegamenti 'in solitaria', Msc ha annunciato una profonda ristrutturazione dei suoi servizi transatlantici. La principale novità è la revisione del servizio Medusec che, grazie a una accorta sforbiciata, garantirà transit time estremamente ridotti, in particolare collegando **Genova** a New York in soli 9 giorni. L'operazione, ha dettagliato Msc, ha previsto in particolare la rimozione delle toccate a Barcellona e Sines (inserite nella rotazione del collegamento Emusa), trasformando in sostanza Medusec in un servizio Italia - Usa. Più nello specifico il collegamento osserverà la rotazione: Gioia Tauro - Napoli - Livorno - **Genova** - New York - Boston - Norfolk - Baltimora - Savannah - Charleston - Malaga - Valencia - Gioia Tauro. Sul Medusec, che avrà frequenza settimanale, saranno impiegate sette navi. Secondo Msc tra le novità interessanti di questa nuova configurazione va considerata anche l'inclusione di Baltimora nella rotazione, "una esclusiva per l'area del Mediterraneo". L'accesso agli scali della costa est Usa, ha aggiunto la compagnia, sarà garantito anche ai porti di Sicilia e Sardegna tramite servizi feeder. Restando nell'ambito dei servizi tra Mediterraneo e Nord America che interessano anche l'Italia, la nuova programmazione di Msc include anche MedGulf (con rotazione settimanale tra Gioia Tauro - Napoli - La Spezia - Barcellona - Valencia - Sines - Freeport - Miami - Veracruz - Altamira - Houston - New Orleans - Freeport - Barcellona - Gioia Tauro), il California Express (settimanale tra Gioia Tauro - Civitavecchia - Fos Sur Mer - La Spezia - Barcellona - Valencia - Sines - Rodman - Manzanillo - Los Angeles - Oakland - Seattle - Vancouver - Oakland - Los Angeles - Lazaro Cardenas - Rodman - Colon - Cristobal - Marsaxlokk - Gioia Tauro) e infine il Med Canadian Service (pure con frequenza settimanale, dalla rotazione: Gioia Tauro - Napoli - Livorno - **Genova** - Valencia - Sines - Montreal - Gioia Tauro). 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.



Navi Tagliate le toccate a Sines e Barcellona, il servizio è stato trasformato in una linea diretta tra porti italiani e Stati Uniti di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Con l'avvio della sua nuova era di collegamenti 'in solitaria', Msc ha annunciato una profonda ristrutturazione dei suoi servizi transatlantici. La principale novità è la revisione del servizio Medusec che, grazie a una accorta sforbiciata, garantirà transit time estremamente ridotti, in particolare collegando Genova a New York in soli 9 giorni. L'operazione, ha dettagliato Msc, ha previsto in particolare la rimozione delle toccate a Barcellona e Sines (inserite nella rotazione del collegamento Emusa), trasformando in sostanza Medusec in un servizio Italia - Usa. Più nello specifico il collegamento osserverà la rotazione: Gioia Tauro - Napoli - Livorno - Genova - New York - Boston - Norfolk - Baltimora - Savannah - Charleston - Malaga - Valencia - Gioia Tauro. Sul Medusec, che avrà frequenza settimanale, saranno impiegate sette navi. Secondo Msc tra le novità interessanti di questa nuova configurazione va considerata anche l'inclusione di Baltimora nella rotazione, "una esclusiva per l'area del Mediterraneo". L'accesso agli scali della costa est Usa, ha aggiunto la compagnia, sarà garantito anche ai porti di Sicilia e Sardegna tramite servizi feeder. Restando nell'ambito dei servizi tra Mediterraneo e Nord America che interessano anche l'Italia, la nuova programmazione di Msc include anche MedGulf (con rotazione settimanale tra Gioia Tauro - Napoli - La Spezia - Barcellona - Valencia - Sines - Freeport - Miami - Veracruz - Altamira - Houston - New Orleans - Freeport - Barcellona - Gioia Tauro), il California Express (settimanale tra Gioia Tauro - Civitavecchia - Fos Sur Mer - La Spezia - Barcellona - Valencia - Sines - Rodman - Manzanillo - Los Angeles - Oakland - Seattle - Vancouver - Oakland - Los Angeles - Lazaro Cardenas - Rodman - Colon - Cristobal - Marsaxlokk - Gioia Tauro) e infine il Med Canadian Service (pure con frequenza

Shipping Italy

Genova, Voltri

"Il porto di Genova si è rivelato non adatto ad accogliere le grandi navi portacontainer"

Porti Dure critiche di Donati (Cosco) alle limitazioni e alle criticità con cui devono fare i conti le grandi Ulcv da 20.000 che da un anno scalano anche Spezia di Nicola Capuzzo. A un anno esatto di distanza dalla decisione di portare nei porti dell'Alto Tirreno (**Genova** e La Spezia) le grandi navi portacontainer da 20.000 Teu, a seguito degli stravolgimenti imposti dalla scelta obbligata di circumnavigare l'Africa (per l'insicurezza in Mar Rosso) sul trade fra Estremo Oriente e Mediterraneo, la compagnia di navigazione cinese Cosco traccia un bilancio che è a dir poco critico: "Potessimo tornare indietro forse sarebbe stato meglio non farlo". La bocciatura arriva da Marco Donati, general manager di Cosco Shipping Italy, che spiega più in dettaglio le ragioni di queste esternazioni. "In attesa di vedere quale sarà l'evoluzione in Mar Rosso e di capire se dalla prossima estate si tornerà a transitare attraverso il canale di Suez, nel frattempo Cosco continua a circumnavigare l'Africa con le grandi navi portacontainer e manterremo gli scali nei porti toccati finora ma, se mi si chiede di fare un bilancio, non può che essere particolarmente critico" spiega il top manager della shipping company cinese. Le ragioni? "Al **porto di Genova** Pra' - dice - queste navi hanno dovuto subire delle attese in rada che talvolta si sono prolungate fino a sette giorni, possono entrare in **porto** solo se non c'è vento e serve un chilometro di banchina libera affinché venga autorizzato l'ormeggio per ragioni di sicurezza. Il **porto** si è dimostrato inefficiente e non voglio addossare la colpa a nessuno ma è un fatto che le navi portacontainer da 20.000 Teu a **Genova** non possono essere lavorate come si dovrebbe. Navi che costano e valgono un sacco di soldi non possono stare in rada ad attendere per dei giorni". Nel mirino delle critiche c'è tutto il cluster portuale: dai terminalisti, ai servizi tecnico-nautici, all'autorità marittima, fino alla port authority. Quella di Donati vuole essere una critica mirata a stimolare un confronto e uno spirito costruttivo: "A cosa serve spendere miliardi di euro per spostare una diga e migliorare l'accessibilità nautica se poi le grandi portacontainer devono fare i conti con problematiche di questo tipo anche quando le infrastrutture ci sono? Il nostro esperimento devo dire che non ha ottenuto i risultati sperati per il servizio offerto dalla portualità genovese. Vorrei che ci sedessimo a un tavolo per cercare di risolvere queste criticità e perché speriamo che la situazione migliori. Noi come compagnia l'impiego di queste grandi navi sull'Italia vorremo mantenerlo". Se Atene piange, anche Sparta non ride molto. "A La Spezia le condizioni meteo-marine sono leggermente migliori ma in questo momento anche lì ci sono limitazioni imposte dai lavori necessari per il consolidamento della banchina del Molo Fornelli" aggiunge il vertice di Cosco Shipping Italy. Donati riserva parole al miele invece per il Salerno Container Terminal dove "si lavora bene, hanno investito in gru e mezzi



Porti Dure critiche di Donati (Cosco) alle limitazioni e alle criticità con cui devono fare i conti le grandi Ulcv da 20.000 che da un anno scalano anche Spezia di Nicola Capuzzo. A un anno esatto di distanza dalla decisione di portare nei porti dell'Alto Tirreno (Genova e La Spezia) le grandi navi portacontainer da 20.000 Teu, a seguito degli stravolgimenti imposti dalla scelta obbligata di circumnavigare l'Africa (per l'insicurezza in Mar Rosso) sul trade fra Estremo Oriente e Mediterraneo, la compagnia di navigazione cinese Cosco traccia un bilancio che è a dir poco critico: "Potessimo tornare indietro forse sarebbe stato meglio non farlo". La bocciatura arriva da Marco Donati, general manager di Cosco Shipping Italy, che spiega più in dettaglio le ragioni di queste esternazioni. "In attesa di vedere quale sarà l'evoluzione in Mar Rosso e di capire se dalla prossima estate si tornerà a transitare attraverso il canale di Suez, nel frattempo Cosco continua a circumnavigare l'Africa con le grandi navi portacontainer e manterremo gli scali nei porti toccati finora ma, se mi si chiede di fare un bilancio, non può che essere particolarmente critico" spiega il top manager della shipping company cinese. Le ragioni? "Al porto di Genova Pra' - dice - queste navi hanno dovuto subire delle attese in rada che talvolta si sono prolungate fino a sette giorni, possono entrare in porto solo se non c'è vento e serve un chilometro di banchina libera affinché venga autorizzato l'ormeggio per ragioni di sicurezza. Il porto si è dimostrato inefficiente e non voglio addossare la colpa a nessuno ma è un fatto che le navi portacontainer da 20.000 Teu a Genova non possono essere lavorate come si dovrebbe. Navi che costano e valgono un sacco di soldi non possono stare in rada ad attendere per dei giorni". Nel mirino delle critiche c'è tutto il cluster portuale: dai terminalisti, ai servizi tecnico-nautici, all'autorità marittima, fino alla port authority. Quella di Donati vuole essere una critica mirata a stimolare un confronto e uno spirito costruttivo: "A cosa

Shipping Italy

Genova, Voltri

di piazzale gommati che consentono di dare un ottimo servizio. Avendo messo su Salerno anche un servizio con il Nord America di Ocean Alliance riusciamo a fare un po' di transshipment con altre linee intra-Med". A proposito di trasbordo di container e di Salerno, Cosco da qualche mese ha avviato una collaborazione con la compagnia di navigazione tunisina Ctn (Cotunav) per il trasporto di container a bordo di navi ro-ro fra lo scalo campano e Tunisi. "Le navi impiegate non ci consentono una grande offerta di trasporto container ma questo limite viene compensato dall'elevata frequenza e dalla velocità del servizio che comunque ci garantisce una capacità sufficiente per i volumi di cui si parla" conclude Donati. 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 Cosco rivoluziona il trade Asia - Med e arriva nei porti liguri con navi da 20.000 Teu Approdata a Psa **Genova** Pra' la prima nave di Cosco da 20.000 Teu (FOTO) Due mesi di operatività limitata per Lsct in vista delle nuove gru per Ulcv.

Porto Spezia-Carrara alla fiera commerciale di Dubai

Montaresi, 'c'è collaborazione tra autorità e operatori' L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha partecipato per la prima volta e come unica AdSP a livello nazionale, insieme all'operatore della Spezia, Tarros, e agli operatori di Marina di Carrara, FHP e MDC, al Breakbulk Middle East di Dubai. Breakbulk Middle East è la fiera commerciale che si svolge a Dubai per l'industria del project cargo e del breakbulk spiega una nota. Questo evento ha attirato oltre 2000 aziende da oltre 55 paesi che hanno presentato i progetti e i servizi connessi al settore commerciale in forte sviluppo in questo momento.

"L'importanza di fare sistema tra AdSP e operatori, soprattutto in determinati contesti internazionali, si è già rivelato una carta vincente per raggiungere risultati sfidanti per la promozione degli asset strategici dell'Ente" dice l'autorità portuale. "Questo appuntamento internazionale ha dimostrato ancora una volta la forte collaborazione tra l'AdSP del Mar Ligure Orientale con gli operatori di tutto il cluster portuale, sia della Spezia che di Marina di Carrara - commenta il commissario straordinario Federica Montaresi -. La nostra presenza a Break Bulk Middle East ha permesso di aprire nuovi mercati sia per quanto riguarda il porto della Spezia che per quello di Marina di Carrara e presentare una offerta di servizi integrata a livello di sistema portuale. Abbiamo riscontrato forte interesse verso i servizi offerti dai nostri operatori e molti sono stati i contatti attivati durante le giornate di fiera. La collaborazione tra pubblico e privato rappresenta uno dei nostri principali punti di forza sul quale vogliamo continuare a lavorare per rafforzare ancora di più il ruolo internazionale del nostro sistema portuale".

Abbiamo riscontrato forte interesse verso i servizi offerti dai nostri operatori e molti sono stati i contatti attivati durante le giornate di fiera. La collaborazione tra pubblico e privato rappresenta uno dei nostri principali punti di forza sul quale vogliamo continuare a lavorare per rafforzare ancora di più il ruolo internazionale del nostro sistema portuale".



Adsp mar Ligure Orientale insieme agli operatori della Spezia al Breakbulk Middle East di Dubai

Unica Authority a livello nazionale ad aver partecipato alla fiera per l'industria del project cargo e del breakbulk L'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale ha partecipato nei giorni scorsi, per la prima volta e come unica Authority a livello nazionale, al Breakbulk Middle East di Dubai insieme all'operatore della Spezia, Tarros, e agli operatori di Marina di Carrara, FHP e MDC. Breakbulk Middle East è la fiera commerciale che si svolge a Dubai per l'industria del project cargo e del breakbulk . Questo evento ha attirato oltre 2000 aziende da 55 paesi che hanno presentato i progetti e i servizi connessi al settore commerciale in forte sviluppo in questo momento. L'importanza di fare **sistema** tra **AdSP** e operatori, soprattutto in determinati contesti internazionali, si è già rivelato una carta vincente per raggiungere risultati sfidanti per la promozione degli asset strategici dell'Ente. «Questo appuntamento internazionale ha dimostrato ancora una volta la forte collaborazione tra l'**AdSP** del Mar Ligure Orientale con gli operatori di tutto il cluster **portuale**, sia della Spezia che di Marina di Carrara - commenta il commissario straordinario Federica Montaresi -. La nostra presenza a Break Bulk Middle East ha permesso di aprire nuovi mercati sia per quanto riguarda il porto della Spezia che per quello di Marina di Carrara e presentare una offerta di servizi integrata a livello di **sistema portuale**. Abbiamo riscontrato forte interesse verso i servizi offerti dai nostri operatori e molti sono stati i contatti attivati durante le giornate di fiera. La collaborazione tra pubblico e privato rappresenta uno dei nostri principali punti di forza sul quale vogliamo continuare a lavorare per rafforzare ancora di più il ruolo internazionale del nostro **sistema portuale**».



Citta della Spezia

La Spezia

La Spezia e Marina di Carrara gli unici due porti italiani al Breakbulk Middle East di Dubai

Fiera del project cargo e del trasporto di merci sfuse con oltre duemila attori presenti. Il 10 e l'11 febbraio l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale ha partecipato per la prima volta e come unica AdSP a livello nazionale, insieme all'operatore della Spezia, Tarros, e agli operatori di Marina di Carrara, FHP e MDC, al Breakbulk Middle East di Dubai. Breakbulk Middle East è la fiera commerciale che si svolge a Dubai per l'industria del project cargo e del breakbulk (il trasporto di merci sfuse). Questo evento ha attirato oltre duemila aziende da cinquantacinque Paesi che hanno presentato i progetti e i servizi connessi al settore commerciale in forte sviluppo in questo momento. L'importanza di fare sistema tra Adsp e operatori, soprattutto in determinati contesti internazionali, si è già rivelato una carta vincente per raggiungere risultati sfidanti per la promozione degli asset strategici dell'ente.

"Questo appuntamento internazionale ha dimostrato ancora una volta la forte collaborazione tra l'Adsp del Mar Ligure Orientale con gli operatori di tutto il cluster portuale, sia della Spezia che di Marina di Carrara" - commenta la commissaria straordinaria Federica Montaresi. "La nostra presenza a Break

Bulk Middle East ha permesso di aprire nuovi mercati sia per quanto riguarda il porto della Spezia che per quello di Marina di Carrara e presentare una offerta di servizi integrata a livello di sistema portuale. Abbiamo riscontrato forte interesse verso i servizi offerti dai nostri operatori e molti sono stati i contatti attivati durante le giornate di fiera. La collaborazione tra pubblico e privato rappresenta uno dei nostri principali punti di forza sul quale vogliamo continuare a lavorare per rafforzare ancora di più il ruolo internazionale del nostro sistema portuale".



Citta della Spezia

La Spezia

"Una nuova grande darsena a Vallegrande e un canale navigabile che la colleghi a Pagliari"

Una darsena interna scavata nell'area dell'ex centrale Enel e un canale navigabile di un chilometro che la colleghi al mare e che funzioni anche da scolmatore delle acque, per mettere in sicurezza idraulica tutta la zona industriale e retroportuale della città. E' la corposa e articolata proposta formulata da Confartigianato della Spezia in merito al futuro di Vallegrande, ampia zona nel levante cittadino in cui sono in corso le operazioni per lo smantellamento della centrale termoelettrica "Eugenio Montale" di Enel, in funzione fino al 2021. Gli architetti Cristiano Ruggia e Andrea Schiffini hanno redatto una particolareggiata ipotesi progettuale che prolunghi l'esistente darsena di Pagliari. "Sulla nuova darsena ci sarebbe la possibilità di insediare nuovi capannoni per la grande nautica, mentre sul canale navigabile lungo un chilometro potrebbero insediarsi la filiera collegata - spiega l'architetto Schiffini -. Naturalmente questo intervento prevede anche l'incremento e la ricucitura della viabilità esistente creando un anello attorno al canale". Fuori dall'idea progettuale rimarrebbe il carbonile, su cui ha messo gli occhi Leonardo, mentre dal punto di vista urbanistico servirebbe una "ricalibratura" della variante al piano urbanistico deciso dal Comune della Spezia nel giugno 2022. "E' un progetto molto flessibile in cui tanti player interessati a quell'area possono trovare una risposta - sottolinea l'architetto Ruggia -. Ci sembra il modo più efficiente per favorire la presenza della blue economy che già conta una grandissima concentrazione di aziende in quella parte di città. Serve la nautica, ma può servire anche il porto". La darsena rettangolare sarebbe ampia 328x160 metri, lo spazio per i capannoni coperti di 100mila metri quadri e 2,5 i chilometri di nuova viabilità. Un'area di 100 ettari vedrebbe, secondo i progettisti, ridotto il rischio di esondazioni. Il canale sarebbe lungo 931 metri con larghezza minima di 20 e massima di 37 e profondità di 4 metri. Un'idea veramente interessante e finalmente di prospettiva che necessita naturalmente del supporto concreto delle istituzioni nazionali, regionali e locali, per trovare nuovi spazi che nel porto non ci sono e far decollare a terra il MiglioBlu: per farlo serviranno lungimiranza, anni di lavoro e tanti tanti soldi, da reperire in tanti diversi capitoli di spesa essendo agli sgoccioli il periodo relativo ai fondi generati attraverso il Pnrr. "Trattandosi dell'idea di un progetto molto importante e molto complesso, senza avere la presunzione di definire ad oggi un livello di progettazione nemmeno di tipo preliminare, abbiamo ritenuto necessario avviare una discussione pubblica per aprire un dibattito". Chiaro che sia fondamentale aprire un tavolo di discussione in città in cui per forze di cose le istituzioni dovranno dire la loro, impegnandosi a valutare l'ipotesi, se poi l'intento diventa comune si può aprire una strada da perseguire nel tempo come comunità tutta. Anche perché il progetto già prevede l'interazione con l'altra proposta che Confindustria aveva offerto alcuni mesi



Una darsena interna scavata nell'area dell'ex centrale Enel e un canale navigabile di un chilometro che la colleghi al mare e che funzioni anche da scolmatore delle acque, per mettere in sicurezza idraulica tutta la zona industriale e retroportuale della città. E' la corposa e articolata proposta formulata da Confartigianato della Spezia in merito al futuro di Vallegrande, ampia zona nel levante cittadino in cui sono in corso le operazioni per lo smantellamento della centrale termoelettrica "Eugenio Montale" di Enel, in funzione fino al 2021. Gli architetti Cristiano Ruggia e Andrea Schiffini hanno redatto una particolareggiata ipotesi progettuale che prolunghi l'esistente darsena di Pagliari. "Sulla nuova darsena ci sarebbe la possibilità di insediare nuovi capannoni per la grande nautica, mentre sul canale navigabile lungo un chilometro potrebbero insediarsi la filiera collegata - spiega l'architetto Schiffini -. Naturalmente questo intervento prevede anche l'incremento e la ricucitura della viabilità esistente creando un anello attorno al canale". Fuori dall'idea progettuale rimarrebbe il carbonile, su cui ha messo gli occhi Leonardo, mentre dal punto di vista urbanistico servirebbe una "ricalibratura" della variante al piano urbanistico deciso dal Comune della Spezia nel giugno 2022. "E' un progetto molto flessibile in cui tanti player interessati a quell'area possono trovare una risposta - sottolinea l'architetto Ruggia -. Ci sembra il modo più efficiente per favorire la presenza della blue economy che già conta una grandissima concentrazione di aziende in quella parte di città. Serve la nautica, ma può servire anche il porto". La darsena rettangolare sarebbe ampia 328x160 metri, lo spazio per i capannoni coperti di 100mila metri quadri e 2,5 i chilometri di nuova viabilità. Un'area di 100 ettari vedrebbe, secondo i progettisti, ridotto il rischio di esondazioni. Il canale sarebbe lungo 931 metri con larghezza minima di 20 e massima di 37 e profondità di 4 metri. Un'idea veramente interessante e finalmente di prospettiva che

Citta della Spezia

La Spezia

fa, per una superstrada del Golfo tra Vallegrande e Arcola, alternativa alla bretella la Spezia-Santo Stefano. Non solo non sarebbero due infrastrutture in contraddittorio ma anzi in continuità con uno svincolo dedicato come hanno spiegato gli architetti raccontando l'idea progettuale. "Un canale navigabile di 1 chilometro partente dalla darsena di Pagliari fino ad una nuova grande darsena che sarebbe il terminale. Farebbe la funzione di canale scolmatore", dice il presidente Paolo Figoli mentre Nicola Carozza immagina quel che sarebbe arrivare dalla galleria Fresonara e vedere, al posto della ciminiera e della sottostante centrale "una darsena con barche e acqua". Vantaggi diretti e non solo: "Parliamo di prospettive di crescita di cui forse non abbiamo nemmeno idea - dice il direttore Confartigianato Giuseppe Menchelli -. Liberando un milione di metri quadri di vincoli geologici sarebbe una risposta decisiva per chi li abita e lavora". La proposta formulata da un corpo intermedio come Confartigianato tramite gli architetti spezzini Cristiano Ruggia e Andrea Schifflini è quella di realizzare una grande darsena nell'area Enel dove poter far sviluppare attorno capannoni e piazzali per le attività produttive e la darsena sarebbe raggiungibile da un canale navigabile, con validità tecnica verificata dalla società Navigazione Golfo dei Poeti, che partirebbe da Pagliari. "Consapevoli delle difficoltà esistenti a partire da quelle tecniche vogliamo offrire un'idea alla proprietà e ai decisori politici affinché possa essere tenuta in considerazione come una occasione di sviluppo", dicono. Una pianificazione di sviluppo industriale sostenibile nell'area della ormai dismessa centrale Enel, una delle ultime porzioni importanti di territorio cittadino dove poter sviluppare attività produttive. Nel dettaglio, l'idea strategica è quella di abbinare la bonifica e lo sviluppo attraverso settori produttivi sostenibili come quelli della economia del mare che hanno una forte capacità di moltiplicatore del valore aggiunto. Il progetto vuole creare le condizioni di un ulteriore sviluppo, come richiesto dagli operatori del settore, di ampliare gli spazi a terra, le superfici coperte e anche gli specchi acqueei per le attività legate all'economia del mare. "A nostro avviso quest'area rappresenta l'opportunità di crescita della città per i prossimi decenni, un po' come fu la realizzazione dell'Arsenale marittimo militare alla fine dell'ottocento attraverso le sue darsene e i bacini che riuscì a portare sviluppo al territorio per 150 anni. L'idea che proponiamo e regaliamo alla città potrebbe rappresentare una nuova ed importante fonte di sviluppo. La posizione dell'area è strategica anche per le vie di comunicazione, con la vicinanza del porto e dell'autostrada; è orograficamente pianeggiante ed ha vocazione industriale artigianale da decenni. Lo studio è partito dalla necessità ormai conclamata dalle Istituzioni, dalle parti sociali, dagli operatori economici, manifestata anche tramite convegni, studi, ricerche, pubblicazioni, dibattiti pubblici, di riguardare uno sviluppo strategico della città. In particolare riteniamo che il settore produttivo legato al mare, già oggi fortemente radicato nella nostra città, abbia ulteriori potenzialità di sviluppo e possa essere ancora di più un riferimento non solo di area vasta, ma nazionale e internazionale se si individuassero nuovi spazi di espansione per la produzione. Anche da un punto di vista delle proprietà per la realizzazione, la situazione è quanto mai favorevole considerato l'esiguo numero di interlocutori: Enel, ovviamente, Amministrazione

Citta della Spezia

La Spezia

Comunale e Regione, una piccolissima parte di terreno di Marina Militare e **AdSp**", spiega lo studio della Confartigianato sintetizzato in una dettagliata relazione. "Si tratta di un progetto importante che solo con il coinvolgimento di tutte le Istituzioni e delle parti sociali potrebbe vedere la realizzazione. Ma vogliamo lanciare l'idea. "Il fatto che l'area sia di un unico proprietario è certamente un'agevolazione", ripetono in coro al tavolo. La proprietà dell'area dove dovrebbe sorgere la darsena, previa una bonifica preventiva limitata all'uso industriale, è infatti di Enel Produzione S.p.A., società del Gruppo Enel S.p.A.. Enel è impegnata come si legge nel ultimo bando emesso per il carbonile ecc. sul raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals, SDG, adottati dall'ONU nel 2015), ponendo l'SDG 13. "A riguardo del bando di Enel sulle aree - specifica l'architetto Ruggia - che il primo carbonile, lotto 1, non è interessato dalla proposta ed è autonomo mentre l'area del lotto 2 rientra nella nostra proposta ma nel bando stesso, che è di dominio pubblico esistono clausole di salvaguardia, richiami alla natura non vincolante del bando stesso e facoltà di recesso da parte di Enel. Comunque siamo convinti che ci sia spazio per molte progettualità". L'assetto urbanistico cogente è quello contenuto nella variante al piano urbanistico comunale per il sistema delle aree Enel la Spezia del giugno 2022. L'intervento proposto è compatibile con l'obiettivo della variante che era quello di riconfigurare una parte del sistema urbano mantenendone la caratterizzazione industriale e di salvaguardia occupazionale, con quelle, a livello locale, di potenziamento della rete ecologica e di recupero di un assetto vegetazionale confacente alla progressiva rinaturalizzazione di aree di un territorio periferico tradizionalmente marginalizzato (come gli ex bacini di lagunaggio che dovranno essere in sede convenzionale oggetto di recupero di un assetto vegetazionale confacente alla progressiva rinaturalizzazione dell'area). In questo quadro di destinazione urbanistica si inserisce la proposta in questione che necessita comunque di una ricalibratura del Distretto APA 2. Infine la questione idrogeologica. Il bacino del Canale Fossamastra comprende il territorio collinare e pianeggiante della periferia di levante della città della Spezia, connotato dalla presenza di una vasta area industriale e artigianale il cui insediamento, nel corso del ventesimo secolo, ha comportato una profonda modifica del precedente reticolo idrografico naturale con la creazione dell'attuale sistema di canalizzazioni artificiali. Le principali criticità di carattere idraulico esistenti nel bacino, rappresentate dalla difficoltà a garantire il deflusso in alveo delle portate di piena di riferimento e dalla generazione di ingenti dinamiche di allagamento con la proposta in questione potrebbero essere notevolmente migliorate. Nell'ottica del progetto di fattibilità in argomento, le strategie di messa in sicurezza idraulica potrebbero essere completamente attuate in quanto: il futuro canale navigabile può contenere l'intero apporto di sottobacini, dimezzando la portata nella parte terminale dell'alveo attuale e rendendola così sufficiente al transito senza generare fenomeni di esondazione; l'urbanizzazione della darsena può contemplare la sostituzione della tombinatura insufficiente con la messa in sicurezza idraulica della porzione di altri sottobacini in condizioni attuali di criticità. Tramite gli studi dell'Ing. Riccardo Marangoni dal punto di vista idraulico l'intervento progettuale

Citta della Spezia

La Spezia

connoterebbe un'importante azione strutturale di adeguamento idraulico con notevole diminuzione della pericolosità e conseguentemente del rischio, riconducendo una vasta area inondabile di circa 100 ettari (1.000.000 mq) Fossamastra, Pagliari, aree industriali Oto Melara etc., per eventi temporali molto frequenti ad un'area nella quale il grado di pericolosità sarebbe compatibile con le trasformazioni del patrimonio edilizio urbano e con le previsioni del piano comunale di protezione civile. Il ricircolo dell'acqua potrà essere garantito dall'uso ottimizzato dei canali di presa e di rilascio dell'acqua dell'ex centrale. Più informazioni.

