



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 19 febbraio 2025**



Prime Pagine

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

Trieste

18/02/2025	Agenparl (ARC) Fvg-Francia: Fedriga, sviluppo economico cruciale per rafforzamento Ue	26
18/02/2025	AskaNews.it Fedriga, porto Trieste determinante per sviluppo economico Fgv	27

Savona, Vado

18/02/2025	Savona News Esplosioni sulla Sea Jewel: la petroliera segnalata nella "flotta ombra" per aggirare le sanzioni anti-russe	28
18/02/2025	Savona News Ordigno danneggia la Sea Jewel: sommozzatori della Polizia al lavoro (FOTO)	30
18/02/2025	The Medi Telegraph Savona, la petroliera Seajewel è presidiata: "Tutta la zona è interdetta"	32

Genova, Voltri

18/02/2025	Genova Today Ribaltamento a mare, i rumori del cantiere a Palazzo San Giorgio per protesta	33
18/02/2025	La Gazzetta Marittima A Genova sbarcata la "talpa"	34
18/02/2025	La Gazzetta Marittima Riempire con i dragaggi	35
18/02/2025	MenteLocale Crociate, camalli, gru ad acqua: alla scoperta del Porto di Genova	36

La Spezia

18/02/2025	BizJournal Liguria Porto della Spezia, l'Adsp individua aree buffer per gli autotrasportatori	37
18/02/2025	Citta della Spezia Crovara interviene nel dibattito sulla nomina del futuro presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale	39
18/02/2025	Citta della Spezia Authority portuale d'accordo con gli Spedizionieri sulla necessità di individuare aree buffer per i porti della Spezia e Marina di Carrara	40
18/02/2025	Informare L'AdSP della Liguria Orientale concorda sulla necessità di aree buffer per i porti di La Spezia e Marina di Carrara	42
18/02/2025	La Gazzetta Marittima Urge investire sul trasporto Tir	44

18/02/2025	Messaggero Marittimo	45
L'AdSp del Mar Ligure Orientale sostiene la creazione di aree buffer per l'autotrasporto		
18/02/2025	Shipping Italy	47
L'Adsp del Mar Ligure Orientale risponde agli spedizionieri spezzini sull'autotrasporto		
18/02/2025	transportonline.com	49
AdSP del Mar Ligure Orientale favorevole ad aree buffer per camion in porto		

Ravenna

18/02/2025	Ravenna Today	51
"Porto in vendita", da Ravenna in Comune una lettera aperta all'assessora Randi		
18/02/2025	ravennawebtv.it	53
Ravenna in Comune: "Porto in vendita, lettera aperta all'Assessora Randi"		
18/02/2025	Shipping Italy	55
Snam ha conferito in Snam Fsrui Italia i tre rigassificatori di Spezia, Ravenna e Piombino		

Livorno

18/02/2025	FerPress	56
Livorno: Prefetto Dionisi incontra Viceministro Rixi. Darsena e collegamenti ferroviari i temi centrali		
18/02/2025	La Gazzetta Marittima	57
Ecco com'è oggi (davvero) la Darsena Europa che verrà		
18/02/2025	La Gazzetta Marittima	60
Brandimarte: i marittimi e i loro stress		
18/02/2025	La Gazzetta Marittima	62
Chiuso il ponte del Mediceo		
18/02/2025	La Gazzetta Marittima	63
Equipaggi e stress a bordo		
18/02/2025	La Gazzetta Marittima	64
Parole speranze e fatti		
18/02/2025	Messaggero Marittimo	65
Emanuele Grimaldi ribadisce: "A Livorno primi operatori per container"		
18/02/2025	Messaggero Marittimo	67
Livorno, apertura dello stato di agitazione sindacale per i lavoratori di Alp		
18/02/2025	Port News	69
Sbarca a Livorno il servizio Medgulf		
18/02/2025	Shipping Italy	70
L'Adsp di Livorno potenzia il Tuscan Port Community System		
18/02/2025	Shipping Italy	71
Usb suona l'allarme in porto a Livorno sulle "gravi difficoltà di Alp"		
18/02/2025	Shipping Italy	73
Seatrag rispedisce al mittente l'allarme del sindacato Usb su Alp e contrattacca		

Bari

18/02/2025	Ansa.it	74
<hr/>		
18/02/2025	Bari Today	75
<hr/>		
18/02/2025	Rai News	76
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

18/02/2025	Affari Italiani	77
<hr/>		
18/02/2025	Affari Italiani	78
<hr/>		
18/02/2025	Affari Italiani	79
<hr/>		
18/02/2025	Agenparl	80
<hr/>		
18/02/2025	Agenparl	81
<hr/>		
18/02/2025	AgenPress	82
<hr/>		
18/02/2025	Agenzia Giornalistica Opinione	83
<hr/>		
18/02/2025	Agi	84
<hr/>		
18/02/2025	Agipress	85
<hr/>		
18/02/2025	Ansa.it	86
<hr/>		
18/02/2025	AskaNews.it	87
<hr/>		
18/02/2025	Corriere Della Calabria	88
<hr/>		
18/02/2025	FerPress	89
<hr/>		
18/02/2025	Informare	91
<hr/>		
18/02/2025	Informare	93
<hr/>		

18/02/2025	Informazioni Marittime	95
<hr/>		
18/02/2025	Italpress.it	97
<hr/>		
18/02/2025	Italpress.it	98
<hr/>		
18/02/2025	LaPresse	99
<hr/>		
18/02/2025	Messaggero Marittimo	100
<hr/>		
18/02/2025	Port News	102
<hr/>		
18/02/2025	Rai News	103
<hr/>		
18/02/2025	Rai News	104
<hr/>		
18/02/2025	Sea Reporter	105
<hr/>		
18/02/2025	Ship Mag	107
<hr/>		
18/02/2025	Shipping Italy	108
<hr/>		
18/02/2025	Shipping Italy	109
<hr/>		
18/02/2025	The Medi Telegraph	110
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

18/02/2025	TempoStretto	111
<hr/>		

Augusta

18/02/2025	Ferrovie	112
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

18/02/2025	Palermo Today	113
<hr/>		

Focus

18/02/2025	BizJournal Liguria	116
<hr/>		
18/02/2025	FerPress	117
<hr/>		
18/02/2025	FerPress	119
<hr/>		
18/02/2025	FerPress	120
<hr/>		
18/02/2025	Il Nautilus	121
<hr/>		
18/02/2025	Informatore Navale	124
<hr/>		
18/02/2025	Informazioni Marittime	127
<hr/>		
18/02/2025	Informazioni Marittime	128
<hr/>		
18/02/2025	La Gazzetta Marittima	129
<hr/>		
18/02/2025	Sea Reporter	130
<hr/>		
18/02/2025	Sea Reporter	131
<hr/>		
18/02/2025	Shipping Italy	132
<hr/>		
18/02/2025	Shipping Italy	133
<hr/>		
18/02/2025	The Medi Telegraph	134
<hr/>		
18/02/2025	The Medi Telegraph	135
<hr/>		
18/02/2025	The Medi Telegraph	136
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 639281
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

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

BZ Rebel
Pay per you

Eleonora Giorgi e il cancro
«Non cammino più, ogni giorno è un regalo»
di **Michela Proietti**
a pagina 22

Disastro Atalanta
Milan choc: è fuori dalla Champions
pagelle, cronaca e commenti alle pagine 34 e 35

Guidi poco? Con noi, FRC Auto costa meno!
BZ Rebel
Pay per you

I proclami, il diritto

IL METODO IMPERIALE DI TRUMP

di **Sabino Cassese**

Un presidente scatenato, che moltiplica le sue aggressioni all'interno, licenziando funzionari e sopprimendo organismi, e all'estero, uscendo da organi multilaterali, imponendo dazi alle importazioni e accampando pretese territoriali. Un vice presidente che fa appello a nazionalismo e populismo. Un segretario di Stato che dichiara obsoleto l'ordine internazionale. Tutto questo con una mistura di mercantilismo e di capitalismo predatorio, con grande gusto teatrale, muovendosi su un palcoscenico universale e senza quella compostezza nell'uso del potere che è propria della tradizione regale dei capi di Stato, di cui l'ultimo esempio è stata la regina Elisabetta II d'Inghilterra.

Bisogna leggerli, gli Executive Orders con cui Trump sta alluvionando il suo Paese e il mondo. Procede, dal 20 gennaio, al ritmo di circa cinque atti al giorno. Esempari per struttura e chiarezza, somigliano più a proclami ed editi che a provvedimenti di alta amministrazione. Cancellano obblighi internazionali degli Stati Uniti. Invertono consolidati orientamenti di politica estera. Minano alleanze internazionali stabilite da tempo. Chiudono i battenti di organi ed uffici. Ne rendono inoperanti altri.

Licenziano dipendenti pubblici (senza motivazione). Nominano nuovi funzionari. Tolgono il segreto su atti giudiziari. Impongono obblighi. Espellono immigrati. Introducono dazi. Dispongono in modo arbitrario la grazia.

continua a pagina 24



Papa Francesco, 88 anni, in uno scatto del primo febbraio in San Pietro per il Giubileo

Il Papa ha una polmonite bilaterale «L'umore è buono, chiede di pregare»

Francesco «ha una polmonite bilaterale». Il bollettino del Gemelli diffuso ieri sera fa capire che le condizioni del Papa, 88 anni, non sono affatto semplici. «Gli esami di laboratorio, la radiografia del torace e le condizioni cliniche del Santo Padre continuano a presentare un quadro complesso», si legge. Viene curato anche con cortisone e antibiotici. «Nonostante tutto è di umore buono», rassicura la Santa Sede. Ma c'è apprensione: «Ringrazia per la vicinanza che sente in questo momento e chiede che si continui a pregare per lui». Il Pontefice è ricoverato dal 14 febbraio. L'altra sera ha telefonato alla parrocchia di Gaza, e ieri ha rimesso un vescovo canadese accusato di abusi.

alle pagine 12 e 13 **Arzilli**

L'INTERVISTA / PADRE ANTONIO SPADARO

«Non si è mai voluto fermare»

di **Gian Guido Vecchi**

«Il Papa ha un'energia vitale straordinaria e pur affaticato — dice padre Spadaro — non si è mai risparmiato né fermato».

a pagina 12

LA RISPOSTA ALLE TERAPIE

Le infezioni, il quadro critico

di **Margherita De Bac**

Stabile in un quadro clinico «critico». E i medici che curano Bergoglio sono preoccupati più delle altre volte. Le infezioni e le terapie.

a pagina 13

Vertice a Riad tra le delegazioni. Trump: deluso dalle proteste ucraine. Rubio: anche l'Ue dovrà sedersi al tavolo

Kiev, il dialogo Usa-Russia

Ira di Zelensky, che non va in Arabia. Mattarella: Mosca rispetti la Carta Onu

di **Viviana Mazza**

La trattativa e il disgelo fra Russia e Stati Uniti a Riad fa arrabbiare il leader ucraino Zelensky che non va in Arabia. Nello scambio tra Lavrov e Rubio spunta anche il giallo del piano di tregua a tre fasi. Intanto ieri il presidente Mattarella ha risposto a Mosca: «Torni ad agire nel rispetto del diritto internazionale».

da pagina 2 a pagina 11 **Breda, L. Cremonesi Frignani, Galluzzo, Gressi, Sarcina**

GIANNELLI



Il presidente turco Erdogan, 70 anni, ripara dalla pioggia il presidente ucraino Zelensky, 47

IL MINISTRO FRANCESE HADDAD

«È venuto il tempo di Europa first»

di **Stefano Montefiori** a pagina 6

SATAROV, EX ASSISTENTE DI ELTSIN

«Donald e lo zar? Si stanno studiando»

di **Marco Imariso** a pagina 2

L'EX PREMIER

Draghi scuote l'Unione

«Deve agire come uno Stato»

di **Francesca Basso**

Il monito di Mario Draghi a Bruxelles: «Serve debito comune, presto resteremo soli a garantire la sicurezza. L'Europa — ha detto — deve agire come un unico Stato, la risposta sia rapida».