Citta della Spezia

La Spezia

Lo splendido yacht Tarantella della Marina Militare rinasce ai Cantieri Navali di La Spezia

Per gli interventi di ebanisteria sono stati coinvolti i maestri d'ascia Michele e Andrea Balistreri della Spezia, padre e figlio, già autori di numerosi interventi di refitting a bordo di imbarcazioni in legno. Supervisore delle attività è il lunigianese Moreno Cantinotti. Non è la prima volta che i Cantieri Navali di La Spezia, fondati nel 1966 e oggi guidati dal 30enne Marco Agnese, ospitano importanti imbarcazioni storiche a vela della Marina Militare, come è successo già in passato per Stella Polare del 1965, Chaplin del 1974 e Artica II del 1956.

Stavolta le maestranze sono state incaricate di intervenire su Tarantella, entrata ufficialmente a fare parte del naviglio della Marina dal mese di dicembre 2023, momento in cui Peter Schmidt, l'ex armatore tedesco, ne ha fatto dono alla forza armata. Tarantella, progetto numero 1961 del famoso studio di progettazione newyorchese Sparkman & Stephens, è stata costruita a corsi unici di fasciame longitudinale di mogano dal cantiere romagnolo Carlini di Rimini e varata nel 1969. Lunga 16,70 metri e larga 4,44 metri, è armata a sloop bermudiano in testa d'albero, con la timoneria a ruota, un pescaggio di 2,53 metri e un dislocamento pari a 20 tonnellate.

Successivamente al varo prese parte a una Transadriatica e nel 1971 partecipò alla famosa regata del Fastnet, in Inghilterra. Tra i successi in regata conseguiti in passato le vittorie nel 1970 e 1972 al Campionato del Mediterraneo nella 1ª Classe RORC, alla Giraglia del 1975 e alla Coppa del Re del 1991. Ha navigato principalmente in Mar Tirreno, Francia e Spagna, è stata associata all'Associazione italiana vele d'epoca e partecipato a numerose competizioni con al timone anche il velaio-velista Beppe Zaoli, autore delle vele. Fino al 2013 ha fatto base presso lo Yacht Club Italiano di Genova e nei primi anni Duemila il Cantiere Navale Pasqui di Villefranche-sur-Mer ha rifatto il ponte di coperta. A gennaio 2024, dopo il passaggio di consegne alla Marina Militare, ha lasciato il porto di La Valletta a Malta, dove ha stazionato nel corso dell'ultimo decennio, per una navigazione di 600 miglia fino all'Accademia Navale di Livorno. Qui è entrata a far parte delle imbarcazioni della sezione velica di Livorno, aggiungendosi alle altre classiche Chaplin e Gemini. Dopo l'ingresso in cantiere si è provveduto al distacco del bulbo in piombo di Tarantella e al risanamento di alcune marciscenze locali. Poi è iniziata l'operazione di sostituzione di circa 60 metri lineari delle tavole di fasciame, di spessore variabile tra 30 e 40 millimetri, accostate, incollate e saldamente avvitate sulle ordinate in lamellare di rovere. Il bulbo verrà riposizionato con 12 nuovi perni in acciaio del diametro di 35 millimetri, ognuno dotato di una "tasca" laterale per la successiva colatura del piombo fuso, poi sigillato alla chiglia con prodotti siliconici strutturali. Per gli interventi di ebanisteria sono stati coinvolti i maestri d'ascia Michele e Andrea Balistreri della Spezia, padre e figlio, già autori di numerosi interventi di refitting a bordo di imbarcazioni



02/12/2025 12:14

Comunicato Stampa

Per gli interventi di ebanisteria sono stati coinvolti i maestri d'ascia Michele e Andrea Balistreri della Spezia, padre e figlio, già autori di numerosi interventi di refitting a bordo di imbarcazioni in legno. Supervisore delle attività è il lunigianese Moreno Cantinotti. Non è la prima volta che i Cantieri Navali di La Spezia, fondati nel 1966 e oggi guidati dal 30enne Marco Agnese, ospitano importanti imbarcazioni storiche a vela della Marina Militare, come è successo già in passato per Stella Polare del 1965, Chaplin del 1974 e Artica II del 1956. Stavolta le maestranze sono state incaricate di intervenire su Tarantella, entrata ufficialmente a fare parte del naviglio della Marina dal mese di dicembre 2023, momento in cui Peter Schmidt, l'ex armatore tedesco, ne ha fatto dono alla forza armata. Tarantella, progetto numero 1961 del famoso studio di progettazione newyorchese Sparkman & Stephens, è stata costruita a corsi unici di fasciame longitudinale di mogano dal cantiere romagnolo Carlini di Rimini e varata nel 1969. Lunga 16,70 metri e larga 4,44 metri, è armata a sloop bermudiano in testa d'albero, con la timoneria a ruota, un pescaggio di 2,53 metri e un dislocamento pari a 20 tonnellate. Successivamente al varo prese parte a una Transadriatica e nel 1971 partecipò alla famosa regata del Fastnet, in Inghilterra. Tra i successi in regata conseguiti in passato le vittorie nel 1970 e 1972 al Campionato del Mediterraneo nella 1ª Classe RORC, alla Giraglia del 1975 e alla Coppa del Re del 1991. Ha navigato principalmente in Mar Tirreno, Francia e Spagna, è stata associata all'Associazione italiana vele d'epoca e partecipato a numerose competizioni con al timone anche il velaio-velista Beppe Zaoli, autore delle vele. Fino al 2013 ha fatto base presso lo Yacht Club Italiano di Genova e nei primi anni Duemila il Cantiere Navale Pasqui di Villefranche-sur-Mer ha rifatto il ponte di coperta. A gennaio 2024, dopo il passaggio di consegne alla Marina Militare, ha lasciato il porto di La Valletta a

Citta della Spezia

La Spezia

in legno. Supervisore delle attività è il lunigianese Moreno Cantinotti, direttore operativo dei Cantieri Navali di La Spezia. Il ritorno alle competizioni di Tarantella avviene in occasione di un importante anniversario. Nel 2025 si celebrano infatti i 90 anni dello Sport Velico della Marina Militare (SVMM), la struttura che, attraverso 13 Sezioni Veliche sparse in tutta Italia, gestisce e coordina l'attività formativa e regatistica del personale militare. Oggi sono ben 15 gli scafi in legno, varati tra il 1858 e il 1983, che compongono la flotta storica di imbarcazioni della Marina Militare. Tarantella, ultima arrivata, è la sesta barca donata da armatori privati. Le più grandi e conosciute navi a vela sono invece costruite in acciaio, a partire dal veliero Amerigo Vespucci del 1931 (101 metri), la nave goletta Palinuro del 1934 (69 metri) e il brigantino goletta Nave Italia del 1993 (61 metri). Il primato di unità a vela più antica spetta al cutter aurico Sorella del 1858, donato nel 2022 dall'imprenditore padovano Renato Pirota alla Marina Militare e oggi impiegato per l'addestramento degli allievi della scuola navale militare Francesco Morosini di Venezia. Di seguito la flotta storica, ordinata per anno di varo: SORELLA (1858, cutter aurico, donazione Fam. Pirota) VIRI (1928, Skerry Cruiser 30, donazione Fam. Cariboni) CAROLY (1948, Yawl Marconi, donazione Fam. Preve) ARTICA II (1956, Yawl Marconi) CORSARO II (1960, Yawl Marconi) CAPRICIA (1963, Yawl Marconi, donazione Fam. Agnelli) GRIFONE (1963, 5.50 Metri Stazza Internazionale) PENELOPE (1965, sloop Marconi) STELLA POLARE (1965, Yawl Marconi) NAUSICAA (1965, sloop Marconi) CALYPSO (1967, sloop Marconi) TARANTELLA (1969, sloop Marconi, donazione Fam. Schmidt) SAGITTARIO (1972, sloop Marconi) CHAPLIN (1974, cutter Marconi, donazione Fam. Novi) GEMINI (1983, sloop Marconi) Galatea del 1968, una delle 4 barche gemelle insieme alle sopracitate Penelope, Nausicaa e Calypso, è stata ceduta dalla Marina Militare a un'associazione campana che la impiega per l'insegnamento della vela a favore dei giovani. Il ketch Marconi Orsa Maggiore, lungo 28 metri e anch'esso adibito alla formazione degli allievi della Marina Militare, è stato invece varato nel 1994 ed è costruito in materiale composito di carbonio, kevlar e vetroresina.

Informatore Navale

La Spezia

Lo yacht Tarantella, donato alla Marina Militare, rinasce ai Cantieri Navali di La Spezia

Dopo la recente donazione alla Marina Militare lo yacht a vela Tarantella, costruito in legno nel 1969 dal cantiere Carlini di Rimini su progetto di Sparkman & Stephens, è in corso di restauro presso i Cantieri Navali di La Spezia, la barca, lunga 16,70 metri, verrà sottoposta al risanamento del fasciame dell'opera viva per prepararsi alla stagione di regate di vele d'epoca in Mediterraneo Tarantella è diventata la quindicesima vela storica in legno entrata a fare parte della flotta storica di imbarcazioni della Marina Militare. Accanto a lei il cantiere ospita altri scafi d'epoca e classici, tra i quali Alcor del 1964, Jalina del 1946, una lancia a vela progettata da Carlo Sciarrelli e lo yawl Aleph costruito in Germania nel 1951, già protagonista di alcune traversate atlantiche Non è la prima volta che i Cantieri Navali di La Spezia, fondati nel 1966 e oggi guidati dal 30enne Marco Agnese, ospitano importanti imbarcazioni storiche a vela della Marina Militare, come è successo già in passato per Stella Polare del 1965, Chaplin del 1974 e Artica II del 1956. Stavolta le maestranze sono state incaricate di intervenire su Tarantella, entrata ufficialmente a fare parte del naviglio della Marina dal mese di dicembre 2023, momento in cui Peter Schmidt, l'ex armatore tedesco, ne ha fatto dono alla Forza Armata. Tarantella, progetto numero 1961 del famoso studio di progettazione newyorchese Sparkman & Stephens, è stata costruita a corsi unici di fasciame longitudinale di mogano dal cantiere romagnolo Carlini di Rimini e varata nel 1969. Lunga 16,70 metri e larga 4,44 metri, è armata a sloop bermudiano in testa d'albero, con la timoneria a ruota, un pescaggio di 2,53 metri e un dislocamento pari a 20 tonnellate. Successivamente al varo Tarantella prese parte a una Transadriatica e nel 1971 partecipò alla famosa regata del Fastnet, in Inghilterra. Tra i successi in regata conseguiti in passato le vittorie nel 1970 e 1972 al Campionato del Mediterraneo nella 1ª Classe RORC, alla Giraglia del 1975 e alla Coppa del Re del 1991. Ha navigato principalmente in Mar Tirreno, Francia e Spagna, è stata associata all'AIVE (Associazione Italiana Vele d'Epoca) e partecipato a numerose competizioni con al timone anche il velaio-velista Beppe Zaoli, autore delle vele. Fino al 2013 ha fatto base presso lo Yacht Club Italiano di Genova e nei primi anni Duemila il Cantiere Navale Pasqui di Villefranche-sur-Mer ha rifatto il ponte di coperta. A gennaio 2024, dopo il passaggio di consegne alla Marina Militare, ha lasciato il porto di La Valletta a Malta, dove ha stazionato nel corso dell'ultimo decennio, per una navigazione di 600 miglia fino all'Accademia Navale di Livorno. Qui è entrata a far parte delle imbarcazioni della Sezione Velica di Livorno, aggiungendosi alle altre classiche Chaplin e Gemini. Dopo l'ingresso in cantiere si è provveduto al distacco del bulbo in piombo di Tarantella e al risanamento di alcune marcescenze locali. Poi è iniziata l'operazione di sostituzione di circa 60 metri lineari delle tavole di fasciame, di spessore variabile tra 30 e 40

| Informatore Navale | |
|---|--|
| Lo yacht Tarantella, donato alla Marina Militare, rinasce ai Cantieri Navali di La Spezia | |
| 02/12/2025 19:44 | |
| <p>Dopo la recente donazione alla Marina Militare lo yacht a vela Tarantella, costruito in legno nel 1969 dal cantiere Carlini di Rimini su progetto di Sparkman & Stephens, è in corso di restauro presso i Cantieri Navali di La Spezia, la barca, lunga 16,70 metri, verrà sottoposta al risanamento del fasciame dell'opera viva per prepararsi alla stagione di regate di vele d'epoca in Mediterraneo Tarantella è diventata la quindicesima vela storica in legno entrata a fare parte della flotta storica di imbarcazioni della Marina Militare. Accanto a lei il cantiere ospita altri scafi d'epoca e classici, tra i quali Alcor del 1964, Jalina del 1946, una lancia a vela progettata da Carlo Sciarrelli e lo yawl Aleph costruito in Germania nel 1951, già protagonista di alcune traversate atlantiche Non è la prima volta che i Cantieri Navali di La Spezia, fondati nel 1966 e oggi guidati dal 30enne Marco Agnese, ospitano importanti imbarcazioni storiche a vela della Marina Militare, come è successo già in passato per Stella Polare del 1965, Chaplin del 1974 e Artica II del 1956. Stavolta le maestranze sono state incaricate di intervenire su Tarantella, entrata ufficialmente a fare parte del naviglio della Marina dal mese di dicembre 2023, momento in cui Peter Schmidt, l'ex armatore tedesco, ne ha fatto dono alla Forza Armata. Tarantella, progetto numero 1961 del famoso studio di progettazione newyorchese Sparkman & Stephens, è stata costruita a corsi unici di fasciame longitudinale di mogano dal cantiere romagnolo Carlini di Rimini e varata nel 1969. Lunga 16,70 metri e larga 4,44 metri, è armata a sloop bermudiano in testa d'albero, con la timoneria a ruota, un pescaggio di 2,53 metri e un dislocamento pari a 20 tonnellate. Successivamente al varo Tarantella prese parte a una Transadriatica e nel 1971 partecipò alla famosa regata del Fastnet, in Inghilterra. Tra i successi in regata conseguiti in passato le vittorie nel 1970 e 1972 al Campionato del Mediterraneo nella 1ª Classe RORC, alla Giraglia del 1975 e alla Coppa del Re del 1991. Ha navigato principalmente in Mar Tirreno, Francia e Spagna, è stata associata all'AIVE (Associazione Italiana Vele d'Epoca) e partecipato a numerose competizioni con al timone anche il velaio-velista Beppe Zaoli, autore delle vele. Fino al 2013 ha fatto base presso lo Yacht Club Italiano di Genova e nei primi anni Duemila il Cantiere Navale Pasqui di Villefranche-sur-Mer ha rifatto il ponte di coperta. A gennaio 2024, dopo il passaggio di consegne alla Marina Militare, ha lasciato il porto di La Valletta a Malta, dove ha stazionato nel corso dell'ultimo decennio, per una navigazione di 600 miglia fino all'Accademia Navale di Livorno. Qui è entrata a far parte delle imbarcazioni della Sezione Velica di Livorno, aggiungendosi alle altre classiche Chaplin e Gemini. Dopo l'ingresso in cantiere si è provveduto al distacco del bulbo in piombo di Tarantella e al risanamento di alcune marcescenze locali. Poi è iniziata l'operazione di sostituzione di circa 60 metri lineari delle tavole di fasciame, di spessore variabile tra 30 e 40</p> | |

Informatore Navale

La Spezia

millimetri, accostate, incollate e saldamente avvitate sulle ordinate in lamellare di rovere. Il bulbo verrà riposizionato con 12 nuovi perni in acciaio del diametro di 35 millimetri, ognuno dotato di una "tasca" laterale per la successiva colatura del piombo fuso, poi sigillato alla chiglia con prodotti siliconici strutturali. Per gli interventi di ebanisteria sono stati coinvolti i maestri d'ascia Michele e Andrea Balistreri della Spezia, padre e figlio, già autori di numerosi interventi di refitting a bordo di imbarcazioni in legno. Supervisore delle attività è il lunigianese Moreno Cantinotti, direttore operativo dei Cantieri Navali di La Spezia. Il ritorno alle competizioni di Tarantella avviene in occasione di un importante anniversario. Nel 2025 si celebrano infatti i 90 anni dello Sport Velico della Marina Militare (SVMM), la struttura che, attraverso 13 Sezioni Veliche sparse in tutta Italia, gestisce e coordina l'attività formativa e regatistica del personale militare. Osservare un capannone pieno di scafi storici in legno conferma il desiderio di tanti armatori di volere continuare a mantenere in vita imbarcazioni dal fascino intramontabile. Tra queste un 30 metri che ha appena compiuto 50 anni e una piccola lancia a vela lunga circa 6 metri disegnata da Carlo Sciarrelli, il Maestro triestino della progettazione di barche classiche. Accanto a loro Alcor, cutter Marconi varato in Francia nel 1966 su progetto di Jean Boudignon e appartenuta ad un ammiraglio francese, tornata ai Cantieri Navali di La Spezia dopo alcuni primi interventi al fasciame di mogano già eseguiti un paio di anni fa. Nazionalità d'Oltralpe anche per Jalina, un "poppa a canoa" varata nel 1946 dal cantiere Jouet su progetto di Eugène Cornu. Infine Aleph, lo splendido yawl Marconi lungo 16 metri di proprietà del cantiere varato nel 1951 dal cantiere tedesco Abeking & Rasmussen su progetto di quest'ultimo. Con il precedente proprietario, lo yachtsman Mario Pirri, successivo armatore di Latifa, aveva attraversato l'oceano Atlantico per quattro volte, di cui tre in solitario. Oltre all'ordinaria manutenzione, su Aleph si è intervenuti per risanare una parte del fasciame in legno di mogano. Oggi sono ben 15 gli scafi in legno, varati tra il 1858 e il 1983, che compongono la flotta storica di imbarcazioni della Marina Militare. Tarantella, ultima arrivata, è la sesta barca donata da armatori privati. Le più grandi e conosciute navi a vela sono invece costruite in acciaio, a partire dal veliero Amerigo Vespucci del 1931 (101 metri), la nave goletta Palinuro del 1934 (69 metri) e il brigantino goletta Nave Italia del 1993 (61 metri). Il primato di unità a vela più antica spetta al cutter aurico Sorella del 1858, donato nel 2022 dall'imprenditore padovano Renato Pirota alla Marina Militare e oggi impiegato per l'addestramento degli allievi della Scuola Navale Militare Francesco Morosini di **Venezia**. Galatea del 1968, una delle 4 barche gemelle insieme alle Penelope, Nausicaa e Calypso, è stata ceduta dalla Marina Militare a un'associazione campana che la impiega per l'insegnamento della vela a favore dei giovani. Il ketch Marconi Orsa Maggiore, lungo 28 metri e anch'esso adibito alla formazione degli allievi della Marina Militare, è stato invece varato nel 1994 ed è costruito in materiale composito di carbonio, kevlar e vetroresina.

L'AdSp del mar Ligure orientale protagonista al Breakbulk Middle East di Dubai

DUBAI L'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale ha partecipato, per la prima volta e come unica autorità portuale italiana, al Breakbulk Middle East di Dubai, evento di riferimento per l'industria del project cargo e del breakbulk. La presenza dell'AdSP, insieme agli operatori della Spezia e di Marina di Carrara, ha rappresentato un'importante opportunità di promozione del sistema portuale a livello internazionale. Il Breakbulk Middle East, svoltosi il 10 e l'11 febbraio, ha visto la partecipazione di oltre 2000 aziende provenienti da 55 paesi, impegnate nella presentazione di progetti e servizi legati a un settore in forte espansione. L'Authority ha preso parte all'evento insieme a Tarros per il porto della Spezia e a FHP e MDC per quello di Marina di Carrara, con l'obiettivo di consolidare la propria rete di contatti e attrarre nuovi investimenti. montaresi Questo appuntamento internazionale ha dimostrato ancora una volta la forte collaborazione tra l'AdSP del Mar Ligure Orientale e gli operatori del cluster portuale, sia della Spezia che di Marina di Carrara ha dichiarato la Commissaria Straordinaria Federica Montaresi. La nostra presenza a Breakbulk Middle East ha permesso di aprire nuovi mercati per entrambi i porti e di presentare un'offerta di servizi integrata a livello di sistema portuale. Abbiamo riscontrato un forte interesse verso i servizi offerti dai nostri operatori e attivato numerosi contatti durante le giornate di fiera. La collaborazione tra pubblico e privato rappresenta uno dei nostri principali punti di forza, su cui vogliamo continuare a lavorare per rafforzare ancora di più il ruolo internazionale del nostro sistema portuale. La partecipazione dell'AdSp del mar Ligure orientale a questo importante evento conferma l'impegno dell'ente nel promuovere i propri asset strategici sui mercati internazionali e nel consolidare il proprio ruolo come hub logistico di rilievo nel Mediterraneo.



Primo Magazine

La Spezia

L'AdSP Mar Ligure Orientale al Breakbulk Middle East di Dubai

12 febbraio 2025 - Il 10 e l'11 febbraio L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha partecipato per la prima volta e come unica AdSP a livello nazionale, insieme all'operatore della Spezia, Tarros, e agli operatori di Marina di Carrara, FHP e MDC, al Breakbulk Middle East di Dubai. Breakbulk Middle East è la fiera commerciale che si svolge a Dubai per l'industria del project cargo e del breakbulk. Questo evento ha attirato oltre 2000 aziende da oltre 55 paesi che hanno presentato i progetti e i servizi connessi al settore commerciale in forte sviluppo in questo momento. L'importanza di fare sistema tra AdSP e operatori, soprattutto in determinati contesti internazionali, si è già rivelato una carta vincente per raggiungere risultati sfidanti per la promozione degli asset strategici dell'Ente. "Questo appuntamento internazionale ha dimostrato ancora una volta la forte collaborazione tra l'AdSP del Mar Ligure Orientale con gli operatori di tutto il cluster portuale, sia della Spezia che di Marina di Carrara - commenta il Commissario Straordinario Federica Montaresi - La nostra presenza a Break Bulk Middle East ha permesso di aprire nuovi mercati sia per quanto riguarda il porto della Spezia che per quello di Marina di Carrara e presentare una offerta di servizi integrata a livello di sistema portuale. Abbiamo riscontrato forte interesse verso i servizi offerti dai nostri operatori e molti sono stati i contatti attivati durante le giornate di fiera. La collaborazione tra pubblico e privato rappresenta uno dei nostri principali punti di forza sul quale vogliamo continuare a lavorare per rafforzare ancora di più il ruolo internazionale del nostro sistema portuale".



Assemblea Legacoop Romagna, al centro 5 temi strategici

Sanità, welfare, casa, contrasto dissesto, potenziamento economia Il rafforzamento della sanità pubblica, un welfare che risponda alle mutate esigenze sociali, il diritto alla casa, il contrasto al dissesto idrogeologico e il potenziamento dell'economia romagnola attraverso lo sviluppo del **Porto di Ravenna** e del sistema fieristico e aeroportuale. Sono questi i cinque temi strategici che Legacoop Romagna ha posto oggi al centro dei lavori della sua 'assemblea annuale e di metà mandato, svolta al Teatro Sociale di Piangipane alla presenza del presidente della Regione, Michele de Pascale. Legacoop Romagna rappresenta circa 380 imprese associate nelle province di Forlì-Cesena, **Ravenna** e Rimini, con un valore della produzione di oltre 7,7 miliardi di euro, oltre 320mila soci e più di 28mila lavoratori. Temi, è stato evidenziato nella relazione del presidente dell'associazione, Paolo Lucchi, "che la struttura di Legacoop Romagna porterà avanti con il medesimo impegno con cui è giunta alla metà del mandato congressuale, nel corso del quale sono stati realizzati 14 iniziative pubbliche e quasi 300 prese di posizione sui più diversi aspetti legati all'impresa cooperativa". E temi, ha puntualizzato a sua volta de Pascale che "fanno già parte della nuova elaborazione politica della Regione". L'assemblea, cui hanno preso parte più di 200 operatori provenienti da tutta la Romagna - ha rappresentato anche l'occasione per l'avvio delle celebrazioni per l'ottantesimo anniversario della rinascita del movimento cooperativo in Romagna.



Assemblea annuale di Legacoop Romagna a Piangipane

Al centro dei lavori: dissesto idrogeologico, economia romagnola, servizi socio-sanitari, diritto alla casa

Il rafforzamento della sanità pubblica, un welfare che risponda alle mutate esigenze sociali, il diritto alla casa come elemento chiave per l'attrattività del territorio, il contrasto al dissesto idrogeologico e il potenziamento dell'economia romagnola attraverso lo sviluppo del Porto di Ravenna e del sistema fieristico e aeroportuale. Questi i cinque temi strategici che Legacoop Romagna ha posto oggi al centro dei lavori della sua assemblea annuale e di metà mandato, svolta al Teatro Sociale di Piangipane alla presenza del presidente della Regione, Michele de Pascale. Legacoop Romagna rappresenta circa 380 imprese associate nelle province di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini, con un valore della produzione di oltre 7,7 miliardi di euro, oltre 320mila soci (incluse tutte le tipologie di soci: lavoratori, produttori, consumatori) e più di 28mila lavoratori. Dopo il saluto del presidente di Cab Ter.Ra., Fabrizio Galavotti, il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi, ha tenuto la sua relazione. In controluce, le questioni più urgenti che affronta il nostro sistema economico: l'intelligenza artificiale, il potere d'acquisto, l'impatto economico dei dazi internazionali e delle crisi geopolitiche, il riassetto del territorio, ma anche la necessità di ripensare i servizi sanitari e socio-sanitari alla luce delle dinamiche demografiche in atto. "Un lavoro - ha detto Lucchi - che la struttura di Legacoop Romagna porterà avanti con il medesimo impegno con cui è giunta alla metà del mandato congressuale, nel corso del quale sono stati realizzati 14 iniziative pubbliche e quasi 300 prese di posizione sui più diversi aspetti legati all'impresa cooperativa". Quattro giovani operatori, tutti consiglieri di amministrazione delle loro cooperative, hanno approfondito altrettanti aspetti dell'azione cooperativa: Samanta Fabbri (Deco Industrie), Giuseppe Frustaci (Cento Fiori), Michele Ghetti (Cac) e Fabio Romualdi (Formula Servizi). L'intervento di Michele de Pascale ha concluso l'evento. De Pascale ha ricordato che a partire dalla sua lunga storia, la cooperazione si dimostra oggi più che mai uno strumento attuale e moderno, in grado di dare risposte concrete alle tante contraddizioni che sta vivendo il nostro sistema economico e sociale. "I temi posti da Legacoop Romagna - ha sottolineato - fanno già parte della nuova elaborazione politica della Regione". Alla giornata hanno partecipato più di 200 operatori provenienti da tutta la Romagna. In sala numerose personalità istituzionali, tra cui gli assessori regionali Gessica Allegni, Roberta Frisoni, Giovanni Paglia e Alessio Mammi, la sottosegretaria alla presidenza della giunta regionale Manuela Rontini e il presidente della Provincia di Forlì-Cesena Enzo Lattuca. Presenti anche numerosi sindaci romagnoli, il presidente di Legacoop Emilia-Romagna, Daniele Montroni, e i presidenti delle due Camere di Commercio del territorio, Carlo Battistini (Romagna) e Giorgio Guberti (Ferrara-Ravenna).



Il rafforzamento della sanità pubblica, un welfare che risponda alle mutate esigenze sociali, il diritto alla casa come elemento chiave per l'attrattività del territorio, il contrasto al dissesto idrogeologico e il potenziamento dell'economia romagnola attraverso lo sviluppo del Porto di Ravenna e del sistema fieristico e aeroportuale. Questi i cinque temi strategici che Legacoop Romagna ha posto oggi al centro dei lavori della sua assemblea annuale e di metà mandato, svolta al Teatro Sociale di Piangipane alla presenza del presidente della Regione, Michele de Pascale. Legacoop Romagna rappresenta circa 380 imprese associate nelle province di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini, con un valore della produzione di oltre 7,7 miliardi di euro, oltre 320mila soci (incluse tutte le tipologie di soci: lavoratori, produttori, consumatori) e più di 28mila lavoratori. Dopo il saluto del presidente di Cab Ter.Ra., Fabrizio Galavotti, il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi, ha tenuto la sua relazione. In controluce, le questioni più urgenti che affronta il nostro sistema economico: l'intelligenza artificiale, il potere d'acquisto, l'impatto economico dei dazi internazionali e delle crisi geopolitiche, il riassetto del territorio, ma anche la necessità di ripensare i servizi sanitari e socio-sanitari alla luce delle dinamiche demografiche in atto. "Un lavoro - ha detto Lucchi - che la struttura di Legacoop Romagna porterà avanti con il medesimo impegno con cui è giunta alla metà del mandato congressuale, nel corso del quale sono stati realizzati 14 iniziative pubbliche e quasi 300 prese di posizione sui più diversi aspetti legati all'impresa cooperativa". Quattro giovani operatori, tutti consiglieri di amministrazione delle loro cooperative, hanno approfondito altrettanti aspetti dell'azione cooperativa: Samanta Fabbri (Deco Industrie), Giuseppe Frustaci (Cento Fiori), Michele Ghetti (Cac) e Fabio Romualdi (Formula Servizi). L'intervento di Michele de Pascale ha concluso l'evento. De Pascale ha ricordato che a partire dalla sua lunga storia, la cooperazione si dimostra oggi più che mai uno strumento attuale e moderno, in grado di dare risposte concrete alle tante contraddizioni che sta vivendo il nostro sistema economico e sociale. "I temi posti da Legacoop Romagna - ha sottolineato - fanno già parte della nuova elaborazione politica della Regione". Alla giornata hanno partecipato più di 200 operatori provenienti da tutta la Romagna. In sala numerose personalità istituzionali, tra cui gli assessori regionali Gessica Allegni, Roberta Frisoni, Giovanni Paglia e Alessio Mammi, la sottosegretaria alla presidenza della giunta regionale Manuela Rontini e il presidente della Provincia di Forlì-Cesena Enzo Lattuca. Presenti anche numerosi sindaci romagnoli, il presidente di Legacoop Emilia-Romagna, Daniele Montroni, e i presidenti delle due Camere di Commercio del territorio, Carlo Battistini (Romagna) e Giorgio Guberti (Ferrara-Ravenna).

L'assemblea ha rappresentato l'occasione per l'avvio delle celebrazioni per l'ottantesimo anniversario della rinascita del movimento cooperativo in Romagna . Tito Menzani, docente di Storia Economica dell'Università di Bologna, ha presentato la ricerca con cui ha approfondito il ruolo della cooperazione nella Liberazione, il contributo profuso fin da subito per la ricostruzione del Paese e la stesura della Carta costituzionale. Il titolo "Quarantacinque" è un duplice richiamo all'anno della Liberazione e all'articolo 45 della Costituzione, che riconosce la specificità dell'impresa cooperativa. La ricorrenza sarà ricordata nei prossimi mesi con una serie di eventi dedicati alla storia, ai valori e alle prospettive future del movimento cooperativo.

Svolta oggi l'assemblea annuale di Legacoop Romagna alla presenza di Michele de Pascale

Il rafforzamento della sanità pubblica, un welfare che risponda alle mutate esigenze sociali, il diritto alla casa come elemento chiave per l'attrattività del territorio, il contrasto al dissesto idrogeologico e il potenziamento dell'economia romagnola attraverso lo sviluppo del Porto di Ravenna e del sistema fieristico e aeroportuale. Questi i cinque temi strategici che Legacoop Romagna ha posto oggi al centro dei lavori della sua 'assemblea annuale e di metà mandato, svolta al Teatro Sociale di Piangipane alla presenza del presidente della Regione, Michele de Pascale. Legacoop Romagna rappresenta circa 380 imprese associate nelle province di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini, con un valore della produzione di oltre 7,7 miliardi di euro, oltre 320mila soci (incluse tutte le tipologie di soci: lavoratori, produttori, consumatori) e più di 28mila lavoratori. Dopo il saluto del presidente di Cab Ter.Ra., Fabrizio Galavotti, il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi, ha tenuto la sua relazione. In controluce, le questioni più urgenti che affronta il nostro sistema economico: l'intelligenza artificiale, il potere d'acquisto, l'impatto economico dei dazi internazionali e delle crisi geopolitiche, il riassetto del territorio, ma anche la necessità di ripensare i servizi sanitari e socio-sanitari alla luce delle dinamiche demografiche in atto. Un lavoro - ha detto Lucchi - che la struttura di Legacoop Romagna porterà avanti con il medesimo impegno con cui è giunta alla metà del mandato congressuale, nel corso del quale sono stati realizzati 14 iniziative pubbliche e quasi 300 prese di posizione sui più diversi aspetti legati all'impresa cooperativa. Quattro giovani cooperatori, tutti consiglieri di amministrazione delle loro cooperative, hanno approfondito altrettanti aspetti dell'azione cooperativa: Samanta Fabbri (Deco Industrie), Giuseppe Frustaci (Cento Fiori), Michele Ghetti (Cac) e Fabio Romualdi (Formula Servizi). L'intervento di Michele de Pascale ha concluso l'evento. De Pascale ha ricordato che a partire dalla sua lunga storia, la cooperazione si dimostra oggi più che mai uno strumento attuale e moderno, in grado di dare risposte concrete alle tante contraddizioni che sta vivendo il nostro sistema economico e sociale. I temi posti da Legacoop Romagna - ha sottolineato - fanno già parte della nuova elaborazione politica della Regione. Alla giornata hanno partecipato più di 200 operatori provenienti da tutta la Romagna. In sala numerose personalità istituzionali, tra cui gli assessori regionali Gessica Allegni, Roberta Frisoni, Giovanni Paglia e Alessio Mammi, la sottosegretaria alla presidenza della giunta regionale Manuela Rontini e il presidente della Provincia di Forlì-Cesena Enzo Lattuca. Presenti anche numerosi sindaci romagnoli, il presidente di Legacoop Emilia-Romagna, Daniele Montroni, e i presidenti delle due Camere di Commercio del territorio, Carlo Battistini (Romagna) e Giorgio Guberti (Ferrara-Ravenna). L'assemblea ha rappresentato l'occasione per l'avvio delle celebrazioni per l'ottantesimo anniversario



Il rafforzamento della sanità pubblica, un welfare che risponda alle mutate esigenze sociali, il diritto alla casa come elemento chiave per l'attrattività del territorio, il contrasto al dissesto idrogeologico e il potenziamento dell'economia romagnola attraverso lo sviluppo del Porto di Ravenna e del sistema fieristico e aeroportuale. Questi i cinque temi strategici che Legacoop Romagna ha posto oggi al centro dei lavori della sua 'assemblea annuale e di metà mandato, svolta al Teatro Sociale di Piangipane alla presenza del presidente della Regione, Michele de Pascale. Legacoop Romagna rappresenta circa 380 imprese associate nelle province di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini, con un valore della produzione di oltre 7,7 miliardi di euro, oltre 320mila soci (incluse tutte le tipologie di soci: lavoratori, produttori, consumatori) e più di 28mila lavoratori. Dopo il saluto del presidente di Cab Ter.Ra., Fabrizio Galavotti, il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi, ha tenuto la sua relazione. In controluce, le questioni più urgenti che affronta il nostro sistema economico: l'intelligenza artificiale, il potere d'acquisto, l'impatto economico dei dazi internazionali e delle crisi geopolitiche, il riassetto del territorio, ma anche la necessità di ripensare i servizi sanitari e socio-sanitari alla luce delle dinamiche demografiche in atto. Un lavoro - ha detto Lucchi - che la struttura di Legacoop Romagna porterà avanti con il medesimo impegno con cui è giunta alla metà del mandato congressuale, nel corso del quale sono stati realizzati 14 iniziative pubbliche e quasi 300 prese di posizione sui più diversi aspetti legati all'impresa cooperativa. Quattro giovani cooperatori, tutti consiglieri di amministrazione delle loro cooperative, hanno approfondito altrettanti aspetti dell'azione cooperativa: Samanta Fabbri (Deco Industrie), Giuseppe Frustaci (Cento Fiori), Michele Ghetti (Cac) e Fabio Romualdi (Formula Servizi). L'intervento di Michele de Pascale ha concluso l'evento. De Pascale ha ricordato che a partire dalla sua lunga storia, la cooperazione si dimostra oggi più che mai uno strumento attuale e moderno, in grado di dare risposte concrete alle tante contraddizioni che sta vivendo il nostro sistema economico e sociale. I temi posti da Legacoop Romagna - ha sottolineato - fanno già parte della nuova elaborazione politica della Regione. Alla giornata hanno partecipato più di 200 operatori provenienti da tutta la Romagna. In sala numerose personalità istituzionali, tra cui gli assessori regionali Gessica Allegni, Roberta Frisoni, Giovanni Paglia e Alessio Mammi, la sottosegretaria alla presidenza della giunta regionale Manuela Rontini e il presidente della Provincia di Forlì-Cesena Enzo Lattuca. Presenti anche numerosi sindaci romagnoli, il presidente di Legacoop Emilia-Romagna, Daniele Montroni, e i presidenti delle due Camere di Commercio del territorio, Carlo Battistini (Romagna) e Giorgio Guberti (Ferrara-Ravenna). L'assemblea ha rappresentato l'occasione per l'avvio delle celebrazioni per l'ottantesimo anniversario

della rinascita del movimento cooperativo in Romagna. Tito Menzani, docente di Storia Economica dell'Università di Bologna, ha presentato la ricerca con cui ha approfondito il ruolo della cooperazione nella Liberazione, il contributo profuso fin da subito per la ricostruzione del Paese e la stesura della Carta costituzionale. Il titolo "Quarantacinque" è un duplice richiamo all'anno della Liberazione e all'articolo 45 della Costituzione, che riconosce la specificità dell'impresa cooperativa. La ricorrenza sarà ricordata nei prossimi mesi con una serie di eventi dedicati alla storia, ai valori e alle prospettive future del movimento cooperativo.

Shipping Italy

Ravenna

Retromarcia (quasi totale) di Confitarma sul rimorchio portuale a Ravenna

Politica&Associazioni L'associazione confindustriale si rimangia le critiche al bando romagnolo: l'assetto normativo che disciplina l'assegnazione del servizio va bene come è di Andrea Moizo Che la nota diffusa da Confitarma sulla gara per il rimorchio portuale a Ravenna potesse scuotere era nelle cose, ma, a un mese e mezzo di distanza, gli effetti paiono da sisma più che da assestamento. Se a fine dicembre l'associazione confindustriale degli armatori era intervenuta a criticare (con l'Autorità di sistema portuale romagnola, malgrado la stazione appaltante fosse la Capitaneria di porto) la struttura del bando, mettendo nel mirino un pilastro del sistema di aggiudicazione del servizio quale è la limitazione (ai tempi di espletamento della procedura) della proroga all'incumbent, ora invece l'associazione con una nota stampa "intende confermare pubblicamente la piena condivisione dell'attuale assetto normativo", che "garantisce un sistema equilibrato ed efficiente, favorendo la qualità del servizio di rimorchio portuale a garanzia di elevati standard di sicurezza". In particolare Confitarma evidenzia che con la circolare ministeriale che dal 2013 regola la materia "l'organizzazione del servizio stabilita dal Regolamento in vigore alla scadenza della precedente concessione (in termini di flotta e copertura giornaliera di servizio) è da considerarsi idonea a rispondere ai requisiti minimi di partecipazione anche per il periodo previsto dalla gara, salvo l'eventuale variazione del servizio per incremento o diminuzioni del traffico peraltro già disciplinata dalla circolare ministeriale del 19 marzo 2019". Sicché, prosegue la nota, "la circolare ministeriale, laddove correttamente applicabile, è dunque riconosciuta da Confitarma come strumento pienamente idoneo a gestire le gare, assicurando la contendibilità, senza la necessità di alcuna ulteriore verifica fattuale in merito a ribassi o riduzioni tariffarie attese". Secondo quanto ricostruito da SHIPPING ITALY l'intervento di fine dicembre avrebbe fatto alzare più di un sopracciglio e diverse cornette telefoniche fra gli associati di Confitarma, in particolare quelli della consorella Assorimorchiatori, peraltro già obtorto collo 'dimagrita' significativamente col recente addio dell'ex gruppo Rimorchiatori Riuniti di **Genova**, passato, sotto le insegne Medtug (Msc), ad Assarmatori. Troppo ardita la mossa su Ravenna perché capace di far vacillare le fondamenta del settore, tanto più in un panorama associativo di grande instabilità come quello attuale. A questo scenario, quindi, andrebbe ascritto il dietrofront odierno. Anche se, va detto, pure in questa occasione, pur con toni generici ed ipotetici, Confitarma non ha rinunciato a ventilare un riassetto del sistema: "Qualora, nel futuro, dovesse emergere l'esigenza di aggiornare la suddetta circolare, Confitarma fornirà, come sempre, il proprio costruttivo contributo assieme alle Associazioni degli erogatori del servizio di rimorchio, coordinandosi con le aziende associate e nel rispetto dei criteri di trasparenza e della



Politica&Associazioni L'associazione confindustriale si rimangia le critiche al bando romagnolo: l'assetto normativo che disciplina l'assegnazione del servizio va bene come è di Andrea Moizo Che la nota diffusa da Confitarma sulla gara per il rimorchio portuale a Ravenna potesse scuotere era nelle cose, ma, a un mese e mezzo di distanza, gli effetti paiono da sisma più che da assestamento. Se a fine dicembre l'associazione confindustriale degli armatori era intervenuta a criticare (con l'Autorità di sistema portuale romagnola, malgrado la stazione appaltante fosse la Capitaneria di porto) la struttura del bando, mettendo nel mirino un pilastro del sistema di aggiudicazione del servizio quale è la limitazione (ai tempi di espletamento della procedura) della proroga all'incumbent, ora invece l'associazione con una nota stampa "intende confermare pubblicamente la piena condivisione dell'attuale assetto normativo", che "garantisce un sistema equilibrato ed efficiente, favorendo la qualità del servizio di rimorchio portuale a garanzia di elevati standard di sicurezza". In particolare Confitarma evidenzia che con la circolare ministeriale che dal 2013 regola la materia "l'organizzazione del servizio stabilita dal Regolamento in vigore alla scadenza della precedente concessione (in termini di flotta e copertura giornaliera di servizio) è da considerarsi idonea a rispondere ai requisiti minimi di partecipazione anche per il periodo previsto dalla gara, salvo l'eventuale variazione del servizio per incremento o diminuzioni del traffico peraltro già disciplinata dalla circolare ministeriale del 19 marzo 2019". Sicché, prosegue la nota, "la circolare ministeriale, laddove correttamente applicabile, è dunque riconosciuta da Confitarma come strumento pienamente idoneo a gestire le gare, assicurando la contendibilità, senza la necessità di alcuna ulteriore verifica fattuale in merito a ribassi o riduzioni tariffarie attese". Secondo quanto ricostruito da SHIPPING ITALY l'intervento di fine dicembre avrebbe fatto

Shipping Italy

Ravenna

massima efficienza del settore". 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.

Citta della Spezia

Marina di Carrara

Porto di Marina di Carrara, la Cisl apuana: "Siamo sicuri che 'sotto' Livorno avremmo quella libertà di azione auspicata?"

"La querelle dei rinnovi dei vertici della **Autorità Portuale** della Spezia e Marina di Carrara, assieme alla possibile eventuale futura destinazione del porto marinello dentro il sistema **portuale** toscano, sono un combinato disposto "scombinato" che non aiuta a capire, dilata le nomine, introduce elementi di disequilibrio". A intervenire nel dibattito sul possibile divorzio tra i porti della Spezia e Marina di Carrara - eventualità sostenuta dai politici toscani - sono le sigle sindacali Ust Cisl e Fit Cisl Toscana nord. "Per esempio: dov'era la Regione Toscana quando il tandem Del Rio-Orlando ci portò nello spezzino? La verità è che la nostra Regione è molto attenta al sodalizio Piombino/Livorno e vede tutto il resto con insofferenza, se non in certi casi con aperta ostilità, come nel caso in cui nel passato si impedì l'approvazione del Piano Regolatore **Portuale**, qualche decennio fa". "Piano regolatore **portuale** di Marina di Carrara, a proposito, a che punto siamo? Perché, si era detto, andava portato a casa entro l'anno e ormai siamo a febbraio inoltrato. Vediamo litigi istituzionali, proteste sindacali, ma quando abbiamo firmato tutti insieme il documento di intesa in Provincia di Massa-Carrara, abbiamo scritto chiaro, nero su bianco, che la prima cosa da fare era quella di portare a casa il Piano regolatore **portuale** (Prp) e che poi si sarebbe fatta la valutazione per capire meglio se la nostra Adsp debba rimanere dov'è, perché nel frattempo mica si è spostata, o invece andare (non tornare!) dentro quella esistente a Livorno. Sicuramente stare con Spezia, ha attirato imprenditori liguri che hanno utilizzato la relativa vicinanza con il porto di origine per acquisire slots ed impiantare una attività che ha portato ad aumentare i traffici, in un contesto positivo ed in fase di sviluppo, sicuramente, però, c'è stato uno strapotere a livello di governance con nomine dei vertici aziendali a tutto appannaggio del territorio ligure e che conseguentemente hanno portato ad una evidente diminuzione di importanza delle professionalità marinelle dentro la vigente Adsp del Mare Ligure Orientale, in materia di professionalità interne". "Ecco: non si capisce perché Spezia non si adoperi per un riequilibrio minimo sensato e doveroso e voglia continuare a mantenere questa leadership indiscussa nei confronti di Marina di Carrara. Proprio pochi giorni fa, ci risulta che l'Adsp abbia convocato le organizzazioni sindacali per iniziare la discussione sul prossimo accordo di II° livello; ebbene, a tale tavolo, hanno partecipato solo le organizzazioni sindacali spezzine perché alle organizzazioni sindacali di Massa-Carrara non hanno ricevuto nessuna convocazione. Divide et impera. Evidentemente questa continua ad essere la volontà degli spezzini nonostante il terrore di diventare la Marina di Carrara di turno nel caso si accorpasse con Genova e Imperia in una futura Adsp tutta ligure. Rimane tuttavia, per il nostro territorio, il dubbio, viste le esperienze vigenti in materia di personale all'interno delle cosiddette aree vaste



02/12/2025 16:16 Comunicato Stampa

"La querelle dei rinnovi dei vertici della Autorità Portuale della Spezia e Marina di Carrara, assieme alla possibile eventuale futura destinazione del porto marinello dentro il sistema portuale toscano, sono un combinato disposto "scombinato" che non aiuta a capire, dilata le nomine, introduce elementi di disequilibrio". A intervenire nel dibattito sul possibile divorzio tra i porti della Spezia e Marina di Carrara - eventualità sostenuta dai politici toscani - sono le sigle sindacali Ust Cisl e Fit Cisl Toscana nord. "Per esempio: dov'era la Regione Toscana quando il tandem Del Rio-Orlando ci portò nello spezzino? La verità è che la nostra Regione è molto attenta al sodalizio Piombino/Livorno e vede tutto il resto con insofferenza, se non in certi casi con aperta ostilità, come nel caso in cui nel passato si impedì l'approvazione del Piano Regolatore Portuale, qualche decennio fa". "Piano regolatore portuale di Marina di Carrara, a proposito, a che punto siamo? Perché, si era detto, andava portato a casa entro l'anno e ormai siamo a febbraio inoltrato... Vediamo litigi istituzionali, proteste sindacali, ma quando abbiamo firmato tutti insieme il documento di intesa in Provincia di Massa-Carrara, abbiamo scritto chiaro, nero su bianco, che la prima cosa da fare era quella di portare a casa il Piano regolatore portuale (Prp) e che poi si sarebbe fatta la valutazione per capire meglio se la nostra Adsp debba rimanere dov'è, perché nel frattempo mica si è spostata, o invece andare (non tornare!) dentro quella esistente a Livorno. Sicuramente stare con Spezia, ha attirato imprenditori liguri che hanno utilizzato la relativa vicinanza con il porto di origine per acquisire slots ed impiantare una attività che ha portato ad aumentare i traffici, in un contesto positivo ed in fase di sviluppo, sicuramente, però, c'è stato uno strapotere a livello di governance con nomine dei vertici aziendali a tutto appannaggio del territorio ligure e che conseguentemente hanno portato ad una evidente diminuzione di importanza delle

Citta della Spezia

Marina di Carrara

regionali o sovraprovinciali in Toscana (Asl, Consorzio di Bonifica, Cciaa, Reteambiente, Gaia e cos'altro) siamo così sicuri che una volta eventualmente transitati, per legge, "sotto" Livorno, avremo quella libertà di azione a favore del "nostro" personale marinello, che invece Spezia continua a non volerci concedere? Insomma - conclude il sindacato - "sotto" questo o "sotto" quello, non è che alla fine si rimane, come si dice in dialetto, sotto Pistoia?".

Patenti nautiche, come e dove

È bene dunque ricordare che secondo le nuove norme della recente rivisitazione del Codice sono competenti al rilascio delle patenti nautiche: le Capitanerie di porto e gli Uffici Circondariali marittimi delle stesse; e per quanto riguarda le unità da diporto in navigazione solo entro 12 miglia dalla costa, sono competenti anche gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti. Per i rinnovi, valgono gli stessi uffici, presentando la consueta domanda in bollo e il certificato medico rilasciato dai medici riconosciuti. Occhio perché bisogna informarsi prima su quelli abilitati, essendo ancora abbastanza pochi. Pubblicato il 12 Febbraio 2025 Potrebbe interessarti Nostra intervista al sindaco di **Livorno** Luca Salvetti L'intervento di Confindustria Nautica sul Libro Verde del Made in Italy Mentre per le guerre cambiano le aree di maggior richiesta In corso fino alla prossima domenica a Napoli Da oggi fino a domenica 15 presso la Mostra d'Oltremare Grazie all'intervento di due motovedette SAR.



Tante crociere, ma pochi in città

Ne abbiamo scritto spesso e non ci stupisce la telefonata di un amico commerciante di via Grande che lamenta lo scarso apporto economico del quasi un milione di croceristi sbarcati a **Livorno** l'anno scorso. Con un dubbio anche sulla recente iniziativa della Porto 2000 del "City Cruise Terminal" in via Cogorano. Sintesi della telefonata: Vorrei sapere a chi giova il milione di croceristi che sbarcano sul nostro porto, quando in città ne resta forse qualche sparuta pattuglia, intruppata dietro a guide con il cartello che portano i loro greggi solo nei negozi che scelgono loro. Ora poi che c'è anche il terminal in città, i croceristi vengono prelevati dalle navi con bus navetta, trasferiti al salone dietro piazza Grande, da lì imbarcati su altri bus per le città toscane. Bell'affare, davvero! Vediamo di capire. La nostra non è mai stata una città turistica, se si escludono i brevi periodi d'oro dei granduchi delle regine che venivano ai bagni di mare. Quella vocazione si è perduta a favore del commercio, del porto, delle industrie (specie di Stato) finite poi come sappiamo. Per di più siamo il porto d'arrivo di una regione, la Toscana, che ha patrimoni turistico-culturali immensi, certo più attrattivi di quelli nostri, che pur ci sono ma non abbastanza pubblicizzati. Dei turisti che rimangono in città (vero, sono pochi) molti seguono le guide, come avviene ovunque, con le loro indicazioni forse anche interessate negli acquisti. Ma non tutti. E poi ci sono centinaia di marittimi degli equipaggi, che molte volte fanno decine di scali e sanno ormai dove rivolgersi. Il City Terminal? È già un intervento migliorativo del sistema. Semmai i commercianti dovrebbero farsi loro promotori di richiami mirati. Qualcuno ha imparato a esporre messaggi pluri-lingue, ma si può e deve fare molto di più per incuriosire, convincere, attirare. Agli amici che si lamentano, suggeriamo di andare a dare un'occhiata nelle città portuali storiche delle crociere. Guardarsi intorno e imparare. Coraggio. (A.F.)

Publicato il 12 Febbraio 2025 Potrebbe interessarti Dallo scalo di Monfalcone della Fincantieri Dal ciclico rapporto di "Risposte Turismo" Per i traffici navali del 2023 Il porto di Civitavecchia fa i conti con il nuovo record di arrivi.



Ancora una nave fuori standard

LIVORNO - Nell'ambito degli ordinari compiti istituzionali in materia di sicurezza della navigazione, tutela dell'ambiente marino e salvaguardia della vita umana in mare, personale del Nucleo Port State Control della Guardia Costiera di **Livorno** ha emesso il provvedimento di "fermo" nei confronti della nave da carico "CARINA S", battente bandiera Saint Kitts & Nevis. L'unità, impiegata nel trasporto di clinker di cemento era giunta in **porto** a **Livorno** proveniente dal **porto** spagnolo di Ceuta e avrebbe dovuto lasciare gli ormeggi dopo pochi giorni per dirigersi a Marsiglia. Il provvedimento è stato adottato al termine di una lunga e dettagliata ispezione mirata a verificare che l'unità ed il suo equipaggio rispondessero pienamente ai requisiti delle Convenzioni internazionali applicabili in materia di sicurezza della navigazione ed estesa, in particolar modo, anche ai controlli in materia di condizioni di vita e di lavoro a bordo. Il locale nucleo PSC era stato infatti interessato dall'International Transport Workers' Federation (ITF) circa la necessità di ispezionare la nave per possibili violazioni in materia di lavoro marittimo e delle prescrizioni dettate dalla Convenzione internazionale "Maritime Labour Convention, 2006", ratificata ed entrata in vigore dall'Italia già dal 2014, che individua un insieme di norme idonee a tutelare i lavoratori del settore fissando a livello internazionale i requisiti minimi relativi alle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi. Gli esiti dell'attività, che ha compreso verifiche documentali, test operativi ed anche l'esecuzione di una complessa esercitazione antincendio, hanno evidenziato le condizioni "sub-standard" dell'unità con il riscontro di n. 16 irregolarità - di cui 5 molto gravi - che hanno determinato la necessità per gli ispettori PSC operanti di impedire alla nave di riprendere la navigazione. In particolare, gli ispettori hanno rilevato carenze in materia di condizioni di vita a bordo e gestione delle emergenze, oltre a carenze strutturali, dispositivi di salvataggio non pronti all'uso ed anomalie sui dispositivi di prevenzione e lotta antincendio. L'unità attualmente è ferma in **porto**, in attesa che vengano ripristinati gli standard minimi per poter essere nuovamente autorizzata a navigare. Infatti, solo a seguito di avvenuta rettifica di tutte le deficienze riscontrate a bordo e di successiva verifica da parte di funzionari dello Stato di bandiera, la nave potrà essere sottoposta a nuova ispezione PSC per il "rilascio" e l'autorizzazione alla partenza. La M/N CARINA S è già la seconda nave fermata in questo inizio di anno dal Nucleo PSC della Capitaneria di **porto** di **Livorno**, sempre molto attenta nell'attività di contrasto del fenomeno delle "navi sub-standard" e nella tutela della sicurezza della navigazione, degli equipaggi e dell'ambiente marino.