a pagina 9

OSTAGGI, DOMANI 4 VITTIME

Adesso Hamas rende i corpi: i bimbi dei Bibas

di **Greta Privitera**

Yarden Bibas domani riavrà i corpi dei suoi due bimbi, Ariel e Kfir, e riavrà le spoglie di sua moglie Shir. Hamas restituirà nei sacchi la sua famiglia e un'altra vittima della prigionia. I miliziani l'avevano già annunciato a novembre e lo avevano fatto sapere anche a lui, ma da quando è stato liberato Yarden ripeteva sempre: «Io ci spero ancora». Sabato prossimo saranno liberati altri sei israeliani.

a pagina 15

ANTONIO CARIOTI
40 GIORNI NELLA VITA DI MUSSOLINI
in libreria e in edicola
CORRIERE DELLA SERA
SOLFERINO

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**
Prendersela con gli anziani
Ogni volta che leggo di una truffa agli anziani mi monta una rabbia che cresce con l'avanzare dell'età: la mia, oltre che quella delle vittime. L'ultima è Gemma Bracco, poetessa. Che ci vuole a fregare una poetessa di ottant'anni? Pochissimo coraggio e foreste di peli sullo stomaco. Prima il solito trucco telefonico del (finto) avvocato e del (finto) maresciallo che la avvertono del (finto) incidente capitato alla figlia, a cui servono subito 6.500 euro (veri) per pagarsi l'ospedale. Poi l'addetto al prelievo che entra in casa, si guarda intorno e intuisce che è possibile spremere di più: c'è l'argenteria, e anche del Toro in cassaforte. Quando Gemma Bracco si rende finalmente conto del raggio, l'uomo passa alle minacce: «Ti spezzo in due», come se davanti avesse Rocky, anzi-
ché una donna sola che ha più del doppio dei suoi anni.
Gli anziani non hanno difese immunitarie contro il male. Hanno paura di tutto, eppure si fidano di tutti, sempre per paura: di non aver capito, di non essere all'altezza della situazione. E anche dopo l'inganno si sentono in colpa, umiliati, inadeguati, violentati nell'anima, improvvisamente vecchi. Per chi li riduce in questo stato le pene ci sono già, ma forse manca un autentico discredito sociale. La stessa parola «truffatore» evoca Totò e Peppino, uno scenario di poveri cristi in lotta per la sopravvivenza. Meglio «individuo di poco conto, spregevole e fannullone, sleale e senza scrupoli»: la definizione che il vocabolario offre alla voce «farabutto».

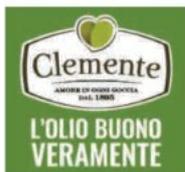
L'arte secondo **Philippe Daverio**
VAN GOGH
Il primo volume, in edicola dal 18 febbraio
CORRIERE DELLA SERA
La Gazzetta dello Sport

50219
0 771120 448303B
Pubb. Italiana SpA s.p.a. - D.L. 30/3/2002 (conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1) ED. Milano





Meloni esulta per il record (altrui) di evasione recuperata: 26 miliardi. Ma il "tax gap" sale di 8 miliardi, le rottamazioni falliscono e c'è il taglio degli accertamenti



Mercoledì 19 febbraio 2025 - Anno 17 - n° 49
Redazione: via di Sant'Erasmo 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 chet"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PARLA CONTE Il capo 5S: "Meloni ingessata"
**"Piazza contro le armi
A Parigi vertice inutile"**

■ L'ex premier su più fronti: il lancio della manifestazione contro il caro-vita prima di Pasqua e la critica alle spese per la Difesa: "Su questo serve una politica europea comune". Tensioni con i dem sul riarmo. Landini freddo

DE CAROLIS A PAG. 7



PARLA JEFFREY SACHS
**"Trump ferma
l'avanzata Nato,
la guerra finirà"**



ANTONIUCCI A PAG. 3

SCANDALO "PARAGON"
**Cronisti spiati,
il governo fugge
e non risponde**



MANTOVANI E PACELLI A PAG. 6-7

Riflessi prontissimi

» Marco Travaglio

Delle tre l'una: o il presidente Mattarella s'è reso conto di averla fatta grossa, paragonando al Terzo Reich la Russia che combatte e sconfigge il Terzo Reich; o ha finalmente saputo che l'Ucraina ha perso la guerra e noi con lei, anche se ora resta da avvertire la cosiddetta Ue; oppure ha cambiato ghost-writer. Fatto sta che ieri ha corretto il tiro, con una giaculatoria più consona al suo stile felipato: "Auspicio che la Russia torni a svolgere un ruolo di rilievo nel rispetto della sovranità di ogni Stato, della carta dell'Onu e del diritto internazionale". Sante parole, se non fosse che nel 1999 un governo da lui vicepresieduto bombardò per 78 giorni Belgrado con la Nato e contro l'Onu, il diritto internazionale e la sovranità di uno Stato: la Serbia alleata di Mosca. Undici settimane di massacri, dai 1.200 ai 2.500 morti quasi tutti civili, fiumi di profughi, distrutta l'ambasciata cinese, polverizzati ospedali, scuole, zone residenziali, treni passeggeri, convogli di fuggiaschi, autobus, mercati, ponti affollati e gli studi della tv RTS (uccisi 16 fra registi, giornalisti e tecnici). Ma la Nato non la chiamò guerra, bensì "ingerenza umanitaria". Quella brusca rottura della pace europea dopo 44 anni spalancò la strada a un'altra gravissima lesione del diritto: lo smembramento della Serbia col riconoscimento dell'indipendenza del Kosovo contro la risoluzione dell'Onu n. 1244, che vi confermava la sovranità di Belgrado.

La scena si ripeté con le guerre illegali della Nato in Afghanistan ("lotta al terrorismo"), in Iraq ("esportazione della democrazia") e in Libia ("sostegno alle primavere arabe"). Condenne internazionali? Mandati di cattura della Cpi? Paragoni col Terzo Reich? Nulla. Putin prese buona nota al momento opportuno ci limitò: l'annessione della Crimea e il sostegno al Donbass (i Kosovo ucraini), poi l'invasione (pardon, "operazione militare speciale"). Chi ora sventola il diritto internazionale dovrebbe spiegare a Putin, ma soprattutto ai russi, perché vale solo per loro. E Mattarella dovrebbe precisare esattamente quando ha scoperto che Mosca lo violava, visto che fra il 2014 e il 2022 fu proprio lui a insignorire delle massime onorificenze della Repubblica Italiana ben 30 ministri, funzionari e oligarchi putiniani, alcuni già sanzionati per la Crimea. Il tutto anni dopo le guerre russe in Cecenia e in Georgia e i bombardamenti in Siria. Ora è una fortuna che a rispondere al paragone col Terzo Reich sia stata la portavoce del ministero degli Esteri russo Maria Zakharova e non quello di Putin, Dmitry Peskov, sul cui petto Mattarella nel 2017 aveva appuntato la stella di Commendatore della Repubblica a Mosca. Sennò sai che imbarazzo, per entrambi.

PIANO IN TRE FASI RIAD, VERTICE "POSITIVO" RUBIO-LAVROV. ZELENKY "RIMANDATO"

Usa e Russia si parlano: tregua, elezioni e pace

KIEV ASSENTE L'UCRAINO: "DECIDONO SENZA DI NOI". IL RUSSO: "BACCHETTATE SULLE DITA, ORA RAGIONI. È FUORI DALLA NATO"

IL PRIMO A OFFRIRE TERRE RARE FU ZELENKY
La bozza di intesa è la stessa del 2022 a Istanbul: così gli Usa ci guadagnano

GROSSI, ACCARINO E RODANO DA PAG. 2 A 5
PROVENZANI A PAG. 2-3

LE NOSTRE FIRME

- La Valle Serviva un folle a pag. 11 • Cannavò Il suicidio Ue a pag. 4 • Caizzi Il piazzista di armi a pag. 11
- Fini Torna l'oro a pag. 17 • Robecchi Bomba o bomba a pag. 11 • Delbecchi Festival del dolore a pag. 20

» EX SUPPORTER DI GRAVINA

**Il Tar con il giudice
ex-Fige salva la Fige
dai 4 mln di multa**

» Lorenzo Vendemiale

«È stata riconosciuta la correttezza della Fige davanti al giudice terzo». Così il n. 1 del pallone, Gabriele Gravina, ha commentato soddisfatto la decisione del Tar.

A PAG. 13

**IL DIVINO
QUOTIDIANO.**

ALLA PROCURA DI ROMA

**1 pm sul tax credit
Nel mirino 8 film**

BISBIGLIA E BISON A PAG. 15

INTERDETTI DAI CONCORSI

**Boeri-Zucchi, niente
arresto: "Influenze
spregiudicate su PA"**

BARBACETTO E MARRA A PAG. 14

La cattiveria

Timori per la salute del Pontefice. Il Vaticano valuta un papato tecnico guidato da Mario Draghi

LA PALESTRA
FEDERICO SIMONCINI

DALL'ODISSEA A WOOLF

**Romanzi e mappe:
i viaggi con Ulisse
e col conte Dracula**

TAGLIABUE A PAG. 18-19



IL FOGLIO

VALLEVERDE

VALLEVERDE

Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele III 30 - 00186 Milano

quotidiano

Sped. in Ab. Postale - DL 30/05/2002 Conv. L. 4/06/2003 n. 97

ANNO XXX NUMERO 42

DIRETTORE CLAUDIO CERESANA

MERCOLEDÌ 19 FEBBRAIO 2025 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 37

L'Europa sbertucciata dai traditori illiberali dell'occidente può fare qualcosa di diverso che mettersi in mutande e prendere bacchettate

Una combriccola di mascalzoni, truffatori, venditori di fumo travestiti da uomini di stato e portavoce del popolo e della pace, gentaglia degita agli aspetti meno onorevoli del nobile commercio di umani e ter...

che da tre anni si batte per la sua sopravvivenza e identità politica, per la tutela di un pezzo di sovranità europea. Con un milione di caduti sul terreno. Con tre lunghi inverni al freddo, sotto minaccia di una potenza dieci volte superiore, male armati e sottoposti a linee rosse anti escalation debilitanti. Questi cosecchi hanno...

denza Biden, verso un nuovo ordine mondiale caratterizzato dalla convergenza fra una democrazia illiberali occidentale e le grandi autocratie euroasiatiche. Nominate le cose per quel che esse sono, resta da capire se ci saranno una variante araba e una variante europea, in questo gioco in sé fragile, meschino, potenzialmente irrisolvibile, per dire, a inventare il corso della storia...

lasciavano sul terreno le stragi di Bucha e la capitale al buio. Dunque una variante ci fu. E potrà manifestarsi di nuovo, come dimostra la poca voglia del presidente ebreo e attore comico di fare una zanda yiddish al cospetto dei superpotenti d'Arabia. Nel tempo Zelensky è divenuto la testimonianza di un tentativo di riscossa occidente ed europeo, un tentativo di riscossa specie di petulanza accettata dalla malmostosa inefficacia della volontà di potenza riluttante degli alleati occidentali, oggi sfidato a presentarsi alle elezioni come il presidente guerriero che ha perso il combattimento e deve levarsi di torno, previa nuova bacchettata sulle dita, per fare largo ai soliti puzzausi che girano attorno alle cupole d'oro della Piccola Russia dai tempi del Maidan.

L'incontro in Arabia Saudita

L'inganno russo a Riad: se non c'è la pace è colpa di Zelensky

La becca per il piano in tre fasi e la strada per una nuova "cooperazione" tra Mosca e Washington

Lavrov, Rubio e gli europei

Roma. La bandiera americana, la bandiera russa e al centro quella dell'Arabia Saudita, paese che ha ospitato e mediato il primo incontro tra Washington e Mosca. Poi il tavolo lungo in legno con una parte delle delegazioni. Da un lato gli Stati Uniti: il consigliere per la sicurezza nazionale Mike Waltz, il segretario di stato americano, Marco Rubio, e Steve Witkoff, ufficialmente inviato speciale per il medio oriente, ma in realtà testa di Donald Trump negoziatore in chief di tutte le guerre.