02/12/2025 16:59

LIVORNO - Nell'ambito degli ordinari compiti istituzionali in materia di sicurezza della navigazione, tutela dell'ambiente marino e salvaguardia della vita umana in mare, personale del Nucleo Port State Control della Guardia Costiera di Livorno ha emesso il provvedimento di "fermo" nei confronti della nave da carico "CARINA S", battente bandiera Saint Kitts & Nevis. L'unità, impiegata nel trasporto di clinker di cemento era giunta in porto a Livorno proveniente dal porto spagnolo di Ceuta e avrebbe dovuto lasciare gli ormeggi dopo pochi giorni per dirigersi a Marsiglia. Il provvedimento è stato adottato al termine di una lunga e dettagliata ispezione mirata a verificare che l'unità ed il suo equipaggio rispondessero pienamente ai requisiti delle Convenzioni internazionali applicabili in materia di sicurezza della navigazione ed estesa, in particolar modo, anche ai controlli in materia di condizioni di vita e di lavoro a bordo. Il locale nucleo PSC era stato infatti interessato dall'International Transport Workers' Federation (ITF) circa la necessità di ispezionare la nave per possibili violazioni in materia di lavoro marittimo e delle prescrizioni dettate dalla Convenzione internazionale "Maritime Labour Convention, 2006", ratificata ed entrata in vigore dall'Italia già dal 2014, che individua un insieme di norme idonee a tutelare i lavoratori del settore fissando a livello internazionale i requisiti minimi relativi alle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi. Gli esiti dell'attività, che ha compreso verifiche documentali, test operativi ed anche l'esecuzione di una complessa esercitazione antincendio, hanno evidenziato le condizioni "sub-standard" dell'unità con il riscontro di n. 16 irregolarità - di cui 5 molto gravi - che hanno determinato la necessità per gli ispettori PSC operanti di impedire alla nave di riprendere la navigazione. In particolare, gli ispettori hanno rilevato carenze in materia di condizioni di vita a bordo e gestione delle emergenze, oltre a carenze strutturali, dispositivi di salvataggio non pronti all'uso ed anomalie sui dispositivi di prevenzione e lotta

Il porto di Livorno potenzia le ferrovie

L'Autorità di Sistema Portuale ha pubblicato stamani un bando di gara per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dell'intervento di riordino e adeguamento del raccordo base di **Livorno Porto Nuovo**, situato in fregio al tratto terminale di via Leonardo da Vinci. L'importo dell'appalto incluso di oneri ed escluso IVA, ammonta a 3,1 milioni di euro e l'affidamento avverrà mediante procedura aperta da aggiudicarsi con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Con una durata stimata di un anno e tre mesi (di cui 45 giorni per la redazione e approvazione del progetto esecutivo e 385 per i lavori), l'intervento consiste nell'adeguamento di quattro binari, che oggi hanno un modulo di circa 330 metri. I lavori andranno a migliorare l'efficienza del terminal ferroviario, favorendo la gestione di treni da 550 metri di lunghezza senza doverli spezzare. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha sempre prestato la massima attenzione alla esigenza di coniugare la crescita strategica del **porto** al taglio delle emissioni e l'intermodalità rappresenta oggi un pre-requisito fondamentale per la mobilità sostenibile ha dichiarato il Presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri. Nel 2024 il trasporto ferroviario merci sia nei porti di **Livorno** che nel comprensorio ha fatto registrare un incremento del 10% su base annuale. Sono dati incoraggianti ha aggiunto. La nostra priorità rimane quella di continuare a far crescere i traffici via ferro, per questo è necessario allungare i binari. Con questo intervento andiamo a fare proprio questo: andremo a migliorare la dotazione infrastrutturale a servizio dei terminal e delle banchine, rendendo più efficiente il servizio di manovra ferroviaria, riducendo i tempi ed i costi di movimentazione e aumentando la sicurezza nella gestione del trasporto ha concluso. L'intervento è finanziato con i fondi del PNRR tramite il progetto AGRO-LI (dedicato al miglioramento dell'accessibilità della filiera agroalimentare nel **porto** di **Livorno**), che ha ricevuto i contributi del Ministero dell'Agricoltura a valere sul Bando per lo sviluppo della logistica agroalimentare.



Shipping Italy

Livorno

Disattese le aspettative livornesi di chi voleva un intervento dell'Adsp su Tdt

Porti L'argomento non era stato inserito fra gli argomenti all'Ordine del giorno dell'Organismo di partenariato di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Nei giorni scorsi si è tenuta la riunione dell'Organismo di Partenariato che il cluster livornese attendeva per conoscere il piano di impresa presentato dal Terminal Darsena Toscana e capire quale situazione si andrà a realizzare nei piazzali e sulle banchine del terminal. Il tema riveste grande importanza per gli operatori labronici che temono, dall'acquisto della concessione da parte di Grimaldi Group, la marginalizzazione del traffico container - diversamente da quanto previsto dal Prp - a favore di quello ro-ro. Nella precedente riunione dell'Odp, a ottobre scorso, per la genericità di un corsivo presente nell'introduzione del Piano Operativo Triennale che parlava di mantenere e sviluppare il carattere multipurpose del porto e prospettava la futura valutazione del piano di impresa di Tdt, larga parte del cluster rappresentante le imprese che operano sul terminal non aveva dato il suo consenso; nonostante questo il Piano Operativo Triennale - modificato con l'eliminazione della frase generica - era stato ugualmente approvato all'unanimità dal comitato di gestione ed era stata manifestata dall'Adsp la disponibilità a riaprire il tavolo di partenariato (ma senza la previsione di ricorso all'Adeguamento tecnico funzionale chiesta dal cluster). Al proposito l'ente portuale dichiarò infatti a SHIPPING ITALY che "il piano di impresa - una volta terminata la fase istruttoria in cui si trovava - sarebbe passato all'organismo di partenariato e alla commissione consultiva: su quello si sarebbe poi avviata la nuova discussione". Di fatto, la riunione dell'Organismo che si è tenuta lunedì scorso non prevedeva la discussione di questo tema nel suo ordine del giorno e, come riferito da diversi componenti dell'organismo di partenariato, della questione non è stato fatto alcun cenno. E' stata dunque completamente disattesa l'aspettativa di chi pensava di arrivare con questa riunione a qualche impegno da parte del presidente dell'Adsp, **Luciano Guerrieri**, nei confronti di Tdt. Varie componenti dell'Organismo di partenariato hanno inoltre spiegato che, prima del 10 febbraio scorso, il cluster aveva deciso di non riunirsi preventivamente volendo quasi unicamente ascoltare le comunicazioni del presidente, anche in considerazione del fatto che a dicembre, nel tavolo convocato dal prefetto di Livorno al quale erano presenti tutte le associazioni, il presidente e il concessionario, **Guerrieri** si era impegnato a integrare il Pot, con una frase sostitutiva a quella eliminata che indicasse la strategia dell'autorità portuale, e che avrebbe - per quanto ostensibile - provveduto a comunicare investimenti, progetti e altro del piano di impresa di Tdt (in quel momento in fase di esame). L'ente di Palazzo Rosciano ha confermato a SHIPPING ITALY che il tema non era stato inserito all'ordine del giorno della riunione dell'Odp perché non ritenuto argomento prioritario rispetto a quelli in programma. C.G. ISCRIVITI



Porti L'argomento non era stato inserito fra gli argomenti all'Ordine del giorno dell'Organismo di partenariato di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Nei giorni scorsi si è tenuta la riunione dell'Organismo di Partenariato che il cluster livornese attendeva per conoscere il piano di impresa presentato dal Terminal Darsena Toscana e capire quale situazione si andrà a realizzare nei piazzali e sulle banchine del terminal. Il tema riveste grande importanza per gli operatori labronici che temono, dall'acquisto della concessione da parte di Grimaldi Group, la marginalizzazione del traffico container - diversamente da quanto previsto dal Prp - a favore di quello ro-ro. Nella precedente riunione dell'Odp, a ottobre scorso, per la genericità di un corsivo presente nell'introduzione del Piano Operativo Triennale che parlava di mantenere e sviluppare il carattere multipurpose del porto e prospettava la futura valutazione del piano di impresa di Tdt, larga parte del cluster rappresentante le imprese che operano sul terminal non aveva dato il suo consenso; nonostante questo il Piano Operativo Triennale - modificato con l'eliminazione della frase generica - era stato ugualmente approvato all'unanimità dal comitato di gestione ed era stata manifestata dall'Adsp la disponibilità a riaprire il tavolo di partenariato (ma senza la previsione di ricorso all'Adeguamento tecnico funzionale chiesta dal cluster). Al proposito l'ente portuale dichiarò infatti a SHIPPING ITALY che "il piano di impresa - una volta terminata la fase istruttoria in cui si trovava - sarebbe passato all'organismo di partenariato e alla commissione consultiva: su quello si sarebbe poi avviata la nuova discussione". Di fatto, la riunione dell'Organismo che si è tenuta lunedì scorso non prevedeva la discussione di questo tema nel suo ordine del giorno e, come riferito da diversi componenti dell'organismo di partenariato, della questione non è stato fatto alcun cenno. E' stata dunque completamente disattesa l'aspettativa di chi pensava di arrivare con questa

Shipping Italy

Livorno

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

Livorno

Via al bando per potenziare le ferrovie al raccordo Livorno Porto Nuovo

Porti Tre milioni di euro per un intervento che entro il 30 giugno del 2026 darà allo scalo portuale una movimentazione intermodale più efficiente di Redazione SHIPPING ITALY L'Autorità di Sistema Portuale di Livorno ha reso noto di aver pubblicato un bando di gara per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dell'intervento di riordino e adeguamento del raccordo base di Livorno Porto Nuovo, situato in fregio al tratto terminale di via Leonardo da Vinci. L'importo dell'appalto incluso di oneri ed escluso Iva, ammonta a 3,1 milioni di euro e l'affidamento avverrà mediante procedura aperta da aggiudicarsi con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Con una durata stimata di un anno e tre mesi (di cui 45 giorni per la redazione e approvazione del progetto esecutivo e 385 per i lavori), l'intervento consiste nell'adeguamento di quattro binari, che oggi hanno un modulo di circa 330 metri. I lavori andranno a migliorare l'efficienza del terminal ferroviario, favorendo la gestione di treni da 550 metri di lunghezza senza doverli spezzare. "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha sempre prestato la massima attenzione alla esigenza di coniugare la crescita strategica del porto al taglio delle emissioni e l'intermodalità rappresenta oggi un pre-requisito fondamentale per la mobilità sostenibile" ha dichiarato il presidente dell'Adsp, Luciano Guerrieri. "Nel 2024 - ha aggiunto - il trasporto ferroviario merci sia nel porto di Livorno che nel comprensorio ha fatto registrare un incremento del 10% su base annuale. Sono dati incoraggianti". Lo stesso presidente ha proseguito dicendo: "La nostra priorità rimane quella di continuare a far crescere i traffici via ferro, per questo è necessario allungare i binari. Con questo intervento andiamo a fare proprio questo: andremo a migliorare la dotazione infrastrutturale a servizio dei terminal e delle banchine, rendendo più efficiente il servizio di manovra ferroviaria, riducendo i tempi e i costi di movimentazione e aumentando la sicurezza nella gestione del trasporto" ha concluso. L'intervento di adeguamento di Livorno Porto Nuovo è finanziato con i fondi del Pnrr tramite il progetto Agro-Li (dedicato al miglioramento dell'accessibilità della filiera agroalimentare nel porto di Livorno), che ha ricevuto i contributi del Ministero dell'Agricoltura a valere sul Bando per lo sviluppo della logistica agroalimentare. 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.



02/12/2025 23:27 Nicola Capuzzo

Porti Tre milioni di euro per un intervento che entro il 30 giugno del 2026 darà allo scalo portuale una movimentazione intermodale più efficiente di Redazione SHIPPING ITALY L'Autorità di Sistema Portuale di Livorno ha reso noto di aver pubblicato un bando di gara per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dell'intervento di riordino e adeguamento del raccordo base di Livorno Porto Nuovo, situato in fregio al tratto terminale di via Leonardo da Vinci. L'importo dell'appalto incluso di oneri ed escluso Iva, ammonta a 3,1 milioni di euro e l'affidamento avverrà mediante procedura aperta da aggiudicarsi con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Con una durata stimata di un anno e tre mesi (di cui 45 giorni per la redazione e approvazione del progetto esecutivo e 385 per i lavori), l'intervento consiste nell'adeguamento di quattro binari, che oggi hanno un modulo di circa 330 metri. I lavori andranno a migliorare l'efficienza del terminal ferroviario, favorendo la gestione di treni da 550 metri di lunghezza senza doverli spezzare. "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha sempre prestato la massima attenzione alla esigenza di coniugare la crescita strategica del porto al taglio delle emissioni e l'intermodalità rappresenta oggi un pre-requisito fondamentale per la mobilità sostenibile" ha dichiarato il presidente dell'Adsp, Luciano Guerrieri. "Nel 2024 - ha aggiunto - il trasporto ferroviario merci sia nel porto di Livorno che nel comprensorio ha fatto registrare un incremento del 10% su base annuale. Sono dati incoraggianti". Lo stesso presidente ha proseguito dicendo: "La nostra priorità rimane quella di continuare a far crescere i traffici via ferro, per questo è necessario allungare i binari. Con questo intervento andiamo a fare proprio questo: andremo a migliorare la dotazione infrastrutturale a servizio dei terminal e delle banchine, rendendo più efficiente il servizio di manovra ferroviaria, riducendo i tempi e i costi di

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L'economia del mare ha un valore di 5,4miliardi per le Marche: «Crescere in infrastrutture e digitalizzazione»

ANCONA - L'economia del mare delle Marche ha un valore di 5,4miliardi di euro e pesa per il 19% circa sull'interscambio complessivo dell'import-export manifatturiero. Un dato che registra, nell'ultimo quinquennio, una crescita del +27% rispetto al 2018 quando il valore era di 4,3miliardi di euro. L'andamento emerge dall'analisi del Rapporto 2024 sull' Economia Marittima di Srm e dalle risultanze della specifica ricerca svolta sulle potenzialità di sviluppo dello scalo marchigiano, realizzata in collaborazione con l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e presentata nel pomeriggio di ieri nella sede proprio dell' Adsp nell'incontro denominato "Il **porto** come polo di sviluppo strategico del territorio: i traffici, le infrastrutture ed i nuovi driver del futuro". Secondo l'approfondimento del già citato Centro studi Srm, gli scambi commerciali con l'estero via mare della regione si concentrano per il 26% circa nei rapporti con l' Asia orientale. Seguono i paesi dell' Europa non-Ue e poi il nord America. La Francia è il primo mercato in termini di valore delle merci esportate dai distretti delle Marche con circa 623milioni di euro, con un +11,8% nel 2023 rispetto al 2022, a cui seguono Germania e Stati Uniti. Nel 2024, il **porto** di **Ancona-Falconara Marittima** ha movimentato oltre 9,5milioni di tonnellate di merci. Il 43% del traffico si concentra sul Ro-Ro movimentando oltre 4milioni di tonnellate di merci. Quasi 4,1milioni di tonnellate di prodotti petroliferi sono stati movimentati dalla raffineria di Falconara Marittima, di cui circa 2,9milioni di greggio. Il traffico container si è attestato su poco meno di 1,1milioni di tonnellate di merci. Tuttavia cuore dell'analisi Srm sullo scalo dorico è stato il confronto con un campione di 300 imprese manifatturiere di Marche e Abruzzo che importano ed esportano merci via mare. L'obiettivo dell'approfondimento con gli operatori delle province di **Ancona**, Pesaro, Macerata, Ascoli Piceno, Teramo e Chieti è stato di identificare e monitorare le interconnessioni produttive, commerciali, modali e di business che si muovono intorno ai porti per valutarle attraverso la percezione dei protagonisti del cluster marittimo. Il **porto** di **Ancona** risulta dunque uno snodo strategico sia per le rotte Deep Sea, verso Cina, India e Stati Uniti, sia per quelle Short Sea, verso i Balcani e il Mediterraneo Orientale, con prospettive di incremento del trade con mercati lontani, come Cina e Stati Uniti. La funzione logistica è prevalentemente internalizzata: il 62% del campione ha risposto che gestisce l'operatività logistica internamente, con l'utilizzo prevalente di mezzi pesanti. Nel caso invece di esternalizzazione della funzione logistica, risulta centrale la figura dello spedizioniere: il 63% delle aziende affida a costui il mandato di trasporto. Nella maggior parte dei casi, vale a dire l'85%, le imprese sono dotate di magazzini e fanno ancora un limitato ricorso a piattaforme digitali nell'operatività logistica, vale a dire solo il 35% delle aziende intervistate.



ANCONA - L'economia del mare delle Marche ha un valore di 5,4miliardi di euro e pesa per il 19% circa sull'interscambio complessivo dell'import-export manifatturiero. Un dato che registra, nell'ultimo quinquennio, una crescita del +27% rispetto al 2018 quando il valore era di 4,3miliardi di euro. L'andamento emerge dall'analisi del Rapporto 2024 sull' Economia Marittima di Srm e dalle risultanze della specifica ricerca svolta sulle potenzialità di sviluppo dello scalo marchigiano, realizzata in collaborazione con l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e presentata nel pomeriggio di ieri nella sede proprio dell' Adsp nell'incontro denominato "Il porto come polo di sviluppo strategico del territorio: i traffici, le infrastrutture ed i nuovi driver del futuro". Secondo l'approfondimento del già citato Centro studi Srm, gli scambi commerciali con l'estero via mare della regione si concentrano per il 26% circa nei rapporti con l' Asia orientale. Seguono i paesi dell' Europa non-Ue e poi il nord America. La Francia è il primo mercato in termini di valore delle merci esportate dai distretti delle Marche con circa 623milioni di euro, con un +11,8% nel 2023 rispetto al 2022, a cui seguono Germania e Stati Uniti. Nel 2024, il porto di Ancona-Falconara Marittima ha movimentato oltre 9,5milioni di tonnellate di merci. Il 43% del traffico si concentra sul Ro-Ro movimentando oltre 4milioni di tonnellate di merci. Quasi 4,1milioni di tonnellate di prodotti petroliferi sono stati movimentati dalla raffineria di Falconara Marittima, di cui circa 2,9milioni di greggio. Il traffico container si è attestato su poco meno di 1,1milioni di tonnellate di merci. Tuttavia cuore dell'analisi Srm sullo scalo dorico è stato il confronto con un campione di 300 imprese manifatturiere di Marche e Abruzzo che importano ed esportano merci via mare. L'obiettivo dell'approfondimento con gli operatori delle province di Ancona, Pesaro, Macerata, Ascoli Piceno, Teramo e Chieti è stato di identificare e monitorare le interconnessioni produttive, commerciali, modali e di business che si muovono intorno ai porti per valutarle attraverso la percezione dei protagonisti del cluster marittimo. Il porto di Ancona risulta dunque uno snodo strategico sia per le rotte Deep Sea, verso Cina, India e Stati Uniti, sia per quelle Short Sea, verso i Balcani e il Mediterraneo Orientale, con prospettive di incremento del trade con mercati lontani, come Cina e Stati Uniti. La funzione logistica è prevalentemente internalizzata: il 62% del campione ha risposto che gestisce l'operatività logistica internamente, con l'utilizzo prevalente di mezzi pesanti. Nel caso invece di esternalizzazione della funzione logistica, risulta centrale la figura dello spedizioniere: il 63% delle aziende affida a costui il mandato di trasporto. Nella maggior parte dei casi, vale a dire l'85%, le imprese sono dotate di

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il 50% del campione ha indicato **Ancona** come scalo utilizzato per l'import via container, il 25% per l'utilizzo nell'export. Le stesse percentuali riguardano l'utilizzo dello scalo dorico per le attività Ro-Ro. La chiave di lettura per il **porto** di **Ancona** è l'essere nodo di due corridoi europei, lo Scandinavo-Mediterraneo e il Baltico-Adriatico. La tratta **Ancona**-Igoumenitsa è un anello marittimo principale nel corridoio europeo che connette le regioni dell' Europa Occidentale e dell' Europa Centrale con le regioni del Mediterraneo Orientale. In un periodo di due mesi 1.490 mezzi pesanti sono transitati per il **porto** di **Ancona** alla volta del **porto** greco di Igoumenitsa. La tratta soddisfa una domanda che ha origine prevalente in Europa Centro-occidentale. Cinque paesi, Italia, Germania, Spagna, Francia e Paesi Bassi, generano insieme oltre il 79% di tutti i tir in transito. L'Italia è il primo paese di origine con il 27% dei tir in transito. La prevalenza dei carichi in sbarco a Igoumenitsa resta in Grecia con 1.102 veicoli su 1.490 totali, pari al 74%. La seconda destinazione più collegata è la Turchia a cui segue la Bulgaria. Il report sottolinea come il traffico Ro-Ro e le rotte regionali diverranno in futuro sempre più importanti per lo sviluppo del **porto** di **Ancona**, in particolare in un orizzonte in cui il mare Adriatico possa riacquistare una nuova stabilità al termine delle drammatiche vicende internazionali degli ultimi anni. Fondamentale, nell'ottica della crescita e della competizione portuale, saranno gli investimenti green nello scalo in cui l'Autorità di sistema portuale è già impegnata, in particolare nell'elettrificazione delle banchine. Altro fattore di competizione sarà la spinta agli investimenti in digitalizzazione, anche questo un percorso già intrapreso dall'Adsp. A questi elementi, si aggiunge l'opportunità di un maggiore dialogo **porto**-logistica-industria per identificare opportunità di sviluppo condivise da economia del territorio e cluster marittimo. Gli scenari nazionali e internazionali poi chiamano i porti italiani a sfide sempre più complesse per far crescere i livelli di competitività del sistema marittimo nazionale, tra le quali sostenibilità e la digitalizzazione. Sono necessari ingenti investimenti e capitale umano sempre più qualificato. Questi i temi alla base dei panel 'Porti, logistica e industria' e 'La dimensione dell'economia produttiva del territorio'. Parte dell'evento è stato moderato dalla giornalista Morena Pivetti, esperta di trasporti e logistica. Un confronto con il mondo logistico, intermodale e istituzionale per far emergere i temi più importanti connessi allo sviluppo del **porto** di **Ancona** che ha visto i saluti istituzionali dell'Ammiraglio Ispettore Vincenzo Vitale, Direttore marittimo delle Marche, di Giacomo Bugaro, del Comune di **Ancona**, componente Comitato di gestione Adsp, Gino Sabatini, Presidente della Camera di Commercio delle Marche, e di Alessandra Florio, Direttrice Regionale Emilia-Romagna e Marche Intesa Sanpaolo. Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy Srm Gruppo Intesa Sanpaolo, ha presentato il 'Rapporto 2024 Italian Maritime Economy e focus sui risultati della ricerca sul **porto** di **Ancona**'. Un approfondimento a cui hanno contribuito gli interventi di Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, di Edoardo Rixi, viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Francesco Acquaroli, Presidente della Regione Marche. Per Florio «nel 2024 il **porto**

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di **Ancona** ha movimentato oltre 9,5milioni di tonnellate di merci. Per l'import-export manifatturiero delle Marche la modalità marittima vale 5,4miliardi di euro. Numeri che danno la dimensione di quanto sia importante questa infrastruttura che assicura al territorio proiezione internazionale e connessioni con il mondo. Il nostro Gruppo è in prima linea per sostenere le imprese nel contesto macroeconomico, nel loro sviluppo sui mercati esteri e negli investimenti strategici, con una attenzione particolare alla collaborazione con le strutture associative locali e al ruolo strategico delle filiere. Nel 2024 abbiamo erogato alle imprese marchigiane oltre 700milioni di euro, a supporto della crescita, dell'innovazione, dello sviluppo dell'export, della transizione sostenibile e digitale». Il presidente dell'Autorità Portuale Garofalo ha invece posto l'accento sul fatto che «siamo convinti che il **porto** di **Ancona** possa accrescere la propria posizione competitiva nella portualità europea. Questa è la motivazione della ricerca che abbiamo realizzato con Srm, per avere ulteriori fattori di valutazione del contesto in cui lo scalo e gli operatori di Marche e Abruzzo lavorano. Una conoscenza che certamente ci supporterà nella strategia di sviluppo del **porto** di **Ancona**, nel consolidare, insieme alle istituzioni e al cluster marittimo, il suo ruolo di partner dell'economia del territorio». Il governatore Acquaroli vede invece nel «potenziamento delle infrastrutture un cardine della nostra politica regionale, per potenziare la competitività, l'attrattività e la credibilità al territorio. Da questa convinzione derivano gli ingenti investimenti che abbiamo messo in campo, in filiera con il Governo, e il lavoro per potenziare la sinergia tra **Porto**, Interporto e Aeroporto la cui vicinanza facilita la proposizione del polo intermodale come hub per il centro Italia e per Adriatico e Mediterraneo. Non è un caso - ha proseguito il presidente della Regione - se il più grande player mondiale della logistica abbia scelto proprio le Marche e il cuore dell'intermodalità per un grande investimento di centinaia di milioni di euro». Tuttavia sarà «fondamentale la realizzazione dell' Ultimo Miglio per migliorare e snellire il collegamento con il **Porto** e la viabilità principale, nonché gli ingenti investimenti per le banchine propedeutiche alla realizzazione della penisola dell'area portuale» perché «strategici per uno sviluppo che consentirà alle Marche di poggiare il futuro sulla fruibilità del loro storico appeal commerciale, turistico e logistico. Il lavoro di squadra è fondamentale per vincere la sfida del potenziamento infrastrutturale e superare il gap a cui eravamo stati relegati». Per il viceministro Rixi infine «il **porto** di **Ancona** rappresenta un esempio di adattabilità ed efficienza. La sua posizione strategica lo rende un nodo chiave per il traffico verso il Mediterraneo sud-orientale. La riforma che stiamo portando avanti mira a rendere il nostro sistema portuale più competitivo e attrattivo per gli investimenti, garantendo processi più snelli e funzionali. Attualmente, l'eccessiva burocrazia ostacola una gestione coordinata delle infrastrutture e rallenta l'innovazione del settore. Vogliamo superare queste barriere per consentire ai nostri porti di crescere e affermarsi anche su scenari internazionali».

Ancona: presentata ricerca sulle potenzialità dello scalo marchigiano

L'andamento emerge dall'analisi del Rapporto 2024 sull'Economia Marittima di SRM e dalle risultanze della specifica ricerca svolta sulle potenzialità di sviluppo dello scalo marchigiano, realizzata in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e presentata nel pomeriggio nella sede Adsp nell'incontro "Il **porto** come polo di sviluppo strategico del territorio: i traffici, le infrastrutture ed i nuovi driver del futuro". Traffici portuali e rotte intraregionali Secondo l'approfondimento del Centro studi SRM, gli scambi commerciali con l'estero via mare della regione si concentrano per il 26% circa nei rapporti con l'Asia orientale. Seguono i paesi dell'Europa non-Ue e il nord America. La Francia è il primo mercato in termini di valore delle merci esportate dai distretti delle Marche con circa 623 milioni di euro (+11,8% nel 2023 rispetto al 2022) a cui seguono Germania e Stati Uniti. Nel 2024, il **porto** di **Ancona**-Falconara Marittima ha movimentato oltre 9,5 milioni di tonnellate di merci. Il 43% del traffico si concentra sul Ro-Ro movimentando oltre 4 milioni di tonnellate di merci. Quasi 4,1 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi sono stati movimentati dalla raffineria di Falconara Marittima (di cui circa 2,9 milioni di greggio). Il traffico container si è attestato su poco meno di 1,1 milioni di tonnellate di merci. La ricerca su 300 società manifatturiere di Marche e Abruzzo Cuore dell'analisi SRM sullo scalo dorico è stato il confronto con un campione di 300 imprese manifatturiere di Marche e Abruzzo, che importano ed esportano merci via mare. L'obiettivo dell'approfondimento con gli operatori delle province di **Ancona**, Pesaro, Macerata, Ascoli Piceno, Teramo, Chieti è stato di identificare e monitorare le interconnessioni produttive, commerciali, modali e di business che si muovono intorno ai porti per valutarle attraverso la percezione dei protagonisti del cluster marittimo. Il **porto** di **Ancona** risulta snodo strategico sia per le rotte Deep Sea, verso Cina, India, Stati Uniti, sia per quelle Short Sea, verso i Balcani e il Mediterraneo Orientale. Con prospettive di incremento del trade con mercati lontani, come Cina e Stati Uniti. La funzione logistica è prevalentemente internalizzata: il 62% del campione ha risposto che gestisce l'operatività logistica internamente, con l'utilizzo prevalente di mezzi pesanti. Nel caso invece di esternalizzazione della funzione logistica, risulta centrale la figura dello spedizioniere: il 63% delle aziende affida a costui il mandato di trasporto. Nella maggior parte dei casi (85%) le imprese sono dotate di magazzini e fanno ancora un limitato ricorso a piattaforme digitali nell'operatività logistica (solo il 35% delle aziende intervistate). Il 50% del campione ha indicato **Ancona** come scalo utilizzato per l'import via container, il 25% per l'utilizzo nell'export. Le stesse percentuali riguardano l'utilizzo dello scalo dorico per le attività Ro-Ro. Traffico merci sulle Autostrade del mare nel **porto** di **Ancona**



02/12/2025 08:41

L'andamento emerge dall'analisi del Rapporto 2024 sull'Economia Marittima di SRM e dalle risultanze della specifica ricerca svolta sulle potenzialità di sviluppo dello scalo marchigiano, realizzata in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e presentata nel pomeriggio nella sede Adsp nell'incontro "Il porto come polo di sviluppo strategico del territorio: i traffici, le infrastrutture ed i nuovi driver del futuro". Traffici portuali e rotte intraregionali Secondo l'approfondimento del Centro studi SRM, gli scambi commerciali con l'estero via mare della regione si concentrano per il 26% circa nei rapporti con l'Asia orientale. Seguono i paesi dell'Europa non-Ue e il nord America. La Francia è il primo mercato in termini di valore delle merci esportate dai distretti delle Marche con circa 623 milioni di euro (+11,8% nel 2023 rispetto al 2022) a cui seguono Germania e Stati Uniti. Nel 2024, il porto di Ancona-Falconara Marittima ha movimentato oltre 9,5 milioni di tonnellate di merci. Il 43% del traffico si concentra sul Ro-Ro movimentando oltre 4 milioni di tonnellate di merci. Quasi 4,1 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi sono stati movimentati dalla raffineria di Falconara Marittima (di cui circa 2,9 milioni di greggio). Il traffico container si è attestato su poco meno di 1,1 milioni di tonnellate di merci. La ricerca su 300 società manifatturiere di Marche e Abruzzo Cuore dell'analisi SRM sullo scalo dorico è stato il confronto con un campione di 300 imprese manifatturiere di Marche e Abruzzo, che importano ed esportano merci via mare. L'obiettivo dell'approfondimento con gli operatori delle province di Ancona, Pesaro, Macerata, Ascoli Piceno, Teramo, Chieti è stato di identificare e monitorare le interconnessioni produttive, commerciali, modali e di business che si muovono intorno ai porti per valutarle attraverso la percezione dei protagonisti del cluster marittimo. Il porto di Ancona risulta snodo strategico sia per le rotte Deep Sea, verso Cina, India, Stati Uniti, sia

La chiave di lettura per il porto di Ancona è l'essere nodo di due corridoi europei, lo Scandinavo-Mediterraneo e il Baltico-Adriatico. La tratta Ancona-Igoumenitsa è un anello marittimo principale nel corridoio europeo che connette le regioni dell'Europa Occidentale e dell'Europa Centrale con le regioni del Mediterraneo Orientale. In un periodo di due mesi 1.490 mezzi pesanti sono transitati per il porto di Ancona alla volta del porto greco di Igoumenitsa. La tratta soddisfa una domanda che ha origine prevalente in Europa Centro-occidentale. Cinque paesi, Italia, Germania, Spagna, Francia, Paesi Bassi, generano insieme oltre il 79% di tutti i tir in transito. L'Italia è il primo paese di origine con il 27% dei tir in transito. La prevalenza dei carichi in sbarco a Igoumenitsa resta in Grecia (1.102 veicoli su 1.490 totali, pari al 74%). La seconda destinazione più collegata è la Turchia a cui segue la Bulgaria. Il futuro della portualità dorica Il traffico Ro-Ro e le rotte regionali diverranno sempre più importanti per lo sviluppo del porto di Ancona in particolare in un orizzonte in cui il mare Adriatico possa riacquistare una nuova stabilità al termine delle drammatiche vicende internazionali degli ultimi anni. Fondamentale, nell'ottica della crescita e della competizione portuale, saranno gli investimenti green nello scalo in cui l'Autorità di sistema portuale è già impegnata, in particolare nell'elettrificazione delle banchine. Altro fattore di competizione sarà la spinta agli investimenti in digitalizzazione, anche questo un percorso già intrapreso dall'Adsp. A questi elementi, si aggiunge l'opportunità di un maggiore dialogo porto-logistica-industria per identificare opportunità di sviluppo condivise da economia del territorio e cluster marittimo. Il confronto Gli scenari nazionali e internazionali chiamano i porti italiani a sfide sempre più complesse per far crescere i livelli di competitività del sistema marittimo nazionale, tra le quali sostenibilità e la digitalizzazione. Sono necessari ingenti investimenti e capitale umano sempre più qualificato. Questi i temi alla base dei panel "Porti, logistica e industria" e "La dimensione dell'economia produttiva del territorio", parte dell'evento, moderato dalla giornalista Morena Pivetti, esperta di trasporti e logistica. Un confronto con il mondo logistico, intermodale e istituzionale per far emergere i temi più importanti connessi allo sviluppo del porto di Ancona che ha visto i saluti istituzionali dell'Ammiraglio Ispettore Vincenzo Vitale, Direttore marittimo delle Marche, di Giacomo Bugaro, Comune di Ancona, componente Comitato di gestione Adsp, Gino Sabatini, Presidente della Camera di Commercio delle Marche, e di Alessandra Florio, Direttrice Regionale Emilia-Romagna e Marche Intesa Sanpaolo. Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy SRM Gruppo Intesa Sanpaolo, ha presentato il "Rapporto 2024 Italian Maritime Economy e focus sui risultati della ricerca sul porto di Ancona". Un approfondimento a cui hanno contribuito gli interventi di Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, di Edoardo Rixi, Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, e di Francesco Acquaroli, Presidente della Regione Marche. Alessandra Florio, Direttrice Regionale Emilia-Romagna e Marche Intesa Sanpaolo: "Nel 2024 il porto di Ancona ha movimentato oltre 9,5 milioni di tonnellate di merci. Per l'import-export manifatturiero delle Marche la modalità

marittima vale 5,4 miliardi di euro. Numeri che danno la dimensione di quanto sia importante questa infrastruttura che assicura al territorio proiezione internazionale e connessioni con il mondo. Il nostro Gruppo è in prima linea per sostenere le imprese nel contesto macroeconomico, nel loro sviluppo sui mercati esteri e negli investimenti strategici, con una attenzione particolare alla collaborazione con le strutture associative locali e al ruolo strategico delle filiere. Nel 2024 abbiamo erogato alle imprese marchigiane oltre 700 milioni di euro, a supporto della crescita, dell'innovazione, dello sviluppo dell'export, della transizione sostenibile e digitale". Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale: "Siamo convinti che il porto di Ancona possa accrescere la propria posizione competitiva nella portualità europea. Questa è la motivazione della ricerca che abbiamo realizzato con Srm, per avere ulteriori fattori di valutazione del contesto in cui lo scalo e gli operatori di Marche e Abruzzo lavorano. Una conoscenza che certamente ci supporterà nella strategia di sviluppo del porto di Ancona, nel consolidare, insieme alle istituzioni e al cluster marittimo, il suo ruolo di partner dell'economia del territorio". Francesco Acquaroli, Presidente della Regione Marche: "Il potenziamento delle infrastrutture è un cardine della nostra politica regionale, per potenziare la competitività, l'attrattività e la credibilità al territorio. Da questa convinzione derivano gli ingenti investimenti che abbiamo messo in campo, in filiera con il Governo, e il lavoro per potenziare la sinergia tra Porto, Interporto e Aeroporto la cui vicinanza facilita la proposizione del polo intermodale come hub per il centro Italia e per Adriatico e Mediterraneo. Non è un caso se il più grande player mondiale della logistica abbia scelto proprio le Marche e il cuore dell'intermodalità per un grande investimento di centinaia di milioni di euro. Fondamentale è la realizzazione dell'Ultimo Miglio per migliorare e snellire il collegamento con il Porto e la viabilità principale, nonché gli ingenti investimenti per le banchine propedeutiche alla realizzazione della penisola dell'area portuale, sono strategici per uno sviluppo che consentirà alle Marche di poggiare il futuro sulla fruibilità del loro storico appeal commerciale, turistico e logistico. Il lavoro di squadra è fondamentale per vincere la sfida del potenziamento infrastrutturale e superare il gap a cui eravamo stati relegati". Edoardo Rixi, Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti: "Il Porto di Ancona rappresenta un esempio di adattabilità ed efficienza. La sua posizione strategica lo rende un nodo chiave per il traffico verso il Mediterraneo sud-orientale. La riforma che stiamo portando avanti mira a rendere il nostro sistema portuale più competitivo e attrattivo per gli investimenti, garantendo processi più snelli e funzionali. Attualmente, l'eccessiva burocrazia ostacola una gestione coordinata delle infrastrutture e rallenta l'innovazione del settore. Vogliamo superare queste barriere per consentire ai nostri porti di crescere e affermarsi anche su scenari internazionali".

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il traffico ro-ro e le rotte regionali sempre più importanti per lo sviluppo del porto di Ancona

Presentata una ricerca sulle potenzialità dello scalo marchigiano Il traffico ro-ro e le rotte regionali diverranno sempre più importanti per lo sviluppo del porto di Ancona. Queste le prospettive future di crescita dello scalo portuale dorico evidenziate ieri nel corso del convegno "Il porto come polo di sviluppo strategico del territorio: i traffici, le infrastrutture ed i nuovi driver del futuro" che è stato organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, da Intesa Sanpaolo e dal Centro studi SRM. Analizzando il Rapporto 2024 sull'Economia Marittima di SRM e una specifica ricerca svolta sulle potenzialità di sviluppo del porto di Ancona si evince che l'economia del mare delle Marche ha un valore di 5,4 miliardi di euro e pesa per il 19% circa sull'interscambio complessivo di import-export del manifatturiero, con una crescita del +27% rispetto al 2018 quando il valore era di 4,3 miliardi di euro. Secondo l'approfondimento del Centro studi SRM, gli scambi commerciali con l'estero via mare della regione si concentrano per il 26% circa nei rapporti con l'Asia orientale. Seguono i paesi dell'Europa non-UE e il Nord America. La Francia è il primo mercato in termini di valore delle merci esportate dai distretti delle Marche con circa 623 milioni di euro (+11,8% nel 2023 rispetto al 2022) a cui seguono Germania e Stati Uniti. Cuore dell'analisi SRM sullo scalo dorico è stato il confronto con un campione di 300 imprese manifatturiere di Marche e Abruzzo, che importano ed esportano merci via mare. Il 50% del campione ha indicato Ancona come scalo portuale utilizzato per l'import via container, il 25% per l'utilizzo nell'export. Le stesse percentuali riguardano l'utilizzo dello scalo dorico per le attività ro-ro.



Il porto di Ancona tra strategie future e sviluppo del territorio

ANCONA L'economia del mare delle Marche ha un valore di 5,4 miliardi di euro e pesa per il 19% circa sull'interscambio complessivo di import-export del manifatturiero. Un dato che registra, nel quinquennio, una crescita del +27% rispetto al 2018 quando il valore era di 4,3 miliardi di euro. L'andamento emerge dall'analisi del Rapporto 2024 sull'Economia Marittima di SRM e dalle risultanze della specifica ricerca svolta sulle potenzialità di sviluppo dello scalo marchigiano, realizzata in collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale. Secondo l'approfondimento del Centro studi SRM, gli scambi commerciali con l'estero via mare della regione si concentrano per il 26% circa nei rapporti con l'Asia orientale. Seguono i paesi dell'Europa non-Ue e il nord America. La Francia è il primo mercato in termini di valore delle merci esportate dai distretti delle Marche con circa 623 milioni di euro (+11,8% nel 2023 rispetto al 2022) a cui seguono Germania e Stati Uniti. Cuore dell'analisi SRM sullo scalo dorico è stato il confronto con un campione di 300 imprese manifatturiere di Marche e Abruzzo, che importano ed esportano merci via mare. L'obiettivo dell'approfondimento con gli operatori delle province di Ancona, Pesaro, Macerata, Ascoli Piceno, Teramo, Chieti è stato di identificare e monitorare le interconnessioni produttive, commerciali, modali e di business che si muovono intorno ai porti per valutarle attraverso la percezione dei protagonisti del cluster marittimo. Il porto di Ancona risulta snodo strategico sia per le rotte Deep Sea, verso Cina, India, Stati Uniti, sia per quelle Short Sea, verso i Balcani e il Mediterraneo Orientale. Con prospettive di incremento del trade con mercati lontani, come Cina e Stati Uniti. La funzione logistica è prevalentemente internalizzata: il 62% del campione ha risposto che gestisce l'operatività logistica internamente, con l'utilizzo prevalente di mezzi pesanti. Nel caso invece di esternalizzazione della funzione logistica, risulta centrale la figura dello spedizioniere: il 63% delle aziende affida a costui il mandato di trasporto. Nella maggior parte dei casi (85%) le imprese sono dotate di magazzini e fanno ancora un limitato ricorso a piattaforme digitali nell'operatività logistica (solo il 35% delle aziende intervistate). La chiave di lettura per il porto di Ancona è l'essere nodo di due corridoi europei, lo Scandinavo-Mediterraneo e il Baltico-Adriatico. La tratta Ancona-Igoumenitsa è un anello marittimo principale nel corridoio europeo che connette le regioni dell'Europa Occidentale e dell'Europa Centrale con le regioni del Mediterraneo Orientale. In un periodo di due mesi 1.490 mezzi pesanti sono transitati per il porto di Ancona alla volta del porto greco di Igoumenitsa. La tratta soddisfa una domanda che ha origine prevalente in Europa Centro-occidentale. Cinque paesi, Italia, Germania, Spagna, Francia, Paesi Bassi, generano insieme oltre il 79% di tutti i tir in transito. L'Italia è il primo paese di origine con il 27% dei tir in transito. La prevalenza dei carichi in sbarco a Igoumenitsa



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

resta in Grecia (1.102 veicoli su 1.490 totali, pari al 74%). La seconda destinazione più collegata è la Turchia a cui segue la Bulgaria. Il futuro della portualità dorica Il traffico Ro-Ro e le rotte regionali diverranno sempre più importanti per lo sviluppo del porto di Ancona in particolare in un orizzonte in cui il mare Adriatico possa riacquistare una nuova stabilità al termine delle drammatiche vicende internazionali degli ultimi anni. Fondamentale, nell'ottica della crescita e della competizione portuale, saranno gli investimenti green nello scalo in cui l'AdSp è già impegnata, in particolare nell'elettrificazione delle banchine. Gli scenari nazionali e internazionali chiamano i porti italiani a sfide sempre più complesse per far crescere i livelli di competitività del sistema marittimo nazionale, tra le quali sostenibilità e la digitalizzazione. Sono necessari ingenti investimenti e capitale umano sempre più qualificato. Di questo si è parlato nel confronto con il mondo logistico, intermodale e istituzionale per far emergere i temi più importanti connessi allo sviluppo del porto di Ancona. Siamo convinti -ha detto Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale- che il porto di Ancona possa accrescere la propria posizione competitiva nella portualità europea. Questa è la motivazione della ricerca che abbiamo realizzato con Srm, per avere ulteriori fattori di valutazione del contesto in cui lo scalo e gli operatori di Marche e Abruzzo lavorano. Una conoscenza che certamente ci supporterà nella strategia di sviluppo del porto di Ancona, nel consolidare, insieme alle istituzioni e al cluster marittimo, il suo ruolo di partner dell'economia del territorio. Francesco Acquaroli, presidente della Regione Marche ha sottolineato come il potenziamento delle infrastrutture è un cardine della nostra politica regionale, per potenziare la competitività, l'attrattività e la credibilità al territorio. Da questa convinzione derivano gli ingenti investimenti che abbiamo messo in campo, in filiera con il Governo, e il lavoro per potenziare la sinergia tra porto, interporto e aeroporto la cui vicinanza facilita la proposizione del polo intermodale come hub per il centro Italia e per Adriatico e Mediterraneo. Non è un caso se il più grande player mondiale della logistica abbia scelto proprio le Marche e il cuore dell'intermodalità per un grande investimento di centinaia di milioni di euro. Fondamentale è la realizzazione dell'Ultimo Miglio per migliorare e snellire il collegamento con il porto e la viabilità principale, nonché gli ingenti investimenti per le banchine propedeutiche alla realizzazione della penisola dell'area portuale, sono strategici per uno sviluppo che consentirà alle Marche di poggiare il futuro sulla fruibilità del loro storico appeal commerciale, turistico e logistico. Il porto di Ancona rappresenta un esempio di adattabilità ed efficienza. La sua posizione strategica lo rende un nodo chiave per il traffico verso il Mediterraneo sud-orientale. La riforma che stiamo portando avanti mira a rendere il nostro sistema portuale più competitivo e attrattivo per gli investimenti, garantendo processi più snelli e funzionali. Attualmente, l'eccessiva burocrazia ostacola una gestione coordinata delle infrastrutture e rallenta l'innovazione del settore. Vogliamo superare queste barriere per consentire ai nostri porti di crescere e affermarsi anche su scenari internazionali ha concluso Edoardo Rixi, vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Barriera soffolta, entro febbraio il via ai lavori

Daria Geggi CIVITAVECCHIA - Dopo anni di attesa, entro la fine del mese prenderanno ufficialmente il via i lavori di rifioritura della barriera soffolta e il ripascimento della spiaggia della Marina. Un intervento fondamentale per la difesa del litorale, che si inserisce in un più ampio piano di riqualificazione della costa cittadina. L'opera, progettata dall'Adsp e finanziata poi con 1,3 milioni di euro, prevede il ripristino della barriera soffolta, che sarà riportata a 1,5 metri sotto il livello del mare, con la possibilità di elevarsi fino a 0,50 metri in un secondo momento, e l'ampliamento della spiaggia fino a 15-20 metri verso il mare. L'obiettivo è quello di garantire una maggiore protezione dalle mareggiate e dalle erosioni costiere, migliorando al contempo la fruibilità della Marina per cittadini e turisti. L'assessore all'Ambiente e al Demanio Stefano Giannini ha sottolineato l'importanza di questo intervento, sul progetto della precedente amministrazione, evidenziando come esso si integri perfettamente con gli attuali lavori dell'Authority per l'apertura a sud del porto ed il prolungamento dell'antemurale. «Grazie a questa doppia protezione - ha spiegato Giannini - il lungomare sarà finalmente più sicuro e vivibile, con un impatto positivo sia dal punto di vista ambientale che turistico». L'appalto per l'esecuzione delle opere è stato aggiudicato alla società C.E.M. S.p.a. Secondo il cronoprogramma, i lavori si concluderanno entro maggio 2025, così da non interferire con la stagione balneare. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Barriera soffolta, entro febbraio il via ai lavori

CIVITAVECCHIA - Dopo anni di attesa, entro la fine del mese prenderanno ufficialmente il via i lavori di rifioritura della barriera soffolta e il ripascimento della spiaggia della Marina. Un intervento fondamentale per la difesa del litorale, che si inserisce in un più ampio piano di riqualificazione della costa cittadina. L'opera, progettata dall'Adsp e finanziata poi con 1,3 milioni di euro, prevede il ripristino della barriera soffolta, che sarà riportata a 1,5 metri sotto il livello del mare, con la possibilità di elevarsi fino a 0,50 metri in un secondo momento, e l'ampliamento della spiaggia fino a 15-20 metri verso il mare. L'obiettivo è quello di garantire una maggiore protezione dalle mareggiate e dalle erosioni costiere, migliorando al contempo la fruibilità della Marina per cittadini e turisti. L'assessore all'Ambiente e al Demanio Stefano Giannini ha sottolineato l'importanza di questo intervento, sul progetto della precedente amministrazione, evidenziando come esso si integri perfettamente con gli attuali lavori dell'Authority per l'apertura a sud del porto ed il prolungamento dell'antemurale. «Grazie a questa doppia protezione - ha spiegato Giannini - il lungomare sarà finalmente più sicuro e vivibile, con un impatto positivo sia dal punto di vista ambientale che turistico». L'appalto per l'esecuzione delle opere è stato aggiudicato alla società C.E.M. S.p.a. Secondo il cronoprogramma, i lavori si concluderanno entro maggio 2025, così da non interferire con la stagione balneare. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



Nauticsud: Santanchè, l'elemento competitivo è essere italiani

Nuovo SoS di Amato, presidente filiera nautica, più posti barca "C'è un elemento competitivo che non si trova in nessuna altra parte del mondo ed il fatto che noi siamo italiani. Nel mondo hanno voglia dell'Italia. E l'altro elemento competitivo è che noi siamo il terzo marchio al mondo col Made in Italy. Da questo punto di vista, sono molto presuntuosa ma come italiana". Ne è convinta la ministra del Turismo, Daniela Santanchè. Intervenendo nella Mostra d'Oltremare a Napoli al convegno organizzato da AFINA (Associazione Filiera Nautica Italiana) nell'ambito della 51ma edizione de Nauticsud, dal titolo 'Il cambio di paradigma per la nautica da diporto. Turismo nautico, risorse mare e cantieristica le realtà da far emergere', la ministra ha sottolineato: "La partnership pubblico-privato è l'unica vera soluzione per sbloccare ritardi politici creati negli anni da chi non vedeva la nostra Nazione come una penisola e il mare come una risorsa". "Noi siamo una Nazione di qualità non di quantità. Dobbiamo vincere sulla sfida dei servizi, in tutti i settori dobbiamo avere servizi migliori. Ognuno deve fare la sua parte; a me piace la squadra". Il numero uno del dicastero del Turismo ha ancora affermato: "Da soli si va veloci, ma insieme si va lontano. Per questo motivo ritengo che la nautica sia un settore strategico; dunque dobbiamo relazionarci di più, tra governo centrale e istituzioni del territorio, per realizzare le necessità, come i porti per la nautica da diporto, per evitare di sperperare una risorsa che vede il Sud ai vertici della produttività del comparto della piccola nautica. Il governo Meloni crede nella risorsa mare". Ad aprire i lavori, moderati da Antonino Pane, giornalista del quotidiano 'Il Mattino', l'intervento di Gennaro Amato, presidente di AFINA, organizzatrice del Nauticsud insieme con la Mostra d'Oltremare. "Siamo qui dopo un anno e con gli stessi problemi, nulla di nuovo è accaduto - ha detto Amato - E ora ci troviamo ad un punto di non ritorno. Se non si risolve la questione dei posti barca, che vede una domanda nettamente maggiore della disponibilità esistente, dobbiamo dire ai nostri operatori e dipendenti di lasciare il posto di lavoro". Il Capo di Dipartimento del Ministero della Protezione Civile e delle Politiche del Mare, ammiraglio Pierpaolo Ribuffo, ha sottolineato: "Il contributo del ministro Musumeci è quello di stimolare le politiche che però restano nelle competenze di ogni dicastero. Dobbiamo fare sistema e quello che è mancato nei decenni precedenti è la sensibilità verso la 'marittimità' che non abbiamo mai compreso bene nel suo valore sino in fondo. Ora esiste un piano del mare e che ha alcuni passaggi determinanti per la nautica da diporto". **Andrea Annunziata**, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale, ha confermato l'attuazione, entro pochi mesi, del piano regolatore. "Un traguardo raggiunto dopo 80 anni. Ora per andare avanti e realizzare posti barca



02/12/2025 18:35

Nuovo SoS di Amato, presidente filiera nautica, più posti barca 'C'è un elemento competitivo che non si trova in nessuna altra parte del mondo ed il fatto che noi siamo italiani. Nel mondo hanno voglia dell'Italia. E l'altro elemento competitivo è che noi siamo il terzo marchio al mondo col Made in Italy. Da questo punto di vista, sono molto presuntuosa ma come italiana'. Ne è convinta la ministra del Turismo, Daniela Santanchè. Intervenendo nella Mostra d'Oltremare a Napoli al convegno organizzato da AFINA (Associazione Filiera Nautica Italiana) nell'ambito della 51ma edizione de Nauticsud, dal titolo 'Il cambio di paradigma per la nautica da diporto. Turismo nautico, risorse mare e cantieristica le realtà da far emergere', la ministra ha sottolineato: "La partnership pubblico-privato è l'unica vera soluzione per sbloccare ritardi politici creati negli anni da chi non vedeva la nostra Nazione come una penisola e il mare come una risorsa". "Noi siamo una Nazione di qualità non di quantità. Dobbiamo vincere sulla sfida dei servizi, in tutti i settori dobbiamo avere servizi migliori. Ognuno deve fare la sua parte; a me piace la squadra". Il numero uno del dicastero del Turismo ha ancora affermato: "Da soli si va veloci, ma insieme si va lontano. Per questo motivo ritengo che la nautica sia un settore strategico; dunque dobbiamo relazionarci di più, tra governo centrale e istituzioni del territorio, per realizzare le necessità, come i porti per la nautica da diporto, per evitare di sperperare una risorsa che vede il Sud ai vertici della produttività del comparto della piccola nautica. Il governo Meloni crede nella risorsa mare". Ad aprire i lavori, moderati da Antonino Pane, giornalista del quotidiano 'Il Mattino', l'intervento di Gennaro Amato, presidente di AFINA, organizzatrice del Nauticsud insieme con la Mostra d'Oltremare. "Siamo qui dopo un anno e con gli stessi

Ansa.it

Napoli

per il diportismo serve un intervento del Governo per limitare le disposizioni, a volte inutili, delle Soprintendenze". Una soluzione è stata indicata da Egidio Filetto, partner di PwC, che ha identificato nelle Zes (Zone Economiche Speciali) una strada possibile per lo snellimento procedure burocratiche. L'imprenditore napoletano Massimo Luise, amministratore di Luise Group spa, ha detto: "Serve una sinergia tra le istituzioni per risolvere le questioni dei Marina e degli ormeggi". Il project financing potrebbe essere una opportunità, scelta dalla Regione Campania, secondo l'intervento del consigliere regionale Dem Massimiliano Manfredi, utilizzando fondi Fers. In un messaggio inviato ai convegnisti, il direttore del quotidiano 'Il Mattino', Roberto Napoletano, ha, fra l'altro, sottolineato: "Bisogna proseguire nell'operazione verità che restituisce all'imprenditoria di qualità di Napoli e del Mezzogiorno la dignità e l'orgoglio conquistati sul campo e, spesso, nascosti o dimenticati da un racconto omissivo".