SERGEY LAVROV

Difesa debole

L'Europa è ancora lontana dal "whatever it takes" per l'Ucraina. Nuovo vertice a Parigi

Brexelles. Di fronte al tradimento di Donald Trump, l'Europa non è ancora pronta al "whatever it takes" sull'Ucraina, nonostante la retorica dei leader delle istituzioni dell'Unione europea sulla volontà di continuare a sostenere Kyiv "per tutto il tempo necessario" e "facendo tutto quanto è necessario" per arrivare a una pace giusta. Il vertice di Parigi di lunedì organizzato da Emmanuel Macron lo ha confermato: gran parte dei paesi europei non è pronta a inviare soldati in Ucraina per rafforzare le garanzie di sicurezza senza un "backstop" (rete di sicurezza degli Stati Uniti. Nemmeno sul sostegno finanziario e militare all'Ucraina, in caso di rigetto di una pace imposta con un diktat, l'Ue fa passi avanti veloci. Non perché manchi la creatività, ma per mancanza di volontà politica.

Trump in deficit

Per la prima volta nella storia degli Usa la spesa per gli interessi ha superato quella per la Difesa

Roma. "La minaccia che più mi preoccupa nei confronti dell'Europa non è la Russia, non è la Cina, non è nessun attore esterno. Ciò che mi preoccupa è la minaccia dall'interno", ha detto il vicepresidente Usa J.D. Vance nel suo ormai celebre discorso alla Conferenza di Monaco sulla sicurezza internazionale. Un ragionamento analogo può essere fatto sui Stati Uniti. Donald Trump ha avviato uno scontro con i principali alleati politici e commerciali degli Usa - quali Canada, Messico e Unione europea - imponendo o minacciando dazi. Ma, come sostiene Vance, anche nei casi degli Stati Uniti, la minaccia più importante non viene dai deficit con l'estero, bensì dai deficit di bilancio interno.

APPUNTI SUL VIETNAM DI TRUMP

Pace che diventa resa, accordi farlocchi e parallelismi del Wj. Le bacchettate che può dare in privato Meloni al presidente americano per spiegare perché una disfatta in Ucraina può far male non solo all'Europa ma anche a Trump

Le bacchettate in pubblico sono difficili, in privato forse no, e non riguardano Zelensky: riguardano Trump. Chi pensa che Giorgia Meloni possa prendere una posizione pubblica contro Donald Trump su uno qualsiasi dei temi sui quali il presidente americano ha aperto e deliberatamente sfidato l'Europa e dunque l'Italia è fuori strada. Giorgia Meloni è anche fronte a un Trump che ci minaccia sui dazi, anche di fronte a un Trump che ci minaccia sulla Nato, anche di fronte a un Trump che si muove per unificare l'Europa sul piano di pace con Putin sull'Ucraina - ha solo un'arma plausibile e possibile per provare a spendere il suo pacchetto di credibilità acquisito davanti agli occhi di Trump. E quel pacchetto coincide con quello che la presidente del Consiglio italiana potrebbe dire a Trump lontano dai microfoni.



Un accordo che avrebbe posto fine alla carneficina in Ucraina. Ma se si facesse un accordo fatto per essere votato, fatto per andare a rotoli, fatto per favorire e non frenare l'aggressività di Putin, per Trump sarebbe una macchia enorme sulla sua reputazione. In questi giorni, anticipio in cui si prova a ragionare con anticipo sui tempi, forse troppo, su quello che sarà il destino dei negoziati di pace sull'Ucraina, si è paragonato il negoziato in essere a Monaco 1938 (quando Hitler, sperando di calmarlo, si è paragonata la fase in corso agli accordi di Minsk del 2015 (vennero firmati dopo la conquista della Crimea, da parte di Putin, e furono accordi preprodotti all'invasione di otto anni dopo), e si paragonato il momento stasera a Kabul (al modo oscuro in cui gli americani nel 2021 abbandonarono rovinosamente l'Afghanistan lasciando solo ai talebani).

Elly, un esempio di nitidezza

Solo la segretaria del Pd poteva rimproverare Meloni di ambiguità

Meloni deve decidere se schierarsi con l'Europa o con Trump", dice Elly Schlein in una doppia intervista a Repubblica e a Donani. Finalmente parole chiare. "Non si può stare col piede in due scarpe in eterno". Finalmente qualcuno lo dice. "La premier deve immanzitutto spiegare cosa intende fare". Era ora. Per capirci l'ambiguità e la contrarietà contenute in queste parole della segretaria del Pd bisogna ricordare che durante tutti questi mesi, in cui la trama trumpiana è stata ideata, in parte messa in esecuzione e da ultimo divenuta minacciosa anche con i dazi, in questi ultimi anni, insomma, in cui Putin ha invaso l'Ucraina mettendo alla prova la capacità di resistenza dell'Europa e l'onorevole Schlein ha mantenuto una saldezza d'intenti invidiabile. Al-

Alternativa a Unicredit

Perché l'opzione di Crédit Agricole è tornata a bussare alle porte di Bpm (con possibile beffa per il governo)

Milano. Lo scontro senza esclusione di colpi tra l'ad di Banco Bpm, Giuseppe Castagna, e il numero uno di Unicredit, Andrea Orletti, ha fatto il verso a sollevare una tale cortina fumogena nel mare agitato del rischio bancario italiano da far perdere la bussola anche ai naviganti, più esperti. Non è un caso che ieri l'ad di Intesa Sanpaolo, Carlo Messina, abbia ribadito di voler restare assolutamente fuori da un contesto che ha definito "caotico". Ma se si cerca di guardare oltre la nebbia, la domanda è una sola: che cosa succede se Unicredit ritira l'offerta sulla banca milanese? Non è detto che lo faccia perché, fino a poco fa, l'aggregazione con Banco Bpm è stata per il gruppo Unicredit che punta a una crescita internazionale ma vuole anche rafforzarsi sul mercato domestico per accorciare la distanza proprio con Intesa. D'altra parte, se dovessero cambiare determinate condizioni dell'operazione lanciata da Bpm su Anima, Unicredit afferma che potrebbe tirarsi indietro. Un'eventualità spianerebbe la strada all'avanzata dei francesi di Crédit Agricole su Bpm. Crédit Agricole è da tempo il primo azionista della banca italiana e ha una partecipazione diretta del 9,9 per cento, ma lo scorso dicembre, pochi giorni dopo il lancio dell'Ops da parte di Unicredit, ha annunciato di avere acquistato strumenti darsi pari al 1,52 per cento del capitale salendo così al 15 per cento e contemporaneamente ha chiesto l'autorizzazione alla Bce per arrivare al 20 per cento. Alla risposta di Unicredit, che ha detto "costa il quale i vertici del gruppo d'oltrepar non si sono ancora mai incontrati per trovare un accordo. Il via libera della Bce non è ancora arrivato, ma di fatto la Banque Verte, che in Italia ha appena visto uno storico avvicendamento con Hugues Brasseur al posto di Giampiero Maioli nel ruolo di amministratore delegato, vedrebbe automaticamente rafforzata la sua posizione in vista della scadenza del 2024 il prossimo anno.

C'è logica pure in Wada

A parte qualcuno che si lamenta della condizione di privilegiato di Sinner, per essersi potuto permettere di...

CONTRO MASTRO CILIEGIA

mettere dei buoni avvocati, e lasciando perdere i disperati come Djokovic, tutti quanti sono stati soddisfatti dai mini patteggiamento che ha chiuso il caso Costelov. Si rimane anche più soddisfatti, anzi un tantino esterrefatti e addirittura in preda a una certa luttuosità, quando si scopre che pure la Wada è molto contenta di essere riuscita a chiudere una storia che, evidentemente, iniziava a puzzare di topo morto anche per lo stesso Djokovic. Il responsabile della comunicazione, James Fitzgerald, ha infatti spiegato che il sinedrio del doping ha deciso di applicare "l'articolo 10.8.2" (ah, le regole semplici) che consente di ridurre la sanzione prevista in modo da permettere un trattamento "adeguato ed equo". In altre parole significa che la minaccia di un anno di squalifica è stata in parte evitata. Il secondo principio importante secondo cui gli atleti sono effettivamente responsabili delle azioni del loro team". Che sia un principio un po' balordo, sembra, ma non è un atto dovuto, fa ridere. (Maurizio Crippa)

Chiesa di denari

Dopo l'intervento dei vescovi tedeschi sul voto, c'è chi minaccia di abolire la tassa ecclesiastica

Roma. A pochi giorni dalle elezioni tedesche, ma come stavolta le Chiese si trovano in mezzo alla battaglia politica. Dopo la dichiarazione congiunta di cattolici ed evangelici contro la proposta di legge, poi naufragata, di limitare gli affitti migratori in Germania e soprattutto contro l'Intesa fra l'Unione e l'Adf, l'attenzione di politica e media si è concentrata sui vescovi e pastori? Che faranno? Da che parte staranno? La dichiarazione congiunta ha messo in evidenza che neppure la Conferenza episcopale cattolica è un monolite: due vescovi, Voderholzer di Ratisbona e Hänke di Essen, hanno pubblicamente preso le distanze dalla misura e gli stessi cardinali della gerarchia e progressista nella sua quasi totalità - sono stati colti dall'imbarazzo: la segreteria generale, Beate Gilles, ha detto che il documento "non era stato coordinato con il segretario" e lo stesso presidente mons. Georg Bätzing, ha sottolineato in un'intervista ad Avvenire che non si voleva colpire l'alleanza Cdu-Csu.

Il mondo dopo Gaza

Il delirio di Pankaj Mishra, che vede ovunque "toppe gialle" e nessun terrorista

Roma. In 292 pagine del "Mondo dopo Gaza", la parola Hamas compare soltanto quattordici volte e mai accanto a "terroristi", presente cinque volte per accostare Primo Levi a Gaza, una soltanto. Suggerita e romanzata pubblicata dai giornali blasonati (New York Review of Books, New Yorker, Guardian, Times Literary Supplement) all'attivo anche un libro contro Salman Rushdie per non farsi mancare niente, Pankaj Mishra è un darling della nuova classe intellettuale multiculturale e desolatorizzata. Per Gaza arriva in Italia "il mondo dopo Gaza" e il Wall Street Journal lo definisce un "libro ripugnante" (Repubblica lunedì gli ha concesso una intervista con accostare Primo Levi a Gaza). Nel libro Mishra accusa Israele di aver usato l'Olocausto come un alibi per il "massacro scosiderato di innocenti a Gaza".

"Forza Italia, sveglia"

Mulè: "Le parole di Marina sono un preddellino intellettuale. Tajani? Mangi fletti di tigre"

Roma. Giorgio Mulè, ritorno giornalista per un'ora: come va interpretata l'intervista al Foglio di Marina Berlusconi? Quando Marina parla di presidente della Camera di Forza Italia fa un piccolo salotto su se stesso nel cortile di Montecitorio, da una tirata alla fedele sigaretta elettronica e dice: "Nel processo di maturazione di politica e media si è concentrata sui vescovi e pastori? Che faranno? Da che parte staranno? La dichiarazione congiunta ha messo in evidenza che neppure la Conferenza episcopale cattolica è un monolite: due vescovi, Voderholzer di Ratisbona e Hänke di Essen, hanno pubblicamente preso le distanze dalla misura e gli stessi cardinali della gerarchia e progressista nella sua quasi totalità - sono stati colti dall'imbarazzo: la segreteria generale, Beate Gilles, ha detto che il documento "non era stato coordinato con il segretario" e lo stesso presidente mons. Georg Bätzing, ha sottolineato in un'intervista ad Avvenire che non si voleva colpire l'alleanza Cdu-Csu.