Il ministro Santanchè al NauticSud

" La partnership pubblico-privato unica vera soluzione per sbloccare ritardi politici creati negli anni da chi non vedeva la nostra nazione come una penisola e il mare come una risorsa ". Queste le parole del ministro del Turismo, Daniela Santanchè, in occasione del convegno organizzato da Afina, al Nauticsud, con titolo Il cambio di paradigma per la nautica da diporto. Turismo nautico, risorse mare e cantieristica le realtà da far emergere. Il numero uno del dicastero del turismo, dopo aver elogiato il lavoro dei cantieri italiani, e in particolare quelli campani, ha dichiarato: " Da soli si va veloci, ma insieme si va lontano. Per questo motivo ritengo che questo sia un settore strategico e i dati danno soddisfazione a questa ragione, dunque dobbiamo relazionarci di più, tra governo centrale e istituzioni del territorio, per realizzare le necessità, come i porti per la nautica da diporto, per evitare di sperperare una risorsa che vede il Mezzogiorno ai vertici della produttività del comparto della piccola nautica. Il governo Meloni crede nella risorsa mare tanto da aver creato un Ministero del mare e ha alla base delle sue strategie il concetto di partnership pubblico privato " Ad aprire i lavori, moderati da Antonino Pane, giornalista del quotidiano Il Mattino, l'intervento di Gennaro Amato, presidente di Afina - Associazione Filiera Italiana della Nautica - che ha lasciato poco spazio a dubbi: " Siamo qui dopo un anno e con gli stessi problemi e nulla di nuovo è accaduto - ha detto Amato -. E ora ci troviamo ad un punto di non ritorno. Se non si risolve la questione dei posti barca, che vede una domanda nettamente maggiore della disponibilità esistente, con oltre 52 mila barche in Campania e solo 16mila posti barca disponibili, dobbiamo dire ai nostri operatori e dipendenti di lasciare il posto di lavoro ". Il Capo di Dipartimento del Ministero della Protezione Civile e delle Politiche del Mare, Ammiraglio Pierpaolo Ribuffo, ha sottolineato nel suo intervento: " Il contributo del ministro Musumeci è quello di stimolare le politiche che però restano nelle competenze di ogni dicastero. Dobbiamo fare **sistema** e quello che è mancato nei decenni precedenti è la sensibilità verso la marittimità che non abbiamo mai compreso bene nel suo valore sino in fondo. Ora esiste un piano del mare e che ha alcuni passaggi determinanti per la nautica da diporto, un passo avanti importante che ci consente a breve di poter intervenire migliorando le necessità del settore ". L'unica buona notizia è giunta dalle dichiarazioni di Andrea Annunziata, presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Tirreno Centrale, che ha confermato l'attuazione, entro pochi mesi, del piano regolatore. " Un traguardo raggiunto dopo 80 anni. Ora per andare avanti e realizzare posti barca per il diportismo serve un intervento del Governo per limitare, a volte inutili, le disposizioni delle Soprintendenze, solo così, e non solo grazie al piano regolatore, si può andare avanti ". Un suggerimento o, meglio, una soluzione, è stata indicata da Eugenio Filetto, partner di PwC, che ha identificato



02/12/2025 19:55

Redazione Gazzetta

" La partnership pubblico-privato unica vera soluzione per sbloccare ritardi politici creati negli anni da chi non vedeva la nostra nazione come una penisola e il mare come una risorsa ". Queste le parole del ministro del Turismo, Daniela Santanchè, in occasione del convegno organizzato da Afina, al Nauticsud, con titolo Il cambio di paradigma per la nautica da diporto. Turismo nautico, risorse mare e cantieristica le realtà da far emergere. Il numero uno del dicastero del turismo, dopo aver elogiato il lavoro dei cantieri italiani, e in particolare quelli campani, ha dichiarato: " Da soli si va veloci, ma insieme si va lontano. Per questo motivo ritengo che questo sia un settore strategico e i dati danno soddisfazione a questa ragione, dunque dobbiamo relazionarci di più, tra governo centrale e istituzioni del territorio, per realizzare le necessità, come i porti per la nautica da diporto, per evitare di sperperare una risorsa che vede il Mezzogiorno ai vertici della produttività del comparto della piccola nautica. Il governo Meloni crede nella risorsa mare tanto da aver creato un Ministero del mare e ha alla base delle sue strategie il concetto di partnership pubblico privato " Ad aprire i lavori, moderati da Antonino Pane, giornalista del quotidiano Il Mattino, l'intervento di Gennaro Amato, presidente di Afina - Associazione Filiera Italiana della Nautica - che ha lasciato poco spazio a dubbi: " Siamo qui dopo un anno e con gli stessi problemi e nulla di nuovo è accaduto - ha detto Amato -. E ora ci troviamo ad un punto di non ritorno. Se non si risolve la questione dei posti barca, che vede una domanda nettamente maggiore della disponibilità esistente, con oltre 52 mila barche in Campania e solo 16mila posti barca disponibili, dobbiamo dire ai nostri operatori e dipendenti di lasciare il posto di lavoro ". Il Capo di Dipartimento del Ministero della Protezione Civile e delle Politiche del Mare, Ammiraglio Pierpaolo Ribuffo, ha sottolineato nel suo intervento: " Il contributo del ministro Musumeci è quello di stimolare le politiche che però restano nelle competenze di ogni dicastero. Dobbiamo fare sistema e quello che è

Gazzetta di Napoli

Napoli

nelle Zes (Zone Economiche Speciali) una strada possibile per lo snellimento procedure burocratiche: " Il piano ZES parla della nautica come realtà strategica per il Mezzogiorno, inserendola tra le prime 5 in Italia. Perciò esiste una linea guida da poter intraprendere per attuare una cancellazione della burocrazia che porterebbe, in maniera spedita, alla risoluzione di molti problemi per la realizzazione di nuove infrastrutture" L'imprenditore napoletano Massimo Luise, Amministratore di Luise Group Spa che gestisce diverse realtà nel mare mediterraneo ha detto: " Serve una sinergia tra le istituzioni per risollevare la questioni dei Marina e degli ormeggi. Da troppi anni idee, progetti e investimenti sono stati bloccati senza la collaborazione istituzionale, questo ci fa scontare un ritardo rispetto ad altri competitor del bacino del Mediterraneo, un ritardo che condiziona e limita gli imprenditori italiani sul mercato internazionale ". Il Project Financing potrebbe essere una opportunità, scelta dalla regione Campania, secondo l'intervento del consigliere regionale Dem Massimiliano Manfredi, utilizzando fondi Fers. Secondo la legge Merloni ter il legislatore, quindi, comprendendo che per coinvolgere capitali privati nella realizzazione di opere pubbliche sono necessari iter procedurali ad hoc e diversi da quelli in cui si sceglie un appaltatore a cui conferire denaro pubblico, predisporre una serie di procedimenti, dando loro il nome del risultato a cui sono tesi, ossia la "finanza di progetto".

Taranto: Ciliento, da Rixi attenzione verso il porto, strategico anche a livello nazionale

Interessante e assolutamente condivisibile la vision del **porto** di **Taranto** spiegata dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sergio Prete: passare da un **porto** esclusivamente industriale e chiuso a un **porto** aperto, diversificato, innovativo e sostenibile. Tanto si sta facendo per dotare il **porto** di infrastrutture capaci di potenziare la logistica, l'attracco di grandi navi merci, la produzione di energia eolica, l'insediamento della cantieristica di lusso, ma anche per ospitare le navi da crociera e la nautica da diporto. Gli investimenti sul waterfront lo renderanno accessibile ai cittadini e accogliente per chi vi attracca, che sia un turista o un imprenditore. L'obiettivo della nostra amministrazione per i grandi porti regionali, in accordo con le due Autorità di Sistema Portuali, è proprio quello di connetterli alla città, perché questo è il modo migliore per valorizzare la risorsa mare. Abbiamo colto dal discorso del viceministro Rixi l'attenzione verso il **porto** di **Taranto**, strategico anche a livello nazionale, e un certo ottimismo sulla imminente firma da parte del MASE del decreto che autorizzerà i porti di **Taranto** e Brindisi come Hub industriali nazionali per la realizzazione degli impianti eolici offshore. Un progetto importantissimo per continuare sulla strada dello sviluppo sostenibile dell'area di **Taranto**, che necessiterà di un successivo provvedimento che individui le risorse necessarie per dare concreta attuazione agli interventi infrastrutturali individuati nel decreto del MASE." Queste le dichiarazioni dell'assessore ai Trasporti e alla Mobilità sostenibile Debora Ciliento dopo l'incontro con il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi, presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio al **Porto** di **Taranto**.



02/12/2025 09:02

Interessante e assolutamente condivisibile la vision del porto di Taranto spiegata dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sergio Prete: passare da un porto esclusivamente industriale e chiuso a un porto aperto, diversificato, innovativo e sostenibile. Tanto si sta facendo per dotare il porto di infrastrutture capaci di potenziare la logistica, l'attracco di grandi navi merci, la produzione di energia eolica, l'insediamento della cantieristica di lusso, ma anche per ospitare le navi da crociera e la nautica da diporto. Gli investimenti sul waterfront lo renderanno accessibile ai cittadini e accogliente per chi vi attracca, che sia un turista o un imprenditore. L'obiettivo della nostra amministrazione per i grandi porti regionali, in accordo con le due Autorità di Sistema Portuali, è proprio quello di connetterli alla città, perché questo è il modo migliore per valorizzare la risorsa mare. Abbiamo colto dal discorso del viceministro Rixi l'attenzione verso il porto di Taranto, strategico anche a livello nazionale, e un certo ottimismo sulla imminente firma da parte del MASE del decreto che autorizzerà i porti di Taranto e Brindisi come Hub industriali nazionali per la realizzazione degli impianti eolici offshore. Un progetto importantissimo per continuare sulla strada dello sviluppo sostenibile dell'area di Taranto, che necessiterà di un successivo provvedimento che individui le risorse necessarie per dare concreta attuazione agli interventi infrastrutturali individuati nel decreto del MASE." Queste le dichiarazioni dell'assessore ai Trasporti e alla Mobilità sostenibile Debora Ciliento dopo l'incontro con il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi, presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio al Porto di Taranto.

Informatore Navale

Taranto

Marittimi impiegati in comandata sulle barge nel porto di Taranto, la CP conferma l'obbligo di annotazione sul libretto di navigazione

Soddisfazione viene espressa dal presidente dell'Unione Marittimi, Vincenzo Bellomo, circa la nota della Capitaneria di **Porto di Taranto**, chiamata in causa dalla stessa associazione sindacale, tramite il legale, l'Avv. Fabio maltese, affinché chiarisse le modalità attraverso le quali si applica correttamente il "contratto di comandata". Nella nota della Capitaneria di **Porto**, nell'espressa condivisione della propria linea interpretativa da parte della Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di **porto** - Guardia Costiera, ha evidenziato che "L'imbarco in regime di comandata è da ritenersi equiparato integralmente all'imbarco effettuato dal marittimo, quindi, rientrando nel "genus" dell'arruolamento e, pertanto, come tale sottoposto ad annotazione obbligatoria da parte dell'Autorità Marittima". La richiesta di chiarimenti sollevata dall'Unione Marittimi nasce da quanto rappresentato dai marittimi imbarcati sulle barge Kochab, Megrez, Merak, Polaris Vega I, Sirio I Ceti e Tauri e in servizio sulle navi Corona Boreale e Corona Australe, tutte ormeggiate nel **porto di Taranto**, di proprietà dell'ex ILVA, oggi gestite dalla società ADI servizi Marittimi (attualmente in amministrazione straordinaria), che di fatto sono chiamati ad operare in "comandata" senza che ciò sia stato registrato sul libretto di navigazione ed in assenza del previsto contratto di arruolamento. Gli stessi hanno riferito di aver svolto non solo il servizio di guardia (come regolamentato dall'ordinanza n. 200/2007 della CP di **Taranto**) ma spesso anche attività di riparazione e manutenzione e di essere stati impiegati in operazioni connesse all'approntamento delle dotazioni e delle provviste. «Quanto ribadito dalla Capitaneria di **Porto**, è la conferma che il contratto dei marittimi delle barge ormeggiate nel **porto di Taranto** non sono stati stipulati con le modalità e le forme prescritte dal Codice della navigazione. Alle spalle di questo risultato c'è l'impegno dell'Unione Marittimi, che naturalmente seguirà costantemente l'evolversi della vicenda, ed interverrà presso tutte le Autorità competenti per la tutela dei diritti del personale marittimo impiegato in comandata" - afferma il presidente Bellomo che aggiunge: "mi preme ringraziare la Capitaneria di **Porto di Taranto**, rappresentata dal Comandante CV (CP) Rosario Meo, per il chiarimento fornito che non lascia spazio ad incertezze sulla corretta applicazione del contratto di comandata". La nota della Capitaneria di **Porto di Taranto** chiarisce inoltre che l' "annotazione sul libretto di navigazione e sul ruolo/ruolino equipaggio della nave comporta che i periodi di imbarco effettuati in regime di "comandata" non possano essere computati come periodo di navigazione utile al conseguimento di titoli, qualifiche e certificati IMO-STCW, permanendo, invece,

| Informatore Navale | |
|--|-------------------|
| Marittimi impiegati in comandata sulle barge nel porto di Taranto, la CP conferma l'obbligo di annotazione sul libretto di navigazione | |
| 02/12/2025 16:57 | VINCENZO BELLOMO; |
| <p>Soddisfazione viene espressa dal presidente dell'Unione Marittimi, Vincenzo Bellomo, circa la nota della Capitaneria di Porto di Taranto, chiamata in causa dalla stessa associazione sindacale, tramite il legale, l'Avv. Fabio maltese, affinché chiarisse le modalità attraverso le quali si applica correttamente il "contratto di comandata". Nella nota della Capitaneria di Porto, nell'espressa condivisione della propria linea interpretativa da parte della Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, ha evidenziato che "L'imbarco in regime di comandata è da ritenersi equiparato integralmente all'imbarco effettuato dal marittimo, quindi, rientrando nel "genus" dell'arruolamento e, pertanto, come tale sottoposto ad annotazione obbligatoria da parte dell'Autorità Marittima". La richiesta di chiarimenti sollevata dall'Unione Marittimi nasce da quanto rappresentato dai marittimi imbarcati sulle barge Kochab, Megrez, Merak, Polaris Vega I, Sirio I Ceti e Tauri e in servizio sulle navi Corona Boreale e Corona Australe, tutte ormeggiate nel porto di Taranto, di proprietà dell'ex ILVA, oggi gestite dalla società ADI servizi Marittimi (attualmente in amministrazione straordinaria), che di fatto sono chiamati ad operare in "comandata" senza che ciò sia stato registrato sul libretto di navigazione ed in assenza del previsto contratto di arruolamento. Gli stessi hanno riferito di aver svolto non solo il servizio di guardia (come regolamentato dall'ordinanza n. 200/2007 della CP di Taranto) ma spesso anche attività di riparazione e manutenzione e di essere stati impiegati in operazioni connesse all'approntamento delle dotazioni e delle provviste. «Quanto ribadito dalla Capitaneria di Porto, è la conferma che il contratto dei marittimi delle barge ormeggiate nel porto di Taranto non sono stati stipulati con le modalità e le forme prescritte dal Codice della navigazione. Alle spalle di questo risultato c'è l'impegno dell'Unione Marittimi, che naturalmente seguirà costantemente l'evolversi della vicenda, ed interverrà presso tutte le Autorità competenti per la tutela dei diritti del personale marittimo impiegato in comandata" - afferma il presidente Bellomo che aggiunge: "mi preme ringraziare la Capitaneria di Porto di Taranto, rappresentata dal Comandante CV (CP) Rosario Meo, per il chiarimento fornito che non lascia spazio ad incertezze sulla corretta applicazione del contratto di comandata". La nota della Capitaneria di Porto di Taranto chiarisce inoltre che l' "annotazione sul libretto di navigazione e sul ruolo/ruolino equipaggio della nave comporta che i periodi di imbarco effettuati in regime di "comandata" non possano essere computati come periodo di navigazione utile al conseguimento di titoli, qualifiche e certificati IMO-STCW, permanendo, invece, la necessità del solo computo per il mantenimento dell'iscrizione nelle</p> | |

Informatore Navale

Taranto

la necessità del solo computo per il mantenimento dell'iscrizione nelle matricole della gente di mare".

Sea Reporter

Taranto

La Capitaneria di Porto di Taranto, obbliga l'annotazione sul libretto per i marittimi in comanda

Taranto - Soddisfazione viene espressa dal presidente dell'Unione Marittimi, Vincenzo Bellomo, circa la nota della Capitaneria di **Porto** di **Taranto**, chiamata in causa dalla stessa associazione sindacale, tramite il legale, l'Avv. Fabio Maltese, affinché chiarisse le modalità attraverso le quali si applica correttamente il "contratto di comandata". Nella nota ufficiale, datata 05.02.25, la Capitaneria di **Porto** della città jonica, nell'espressa condivisione della propria linea interpretativa da parte della competente Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di **porto** - Guardia Costiera, ha evidenziato che "L'imbarco in regime di comandata è da ritenersi equiparato integralmente all'imbarco effettuato dal marittimo, quindi, rientrando nel "genus" dell'arruolamento e, pertanto, come tale sottoposto ad annotazione obbligatoria da parte dell'Autorità Marittima". La richiesta di chiarimenti sollevata dall'Unione Marittimi nasce da quanto rappresentato dai marittimi imbarcati sulle barge Kochab, Megrez, Merak, Polaris Vega I, Sirio I Ceti e Tauri e in servizio sulle navi Corona Boreale e Corona Australe, tutte ormeggiate nel **porto** di **Taranto**, di proprietà dell'ex ILVA, oggi gestite dalla società ADI servizi Marittimi (attualmente in amministrazione straordinaria), che di fatto sono chiamati ad operare in "comandata" senza che ciò sia stato registrato sul libretto di navigazione ed in assenza del previsto contratto di arruolamento. Gli stessi hanno riferito di aver svolto non solo il servizio di guardia (come regolamentato dall'ordinanza n. 200/2007 della CP di **Taranto**) ma spesso anche attività di riparazione e manutenzione e di essere stati impiegati in operazioni connesse all'approntamento delle dotazioni e delle provviste. «Quanto ribadito dalla Capitaneria di **Porto**, è la conferma che il contratto dei marittimi delle barge ormeggiate nel **porto** di **Taranto** non sono stati stipulati con le modalità e le forme prescritte dal Codice della navigazione. Alle spalle di questo risultato c'è l'impegno dell'Unione Marittimi, che naturalmente seguirà costantemente l'evolversi della vicenda, ed interverrà presso tutte le Autorità competenti per la tutela dei diritti del personale marittimo impiegato in comandata" - afferma il presidente Bellomo che aggiunge: "mi preme ringraziare la Capitaneria di **Porto** di **Taranto**, rappresentata dal Comandante CV (CP) Rosario Meo, per il chiarimento fornito che non lascia spazio ad incertezze sulla corretta applicazione del contratto di comandata". La nota della Capitaneria di **Porto** di **Taranto** chiarisce inoltre che l'"annotazione sul libretto di navigazione e sul ruolo/ruolino equipaggio della nave comporta che i periodi di imbarco effettuati in regime di "comandata" non possano essere computati come periodo di



Taranto - Soddisfazione viene espressa dal presidente dell'Unione Marittimi, Vincenzo Bellomo, circa la nota della Capitaneria di Porto di Taranto, chiamata in causa dalla stessa associazione sindacale, tramite il legale, l'Avv. Fabio Maltese, affinché chiarisse le modalità attraverso le quali si applica correttamente il "contratto di comandata". Nella nota ufficiale, datata 05.02.25, la Capitaneria di Porto della città jonica, nell'espressa condivisione della propria linea interpretativa da parte della competente Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, ha evidenziato che "L'imbarco in regime di comandata è da ritenersi equiparato integralmente all'imbarco effettuato dal marittimo, quindi, rientrando nel "genus" dell'arruolamento e, pertanto, come tale sottoposto ad annotazione obbligatoria da parte dell'Autorità Marittima". La richiesta di chiarimenti sollevata dall'Unione Marittimi nasce da quanto rappresentato dai marittimi imbarcati sulle barge Kochab, Megrez, Merak, Polaris Vega I, Sirio I Ceti e Tauri e in servizio sulle navi Corona Boreale e Corona Australe, tutte ormeggiate nel porto di Taranto, di proprietà dell'ex ILVA, oggi gestite dalla società ADI servizi Marittimi (attualmente in amministrazione straordinaria), che di fatto sono chiamati ad operare in "comandata" senza che ciò sia stato registrato sul libretto di navigazione ed in assenza del previsto contratto di arruolamento. Gli stessi hanno riferito di aver svolto non solo il servizio di guardia (come regolamentato dall'ordinanza n. 200/2007 della CP di Taranto) ma spesso anche attività di riparazione e manutenzione e di essere stati impiegati in operazioni connesse all'approntamento delle dotazioni e delle provviste. «Quanto ribadito dalla Capitaneria di Porto, è la conferma che il contratto dei marittimi delle barge ormeggiate nel porto di Taranto

Sea Reporter

Taranto

navigazione utile al conseguimento di titoli, qualifiche e certificati IMO-STCW, permanendo, invece, la necessità del solo computo per il mantenimento dell'iscrizione nelle matricole della gente di mare".

Shipping Italy

Taranto

L'imbarco sulle barge ex Ilva ferme va annotato regolarmente

Navi L'Unione Marittimi spiega come la Capitaneria di **Taranto** abbia fatto luce sul contratto di comandata applicato de facto ai lavoratori di Adi Servizi Marittimi di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Il "contratto di comandata" garantisce al marittimo sottoscrittore il mantenimento dell'iscrizione nelle matricole della gente di mare e per questo deve essere annotato sul libretto di navigazione e sul ruolo/ruolino equipaggio della nave come ogni contratto di arruolamento. È questo in sintesi quanto avrebbe stabilito la Capitaneria di **porto** in base all'Unione Marittimi, che l'aveva interpellata affinché chiarisse le modalità attraverso le quali si applica correttamente il "contratto di comandata" a riguardo di quanto rappresentato dai marittimi imbarcati sulle barge Kochab, Megrez, Merak, Polaris Vega I, Sirio I Ceti e Tauri e in servizio sulle navi Corona Boreale e Corona Australe, tutte ormeggiate nel **porto** di **Taranto**, di proprietà dell'ex Ilva, oggi gestite dalla società Adi Servizi Marittimi (attualmente in amministrazione straordinaria), che di fatto sono chiamati ad operare in "comandata" senza che ciò sia stato registrato sul libretto di navigazione ed in assenza del previsto contratto di arruolamento. "Nella nota ufficiale, datata 05.02.25, la Capitaneria di **Porto** della città jonica, nell'espressa condivisione della propria linea interpretativa da parte della competente Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di **porto** - Guardia Costiera, ha evidenziato che l'imbarco in regime di comandata è da ritenersi equiparato integralmente all'imbarco effettuato dal marittimo, quindi, rientrando nel 'genus' dell'arruolamento e, pertanto, come tale sottoposto ad annotazione obbligatoria da parte dell'Autorità Marittima" ha spiegato una nota di Unione Marittimi, evidenziando come i lavoratori hanno riferito di aver svolto non solo il servizio di guardia ma spesso anche attività di riparazione e manutenzione e di essere stati impiegati in operazioni connesse all'approntamento delle dotazioni e delle provviste. "Quanto ribadito dalla Capitaneria di **Porto**, è la conferma che il contratto dei marittimi delle barge ormeggiate nel **porto** di **Taranto** non sono stati stipulati con le modalità e le forme prescritte dal Codice della navigazione. Alle spalle di questo risultato c'è l'impegno dell'Unione Marittimi, che naturalmente seguirà costantemente l'evolversi della vicenda, ed interverrà presso tutte le Autorità competenti per la tutela dei diritti del personale marittimo impiegato in comandata" ha aggiunto Vincenzo Bellomo, presidente di Unione Marittimi. La nota della Capitaneria di **Porto** di **Taranto** chiarisce inoltre che la "annotazione sul libretto di navigazione e sul ruolo/ruolino equipaggio della nave comporta che i periodi di imbarco effettuati in regime di comandata non possano essere computati come periodo di navigazione utile al conseguimento di titoli,



Shipping Italy

Taranto

qualifiche e certificati Imo-Stcw, permanendo, invece, la necessità del solo computo per il mantenimento dell'iscrizione nelle matricole della gente di mare". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Ship Mag

Cagliari

Disney Cruise Line schiererà due navi in Alaska nell'estate 2026

11 Febbraio 2025 Redazione Per la prima volta la compagnia farà tappa anche a Cagliari Miami - Con la sua flotta ancora più ricca, Disney Cruise Line schiererà due navi in Alaska nell'estate 2026 : inoltre ha inserito una nuova destinazione in Europa e offrirà crociere brevi da Singapore. A partire da maggio, sia Disney Magic che Disney Wonder si imbarcheranno per crociere di sette notti in Alaska da Vancouver, Le destinazioni includono Skagway, Juneau e Ketchikan, mentre Disney Magic farà scalo a Icy Strait Point . Per la prima volta, Disney Cruise Line poi farà scalo a Cagliari, in Sardegna, quando Disney Dream tornerà in Europa . Poi concluderà la stagione con crociere di tre, quattro e sette notti da Southampton verso il Nord Europa e i fiordi norvegesi. I porti includono Olden (Norvegia), Copenaghen e Portland, nel Regno Unito.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Villa San Giovanni, spostamento del Porto a sud: il Comune propone la nomina di un commissario ad acta

La nota dell'Amministrazione Comunale di San Giovanni dopo la riunione convocata dall'**Autorità di Sistema** dello Stretto "Abbiamo partecipato con vivo interesse alla riunione del coordinamento di partenariato convocata dall'**Autorità di Sistema** dello Stretto presieduta dal commissario ammiraglio Antonio Ranieri: oggetto la prossima gara per la progettazione del piano regolatore portuale che interesserà anche il porto della città di Villa San Giovanni ". Così in una nota il Comune villese. "Dotarsi del piano regolatore portuale è fondamentale per tutte le nostre città e rispetto a ciò siamo profondamente in ritardo, basti pensare che di tutti i comuni che fanno parte dell'**Autorità di sistema** solo la città di Messina ha il proprio piano regolatore portuale. Dalla riunione é emersa chiara la necessità di tutti di aprire una fase di confronto e consultazione con la società che risulterà aggiudicatrice del bando di gara, oggetto di discussione ed approvazione anche nel consiglio di amministrazione dell'ADSP che si terrà nella mattinata di domani (13.02.2025)". "La Città di Villa San Giovanni ha ribadito quanto quest'amministrazione comunale sostiene sin da luglio 2022, oggetto di deliberato unanime da parte del civico consesso: nessuna nuova banchina all'interno dell'area occupata da RFI e società private di navigazione per l'attraversamento da e per la Sicilia; un sì convinto alla realizzazione della stazione marittima nell'area del Lido Cenide e delle frontistanti banchine per gli aliscafi, riproponendo nel progetto della stazione marittima l'architettura del vecchio lido Cenide". La città ha un'unica priorità: lo spostamento del Porto a Sud "La città, adesso, acquisito anche il parere della giunta regionale (che va ad aggiungersi a quello di Città metropolitana) ha un'unica e sola priorità: lo spostamento del porto a sud. Per velocizzare i tempi e snellire le procedure amministrative (dalla progettazione alla realizzazione dell'infrastruttura portuale), abbiamo proposto la nomina di un commissario ad acta per un intervento da realizzarsi con urgenza e in vigore di un'ordinanza di protezione civile. La città ha dalla sua, purtroppo, tutte le carte in regola: emergenza ambientale, mancanza di vivibilità cittadina, "particolari esigenze di coordinamento operativo tra amministrazioni statali", tutto atto a legittimare l'adozione di un decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Il nostro è un nuovo porto che prevede lo spostamento dell'intero porto commerciale nelle immediate adiacenze del porto storico ferroviario : non si tratta di un adeguamento e neppure di una rifunzionalizzazione, tanto meno questo intervento può essere subordinato alla realizzazione del ponte sullo Stretto quanto, piuttosto, armonizzato con un nuovo **sistema** di mobilità dinamica nell'attraversamento tra il continente e la Sicilia". "Lo spostamento del porto a sud permetterà alla città di riappropriarsi di spazi urbani e della sua visione turistica senza dover rinunciare alla vocazione trasportistica che



La nota dell'Amministrazione Comunale di San Giovanni dopo la riunione convocata dall'Autorità di Sistema dello Stretto "Abbiamo partecipato con vivo interesse alla riunione del coordinamento di partenariato convocata dall'Autorità di Sistema dello Stretto presieduta dal commissario ammiraglio Antonio Ranieri: oggetto la prossima gara per la progettazione del piano regolatore portuale che interesserà anche il porto della città di Villa San Giovanni ". Così in una nota il Comune villese. "Dotarsi del piano regolatore portuale è fondamentale per tutte le nostre città e rispetto a ciò siamo profondamente in ritardo, basti pensare che di tutti i comuni che fanno parte dell'Autorità di sistema solo la città di Messina ha il proprio piano regolatore portuale. Dalla riunione é emersa chiara la necessità di tutti di aprire una fase di confronto e consultazione con la società che risulterà aggiudicatrice del bando di gara, oggetto di discussione ed approvazione anche nel consiglio di amministrazione dell'ADSP che si terrà nella mattinata di domani (13.02.2025)". "La Città di Villa San Giovanni ha ribadito quanto quest'amministrazione comunale sostiene sin da luglio 2022, oggetto di deliberato unanime da parte del civico consesso: nessuna nuova banchina all'interno dell'area occupata da RFI e società private di navigazione per l'attraversamento da e per la Sicilia; un sì convinto alla realizzazione della stazione marittima nell'area del Lido Cenide e delle frontistanti banchine per gli aliscafi, riproponendo nel progetto della stazione marittima l'architettura del vecchio lido Cenide". La città ha un'unica priorità: lo spostamento del Porto a Sud "La città, adesso, acquisito anche il parere della giunta regionale (che va ad aggiungersi a quello di Città metropolitana) ha

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

la vede al centro del Mediterraneo. All'ADSP abbiamo chiesto di velocizzare l'iter istruttorio per rispondere al ministero delle Infrastrutture e realizzare l'allargamento della loro competenza a sud al fine della progettazione del porto: allo stato il porto a sud ha una progettazione preliminare realizzata agli inizi del 2000 dall'ingegner Pietro Viviano, già direttore del Genio civile opere marittime. Da quella progettazione si deve ripartire per aggiornare tutti gli studi di settore specifici preliminari alla progettazione stessa". "Confidiamo che la sinergia istituzionale raggiunta mai come prima di ora sullo spostamento del porto a sud porti, presto, Villa San Giovanni a potersi programmare come una città con il suo porto e non più "la città del porto", una città innovativa nei trasporti, smart, green, libera nella concorrenza e pronta per un nuovo sviluppo del suo territorio".

Agi

Focus

L'Amerigo Vespucci ad Alessandria d'Egitto dopo aver attraversato il Canale di Suez

Prosegue il tour della nave italiana più famosa al mondo, che fa sosta in Egitto fino al 17 febbraio. Domani si collegherà con la 75esima edizione del Festival di Sanremo. AGI - L' Amerigo Vespucci ha attraversato il Canale di Suez nelle scorse ore per entrare nel Mediterraneo. La nave è approdata ad Alessandria d'Egitto , dove sosterrà fino al 17 febbraio , protagonista di una serie di eventi che celebreranno le eccellenze tricolori e il legame culturale tra Italia ed Egitto .

"Dopo mesi di navigazione tra oceani e rotte lontane, ora è il vento di casa a gonfiare le vele. Un vento che racconterà la storia del giro del mondo tra tradizione e avventure condivise. Il viaggio continua, l'orizzonte profuma d'Italia", recita il post su X del Tour Vespucci . Si tratta della seconda visita dello storico veliero e nave scuola della Marina Militare , Ambasciatore del Made in Italy nel mondo, nella città egiziana in 93 anni di storia ed è proprio da qui che la Nave Amerigo Vespucci inizierà il suo tour nelle acque del Mare Nostrum Ad accoglierla ad Alessandria d'Egitto, l'Ambasciatore dell'Italia in Egitto, Michele Quaroni , con il ministro dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, Francesco Lollobrigida , e il ministro della Cultura, Alessandro Giuli All'iniziativa "Tour Mediterraneo di Nave Amerigo Vespucci e Villaggio IN Italia", voluta dal ministro della Difesa, Guido Crosetto , aderiscono, con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, 12 ministeri, mentre l'iniziativa è realizzata da Difesa Servizi Spa. Domani la Rai, media partner del Tour Mondiale, si conferma al fianco di Nave Vespucci anche per il Tour Mediterraneo con uno speciale collegamento con il Festival di Sanremo , nel corso della 75esima edizione della celebre manifestazione canora trasmessa dall'Italia in Eurovisione, come già annunciato anche dal conduttore e direttore artistico Carlo Conti. In programma durante questa nuova sosta, sabato 15 febbraio, "il Vespucci incontra l'Egitto", un evento culturale ed enogastronomico organizzato dal ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste e dal Ministero della Cultura, con il supporto dell' Ambasciata d'Italia , dell'Agenzia ICE e dell' Istituto Italiano di Cultura del Cairo . Una iniziativa che celebra il legame culturale tra Italia ed Egitto e promuove la candidatura della cucina italiana a patrimonio immateriale dell'Unesco A partire dalle 17.30, una lettura di una selezione di brani di Giuseppe Ungaretti e Tommaso Marinetti - declamati dall'attore italiano Davide Rondoni e dall'attrice egiziana Fatma Adel - e un'esibizione musicale che vedrà il coinvolgimento della soprano Fiorenza Mercatali e del tenore Paolo Mascari , con la speciale partecipazione della soprano egiziana Gala El Hadidi , accompagnati al pianoforte dal Maestro Francesco De Poli . Saranno presenti anche 250 giovani studenti dell' Istituto Don Bosco di Alessandria d'Egitto, che Ungaretti frequentò durante la sua infanzia e, con l'occasione, verranno esposti i registri di classe e la pagella del grande



Prosegue il tour della nave italiana più famosa al mondo, che fa sosta in Egitto fino al 17 febbraio. Domani si collegherà con la 75esima edizione del Festival di Sanremo. AGI - L' Amerigo Vespucci ha attraversato il Canale di Suez nelle scorse ore per entrare nel Mediterraneo. La nave è approdata ad Alessandria d'Egitto , dove sosterrà fino al 17 febbraio , protagonista di una serie di eventi che celebreranno le eccellenze tricolori e il legame culturale tra Italia ed Egitto . "Dopo mesi di navigazione tra oceani e rotte lontane, ora è il vento di casa a gonfiare le vele. Un vento che racconterà la storia del giro del mondo tra tradizione e avventure condivise. Il viaggio continua, l'orizzonte profuma d'Italia", recita il post su X del Tour Vespucci . Si tratta della seconda visita dello storico veliero e nave scuola della Marina Militare , Ambasciatore del Made in Italy nel mondo, nella città egiziana in 93 anni di storia ed è proprio da qui che la Nave Amerigo Vespucci inizierà il suo tour nelle acque del Mare Nostrum Ad accoglierla ad Alessandria d'Egitto, l'Ambasciatore dell'Italia in Egitto, Michele Quaroni , con il ministro dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, Francesco Lollobrigida , e il ministro della Cultura, Alessandro Giuli All'iniziativa "Tour Mediterraneo di Nave Amerigo Vespucci e Villaggio IN Italia", voluta dal ministro della Difesa, Guido Crosetto , aderiscono, con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, 12 ministeri, mentre l'iniziativa è realizzata da Difesa Servizi Spa. Domani la Rai, media partner del Tour Mondiale, si conferma al fianco di Nave Vespucci anche per il Tour Mediterraneo con uno speciale collegamento con il Festival di Sanremo , nel corso della 75esima edizione della celebre manifestazione canora trasmessa dall'Italia in Eurovisione, come già annunciato anche dal conduttore e direttore artistico Carlo Conti. In programma durante questa nuova sosta, sabato 15 febbraio, "il Vespucci incontra l'Egitto", un evento culturale ed enogastronomico organizzato dal ministero

Agi

Focus

poeta italiano. Nel corso dell'evento pomeridiano grande spazio sarà dato anche alle eccellenze gastronomiche , con una degustazione del gelato dei mercati dei contadini, un progetto a cura del MASAF appena avviato ad Alessandria D'Egitto e che sta ottenendo ottimi risultati con Filiera Italia. La sera del 15 febbraio verranno anche consegnati i riconoscimenti agli Ambasciatori della Qualità Italiana nel Mondo nel corso di una cena speciale a bordo di Nave Amerigo Vespucci dedicata alla candidatura UNESCO della Cucina Italiana come patrimonio immateriale dell'umanità, organizzata insieme al ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali del governo italiano. Il tour dell'Amerigo Vespucci, cominciato nel luglio 2023, dura in tutto 20 mesi - siamo al 19mo - per toccare 35 porti, in 31 paesi nei cinque continenti. Da marzo a giugno il veliero farà rotta verso l' Italia . Le città che ospiteranno la nave più bella del mondo nel corso del tour mediterraneo saranno, nell'ordine: Trieste, Venezia, Ancona, Ortona, Durazzo, Brindisi, Taranto, La Valletta, Reggio Calabria, Palermo, Napoli, Cagliari, Gaeta, Civitavecchia, Livorno e Genova.

La musica fa pulsare il mare di Sanremo a bordo di Costa Crociere

Opening party, fuochi d'artificio e finale in diretta con l'Ariston Sanremo, 12 feb. (askanews) - I fuochi d'artificio illuminano Sanremo, alla vigilia dell'inizio del festival della canzone italiana e Costa **Crociere** è arrivata in riviera con la Music Cruise 2025, la crociera-evento all'insegna della musica e del festival. Rappresenta la proposta innovativa con la quale la compagnia ha scelto di celebrare la manifestazione musicale italiana più importante rinnovando l'impegno degli anni passati. "L'impegno di Costa con Sanremo è un impegno che va avanti ormai da cinque anni, il quarto anno di fila, con le nostre navi presenti davanti a Sanremo; è un motivo di orgoglio. Far parte di questo Sanremo diffuso portando un palco che è totalmente diverso, iper spettacolare, posizionato addirittura dentro il mare, che è un elemento chiave per Sanremo, ovviamente ci rende particolarmente unici ed integrati allo stesso tempo" ha detto Francesco Muglia Chief Commercial Officer di Costa **Crociere**. Costa Toscana è il palco galleggiante del Festival di Sanremo e dopo il travolgente e spettacolare opening party di domenica, per la finale di sabato ci sarà a bordo l'esibizione dei Planet Funk in collegamento in diretta con il Teatro Ariston. "La novità quest'anno è che la nave non è qui tutta la settimana ma continua il suo viaggio. C'è nei momenti clou per noi che sono l'apertura e la chiusura, con il collegamento in diretta abbiamo, come gli altri anni, anche per questo collegamento dei talent che renderanno l'atmosfera a bordo della nave speciale e che verrà quindi trasferita dal collegamento in diretta questa è una novità importante perché di fatto per il primo anno il Festival di Sanremo è connesso a un viaggio in crociera" ha raccontato Mario Zanetti Amministratore Delegato di Costa **Crociere**. Per Costa un momento importante con tante novità e un futuro roseo. "Per noi è un momento topico della stagione, si incastra perfettamente in un periodo di attività commerciale molto intensa, c'è già un ottimo volume di prenotazioni per l'estate" ha proseguito Zanetti. Fiore all'occhiello della nuova offerta Costa le Sea Destinations. "Sono parte dei nostri nuovi itinerari, che non prevedono più solo destinazioni di terra, ma destinazioni di mare. Quando si naviga è tanto importante un porto dove puoi scendere e fare determinate esperienze quanto dei posti di mare, delle fermate di mare attorno a degli scenari, o meglio in mezzo a degli scenari meravigliosi dove poi avvengono delle esperienze che celebrano quella destinazione" ha concluso Francesco Muglia. La musica fa pulsare il mare di Sanremo a bordo di Costa **Crociere**.



Opening party, fuochi d'artificio e finale in diretta con l'Ariston Sanremo, 12 feb. (askanews) - I fuochi d'artificio illuminano Sanremo, alla vigilia dell'inizio del festival della canzone italiana e Costa Crociere è arrivata in riviera con la Music Cruise 2025, la crociera-evento all'insegna della musica e del festival. Rappresenta la proposta innovativa con la quale la compagnia ha scelto di celebrare la manifestazione musicale italiana più importante rinnovando l'impegno degli anni passati. "L'impegno di Costa con Sanremo è un impegno che va avanti ormai da cinque anni, il quarto anno di fila, con le nostre navi presenti davanti a Sanremo; è un motivo di orgoglio. Far parte di questo Sanremo diffuso portando un palco che è totalmente diverso, iper spettacolare, posizionato addirittura dentro il mare, che è un elemento chiave per Sanremo, ovviamente ci rende particolarmente unici ed integrati allo stesso tempo" ha detto Francesco Muglia Chief Commercial Officer di Costa Crociere. Costa Toscana è il palco galleggiante del Festival di Sanremo e dopo il travolgente e spettacolare opening party di domenica, per la finale di sabato ci sarà a bordo l'esibizione dei Planet Funk in collegamento in diretta con il Teatro Ariston. "La novità quest'anno è che la nave non è qui tutta la settimana ma continua il suo viaggio. C'è nei momenti clou per noi che sono l'apertura e la chiusura, con il collegamento in diretta abbiamo, come gli altri anni, anche per questo collegamento dei talent che renderanno l'atmosfera a bordo della nave speciale e che verrà quindi trasferita dal collegamento in diretta questa è una novità importante perché di fatto per il primo anno il Festival di Sanremo è connesso a un viaggio in crociera" ha raccontato Mario Zanetti Amministratore Delegato di Costa Crociere. Per Costa un momento importante con tante novità e un futuro roseo. "Per noi è un momento topico della stagione, si incastra perfettamente in un periodo di attività commerciale molto intensa, c'è già un ottimo volume di prenotazioni per l'estate" ha proseguito Zanetti. Fiore all'occhiello della nuova offerta Costa le Sea Destinations. "Sono parte dei nostri nuovi itinerari, che non prevedono più solo destinazioni di terra, ma destinazioni di mare. Quando si naviga è tanto importante un porto dove puoi scendere e fare determinate esperienze quanto dei posti di mare, delle fermate di mare attorno a degli scenari, o meglio in mezzo a degli scenari meravigliosi dove poi avvengono delle esperienze che celebrano quella destinazione" ha concluso Francesco Muglia. La musica fa pulsare il mare di Sanremo a bordo di Costa Crociere.

Sos Mediterranee: "Grazie al DI Piantedosi abbiamo fatto tre volte e mezza il giro del mondo inutilmente"

Prima del decreto, la Ocean Viking era in grado di salvare in media 278 persone a missione. Nel 2023 questo numero è sceso a 143 e, nel 2024, a 114 ROMA - "Non sappiamo quante vite abbiamo perso, ma possiamo dire che la prassi di assegnare alle navi delle ong attive nel Mediterraneo **porti** di sbarco lontani è costata, in 24 mesi, ben 535 giorni di fermo effettivo, altri 735 giorni di navigazione sprecati per raggiungere i **porti** lontani, per un totale di 63mila chilometri inutilmente percorsi solo per la Ocean Viking, 135mila in totale, tre volte e mezzo quasi il giro del mondo. L'obiettivo è chiaramente tenerci lontani dalle zone di soccorso". A lanciare l'allarme è Valeria Taurino, direttrice generale dell'ong Sos Mediterranee. Occasione dell'intervento, la conferenza stampa alla Camera 'Un porto lontano è un soccorso negato', in cui sono stati illustrati gli effetti del Decreto che prende il nome dell'attuale ministro dell'Interno, Matteo Piantedosi, nato per regolamentare le attività delle navi delle ong, introducendo la politica di assegnare alle navi delle ong **porti** di sbarco lontani, come Genova, Livorno o Trieste. Il DI prevede anche multe e il fermo della nave in caso di violazioni. Taurino continua: "Prima del Decreto

Piantedosi, una nave come la nostra Ocean Viking era in grado di salvare in media 278 persone a missione. Nel 2023 questo numero è sceso a 143 e, nel 2024, a 114. Eppure, l'assetto operativo della nave non è cambiato". A cambiare, informa la responsabile, "è il contesto politico, sia per via dell'accordo stretto da questo governo con la Tunisia", fondato proprio sul blocco delle partenze, "sia per l'introduzione della prassi dei **porti** lontani, previsto dalla legge". L'analisi presentata riferisce che, tramite questa riforma, sono scattati 26 fermi amministrativi per le navi, per un totale di 640 giorni di stop in mare comminati, di cui 535 effettivamente scontati. "Un anno e mezzo lontani dai soccorsi" denuncia Taurino, a cui si aggiungono i costi: "Solo la nostra ong ha speso 1 milione e 300mila euro in carburante". In media, quasi 650mila euro all'anno, contro i 48.802 euro spesi nel 2022. "Con la cifra spesa in questi ultimi due anni avremmo potuto mettere in mare una nave di soccorso in più" osserva la direttrice. ;) Ops! Sei rimasto inattivo per troppo tempo. Clicca qui per ricaricare il video. ;) Ops! Si è verificato un errore. Clicca qui per ricaricare il video. This is a modal window. Beginning of dialog window. Escape will cancel and close the window. End of dialog window. This is a modal window. This modal can be closed by pressing the Escape key or activating the close button. Infine, l'ong segnala che tale decreto andrebbe ad aggravare anche aspetti legati alla salute psicofisica delle persone. "Assegnare **porti** lontani- continua la responsabile- significa prolungare le sofferenze di persone che troviamo già con problemi fisici e psicologici, che si portano dalla Libia o causati dalla traversata



Prima del decreto, la Ocean Viking era in grado di salvare in media 278 persone a missione. Nel 2023 questo numero è sceso a 143 e, nel 2024, a 114 ROMA - "Non sappiamo quante vite abbiamo perso, ma possiamo dire che la prassi di assegnare alle navi delle ong attive nel Mediterraneo **porti** di sbarco lontani è costata, in 24 mesi, ben 535 giorni di fermo effettivo, altri 735 giorni di navigazione sprecati per raggiungere i **porti** lontani, per un totale di 63mila chilometri inutilmente percorsi solo per la Ocean Viking, 135mila in totale, tre volte e mezzo quasi il giro del mondo. L'obiettivo è chiaramente tenerci lontani dalle zone di soccorso". A lanciare l'allarme è Valeria Taurino, direttrice generale dell'ong Sos Mediterranee. Occasione dell'intervento, la conferenza stampa alla Camera 'Un porto lontano è un soccorso negato', in cui sono stati illustrati gli effetti del Decreto che prende il nome dell'attuale ministro dell'Interno, Matteo Piantedosi, nato per regolamentare le attività delle navi delle ong, introducendo la politica di assegnare alle navi delle ong **porti** di sbarco lontani, come Genova, Livorno o Trieste. Il DI prevede anche multe e il fermo della nave in caso di violazioni. Taurino continua: "Prima del Decreto Piantedosi, una nave come la nostra Ocean Viking era in grado di salvare in media 278 persone a missione. Nel 2023 questo numero è sceso a 143 e, nel 2024, a 114. Eppure, l'assetto operativo della nave non è cambiato". A cambiare, informa la responsabile, "è il contesto politico, sia per via dell'accordo stretto da questo governo con la Tunisia", fondato proprio sul blocco delle partenze, "sia per l'introduzione della prassi dei **porti** lontani, previsto dalla legge". L'analisi presentata riferisce che, tramite questa riforma, sono scattati 26 fermi amministrativi per le

Dire

Focus

stessa. Tra queste, ci sono donne, donne incinte, bambini anche senza famiglie, anziani, disabili". Inoltre, secondo Taurino, "prolungare la permanenza di naufraghi a bordo di una nave è vietato espressamente dal diritto marittimo internazionale". Ciò crea un dilemma per il capitano della nave, che deve scegliere se rispettare il diritto internazionale che rispetta anche la missione morale che l'organizzazione si è prefissata, oppure la norma italiana, "per evitare di incorrere in sanzioni amministrative". "Ricordo una missione in cui la Ocean Viking ha deviato di appena 15 miglia nautiche - una distanza ridicola - dalla rotta verso il porto di sbarco, perché le era stato segnalato un Sos, che poi si rivelò altrove. Il giorno e l'orario di arrivo al porto naturalmente non sono cambiati, ma quella minima deviazione - afferma Taurino - è stata sufficiente a subire una sanzione". Tra i motivi per cui si può essere sanzionati c'è anche il mancato rispetto degli ordini della Guardia costiera libica, con cui l'Italia ha stretto un accordo che consente a questo corpo di fermare i barconi e riportarli in Libia, sottolinea Taurino: "La Libia non è un Paese sicuro e noi non riconosciamo l'autorità della sedicente Guardia costiera libica". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo www.dire.it.

Informare

Focus

MSC riorganizza due servizi transatlantici fra Mediterraneo ed East Coast USA

Mediterranean Shipping Company (MSC), compagnia che è leader del settore del trasporto marittimo containerizzato per capacità della flotta ed è l'unico fra i primi vettori di questo mercato che quest'anno opera senza avvalersi di accordi di vessel sharing con altri carrier, ha annunciato modifiche a due degli 11 servizi transatlantici che fanno parte del proprio network standalone. Si tratta delle linee MEDUSEC, che collega l'Italia con la costa orientale degli Stati Uniti, ed EMUSA, che connette Israele, Turchia, Grecia, Francia e Spagna con la East Coast degli USA. Dal servizio MEDUSEC, che in Italia scala i porti di **Genova**, Gioia Tauro, Livorno e Napoli, saranno rimosse le toccate ai porti di Barcellona e Sines, con entrambi gli scali che saranno inseriti nella rotazione dell'EMUSA. MSC ha evidenziato che, grazie alla riorganizzazione, il servizio MEDUSEC presenterà un transit time record per questo mercato con soli nove giorni di navigazione tra il **porto** di **Genova** e quello di New York.

Informare

MSC riorganizza due servizi transatlantici fra Mediterraneo ed East Coast USA



02/12/2025 15:58

Mediterranean Shipping Company (MSC), compagnia che è leader del settore del trasporto marittimo containerizzato per capacità della flotta ed è l'unico fra i primi vettori di questo mercato che quest'anno opera senza avvalersi di accordi di vessel sharing con altri carrier, ha annunciato modifiche a due degli 11 servizi transatlantici che fanno parte del proprio network standalone. Si tratta delle linee MEDUSEC, che collega l'Italia con la costa orientale degli Stati Uniti, ed EMUSA, che connette Israele, Turchia, Grecia, Francia e Spagna con la East Coast degli USA. Dal servizio MEDUSEC, che in Italia scala i porti di Genova, Gioia Tauro, Livorno e Napoli, saranno rimosse le toccate ai porti di Barcellona e Sines, con entrambi gli scali che saranno inseriti nella rotazione dell'EMUSA. MSC ha evidenziato che, grazie alla riorganizzazione, il servizio MEDUSEC presenterà un transit time record per questo mercato con soli nove giorni di navigazione tra il porto di Genova e quello di New York.

Informare

Focus

Confitarma, l'attuale assetto normativo del servizio di rimorchio portuale va più che bene

Circolare ministeriale del 19 marzo 2019 pienamente idonea a gestire le gare. La Confederazione Italiana Armatori ha confermato il proprio pieno sostegno all'attuale assetto normativo del servizio di rimorchio portuale, riconoscendone l'importanza quale servizio pubblico di interesse generale che garantisce la sicurezza della navigazione nelle acque portuali e lungo le coste. Confitarma ha evidenziato che l'attuale modello regolatorio stabilito dall'articolo 14 della legge n. 84/1994, fondato sulla concorrenza per il mercato, «garantisce un sistema equilibrato ed efficiente, favorendo la qualità del servizio di rimorchio portuale a garanzia di elevati standard di sicurezza». La Confederazione ha ricordato che, «in tale contesto, assieme alle associazioni degli erogatori del servizio di rimorchio, Confitarma ha a suo tempo fornito il suo contributo alla definizione della circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18 dicembre 2013, nonché della successiva circolare ministeriale del 19 marzo 2019 che regola l'assegnazione delle concessioni per il servizio di rimorchio portuale, assicurando la trasparenza e l'effettiva contendibilità delle gare e, al contempo, valorizzando i fondamentali requisiti di esperienza e professionalità dei provider del servizio. Tale impianto regolatorio, infatti - ha sottolineato Confitarma in una nota - da un lato ha introdotto le procedure competitive europee in conformità al regolamento UE 352/2017 e al codice degli appalti superando le criticità del precedente sistema, dall'altro ha previsto, fra i suoi elementi fondanti, l'utilizzo del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, nonché l'individuazione di adeguati requisiti tecnici necessari alla partecipazione alle gare. Inoltre, la suddetta circolare prevede che l'organizzazione del servizio stabilita dal regolamento in vigore alla scadenza della precedente concessione (in termini di flotta e copertura giornaliera di servizio) è da considerarsi idonea a rispondere ai requisiti minimi di partecipazione anche per il periodo previsto dalla gara, salvo l'eventuale variazione del servizio per incremento o diminuzioni del traffico peraltro già disciplinata dalla circolare ministeriale del 19 marzo 2019». Confitarma ha rilevato che «tutti questi elementi, unitamente all'individuazione di un congruo orizzonte temporale delle concessioni, idoneo a sostenere adeguati investimenti finanziari e tecnologici, garantiscono un servizio di rimorchio efficiente e di elevata qualità che contribuisce in maniera determinante alla sicurezza della navigazione e dell'approdo nei porti italiani. La circolare ministeriale, laddove correttamente applicabile, è dunque riconosciuta da Confitarma come strumento pienamente idoneo a gestire le gare, assicurando la contendibilità, senza la necessità di alcuna ulteriore verifica fattuale in merito a ribassi o riduzioni tariffarie attese». La Confederazione ha specificato



Circolare ministeriale del 19 marzo 2019 pienamente idonea a gestire le gare. La Confederazione Italiana Armatori ha confermato il proprio pieno sostegno all'attuale assetto normativo del servizio di rimorchio portuale, riconoscendone l'importanza quale servizio pubblico di interesse generale che garantisce la sicurezza della navigazione nelle acque portuali e lungo le coste. Confitarma ha evidenziato che l'attuale modello regolatorio stabilito dall'articolo 14 della legge n. 84/1994, fondato sulla concorrenza per il mercato, «garantisce un sistema equilibrato ed efficiente, favorendo la qualità del servizio di rimorchio portuale a garanzia di elevati standard di sicurezza». La Confederazione ha ricordato che, «in tale contesto, assieme alle associazioni degli erogatori del servizio di rimorchio, Confitarma ha a suo tempo fornito il suo contributo alla definizione della circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18 dicembre 2013, nonché della successiva circolare ministeriale del 19 marzo 2019 che regola l'assegnazione delle concessioni per il servizio di rimorchio portuale, assicurando la trasparenza e l'effettiva contendibilità delle gare e, al contempo, valorizzando i fondamentali requisiti di esperienza e professionalità dei provider del servizio. Tale impianto regolatorio, infatti - ha sottolineato Confitarma in una nota - da un lato ha introdotto le procedure competitive europee in conformità al regolamento UE 352/2017 e al codice degli appalti superando le criticità del precedente sistema, dall'altro ha previsto, fra i suoi elementi fondanti, l'utilizzo del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, nonché l'individuazione di adeguati requisiti tecnici necessari alla partecipazione alle gare. Inoltre, la suddetta circolare prevede che l'organizzazione del servizio stabilita dal regolamento in vigore alla scadenza della precedente concessione (in termini di flotta e copertura giornaliera di servizio) è da considerarsi idonea a rispondere ai requisiti minimi di partecipazione anche

Informare

Focus

che qualora, nel futuro, dovesse emergere l'esigenza di aggiornare la circolare ministeriale, «Confitarma fornirà, come sempre, il proprio costruttivo contributo assieme alle associazioni degli erogatori del servizio di rimorchio, coordinandosi con le aziende associate e nel rispetto dei criteri di trasparenza e della massima efficienza del settore» e «continuerà a sostenere tutte le iniziative volte a preservare e rafforzare un impianto normativo che assicura stabilità, sicurezza e competitività nel settore del rimorchio portuale, elementi cruciali per l'efficienza della catena logistica e per la tutela degli interessi della comunità marittima».