Draghissimo

Sfera l'Europa, marca la distanza da Meloni che sta "sulla corda" Ue-Tump. Mai più invitato a Cinga

Roma. L'altro gettito che aumenta è quello dei suoi fantasmi. Dice Meloni, non è un video propaganda che in Italia è aumentato il gettito fiscale ma, in Europa, cresce chi non la pensa come lei. Torna un Draghi strepitoso, purissimo, e rivisitato agli stadi, a Meloni, spiega che "bisogna abbattere le barriere interne", "agire come un unico stato". Di chiarissimo c'è che Meloni non può più essere chiamata "draghetta" come il Draghi è il suo "non mi somiglio niente". Per Draghi e gli capita di dirlo, a Meloni servirebbe più europeismo, ritiene che sia pericoloso fare i funamboli, camminare, come fa Meloni, sulla corda America Ue. A Chi tengono il suo rapporto sulla competitività come feltrino fernaport, mentre i suoi consigli vengono presi in esame come i volatini "si svuotano cantine".

Obiettivo Pnrr fallito

Aumenta l'arretrato della giustizia civile. Italia manca il target 2024. Finanziamenti Ue a rischio

Roma. L'Italia ha mancato il raggiungimento di uno degli obiettivi più importanti previsti dal Pnrr sulla giustizia civile per il 2024. Si tratta della riduzione dell'arretrato civile: anziché diminuire, come era avvenuto dal 2021 in poi, nel 2024 le pendenze civili presso i tribunali sono aumentate a sorpresa del 3,5 per cento, raggiungendo quota 2.817.728, circa centomila in più del 2023. Rispetto al 2019 le pendenze sono calate del 91,7 per cento, contro l'obiettivo richiesto dal Pnrr del 95 per cento entro il 31 dicembre 2024. Emerge dalla relazione presentata dal ministro Carlo Nordio all'inaugurazione dell'anno giudiziario. Il mancato raggiungimento dell'obiettivo potrebbe comportare l'annullamento di alcuni finanziamenti destinati specificamente al ministero della Giustizia, ma potrebbe anche influire sulle risorse assegnate allo stato italiano nel suo complesso. (Ansa/Ansa/Ansa/Ansa/Ansa)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23.30





**BOERI E ZUCCHI, NO AI DOMICILIARI
MA IL GIP: «RISOLUTI NEL DELINQUERE»**
Fazzo a pagina 14

**UCCIDE 4 PAZIENTI
ERGASTOLO CONFIRMATO
PER L'INFERMIERA
DI PIOMBINO**

Tagliaferri a pagina 18



**MILAN, ENNESIMO SUICIDIO CHAMPIONS
THEO ROSSO E ROSSONERI ELIMINATI**

Arosio e Ordine a pagina 29



la stanza di
Vite si fanno
alle pagine 20-21
Il dialogo
vince sempre



il Giornale



Editoriale

IL VERO «PIATTO» DEL POKER

di Alessandro Sallusti

Può essere che si stia guardando il dito e non la Luna? Intendiamo: può essere che le liti sull'Ucraina celino qualcosa di diverso dal contendere apparente, che Putin e Trump stiano avviando un disgelo tra di loro per questioni che ritengono più rilevanti? C'è una premessa d'obbligo, senza la quale tutto appare più incomprensibile. Che è questa: Putin e Trump sono diversamente due pazzi visionari, giocatori d'azzardo e pure spregiudicati, ma tutt'altro che stupidi. Il primo, Putin, ha come obiettivo rimettere in piedi qualcosa che ricordi la Grande Madre Russia andata in frantumi nel 1989 con la caduta del Muro di Berlino e per farlo ha bisogno di dividere e indebolire il blocco occidentale che gli ha sfilato gli ex Paesi satellite - annessi o in via di annessione all'Unione Europea - e messo la Nato alla porta. Il secondo, Trump, ha chiaro che per l'America - ma anche per tutto l'Occidente - la sfida futura, economica, ma non è da escludere pure militare, non sarà certo con la Russia, bensì con la Cina. Morale: Putin ha bisogno di Trump per creare zizzania nell'Occidente - cosa che gli sta riuscendo benissimo - così come Trump ha bisogno che Putin non si allei in modo strutturale e definitivo con la Cina, che più rimane isolata meglio è per tutti. Da qui la partita a poker in corso: Trump lascia intendere al russo che dell'Europa non gliene importa più di tanto, Putin ricambia assicurando che lui con i cinesi non ha intenzione di coinvolgere a nozze. Insomma, Trump toglie a Putin le castagne dal fuoco dell'Ucraina costruendo una pace che la Russia può spacciare per vittoria, almeno al suo interno, in cambio di una sua neutralità nella corsa al futuro tra lui e Xi Jinping. In questo senso per Trump avere la riconoscenza dell'Europa vale meno che assicurarsi quella della Russia. Del resto noi all'America abbiamo poco da offrire e la nostra lealtà al Patto Atlantico è condizione non rinunciabile, non ne abbiamo la forza economica, militare e, in ultima analisi, neppure la convenienza. Come in tutte le partite di poker a ogni mano può accadere il colpo di scena. La sensazione è che al momento entrambi i giocatori stiano bluffando, ma che l'Europa non possa andare a «vedere». Quello che è certo è che la posta in gioco è assai alta per tutti.

LA GUERRA IN UCRAINA

Parte il disgelo tra Stati Uniti e Russia

Washington: «Tutti devono fare concessioni». Mosca su Zelensky: «Merita bacchettate»

La trattativa tra Usa e Russia per la pace in Ucraina è iniziata con il primo vertice dall'inizio della guerra, preludio dell'atteso faccia a faccia tra Donald Trump e Vladimir Putin. Sia Washington che Mosca hanno voluto precisare che la discussione di Riad è stata limitata alle questioni bilaterali.

Basile, De Remigis, Doninelli, Liconi, Robeco da pagina 2 a pagina 5

«RESTEREMO DA SOLI PER KIEV»

Draghi sferza l'Europa
«Non dica solo di no»

Francesco Giubilei a pagina 5

LA LEGA RISPONDE ALLA BERLUSCONI

Salvini contro Marina
«Trump è da Nobel»

Laura Cesaretti a pagina 7

Gli ostaggi del 7 ottobre

Hamas, orrore senza fine Ecco i corpi dei bimbi uccisi

Cesare e Nirenstein a pagina 16



DOLORE Mamma Shirri con i piccoli Kfir e Ariel

PAURA PER BERGOGLIO

Il Papa si aggrava: polmonite bilaterale

Il bollettino: «La situazione è complessa, ma è di buon umore e chiede di pregare»

La diagnosi più temuta, a fine giornata, è arrivata: «Polmonite bilaterale». Si aggravano le condizioni di salute di Papa Francesco. Il bollettino di ieri sera, al quinto giorno di ricovero al Policlinico Agostino Gemelli, parla nuovamente di un quadro complicato confermato dagli «esami di laboratorio», dalla «radiografia del torace» e dalle «condizioni cliniche». «L'infezione ha richiesto l'utilizzo di terapia cortisonica antibiotica, rende il trattamento terapeutico più complesso» si legge nella nota.

Marchese Ragona e Sartini alle pagine 10-11

AL FISCO 33 MILIARDI IN PIÙ

Evasione, recupero record Sinistra smentita dai dati

De Francesco e Tortarolo alle pagine 13 e 15

IL CASO A VICENZA

Bocciato dai prof, promosso dal Tar: scuola inadatta per i «plus dotati»

di Vittorio Macioce

Non immaginateli per forza con gli occhiali, goffi davanti a un pallone o in grado di ripetere a memoria tutte le capitali del mondo. Non sono uno stereotipo. Sono (...)

segue a pagina 19

GIÙ LA MASCHERA

DONNE CON LE GONNE

di Luigi Mascheroni

Noi che amiamo la stessa cosa che piace a Marco Rizzo - ma che chiamiamo con un altro nome perché non siamo volgari come i comunisti - abbiamo letto con piacere che Playboy, la bibbia laica del sano patriarcato, sta per tornare nelle edicole. Ed è la prima bella notizia. Poi c'è la seconda, ancora più bella. La rivista che per decenni ha celebrato le donne, e non le «persone con utero», ha deciso di fare a meno di coniglietti trans e coniglione curvy. Solo femmine, belle e magre. Insomma, si cancella la linea woke, che è stata un fiasco, e si torna alle origini. Ah. C'è anche un colpo di sce-



na. Le donne fotografate saranno nude. Incredibile. Slogan del nuovo Playboy, che poi è esattamente come quello vecchio: «Si premia la bellezza tradizionale», senza dover per forza accontentare questa o quella minoranza. Curioso come la rivoluzione si faccia ripetendo esattamente il passato.

Non solo. L'ultimo report di Vogue Business basato sulle sfilate Primavera/Estate 2025 ha sancito un ritorno delle grandi maison alle modelle sexy e magre, più glamour. L'era gender è finita. Anche se avremmo preferito non fosse mai iniziata. Persino Victoria's Secret ha eliminato i trans e riportato in passerella i suoi angeli. Che hanno le ali. E basta.

Va bene. Qualcuno potrà lamentarsi che l'inclusività a tutti i costi sia stata spazzata via da una più condivisa normalizzazione. Ma per quanto noiosa possa essere la cura, non dimentichiamoci quanto pericolosa fosse la malattia.



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



IL GIORNO

Speciale

VIVERE LODI

MERCOLEDÌ 19 febbraio 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Giornata nera, fermate agli ottavi

La Champions dice no Milan e Atalanta mancano la rimonta

Servizi nel **Qs**



Brescia, il fioretista Cassarà

Foto 'rubate' Condanna lieve per il campione

Raspa a pagina 15

ristora
INSTANT DRINKS

Ucraina, primo patto Usa-Russia a Riad

In Arabia Saudita le delegazioni dei due Paesi fissano le linee dei futuri accordi: pace durevole, rilancio dei rapporti bilaterali
Giallo sulle elezioni a Kiev. Zelensky: trattano senza di noi. Oggi nuovo vertice a Parigi. Macron: Trump rilanci il dialogo con Putin

D'Amato
e Benedetto
alle p. 2 e 3

«Cure più complesse»



Il Papa è affetto da polmonite bilaterale «Prega e riposa»

Panettiere a pagina 11

Il governatore lombardo Fontana

«Sul fine vita non c'è la legge, ma il diritto va tutelato»

Anastasio e Bonezzi a pagina 9

IL PRESIDENTE: MOSCA RISPETTI IL DIRITTO INTERNAZIONALE E L'EX PREMIER AVVERTE LA UE: COSÌ RISCHIA L'ISOLAMENTO



IN MONTENEGRO
Il capo dello Stato
Sergio Mattarella,
83 anni



A BRUXELLES
L'ex premier
Mario Draghi,
77 anni

Mattarella-Draghi, pilastri d'Europa

«Il mondo che noi vorremmo è quello che rispetta il diritto internazionale. Auspico che anche la Russia torni a rispettare la carta dell'Onu». Il capo dello Stato Ser-

gio Mattarella, in visita in Montenegro, ha risposto al doppio attacco personale di Mosca. L'ex premier Mario Draghi parlando all'Europarlamento, ha avvisato la Ue:

«Rimarremo soli a garantire la sicurezza in Ucraina e in Europa, non si possono dire solo dei no».

Marin, Coppari e Gabriele Canè alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Mesero, il cold case Della Malva

Una testimone e due fori sospetti L'inchiesta bis sulla 'mantide'

Palma a pagina 16

Lodi, il 61enne scomparso domenica

Cadavere in auto Fendenti al volto: l'ombra del delitto

Arensi a pagina 17

Carate Brianza, c'è un indagato

Karine, morta e poi abbandonata lungo un sentiero

Totaro a pagina 17



Nuova mozione: via la cittadinanza

Salò e Mussolini Eterna diatriba

Prandelli a pagina 10



Non potrà giudicare i concorsi

Boeri resta libero Ma è interdetto

Giorgi a pagina 13



Annuncio social con l'ecografia

Tamberi papà salta di gioia

Pandolfi a pagina 19

AMICI CUCCILOTTI 2025
LE FIGURINE CHE SALVANO GLI ANIMALI
COLLEZIONA UN FUTURO MIGLIORE!
PIZZARDI



Domani l'ExtraTerrestre

CLIMA Il cambiamento climatico ha messo in ginocchio la produzione del cacao. I prezzi oltre il 400%. In Africa schiavismo multinazionale



Culture

CAMERA OSCURA Il lavoro narrato da Dino Fracchia e il volume «La fotografia» di Ugo Mulas
De Leonardi, Ragucci pagina 12



Visioni

BERLINALE 75 «Blue Moon», il film di Richard Linklater sugli ultimi giorni del compositore Lorenz Hart
Cristina Piccolo pagina 14

il manifesto

quotidiano comunista

■ C'IN LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,30

MERCOLEDÌ 19 FEBBRAIO 2025 - ANNO LV - N° 42

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Il vertice Usa-Russia di Riad: primo a sinistra il segretario di Stato americano Marco Rubio, ultimo a destra il ministro degli esteri russo Sergei Lavrov foto Ap

Tre anni dopo

L'Europa nella trappola americana

ANDREA FABOZZI

Ora che Volodymyr Zelensky sta entrando nella lunga lista degli amici consumati e abbandonati dagli Stati Uniti, è già pronta una nuova trappola logica per chi denuncia il vuoto di politica e diplomazia che ha consentito tre anni di carneficina in Ucraina. Se fin qui sarebbe stato un tradimento convincere il governo ucraino a negoziare per fermare la guerra - e fu dunque eroico far saltare ogni ipotesi di accordo già un mese dopo la brutale invasione russa, a condizioni migliori di quelle di oggi - adesso la pace di Trump andrebbe boicottata perché «pace imperiale». Che sia tale non ci sono dubbi, ma non per questo è democratica la guerra portata avanti innanzitutto sulla pelle dei civili e dei soldati ucraini, oltre che di quelli russi. E non è irrilevante che, per quanto nobilissima e ardente possa essere stata la resistenza ucraina, ormai si calcolino 900mila tra renitenti alla leva e disertori: più di quanti stanno combattendo.

— segue a pagina 3 —



«Team di alto livello» per negoziare sull'Ucraina e «esplorare le opportunità economiche» offerte dalla fine del conflitto. Parte a Riad un cambio di regime globale, Usa e Russia vanno da soli. L'ira di Zelensky tagliato fuori, l'Europa deve farsi bastare una telefonata **pagine 2, 3, 4**



Evacuazione, ieri, dalla città di Pokrovsk foto di Niccolò Celesti

UCRAINA: REPORTAGE DA POKROVSK

Silenzio, e poi il boato dei droni

■ A Pokrovsk il silenzio tra i complessi di edilizia popolare significa che sei fermo a guardare il cielo alla ricerca di un drone russo, magari annunciato da un ronzio in lontananza. Rappresenta anche il vuoto lasciato da tre anni di guerra in queste aree generalmente povere: molti so-

no morti, la maggior parte sono scappati, chi è rimasto ora vive in cantina come i ratti. Si cerca di evacuare gli ultimi abitanti rimasti. Non è più la cittadina dove i russi «non bombardano a tappeto per non rischiare poi di impantanarsi nell'aggiungere la resistenza». Ora gli incroci sono in-

gombri di alberi spezzati o detriti. Troppi video hanno mostrato come i dronisti si divertono a rincorrere i bersagli, i quali scappano in preda al terrore prima di saltare in aria. «Non state all'incrocio, dietro i palazzi!» urla un poliziotto. Il caposquadra dice che non c'è più molto tempo, è

troppo pericoloso. «Non si può più entrare di giorno» spiega un cooperante di una Ong. «Cerchiamo di effettuare «estrazioni» solo quando è brutto tempo o tira molto vento». Nelle belle giornate i droni sono i re del cielo e decidono i destini di chi si muove a terra. **ANGIERI A PAGINA 3**

APPELLI E ULTIMATUM Le prediche inutili di Draghi a Bruxelles



■ Il ricorso a un debito pubblico comune è una necessità per il rilancio della competitività. «L'Ue rischia la solitudine, agisca come uno Stato». Appello dell'ex presidente della Bce Mario Draghi. L'Ecofin dei ministri dell'economia non ha risposto **CICCARELLI A PAGINA 6**

Dopo il «rapporto» Le correzioni imperialiste dell'ex premier

EMILIANO BRANCACCIO

«Quando mi chiedete cosa sia meglio fare ora, io dico che non ne ho idea. Ma fate qualcosa». Pochi fatti alla pubblica opinione appaiono più sconcertanti di una mada manifestazione di impotenza del potere. Eppure questa è la prova che Mario Draghi ha dato al parlamento Ue.

— segue a pagina 5 —

CIMICI E BARI Il governo fugge anche da Paragon



■ Oggi al question time della Camera il governo non risponderà alle interrogazioni sullo spyware Graphite dell'azienda israeliana Paragon. «Atti classificati», ha detto il sottosegretario Mantovano. Opposizioni furiose: «Mai vista una cosa del genere». **DIVITO A PAGINA 6**

GERMANIA VERSO IL VOTO La Linke cresce, i giovani la seguono



■ Aumentano gli iscritti e cresce il consenso elettorale (fino al 9%, secondo la clamorosa rilevazione di YouGov). Heidi Reichhinek e Jan van Aken, i due candidati-cancellieri della Sinistra, hanno rivitalizzato il partito senza rottamare la vecchia guardia. **CANETTA A PAGINA 6**



ISSN 1120-3593



ISSN 1120-3593





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIII - N° 48 ITALIA
SPEDIENTI IN ABBONAMENTO POSTALE 455 - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 19 Febbraio 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

AGENZIA E PRODIGIA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - ELBO L23

Il bollettino medico: polmonite bilaterale, cure più complesse Papa Francesco si è aggravato «Adesso pregate tutti per me»

Franca Giansoldati a pag. 9



«Pregate per me». Il Papa sta male e il suo classico messaggio ha un suono diverso, per chi crede e l'ama. Quello di venerdì non è stato un ricovero come tanti. Il pontefice non è migliorato. Il bollettino arriva nel tardo pomeriggio di ieri come una doccia fredda. Parla di «polmonite bilaterale». Le sue condizioni cliniche «continuano a presentare un quadro complesso».

L'editoriale
Il trono francese negato e il nuovo ruolo dell'Italia
LO STALLO DELL'EUROPA CHE RECITA UN VECCHIO COPIONE
di Paolo Pombeni

Nell'esaminare il significato del summit (informale?) di Parigi evitiamo il giochino retorico del bicchiere mezzo vuoto o mezzo pieno e cerchiamo di capire quel che è successo (per quel tanto che è possibile non avendo materiali di prima mano a disposizione), ma soprattutto quel che può significare in futuro. Quel che è emerso con chiarezza a Parigi è che nessuno degli stati seduti al tavolo aveva intenzione di riconoscere la pretesa al trono del presidente francese, tanto più viste le molteplici problematiche interne affrontate dai vari partner, a cominciare da uno fondamentale come la Germania. Se ne ricava, soprattutto, una lezione per il futuro.

La nuova Europa, che dovrà, con la dovuta gradualità e pazienza, nascere dal confronto con i tribolati passaggi diplomatici e militari che ci coinvolgono, ha un suo orizzonte, anche qui di radici storiche: il Mediterraneo, l'Africa, tutte le realtà oggi disperse che possono trovare in una sinergia con le capacità del "vecchio Continente" non un padrone, ma un partner interessato come loro a rompere con un possibile quadro di nuove servitù che possono sorgere da disinvolti monopoli di alcune risorse chiave.

Continua a pag. 35

L'INTERVISTA DEL MATTINO IL MINISTRO DELL'ISTRUZIONE GIUSEPPE VALDITARA

«NAPOLI, STUDENTI A SCUOLA DI INDUSTRIA»

Istituti tecnici è boom di iscritti Il modello Caivano per fermare la fuga dai banchi
Mariagiovanna Capone a pag. 2



Il cambio di paradigma

Donne manager, Amazon investe caccia ai talenti con la Federico II
Amazon investe sulle Stm e punta sulla Federico II: accordo del colosso digitale con l'Ateneo di Napoli per la partecipazione femminile. Corsi e mentorship per le studentesse più meritevoli: 6 mila euro annui per tre anni.
Capone a pag. 3

Pnrr, al Mezzogiorno metà dei fondi per il nuovo ecosistema dell'energia
Nando Santonastaso oltre la metà dei distretti di produzione, stoccaggio e trasporto. In Calabria l'impianto da 2 MegaWatt.
A pag. 5

Dialogo Usa-Russia, Kiev si sfilata

- Zelensky non va a Riad. Il Cremlino: merita bacchettate. Trump: non doveva iniziare la guerra
- Vertice europeo bis con gli esclusi. Mattarella: Mosca torni a rispettare il diritto internazionale

DE LAURENTIIS, CONTI A POSTO A DIFFERENZA DEI NERAZZURRI



Bilanci, con l'Inter il NAPOLI ha già vinto

Francesco De Luca e Pino Taormina alle pagg. 16 e 17

Andrea Bulleri, Mauro Evangelisti, Anna Guaita, Marco Ventura e servizi da pag. 6 a 8

ALL'EUROPA SERVE REALISMO NON PAURA
di Ferdinando Adornato a pag. 35

NEL 2024 RECUPERATI 33,4 MILIARDI Fisco, la premier «Lotta all'evasione incassi da record»

Angelo Ciardullo a pag. 12

ORA SPIRAGLI PER IL TAGLIO DELL'IRPEF

Andrea Bassi a pag. 12

LA VIA GIUSTA TRA PREVENZIONE E CONTRASTO

Angelo De Mattia a pag. 35

Il giallo/1 L'avvocato del papà: «Evidenti i morsi» Bimba sbranata, un mistero l'assenza del suo Dna sul cane

Acerra, la piccola Giulia sbranata dal cane: dubbi sulla versione del papà. E ora si cercano tracce

del suo Dna sul pitbull. In casa, oltre a Tyson c'era anche un altro cane.
Neri a pag. 11

Il giallo/2 Verso la riesumazione del cadavere Costumista morto, mai filmato dalle telecamere in via Krupp

Capri, dalle telecamere di sicurezza non si vede quando percorre una parte di strada che conduce

verso via Krupp. Resta un giallo la morte del costumista di "Parthenope".
Del Gaudio a pag. 11

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.



ALLART
CONCET
PORTE FINESTRE COPERTURE
TEL 06491404

Il Messaggero

ALLART
CONCET
PORTE FINESTRE COPERTURE
www.allartcenter.it
Roma

€ 1,40* ANNO 147 - N° 48
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2003 con L. 482/04 art.1 c.1 ED. 03 RN

NAZIONALE

Mercoledì 19 Febbraio 2025 • S. Corrado

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Attacchi social a Blasi
Totti, muore il cane
e Ilary pubblica
la foto del suo gatto

Buffoni a pag. 14



Matteo a Doha: «Era ora»
Urlo Berrettini:
per la prima volta
batte Djokovic

Martucci nello Sport



Nella serie Zero Day
De Niro presidente
«Disinformazione
pericolo mondiale»

Bizio a pag. 23



Mosca-Usa, il dialogo irrita Kiev

► Zelensky non va a Riad. Il Cremlino: merita bacchettate. E Trump: non doveva iniziare la guerra Parigi, oggi vertice con gli esclusi. Mattarella: «La Russia torni a rispettare il diritto internazionale»

L'editoriale
ALL'EUROPA
SERVE
REALISMO
NON PAURA

Ferdinando Adornato

Sarà meglio che l'Unione europea superi in fretta l'inconcludente vertice di Parigi. L'aggressiva esaltazione con la quale Trump ha affrontato la "questione Ucraina" ha infatti contagiato l'Ue, determinando tra i suoi leader un nervosismo che non aiuta a ragionare. Che l'Occidente corra il drammatico rischio di dividersi, rompendo l'alleanza che ha governato il mondo dalla Seconda guerra mondiale, è una possibilità che incombe minacciosa. Ma, se le parole hanno un senso, si tratta per ora, appunto, solo di un rischio, non di una certezza. Viceversa alcuni la valutano come una rottura già avvenuta, un irreversibile divorzio senza "giusta causa". Ipotesi che, in Italia, induce Ely Schlein a incalzare Giorgia Meloni "tu da che parte stai?", con gli Usa o con l'Europa?