Confitarma conferma il pieno sostegno all'assetto normativo del servizio di rimorchio portuale

La Confederazione Italiana Armatori, riconoscendo l'importanza del servizio di rimorchio quale servizio pubblico di interesse generale che garantisce la sicurezza della navigazione nelle acque portuali e lungo le coste, intende confermare pubblicamente la piena condivisione dell'attuale assetto normativo. Infatti, il modello regolatorio stabilito dall'articolo 14 della Legge n. 84/1994, fondato sulla concorrenza per il mercato, garantisce un sistema equilibrato ed efficiente, favorendo la qualità del servizio di rimorchio portuale a garanzia di elevati standard di sicurezza. Roma, 12 febbraio 2025 - In tale contesto, assieme alle Associazioni degli erogatori del servizio di rimorchio, Confitarma ha a suo tempo fornito il suo contributo alla definizione della circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18/12/2013, nonché della successiva circolare ministeriale del 19/03/2019 che regola l'assegnazione delle concessioni per il servizio di rimorchio portuale, assicurando la trasparenza e l'effettiva contendibilità delle gare e, al contempo, valorizzando i fondamentali requisiti di esperienza e professionalità dei provider del servizio. Tale impianto regolatorio, infatti, da un lato ha introdotto le procedure competitive europee in conformità al Regolamento UE 352/2017 e al codice degli appalti superando le criticità del precedente sistema, dall'altro ha previsto, fra i suoi elementi fondanti, l'utilizzo del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, nonché l'individuazione di adeguati requisiti tecnici necessari alla partecipazione alle gare. Inoltre, la suddetta circolare prevede che l'organizzazione del servizio stabilita dal Regolamento in vigore alla scadenza della precedente concessione (in termini di flotta e copertura giornaliera di servizio) è da considerarsi idonea a rispondere ai requisiti minimi di partecipazione anche per il periodo previsto dalla gara, salvo l'eventuale variazione del servizio per incremento o diminuzioni del traffico peraltro già disciplinata dalla circolare ministeriale del 19 marzo 2019. Tutti questi elementi, unitamente all'individuazione di un congruo orizzonte temporale delle concessioni, idoneo a sostenere adeguati investimenti finanziari e tecnologici, garantiscono un servizio di rimorchio efficiente e di elevata qualità che contribuisce in maniera determinante alla sicurezza della navigazione e dell'approdo nei **porti** italiani. La circolare ministeriale, laddove correttamente applicabile, è dunque riconosciuta da Confitarma come strumento pienamente idoneo a gestire le gare, assicurando la contendibilità, senza la necessità di alcuna ulteriore verifica fattuale in merito a ribassi o riduzioni tariffarie attese. Qualora, nel futuro, dovesse emergere l'esigenza di aggiornare la suddetta circolare, Confitarma fornirà, come sempre, il proprio costruttivo contributo assieme alle Associazioni degli erogatori del servizio di rimorchio, coordinandosi con le aziende associate e nel rispetto dei criteri di trasparenza e della massima efficienza del settore. In conclusione, Confitarma continuerà a sostenere

| Informatore Navale | |
|---|--|
| Confitarma conferma il pieno sostegno all'assetto normativo del servizio di rimorchio portuale | |
| 02/12/2025 18:43 | |
| <p>La Confederazione Italiana Armatori, riconoscendo l'importanza del servizio di rimorchio quale servizio pubblico di interesse generale che garantisce la sicurezza della navigazione nelle acque portuali e lungo le coste, intende confermare pubblicamente la piena condivisione dell'attuale assetto normativo. Infatti, il modello regolatorio stabilito dall'articolo 14 della Legge n. 84/1994, fondato sulla concorrenza per il mercato, garantisce un sistema equilibrato ed efficiente, favorendo la qualità del servizio di rimorchio portuale a garanzia di elevati standard di sicurezza. Roma, 12 febbraio 2025 - In tale contesto, assieme alle Associazioni degli erogatori del servizio di rimorchio, Confitarma ha a suo tempo fornito il suo contributo alla definizione della circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18/12/2013, nonché della successiva circolare ministeriale del 19/03/2019 che regola l'assegnazione delle concessioni per il servizio di rimorchio portuale, assicurando la trasparenza e l'effettiva contendibilità delle gare e, al contempo, valorizzando i fondamentali requisiti di esperienza e professionalità dei provider del servizio. Tale impianto regolatorio, infatti, da un lato ha introdotto le procedure competitive europee in conformità al Regolamento UE 352/2017 e al codice degli appalti superando le criticità del precedente sistema, dall'altro ha previsto, fra i suoi elementi fondanti, l'utilizzo del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, nonché l'individuazione di adeguati requisiti tecnici necessari alla partecipazione alle gare. Inoltre, la suddetta circolare prevede che l'organizzazione del servizio stabilita dal Regolamento in vigore alla scadenza della precedente concessione (in termini di flotta e copertura giornaliera di servizio) è da considerarsi idonea a rispondere ai requisiti minimi di partecipazione anche per il periodo previsto dalla gara, salvo l'eventuale variazione del servizio per incremento o diminuzioni del traffico peraltro già disciplinata dalla circolare ministeriale del 19 marzo 2019. Tutti questi elementi, unitamente all'individuazione di un congruo orizzonte temporale delle concessioni, idoneo a sostenere adeguati investimenti finanziari e tecnologici, garantiscono un servizio di rimorchio efficiente e di elevata qualità che contribuisce in maniera determinante alla sicurezza della navigazione e dell'approdo nei porti italiani. La circolare ministeriale, laddove correttamente applicabile, è dunque riconosciuta da Confitarma come strumento pienamente idoneo a gestire le gare, assicurando la contendibilità, senza la necessità di alcuna ulteriore verifica fattuale in merito a ribassi o riduzioni tariffarie attese. Qualora, nel futuro, dovesse emergere l'esigenza di aggiornare la suddetta circolare, Confitarma fornirà, come sempre, il proprio costruttivo contributo assieme alle Associazioni degli erogatori del servizio di rimorchio, coordinandosi con le aziende associate e nel rispetto dei criteri di trasparenza e della massima efficienza del settore. In conclusione, Confitarma continuerà a sostenere tutte le iniziative.</p> | |

Informatore Navale

Focus

tutte le iniziative volte a preservare e rafforzare un impianto normativo che assicura stabilità, sicurezza e competitività nel settore del rimorchio portuale, elementi cruciali per l'efficienza della catena logistica e per la tutela degli interessi della comunità marittima.

Informatore Navale

Focus

MSC ottimizza due servizi transatlantici: da Genova a New York il transit time è di soli 9 Giorni

Nell'ambito del nuovo network autonomo East/West, MSC annuncia miglioramenti innovativi per due dei principali servizi transatlantici. I cambiamenti riflettono l'impegno di MSC nel fornire ai clienti servizi più competitivi e la più ampia scelta di collegamenti diretti tra i porti Ginevra / Svizzera, 12 febbraio 2025 - Il servizio MEDUSEC tra **Genova** e New York raggiungerà un transit time record di soli 9 giorni, grazie ai seguenti aggiornamenti: Le toccate a Barcellona e Sines saranno rimosse dal servizio MEDUSEC. Barcellona sarà inserita nel servizio EMUSA. Sines resterà collegata alla costa orientale degli Stati Uniti tramite il servizio EMUSA. Maggiore connettività commerciale e accesso alla costa orientale degli Stati Uniti per le isole del Mar Tirreno (Sardegna e Sicilia) tramite i nostri servizi feeder. Accesso potenziato alla costa orientale degli Stati Uniti per le regioni dell'entroterra, grazie alla nostra rete intermodale in tutta Italia. Gli 11 servizi transatlantici del network autonomo East/West di MSC offriranno dunque una connettività commerciale senza pari tra Europa e Stati Uniti, con un'ampia gamma di scali diretti e tempi di transito competitivi.

| Informatore Navale | |
|---|--|
| MSC ottimizza due servizi transatlantici: da Genova a New York il transit time è di soli 9 Giorni | |
| 02/12/2025 20:38 | |
| <p>Nell'ambito del nuovo network autonomo East/West, MSC annuncia miglioramenti innovativi per due dei principali servizi transatlantici. I cambiamenti riflettono l'impegno di MSC nel fornire ai clienti servizi più competitivi e la più ampia scelta di collegamenti diretti tra i porti Ginevra / Svizzera, 12 febbraio 2025 - Il servizio MEDUSEC tra Genova e New York raggiungerà un transit time record di soli 9 giorni, grazie ai seguenti aggiornamenti: Le toccate a Barcellona e Sines saranno rimosse dal servizio MEDUSEC. Barcellona sarà inserita nel servizio EMUSA. Sines resterà collegata alla costa orientale degli Stati Uniti tramite il servizio EMUSA. Maggiore connettività commerciale e accesso alla costa orientale degli Stati Uniti per le isole del Mar Tirreno (Sardegna e Sicilia) tramite i nostri servizi feeder. Accesso potenziato alla costa orientale degli Stati Uniti per le regioni dell'entroterra, grazie alla nostra rete intermodale in tutta Italia. Gli 11 servizi transatlantici del network autonomo East/West di MSC offriranno dunque una connettività commerciale senza pari tra Europa e Stati Uniti, con un'ampia gamma di scali diretti e tempi di transito competitivi.</p> | |

Informazioni Marittime

Focus

Rimorchio portuale, Confitarma conferma il pieno sostegno all'assetto normativo

Ribadita la piena condivisione del modello regolatorio stabilito dall'articolo 14 della Legge n. 84/1994. Con uno specifico comunicato stampa, la Confederazione Italiana Armatori, riconoscendo l'importanza del servizio di rimorchio quale servizio pubblico di interesse generale che garantisce la sicurezza della navigazione nelle acque portuali e lungo le coste, ha confermato pubblicamente la piena condivisione dell'attuale assetto normativo. Infatti, spiega Confitarma, il modello regolatorio stabilito dall'articolo 14 della Legge n. 84/1994, fondato sulla concorrenza per il mercato, garantisce un sistema equilibrato ed efficiente, favorendo la qualità del servizio di rimorchio portuale a garanzia di elevati standard di sicurezza. In tale contesto, assieme alle associazioni degli erogatori del servizio di rimorchio, Confitarma ha a suo tempo fornito il suo contributo alla definizione della circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18/12/2013, nonché della successiva circolare ministeriale del 19/03/2019 che regola l'assegnazione delle concessioni per il servizio di rimorchio portuale, assicurando la trasparenza e l'effettiva contendibilità delle gare e, al contempo, valorizzando i fondamentali requisiti di esperienza e professionalità dei provider del servizio. Tale impianto regolatorio, infatti, da un lato ha introdotto le procedure competitive europee in conformità al Regolamento UE 352/2017 e al codice degli appalti superando le criticità del precedente sistema, dall'altro ha previsto, fra i suoi elementi fondanti, l'utilizzo del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, nonché l'individuazione di adeguati requisiti tecnici necessari alla partecipazione alle gare. Inoltre, la suddetta circolare prevede che l'organizzazione del servizio stabilita dal Regolamento in vigore alla scadenza della precedente concessione (in termini di flotta e copertura giornaliera di servizio) è da considerarsi idonea a rispondere ai requisiti minimi di partecipazione anche per il periodo previsto dalla gara, salvo l'eventuale variazione del servizio per incremento o diminuzioni del traffico peraltro già disciplinata dalla circolare ministeriale del 19 marzo 2019. Tutti questi elementi, unitamente all'individuazione di un congruo orizzonte temporale delle concessioni, idoneo a sostenere adeguati investimenti finanziari e tecnologici, garantiscono secondo Confitarma un servizio di rimorchio efficiente e di elevata qualità che contribuisce in maniera determinante alla sicurezza della navigazione e dell'approdo nei porti italiani. La circolare ministeriale, laddove correttamente applicabile, è dunque riconosciuta da Confitarma come strumento pienamente idoneo a gestire le gare, assicurando la contendibilità, senza la necessità di alcuna ulteriore verifica fattuale in merito a ribassi o riduzioni tariffarie attese. Qualora, nel futuro, dovesse emergere l'esigenza di aggiornare la suddetta circolare, Confitarma fornirà, come sempre, il proprio costruttivo contributo assieme alle associazioni degli erogatori del servizio di rimorchio, coordinandosi con le aziende associate.



Ribadita la piena condivisione del modello regolatorio stabilito dall'articolo 14 della Legge n. 84/1994. Con uno specifico comunicato stampa, la Confederazione Italiana Armatori, riconoscendo l'importanza del servizio di rimorchio quale servizio pubblico di interesse generale che garantisce la sicurezza della navigazione nelle acque portuali e lungo le coste, ha confermato pubblicamente la piena condivisione dell'attuale assetto normativo. Infatti, spiega Confitarma, il modello regolatorio stabilito dall'articolo 14 della Legge n. 84/1994, fondato sulla concorrenza per il mercato, garantisce un sistema equilibrato ed efficiente, favorendo la qualità del servizio di rimorchio portuale a garanzia di elevati standard di sicurezza. In tale contesto, assieme alle associazioni degli erogatori del servizio di rimorchio, Confitarma ha a suo tempo fornito il suo contributo alla definizione della circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18/12/2013, nonché della successiva circolare ministeriale del 19/03/2019 che regola l'assegnazione delle concessioni per il servizio di rimorchio portuale, assicurando la trasparenza e l'effettiva contendibilità delle gare e, al contempo, valorizzando i fondamentali requisiti di esperienza e professionalità dei provider del servizio. Tale impianto regolatorio, infatti, da un lato ha introdotto le procedure competitive europee in conformità al Regolamento UE 352/2017 e al codice degli appalti superando le criticità del precedente sistema, dall'altro ha previsto, fra i suoi elementi fondanti, l'utilizzo del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, nonché l'individuazione di adeguati requisiti tecnici necessari alla partecipazione alle gare. Inoltre, la suddetta circolare prevede che l'organizzazione del servizio stabilita dal Regolamento in vigore alla scadenza della precedente concessione (in termini di flotta e copertura giornaliera di servizio) è da considerarsi idonea a rispondere ai requisiti minimi di partecipazione anche per il periodo previsto dalla gara, salvo l'eventuale variazione del servizio per incremento o diminuzioni del traffico peraltro già disciplinata dalla circolare ministeriale del 19 marzo 2019. Tutti questi elementi, unitamente all'individuazione di un congruo orizzonte temporale delle concessioni, idoneo a sostenere adeguati investimenti finanziari e tecnologici, garantiscono secondo Confitarma un servizio di rimorchio efficiente e di elevata qualità che contribuisce in maniera determinante alla sicurezza della navigazione e dell'approdo nei porti italiani. La circolare ministeriale, laddove correttamente applicabile, è dunque riconosciuta da Confitarma come strumento pienamente idoneo a gestire le gare, assicurando la contendibilità, senza la necessità di alcuna ulteriore verifica fattuale in merito a ribassi o riduzioni tariffarie attese. Qualora, nel futuro, dovesse emergere l'esigenza di aggiornare la suddetta circolare, Confitarma fornirà, come sempre, il proprio costruttivo contributo assieme alle associazioni degli erogatori del servizio di rimorchio, coordinandosi con le aziende associate.

Informazioni Marittime

Focus

e nel rispetto dei criteri di trasparenza e della massima efficienza del settore. In conclusione, Confitarma dichiara che continuerà a sostenere tutte le iniziative volte a preservare e rafforzare un impianto normativo che assicura stabilità, sicurezza e competitività nel settore del rimorchio portuale, elementi cruciali per l'efficienza della catena logistica e per la tutela degli interessi della comunità marittima. Condividi Tag confitarma Articoli correlati.

Finanziati 39 progetti UE sui fuel

BRUXELLES - Nel quadro delle iniziative per la transizione sui fuel, il 6 febbraio la Commissione UE ha selezionato 39 progetti innovativi in tutta l'Unione dedicati allo sviluppo di infrastrutture per i combustibili alternativi delle varie proposte. Un investimento totale di 422 milioni di euro, fornito tramite l'Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF), sosterrà le iniziative nel guidare la transizione verso trasportino inquinanti dal punto di vista della propulsione. Erano richiesti pertanto progetti completi di tutti i dettagli relativi. I progetti selezionati si concentreranno sull'installazione di stazioni di ricarica elettrica pubbliche, in particolare con caricabatterie ad alta potenza da megawatt per veicoli sia pesanti che leggeri, e sullo sviluppo di stazioni di rifornimento di idrogeno e di installazioni di energia elettrica a terra nei **porti**, (cold ironing) nonché sull'elettificazione degli aeroporti e sulla fornitura di infrastrutture per combustibili alternativi come ammoniaca e metanolo per la navigazione. Questo investimento significativo - sottolinea la nota dell'Unione Europea - è uno degli sforzi dell'UE per ridurre le emissioni di gas serra, migliorare la qualità dell'aria e rafforzare la competitività delle imprese sia di trasporto marittimo che terrestre, a fronte di un incremento costante della "guerra" in corso tra i grandi blocchi geo-economici, che si gioca anche sulle sanzioni per l'inquinamento da idrocarburi.



Shipping Italy

Focus

Le crociere in Italia verso un nuovo record con 15,3 milioni di passeggeri e 5.400 scali nel 2025

Market report Secondo le previsioni di Risposte Turismo nuovi picchi saranno raggiunti a Cagliari, Civitavecchia, Messina, Napoli, Palermo e Portofino mentre rallenteranno Livorno, Savona e soprattutto Ravenna di Redazione SHIPPING ITALY Per il terzo anno consecutivo, l'Italia dovrebbe fare segnare un ulteriore record per il turismo crocieristica. La società di analisi e ricerca Risposte Turismo nel suo ultimo 'Speciale crociere' stima infatti che lo Stivale potrebbe raggiungere nel 2025 un nuovo record sia di passeggeri accolti che di toccate nave. Più precisamente sono attesi 15,29 milioni di passeggeri (+7,5% fra 2025 e 2024) grazie a oltre 5.400 toccate nave (+5,9%). Come altre volte, il quadro complessivo è frutto di uno scenario diversificato, con alcuni scali che si accingono a registrare un nuovo record nei volumi di traffico (tra di essi Cagliari, Civitavecchia, Messina, Napoli, Palermo e Portofino) sebbene altri accoglieranno meno passeggeri di quanti accolti nel 2024 (Livorno, Savona e soprattutto Ravenna). Quanto all'anno appena concluso, l'Italia ha registrato nel 2024 una crescita del 3% rispetto al 2023 per quanto riguarda i volumi di passeggeri movimentati nei porti, a cui corrisponde un incremento nel numero degli accosti pari al 3,6%. Complessivamente i passeggeri movimentati sono stati 14,22 milioni con oltre 5.100 call registrate in 64 scali. Nel 2024 sono circa 2,4 milioni i turisti crocieristi che si sono imbarcati in porti italiani. Secondo Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, "c'è ancora spazio perché i volumi possano continuare a crescere, dal momento che, nel confronto tra i tassi di crescita media annuale nel periodo 2019-2024, l'Italia registra un +2% mentre a livello mondo la percentuale sale al 3%. È evidente che per una destinazione 'matura' nel mercato crocieristico come l'Italia non ci sia da aspettarsi tassi di crescita annuali in doppia cifra, ma la tendenza complessiva del mercato mondiale può tradursi senz'altro in nuove opportunità per il nostro Paese". A proposito delle previsioni 2025 si prevede che alcuni porti raggiungeranno un nuovo record di traffico, come Civitavecchia (+4,3%), Napoli, (+21,0% passeggeri 2025/2024), Genova (+11,0%) e Palermo (+9,4%). Inoltre, lo scalo partenopeo e il capoluogo siciliano dovrebbero superare per la prima volta rispettivamente 2 e 1 milioni di crocieristi movimentati. A livello regionale, Lazio e Liguria torneranno a contendersi le prime due posizioni per numero di passeggeri movimentati. Seguono Campania e Sicilia, che nel 2025 registreranno il più elevato incremento percentuale sul 2024, con la prima che scavalcherà la seconda nel ranking di regioni con più traffico rispetto all'anno precedente, salendo quindi alla terza posizione. La Puglia salirà al sesto posto, superando la Sardegna. Tra le aree in controtendenza, il Nord-Est è ancora lontano dall'anno record (nel 2025 attesi 1,33 milioni di crocieristi nei quattro porti, rispetto ai quasi 2 milioni dell'anno record 2013). Tra i porti italiani, nel 2025 Civitavecchia si confermerà al vertice



02/12/2025 15:30 Nicola Capuzzo

Market report Secondo le previsioni di Risposte Turismo nuovi picchi saranno raggiunti a Cagliari, Civitavecchia, Messina, Napoli, Palermo e Portofino mentre rallenteranno Livorno, Savona e soprattutto Ravenna di Redazione SHIPPING ITALY Per il terzo anno consecutivo, l'Italia dovrebbe fare segnare un ulteriore record per il turismo crocieristico. La società di analisi e ricerca Risposte Turismo nel suo ultimo 'Speciale crociere' stima infatti che lo Stivale potrebbe raggiungere nel 2025 un nuovo record sia di passeggeri accolti che di toccate nave. Più precisamente sono attesi 15,29 milioni di passeggeri (+7,5% fra 2025 e 2024) grazie a oltre 5.400 toccate nave (+5,9%). Come altre volte, il quadro complessivo è frutto di uno scenario diversificato, con alcuni scali che si accingono a registrare un nuovo record nei volumi di traffico (tra di essi Cagliari, Civitavecchia, Messina, Napoli, Palermo e Portofino) sebbene altri accoglieranno meno passeggeri di quanti accolti nel 2024 (Livorno, Savona e soprattutto Ravenna). Quanto all'anno appena concluso, l'Italia ha registrato nel 2024 una crescita del 3% rispetto al 2023 per quanto riguarda i volumi di passeggeri movimentati nei porti, a cui corrisponde un incremento nel numero degli accosti pari al 3,6%. Complessivamente i passeggeri movimentati sono stati 14,22 milioni con oltre 5.100 call registrate in 64 scali. Nel 2024 sono circa 2,4 milioni i turisti crocieristi che si sono imbarcati in porti italiani. Secondo Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, "c'è ancora spazio perché i volumi possano continuare a crescere, dal momento che, nel confronto tra i tassi di crescita media annuale nel periodo 2019-2024, l'Italia registra un +2% mentre a livello mondo la percentuale sale al 3%. È evidente che per una destinazione 'matura' nel mercato crocieristico come l'Italia non ci sia da aspettarsi tassi di crescita annuali in doppia cifra, ma la tendenza complessiva del mercato mondiale può tradursi senz'altro in nuove opportunità per il nostro Paese". A

Shipping Italy

Focus

con 3,5 milioni di passeggeri, registrando un +2,8% rispetto al 2024. Seguono Napoli e Genova, distanziati da circa 400.000 passeggeri, con lo scalo partenopeo a prevedere una crescita del 21% sia per passeggeri che per toccate nave, e quello ligure ad attendersi un aumento di circa il 10% in entrambe le variabili. Segue al quarto posto Palermo (+9,4% 2025/2024) con 242 toccate e un nuovo record storico. In termini assoluti, le variazioni più consistenti dovrebbero essere registrate da Napoli, Messina e Genova (rispettivamente +360.000, +180.000 e +170.000 movimenti passeggeri). Un calo nel numero di crocieristi movimentati è previsto, quest'anno, per i porti di Livorno, **Savona** e Ravenna (per i primi due, in modo lieve, -1,6% e -3,3%, il terzo con -15,1%). Lo scalo romagnolo è coinvolto dai lavori del nuovo terminal che daranno nuovo slancio al traffico a partire dal 2026. Saranno 19 i porti che nel 2025 accoglieranno più di 100.000 passeggeri, con Salerno, Olbia e Portofino a superare quest'anno tale soglia. A proposito di Mediterraneo nel 2024 Barcellona si è confermato il primo porto della regione con un distacco di circa 190.000 passeggeri da Civitavecchia, ma comunque in diminuzione rispetto lo scorso anno e avvicinando così i risultati dei due scali. Il porto catalano ha accolto circa 3,6 milioni di passeggeri con 791 accosti mentre quello italiano 3,46 milioni con 841 accosti. Il podio si completa con Marsiglia con 2,43 milioni di crocieristi movimentati, in leggero calo sul 2023 (-6,4%), seguita da Palma de Mallorca con 1,84 milioni. In totale, i primi 20 porti del Mediterraneo - di cui 9 italiani - hanno superato di poco i 27 milioni di passeggeri e sfiorato le 9.100 cruise call, segnando rispettivamente una crescita del 3,0% e del 1,8% sul 2023. Guardando alle classifiche degli homeport e dei porti di transito, l'anno scorso Civitavecchia è anche il primo porto per volume di crocieristi imbarcati e sbarcati (1,7 milioni). Segue a distanza Genova, con 600 mila crocieristi coinvolti in operazioni di home in/out. In totale, i crocieristi che hanno iniziato una crociera nei porti italiani sono stati circa 2,4 milioni. "Tra le necessità che, come Risposte Turismo, abbiamo cercato di evidenziare da tempo, vi è quella di un piano nazionale per la portualità crocieristica, e con essa anche una riflessione strategica complessiva, a livello Paese, di destinazione crocieristica" conclude Francesco di Cesare. "Nel rispetto della totale autonomia che ogni porto, città, regione hanno e avranno nel decidere su quali asset puntare e quali investimenti prediligere, credo che una lettura complessiva non possa che aiutare tutti a comprendere meglio quali direzioni prendere".

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.

Il decreto Infrazioni e le novità per la portualità turistica italiana

A cura di Asla - l'Associazione degli Studi legali associati Bologna - Il d.l. 16 settembre 2024, n. 131, noto come Decreto Infrazioni, segna un importante passo avanti per la portualità turistica in Italia. Convertito in legge con la L. 14 novembre 2024, n. 166, introduce significative modifiche normative, escludendo ufficialmente le concessioni demaniali marittime destinate alla gestione (e, se necessario, alla costruzione) di infrastrutture per la nautica da diporto, come **porti** turistici e punti di ormeggio, dall'ambito di applicazione della direttiva Bolkestein (Direttiva 2006/123/CE). Le modifiche alla Legge 118/2022 Accogliendo le richieste delle associazioni del settore, il legislatore ha riconosciuto la specificità delle infrastrutture dedicate alla nautica da diporto. L'art. 1 del Decreto Infrazioni, modificando l'art. 3 della L. 5 agosto 2022, n. 118 (approvata durante il Governo Draghi), ha eliminato ogni riferimento alle concessioni per la realizzazione e gestione di tali strutture. Questa scelta si basa sul fatto che l'utilizzo di beni portuali, rientranti nel demanio marittimo necessario (artt. 822 c.c. e 28 cod. nav.), da parte di concessionari privati, non ricade sotto la Direttiva 2014/23/UE relativa ai contratti di concessione. Tali concessioni non rientrano nella nozione di "concessioni di servizi" (cfr. sentenza CGUE 14 luglio 2016, "Promoimpresa") e sono assegnate attraverso la procedura di cui all'art. 3, D.P.R. 509/1997, in linea con i principi di trasparenza, imparzialità e pubblicità. Questo chiarimento normativo distingue le concessioni per la nautica da diporto dalle concessioni balneari, superando definitivamente l'equiparazione tra le due categorie. E le concessioni balneari? Le concessioni balneari, invece, permangono sotto l'egida della L. 118/2022, pur con alcune modifiche introdotte dal Decreto Infrazioni. Tra queste, spicca una (nuova) proroga ex lege delle concessioni fino al 30 settembre 2027 per garantire la pianificazione delle procedure di affidamento mediante procedura pubblica. Tuttavia, entro il 30 giugno 2027, dovranno essere avviate le gare per l'affidamento delle concessioni nel rispetto dei principi di libertà di stabilimento, trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento, con particolare attenzione alla partecipazione di microimprese, piccole imprese e imprese giovanili (nuovo art. 4, comma 1, L. 118/2022). Qualora dovessero emergere difficoltà oggettive che impediscano la conclusione delle procedure entro il 30 settembre 2027, l'autorità competente potrà differire la scadenza delle concessioni esistenti, motivandone le ragioni, fino al 31 marzo 2028. In caso di rilascio della concessione a un nuovo concessionario, è previsto un indennizzo per il concessionario uscente, pari al valore degli investimenti effettuati e non ancora ammortizzati, inclusi quelli legati a eventi calamitosi o obblighi di legge sopravvenuti (art. 4, comma 9, L. 118/2022). È opportuno segnalare, tuttavia, che il TAR Liguria, tramite la recentissima sentenza n. 869 del 14 dicembre 2024,



The Medi Telegraph

Focus

ha statuito che "la disciplina legislativa che, da ultimo, ha disposto l'ulteriore proroga dell'efficacia delle concessioni demaniali marittime al 30 settembre 2027 deve essere (anch'essa) disapplicata []" Implicazioni per il settore nautico e balneare La separazione normativa tra concessioni per la nautica da diporto e concessioni balneari rappresenta un passaggio fondamentale per valorizzare due settori strategici dell'economia italiana. Da un lato, riconosce le peculiarità delle infrastrutture diportistiche, come **porti** turistici e punti di ormeggio, essenziali per il turismo nautico e attrattive per un pubblico internazionale sempre più esigente. Dall'altro, consente agli operatori di investire in innovazione e sostenibilità senza dover affrontare normative pensate per contesti differenti, come le spiagge. Questa maggiore chiarezza normativa favorisce gli investimenti privati, stimolando lo sviluppo di strutture moderne e competitive a livello globale.