Il fatto è che non sembra ancora arrivato il momento di tali irrevocabili alternative. E' infatti largamente possibile che Ue e Usa possano restare uniti. E dunque non è il caso di fasciarsi la testa prima di essersela rotta.

Continua a pag. 18

ROMA La Russia è soddisfatta. E Sergey Lavrov, ministro degli Esteri, è sprezzante: «Gli Stati Uniti hanno compreso la posizione di Mosca. Ora bisogna fare ragionare Zelensky, deve avere una bacchettata sulle mani». L'incontro a Riad con gli americani per i russi è andato molto bene. Zelensky irritato: in missione in Turchia, ha annullato il viaggio a Riad («Ci andrò il 10 marzo»). Mattarella: «La Russia torni a rispettare il diritto internazionale».

Bulleri, Errante, Guaita Sciarra e Ventura alle pag. 2, 3, 4 e 5

La soddisfazione di Meloni: merito delle nostre riforme

Evasione, recupero record: 33 miliardi

Andrea Bassi
Angelo Ciardullo

Lotta all'evasione da record, recuperati 33,4 miliardi, 8,2 miliardi in più rispetto al 2022. Si evade sempre di meno. Nel 2024 gli italiani hanno versato "spontaneamente" 587 miliardi di euro. Sono 43 miliardi

in più di quelli pagati solo un anno prima, nel 2023. E soprattutto sono 160 miliardi in più di quelli versati nel 2019, l'anno prima del Covid. La soddisfazione della premier Meloni: «Lo Stato aiuterà chi è onesto e in difficoltà, nessuna tregua per chi vuole fare il furbo: avanti con la riforma del Fisco».

A pag. 9

L'analisi

LA VIA GIUSTA
TRA PREVENZIONE
E CONTRASTO

Angelo De Mattia a pag. 18

Annuncio di Hamas
«Domani a casa
i corpi dei Bibas»
Israele fa i conti
con i suoi incubi



ROMA Hamas ha annunciato che i corpi della mamma e dei due fratellini Bibas sono tra i quattro ostaggi morti che saranno riconsegnati a Israele domani. La notizia peggiore che poteva arrivare. Vita a pag. 11

Il bollettino medico: polmonite bilaterale, serve una cura più complessa. L'appello del Pontefice ai fedeli

Il Papa si aggrava «Pregate per me»

Il retroscena

Il governo della Chiesa
e la degenza oscurata

Franca Giansoldati

Nonostante la malattia, Bergoglio non rinuncia a seguire gli affari. Niente foto: degenza totalmente oscurata per sua volontà.

A pag. 7

L'intervista

«Le prossime ore saranno decisive»

Mauro Evangelisti

«Le prossime ore saranno decisive» dice il professor Massimo Andreoli, professore emerito all'Università Tor Vergata.

A pag. 6

Papa Francesco durante un'udienza in Vaticano

Foto: Troili a pag. 6

Morta di overdose



«Camilla stava male già dal pomeriggio
Nessuno l'ha aiutata»

Alessia Marani

Camilla Sanvoisin stava già molto male sei ore prima di quando avrebbe assunto droga insieme con il compagno.

A pag. 13

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

SCORPIONE
IN PRIMA FILA

La Luna nel tuo segno viene a trovarsi al centro di una configurazione particolarmente benefica, che ti consente di sentirti comodo e a tuo agio in ogni tipo di situazione. È un po' come se inaspettatamente ti fosse stato concesso di viaggiare in business class, dove sei accudito e coccolato. In amore hai tante carte da giocare, tutte vincenti, che ti consentono di fare centro e disseminare di piccoli momenti di gioia le tue giornate. **MANTRA DEL GIORNO** Il futuro si crea e si negozia.

© PRODUZIONE ROBERTA L'oroscopo a pag. 18

* Tante con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con 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" € 6,80 (solo Roma)



il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 19 febbraio 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

Speciale
Nuovi Bonus e Agevolazioni

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Ferrara, stalking e incubo per una ragazza

Minacce e botte: «Non devi dimagrire» Fidanzato condannato

Malavasi a pagina 17



L'annuncio del ministro Urso

Beko, la svolta «Comunanza non chiude più»

Porfiri a pagina 24

ristora
INSTANT DRINKS

Ucraina, primo patto Usa-Russia a Riad

In Arabia Saudita le delegazioni dei due Paesi fissano le linee dei futuri accordi: pace durevole, rilancio dei rapporti bilaterali
Giallo sulle elezioni a Kiev. Zelensky: trattano senza di noi. Oggi nuovo vertice a Parigi. Macron: Trump rilanci il dialogo con Putin

D'Amato e Benedetto alle p. 2 e 3

«Cure più complesse»



Il Papa è affetto da polmonite bilaterale «Prega e riposa»

Panettiere a pagina 11

Il governatore lombardo Fontana

«Sul fine vita non c'è la legge, ma il diritto va tutelato»

Anastasio e Bonezzi a pagina 9

IL PRESIDENTE: MOSCA RISPETTI IL DIRITTO INTERNAZIONALE E L'EX PREMIER AVVERTE LA UE: COSÌ RISCHIA L'ISOLAMENTO



IN MONTENEGRO
Il capo dello Stato Sergio Mattarella, 83 anni



A BRUXELLES
L'ex premier Mario Draghi, 77 anni

Mattarella-Draghi, pilastri d'Europa

«Il mondo che noi vorremmo è quello che rispetta il diritto internazionale. Auspico che anche la Russia torni a rispettare la carta dell'Onu». Il capo dello Stato Ser-

gio Mattarella, in visita in Montenegro, ha risposto al doppio attacco personale di Mosca. L'ex premier Mario Draghi parlando all'Europarlamento, ha avvisato la Ue:

«Rimarremo soli a garantire la sicurezza in Ucraina e in Europa, non si possono dire solo dei no».

Marin, Coppari e Gabriele Canè alle pagine 4 e 5

DALLA CITTÀ

Bologna, variazione di bilancio

Lepore: «Manovra da 90 milioni» Fondi della sosta per l'alluvione

Carbutti in Cronaca

Bologna, il caso a giugno

Sparatoria in via Audinot Due nei guai

Tempera in Cronaca

Medicina, aveva 70 anni

Schianto in auto, muore l'artista Felice Molino

Pederzini in Cronaca



Nuova mozione: via la cittadinanza

Salò e Mussolini Eterna diatriba

Prandelli a pagina 10



Non potrà giudicare i concorsi

Boeri resta libero Ma è interdetto

Giorgi a pagina 13



Annuncio social con l'ecografia

Tamberi papà salta di gioia

Pandolfi a pagina 15

AMICI CUCCIOLATI 2025
LE FIGURINE CHE SALVANO GLI ANIMALI
COLLEZIONA UN FUTURO MIGLIORE!
PIZZARDI



DIERRE
VALORE SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
WWW.DIERREGOLD.IT
TEL. 010 38198

MERCOLEDÌ 19 FEBBRAIO 2025

IL SECOLO XIX

DIERRE
VALORE SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
WWW.DIERREGOLD.IT
TEL. 010 38198

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA
1,50 € (GI e provincia con Gazzetta dello Sport a 1,90 €) SP. IM. S.V. provincia con TuttoSport a 1,90 € AT. AL. CNE provincia con TuttoSport a 1,50 € - Anno CDXXXI - NUMERO 42 - COMMA 2019 - SPECIAZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per le pubblicità sul SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010 5388 200 www.manzonionadvertising.it

LO STRAPOTERE DEGLI USA
MAURIZIO MARESCA
INTELLIGENZA ARTIFICIALE, L'UE È SCONFITTA

Secondo molti la Comunicazione della Commissione sulla competitività è inconsistente. È infarcita di luoghi comuni e di richiami a persone e documenti di ben altro spessore, eppure non presenta alcun disegno reale di costruire una politica industriale che si preoccupi non solo del debito comune, ma anche degli investimenti. Questo, probabilmente, perché i Paesi membri non sono affatto pronti a condividere competenze aggiuntive per integrare l'ordinamento - andando oltre al mercato unico - e per rimediare alla incompiutezza dell'ordinamento europeo in un mondo ormai senza regole.

A giudizio degli esperti, inoltre, sembra davvero velleitario il piano da 200 miliardi per l'intelligenza artificiale presentato a Parigi. Praticamente nessuno ritiene che l'Europa, pure se unita (cosa che non è), possa essere competitiva e quindi recuperare il drammatico gap verso gli Stati Uniti. Sarebbe quindi molto importante conoscere gli studi tecnici sulla base dei quali la presidente della commissione europea annuncia con così tanta sicurezza una realtà diversa. Sarebbe un peccato se fosse un'affermazione puramente politica del vertice di un'istituzione che negli Anni '50 nasceva come terza e imparziale. Così come è evidente il ritardo dei Paesi membri sui satelliti di connessione, dove i progetti europei (Iris 2) sono lontanissimi da quelli di Amazon e Starlink.

Se l'Europa volesse davvero provare a essere competitiva dovrebbe provare a concludere intese, anche usando la cooperazione rafforzata, per costruire una politica comune governata dal centro e per selezionare i settori dove ragionevolmente sono in vantaggio rispetto a Usa e Cina. Forse nel comparto marittimo avrebbe senso mettere in comune alcune competenze fra Francia, Germania, Italia Danimarca e Svizzera, impiegare fondi comuni e mettere a disposizione diritti esclusivi, per rafforzare i quattro grandi operatori europei che operano nella logistica delle merci e che certamente già oggi sono competitivi. Prima che magari siano fagocitati dal mercato.

Il rischio vero è che l'Europa - fatta da Paesi indebitati e con una produttività limitata - continui ad attivare fondi che corrono il rischio di non servire, perché distribuiti senza compiere reali scelte industriali. —

L'autore è docente di diritto Internazionale

IL VERTICE SULLA PACE A RIAD
Ucraina, il patto Usa-Russia fa infuriare Zelensky
ALBERTO SIMONI / PAGINE 8 E 9



CANCELLATI TUTTI GLI IMPEGNI
Papa Francesco si aggrava «È polmonite bilaterale»
DOMENICO AGASSO / PAGINA 10



NAVE MALTESE, LA PROCURA DI SAVONA APRE UN'INCHIESTA PER NAUFRAGIO, UN FASCICOLO ANCHE A GENOVA. L'IPOTESI DI UN GESTO LEGATO ALL' EMBARGO RUSSO

La petroliera dei misteri

Bombe contro la Seajewel, indaga l'antiterrorismo. I rilievi dei sub della Marina: escluso l'incidente

La ricognizione dei sommozzatori della Marina sulla fiancata della petroliera Seajewel, danneggiata da una doppia esplosione davanti al porto di Savona-Vado, potrebbe essere stata decisiva. Perché ha escluso l'ipotesi di un incidente e ha allontanato quella di un residuo bellico. Sarebbe confermata la pista di un atto volontario. «Forse un avvertimento», ipotizzano gli investigatori, che vogliono capire se l'attentato sia legato all'embargo contro il petrolio russo. Sul caso la procura di Savona ha aperto un'inchiesta, e un altro fascicolo è sul tavolo dell'antiterrorismo a Genova.

SILVIA CAMPESE E MATTEO INDICE / PAGINE 2 E 3

CENTROSINISTRA, ANCHE AZIONE VERSO IL SÌ. SALVINI SPINGE PICIOCCI



Genova, tutte le donne di Salis

Silvia Salis, al centro, insieme alle donne della coalizione. COLUCCIA E ROSSI / PAGINE 4 E 5

IL REPORTAGE
Dario Freccero / PAGINA 3
Vietato avvicinarsi
Ora la priorità è svuotare le cisterne

«Non potete avvicinarvi». La pilotina si avvicina, a bordo indicano che la zona della Seajewel è interdetta alla navigazione. Ci vorrà tempo. Finiti i rilievi, andranno svuotate le cisterne della nave danneggiata.

L'EX PRESIDENTE CURERÀ UN DOSSIER SULLA COMUNICAZIONE
Toti, via ai servizi sociali nella sede genovese Lilt

Giovanni Toti, ex governatore ligure, ha cominciato ieri i lavori socialmente utili nella sede genovese della Lilt. Lega italiana lotta ai tumori. Come definito dal patteggiamento, per l'inchiesta che ha travolto la Re-

gione la scorsa estate, farà lavoro d'ufficio: preparerà un dossier sulla comunicazione del sodalizio. Immediato un commento sulla politica: «Silvia Salis? Nome di livello».

MARIO DE FAZIO E BEATRICE D'ORNA / PAGINA 6

AGENOVA
Guido Filippi / PAGINA 19
Dialisi dai privati
Apri un centro in aiuto agli ospedali

Entrano in scena i privati per le sedute di dialisi ai malati, che in Liguria sono circa 1400. C'è già l'accordo con il gruppo Gadomed che ha da poco aperto un centro in viale Cembrano a Sturla. Una seduta ha un costo medio di 225 euro.

DE ANDRÉ, 85 ANNI

La Pfm su Faber
«Bello ascoltarlo anche a Sanremo»

Renato Tortarolo / PAGINA 32

Fabrizio De André avrebbe compiuto ieri 85 anni. La Pfm ricorda il celeberrimo tour con lui, a cui dedica un disco.



CALCIO

Pinamonti sempre decisivo: il sogno azzurro

Francesco Gambaro / PAGINA 34

Pinamonti, bomber del Genoa, è sempre più decisivo: adesso può riconquistare la Nazionale di Spalletti.



Obiang: «Il Doria resterà sempre la mia famiglia»

Valerio Arrichello / PAGINA 37

Obiang, centrocampista del Sassuolo, ricorda i trascorsi nella Sampdoria: «Per me è famiglia. Emozionante tornare».



DIERRE
VALORE SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
WWW.DIERREGOLD.IT
TEL. 010 38198

BUONGIORNO
A Riad, in Arabia Saudita, le delegazioni di Stati Uniti e Russia si sono incontrate per avviare le trattative di pace. L'inizio è stato irresistibile. Primo, le trattative di pace sono state avviate senza una delle due parti in causa: l'Ucraina. L'aggressore c'era, l'agredito no. Secondo, entrambe le parti in causa, quella presente e quella assente - ha detto il segretario di Stato americano, Marco Rubio - dovranno fare delle concessioni. Dunque, pare di capire, la Russia dovrà restituire all'Ucraina un po' del territorio che s'è presa con l'invasione e con la guerra. Un po', non tutto. E l'Ucraina dovrà lasciare alla Russia un po' del territorio che è stato sottratto con la protettiva e con la violenza. Non sono sicurissimo dell'equità dell'arbitraggio ma, del resto, a leggere i giornali, non paiono pochi, né qui né al di

Le nuove regole | **MATTA FELTRI**
là dell'Atlantico, quelli a cui preme una pace purchessia anziché una pace giusta. E la pace, se non è giusta, non è mai pace. Tanto per cominciare, l'eroe del nostro tempo, Donald Trump, ha annunciato che l'Ucraina nella Nato non ci entrerà, né ora né mai, mentre sarebbe entusiasta se fosse la Russia a entrare nel G7. A molti sarà venuta in mente la foto di Pratica di Mare, maggio 2002, quando Silvio Berlusconi ottenne la stretta di mano fra Vladimir Putin e George W. Bush. Putin fu ammesso a un'intesa preliminare con la Nato perché aveva accettato le regole delle democrazie occidentali. Oggi il mondo s'è capovolto: niente Nato per il paese aggredito, e un posto nel G7 per il paese aggressore, poiché ora sono le democrazie occidentali, almeno alcune, ad accettare le regole di Putin.

DIERRE
VALORE SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
WWW.DIERREGOLD.IT
TEL. 010 38198





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Condominio
Procedura snella
per installare
pannelli fotovoltaici
sui balconi



Fulvio Pronti
— a pag. 36

Domani con Il Sole
Benefit, dimissioni,
contratti a termine,
privacy: novità su
lavoro e pensioni



— a 1,00 euro
più il prezzo
del quotidiano



FTSE MIB 38554,15 +0,59% | SPREAD BUND 10Y 110,50 +3,80 | SOLE24ESG MORN. 1427,82 +0,10% | SOLE40 MORN. 1445,67 +0,61% | **Indici & Numeri** → p. 37-41

Controlli e cartelle, record d'incassi Bonus e Iva: stop a frodi per 5,8 miliardi

Fisco e contribuenti

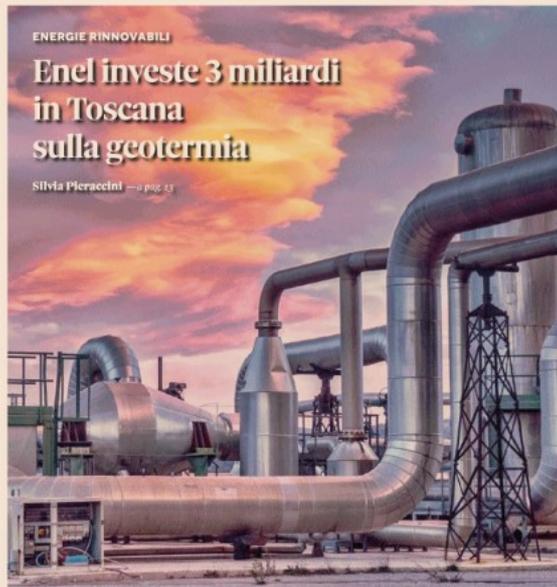
Nel 2024 avvisi, verifiche, e riscossione portano 33,4 miliardi (2 in più del 2023)

In aumento versamenti spontanei e pagamenti dopo le lettere di compliance

Meloni: nessun aiuto ai furbi La Lega torna in pressing sulla rottamazione

Il recupero dell'evasione porta 33,4 miliardi di maggiori entrate nelle casse dello Stato con un aumento annuo di quasi 2 miliardi. Crescono gli incassi da versamenti spontanei, cioè le cifre che i contribuenti versano senza solleciti o accertamenti. Si tratta di 587 miliardi nel 2024, con una crescita di quasi l'8% rispetto al 2023. Recuperati 5,8 miliardi da crediti di imposta fittizi, bloccati negli F24, bonus edifizii a rischio e frodi Iva. «Numeri ottenuti grazie certamente all'ottimo lavoro dell'Agenzia delle Entrate, ma anche grazie a specifiche norme introdotte da questo governo», sottolinea Giorgia Meloni mentre la Lega torna in pressing sulla pace fiscale.

Flammeri, Mobili, Parente, Trovati — a pag. 2-3



ENERGIE RINNOVABILI

Enel investe 3 miliardi in Toscana sulla geotermia

Silvia Pieraccini — a pag. 13

Il piano di sviluppo. La centrale geotermica Sasso Pisano a Castelnuovo Val di Cecina (Pisa)

Industria, l'Ue punta a 480 miliardi l'anno Draghi: «Agire come uno Stato unico»

Competitività

Pronto il Clean Industrial Deal che ammorbidisce le regole del Green Deal

Aumentare gli investimenti annui in energia, industria e trasporti di 480 miliardi di euro rispetto al decennio precedente. È l'obiettivo fissato dal Clean Industrial Deal che la Commissione Ue ha annunciato per il 26 febbraio. «Fondamentale - afferma la bozza - sarà mobilitare il capitale privato» facendo leva sul 50% del bilancio Ue destinato alla transizione green. Annunciati anche interventi antidumping. Intanto l'ex presidente Bce, Mario Draghi, intervenuto all'Europarlamento, ha esortato i 27 ad «agire come un unico Stato». Romano — a pag. 6

ATTIVITÀ INDUSTRIALE

LA CRISI PRODUTTIVA È ANCHE CRISI EURO TEDESCA

di Marco Fortis — a pagina 12

PUNTO DI DEBOLEZZA

NECESSARIA UNA POLITICA INDUSTRIALE INCISIVA

di Alessandro Spada — a pagina 12

Incontro tra americani e russi a Riad Rubio: primo passo di un lungo viaggio

Guerra in Ucraina

Prima riunione tra alti funzionari americani e russi dall'invasione dell'Ucraina: il summit in terra saudita apre allo scambio di ambasciatori, alla nomina di mediatori e a nuovi rinnovi rapporti economici tra i due Paesi. — a pag. 7

PETROLIO E GAS

Energia: mercati ottimisti, come se la tregua fosse già in vigore

Sissi Bellomo — a pag. 7

MATTARELLA

«La Russia ritrovi un ruolo nel rispetto del diritto internazionale»

Palmerini — a pag. 8

PANORAMA

RICOVERATO AL GEMELLI

Papa Francesco ha una polmonite, il quadro clinico è «complesso»

Papa Francesco, ricoverato dal 14 febbraio al Policlinico Gemelli per un'infezione respiratoria, ha sviluppato una polmonite bilaterale che ha richiesto una nuova terapia farmacologica e «rende il trattamento terapeutico più complesso». Lo comunica la Sala stampa vaticana. «Papa Francesco è di umore buono», prosegue la nota. — a pagina 8

PUBBLICO IMPIEGO

Tfs a rate, mina da 4,4 miliardi sui conti pubblici

Nuova incognita per i conti pubblici italiani. Il trattamento di fine servizio a rate per i dipendenti pubblici potrebbe essere rivisto e pesare per 4,4 miliardi sul bilancio. — a pagina 4

CON IL RIMBORSO

Professionisti, in fattura le rivalse previdenziali

La fattura sui rimborsi ai professionisti deve contenere anche le rivalse previdenziali. Le somme rilevano per la base imponibile Iva, per la Cassa ma non per l'Irpef. — a pagina 30

L'INTERVISTA

Ardoino: «Ecco perché Tether punta la Juventus»

Paolo Ardoino, ceo di Tether (criptovalute): «Siamo il 18esimo detenente al mondo di Treasury, per diversificare per abbiamo comprato il 5% dei diritti di voto della Juventus». — a pagina 27

M&A

Kraft Heinz cede Plasmon Newlat e Aurellus in corsa

La multinazionale Kraft Heinz vuole cedere Plasmon. In pole per l'acquisto spiccano Newlat, l'azienda della famiglia Mastrolia, e il fondo tedesco Aurellus. — a pagina 26

IL MONDO DI TRUMP

Commerci globali. Così Trump sta terremotando l'ordine economico internazionale a colpi di dazi. — alle pag. 21-24

Lavoro 24

Sanità Mancano geriatrici e infermieri di Rsa

Bartoloni e Pogliotti — a pag. 19

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

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



Sit-in. A favore degli ostaggi Bibas

RICOSTRUIRE GAZA: 50 MILD

Hamas consegna i corpi dei bimbi Bibas e della madre Sabato altri sei ostaggi liberati

— Scritta a pag. 9

L'ORO HA FATTO LA STORIA.
Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro.

ORO - GIOIELLI - MONETE

OBRELLI

DAL 1929

www.oro.obrelli.it

LAVIS (Trento) | TRENTO | MILANO
info@obrelli.it | ☎ 0461 242040 | 338 8250553

AUTORIZZAZIONI BANCA D'ITALIA N. 5007737 - 5009402

VENDIAMO E ACQUISTIAMO LINGOTTI E MONETE ALLE MIGLIORI CONDIZIONI.





OGGI LA PRESENTAZIONE
Ecco le prime foto della nuova Ferrari di F1
Cicciarelli a pagina 29

MUSEI CAPITOLINI
La rinascita di Roma nell'era dei Farnese
Simongini a pagina 23



INTERVISTA A CENTINAIO
«L'ultima follia della Ue e le etichette choc sul vino»
Martini a pagina 12



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



San Mansueto, vescovo

Mercoledì 19 febbraio 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 49 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



Ci mancavano pure le liste di proscrizione

DI TOMMASO CERNO

Immaginate cosa avrebbe detto la sinistra italiana se qualcuno avesse proposto l'elenco scritto di chi scende in piazza a manifestare...

I giudici schedano chi sciopera
Spunta il modulo inviato dall'Anm per stilare un elenco dei magistrati anti e pro governo...

Il Tempo di Osho
I bus scioperano... per Gaza Ed è sempre weekend lungo

CAOS IMMIGRATI
La Germania apre al modello Albania alla vigilia delle elezioni

FRANCESCO AL GEMELLI
«Terapia complessa» per il Papa Ma lui scherza con i medici

COLLOQUIO CON LAMBERTO DINI
«Meloni? È una liberale L'Europa così non va e l'Italia può cambiarla Ma attenti a Trump»

L'ex presidente del Consiglio Lamberto Dini, a colloquio col Tempo, condivide l'appello di Draghi ed esorta la premier Meloni a migliorare i rapporti tra Europa e Trump.



LA TRATTATIVA PER LA PACE
Von der Leyen batte un colpo «Europa al fianco degli Usa» Rubio: «Pure la Ue al tavolo»

IL BRONCIO DI GIORGIA
La fotografia unica novità del summit parigino

IL CASO +EUROPA
Caro Magi ma quanti Mariniello hai?

DI GIANLUIGI PARAGONE
Macché politica l'appello di Marina da imprenditore Ue

DI LUIGI TIVELLI
Economia, al governo serve un «tagliando» in Parlamento

Il Papa ha la polmonite ma scherza con i medici: «Sono qui, purtroppo per voi»

SAVINI!
Fattoria Giuseppe Savini
Morro d'Oro, TERAMO, ABRUZZO

Oroscopo
Le stelle di Branko
EVASORI ALL'ANGOLO
La lotta ai furbi frutta al Fisco 33,4 miliardi

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.
LAILA
PASTIGLIE GOMMOSE

IL TEMPO
ROMA
CENTRO STORICO
Rapina da film nel cuore di Roma
Alla poetessa Bracco rubati 3 milioni in oro





ADVEST

**TAX
LEGAL
CORPORATE**

La Ue deve sapersi difendere perché non si può escludere un attacco da parte della Russia
Domenico Cacopardo a pag. 4

ADVEST

**TAX
LEGAL
CORPORATE**

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

PER RISPARMIARE SUL IPT

Abuso di diritto per le società di leasing auto che hanno trasferito fittiziamente la sede nelle province di Trento e Bolzano
Ceciano a pag. 29

Gli acquisti pubblici con l'IA

Secondo le nuove linee guida dell'Agid, l'Intelligenza artificiale ha il potenziale per ottimizzare le procedure di procurement, l'efficienza e la trasparenza dei processi

PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 30

L'Intelligenza artificiale (IA) può aiutare a standardizzare alcuni processi operativi, come le procedure di acquisto: vi è infatti il potenziale per ottimizzare le procedure di procurement, migliorando sia l'efficienza che la trasparenza del processo di acquisto. Mentre la strategia per l'implementazione dell'IA in ciascun ente, si svilupperà a cura degli organi direttivi e di vertice, che formularanno i connessi piani attuativi.

Olivieri a pag. 28

Castellani (Luiss): il vertice di Parigi è stato un vero flop e Macron lo sapeva dall'inizio



«Il vertice di Parigi? Un fallimento annunciato. Macron non era in grado di mettere in campo nessuna alternativa rispetto all'iniziativa americana per il negoziato tra Mosca e Kiev», ragiona Lorenzo Castellani, storico e politologo della Luiss Guido Carli. La mossa di Emmanuel Macron sembra piuttosto dettata dalla disperazione, «il presidente francese, al solito, ha provato a correre ai ripari di fronte all'accelerazione americana, a dispetto della sua debolezza interna ed esterna, ma ha sbagliato tutto». Alla fine, l'Europa riuscirà a farsi ammettere dagli Usa al tavolo delle trattative? «La vedo difficile», risponde Castellani.

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Ha qualcosa di strano la foto ricordo del vertice informale convocato a Parigi dal presidente Macron dopo le sberle arrivate negli ultimi giorni dagli Usa di Trump e del suo vice Vance: nessuno scritte tra i leader dei sette Paesi più importanti della Ue, con l'aggiunta dei presidenti delle istituzioni europee e del segretario generale della Nato. Anzi, alcuni volti, come quelli di Meloni e von der Leyen, sono decisamente imbracciati. Inusuale per una foto di rito. È la testimonianza visiva della crisi che l'Europa si trova ad affrontare in conseguenza del cambiamento improvviso degli scenari mondiali, ormai sui binari di una conflittualità a tutto campo priva dei tradizionali compromessi diplomatici, giocata sulla esibizione dei rapporti di forza tra le grandi superpotenze. L'Europa inclusiva, pacifista, green, ma divisa, non conta più nulla. E non riesce nemmeno più a fingere che non sia così.

STAR E PROFESSIONISTI

Il World Radio Day domani in scena a Milano

Secchi a pag. 15

I tuoi sogni a portata di mano

Prestito UniCredit

Solo per **NUOVI CLIENTI**

Per realizzare i tuoi progetti, come ad esempio cambiare finalmente lo stile del bagno. **Promo valida dal 18.02.2025 al 31.05.2025 per importi da 3.000€ a 75.000€**

Esempio

Importo: 10.000€ Rata: 154€ Durata: 84 mesi TAN fisso: 6,99% TAEG: 7,99%

Costo totale del credito: 2.961,80€ Importo totale dovuto: 12.961,80€

L'engagement del prestito è soggetta alla valutazione del merito creditizio.

Ti aspettiamo in Filiale.

Prenota il tuo appuntamento su unicredit.it/prestito

800.00.15.00

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le condizioni economiche consultare il Modulo Informativo European Base sul Credito al Consumatore in fase di richiesta del prestito. Prodotto venduto da UniCredit S.p.A. per residenti in Italia.

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



LA NAZIONE

Speciale

Nuovi Bonus e Agevolazioni

MERCOLEDÌ 19 febbraio 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

La Toscana guarda al futuro

**Sviluppo geotermia
Il Patto Regione-Enel
«Più energia pulita»**

Ciardi a pagina 18



La Cassazione conferma

**Ex infermiera
uccise 4 pazienti
Ergastolo**

Filippi a pagina 15

ristora
INSTANT DRINKS

Ucraina, primo patto Usa-Russia a Riad

In Arabia Saudita le delegazioni dei due Paesi fissano le linee dei futuri accordi: pace durevole, rilancio dei rapporti bilaterali
Giallo sulle elezioni a Kiev. Zelensky: trattano senza di noi. Oggi nuovo vertice a Parigi. Macron: Trump rilanci il dialogo con Putin

D'Amato
e Benedetto
alle p. 2 e 3

«Cure più complesse»



**Il Papa è affetto
da polmonite
bilaterale
«Prega e riposa»**

Panettiere a pagina 11

Il governatore lombardo Fontana

**«Sul fine vita
non c'è la legge,
ma il diritto
va tutelato»**

Anastasio e Bonezzi a pagina 9

**IL PRESIDENTE: MOSCA RISPETTI IL DIRITTO INTERNAZIONALE
E L'EX PREMIER AVVERTE LA UE: COSÌ RISCHIA L'ISOLAMENTO**



IN MONTENEGRO
Il capo dello Stato
Sergio Mattarella,
83 anni



A BRUXELLES
L'ex premier
Mario Draghi,
77 anni

Mattarella-Draghi, pilastri d'Europa

«Il mondo che noi vorremmo è quello che rispetta il diritto internazionale. Auspicio che anche la Russia torni a rispettare la carta dell'Onu». Il capo dello Stato Ser-

gio Mattarella, in visita in Montenegro, ha risposto al doppio attacco personale di Mosca. L'ex premier Mario Draghi parlando all'Europarlamento, ha avvisato la Ue:

«Rimarremo soli a garantire la sicurezza in Ucraina e in Europa, non si possono dire solo dei no».

Marin, Coppari e Gabriele Canè
alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Empolese Valdelsa

**Abusa
della nipotina
Condannato
a nove anni**

Puccioni in Cronaca

Montelupo Fiorentino

**Maxi frode
con i finti
corsi formativi**

Servizio in Cronaca

Empoli

**E' morto Pregliasco
'Padre' del vetro
industriale**

Cecchetti in Cronaca



Nuova mozione: via la cittadinanza

**Salò e Mussolini
Eterna diatriba**

Prandelli a pagina 10



Non potrà giudicare i concorsi

**Boeri resta libero
Ma è interdetto**

Giorgi a pagina 13



Annuncio social con l'ecografia

**Tamberi papà
salta di gioia**

Pandolfi a pagina 17

AMICI Cucciolotti 2025
LE FIGURINE CHE SALVANO GLI ANIMALI
COLLEZIONA UN FUTURO MIGLIORE!
PIZZARDI

BZ Rebel Pay per you

la Repubblica

BZ Rebel Pay per you

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Mario Orfeo

La nostra carta previene da eventuali rischi e da essere gestita in maniera responsabile

Mercoledì 19 febbraio 2025

Anno 50 N° 42 - In Italia € 1,70

Vaticano

“È polmonite bilaterale” ansia per il Papa

di **Iacopo Scaramuzzi**

CITTÀ DEL VATICANO - La situazione clinica di papa Francesco si aggrava. Oltre alla infezione polimicrobica ai bronchi che già rende il trattamento farmacologico «più complesso» di quanto fosse apparso all'inizio, Jorge Mario Bergoglio ha una polmonite bilaterale.

● alle pagine 2 e 3

Il medico

“Infezione seria serve terapia d’urto”

di **Michele Bocci**
● a pagina 3



▲ Al Gemelli Il Papa, 88 anni, è ricoverato per una polmonite bilaterale. Tanta la solidarietà dei fedeli

IL VERTICE

Ucraina, patto Usa-Russia

Iniziati i colloqui a Riad per il cessate il fuoco. Lavrov su Zelensky: “Merita bacchettate sulle mani”
Rubio rassicura gli alleati e chiama anche l'Italia. Trump: “Incontrerò Putin entro la fine del mese”

Draghi sferza l'Europa: rimarremo soli se continuiamo a dire no

Le condizioni dello zar

di **Maurizio Molinari**

Nel negoziato Usa-Russia sull'Ucraina che si è aperto a Riad l'amministrazione Trump si trova di fronte alle due condizioni fondamentali poste da Mosca per raggiungere un'intesa: l'accordo dovrà essere “definitivo sui confini fra i due Paesi” e “non dovranno esserci truppe appartenenti a Nato o Ue sul territorio di Kiev”. Questo emerge da una serie di segnali e conversazioni diplomatiche avvenute in Europa in coincidenza con l'incontro di Riad, ripetendo un modello di comunicazione che ripropone quanto avveniva ai tempi della Guerra fredda, quando Mosca faceva filtrare le proprie posizioni fondamentali in coincidenza con i summit e i negoziati sul disarmo più importanti al fine di far conoscere agli interlocutori quali erano i veri limiti della trattativa. Le linee rosse che non potevano essere superate.

● continua a pagina 25

Al vertice Usa-Russia di Riad sono state gettate le basi del cessate il fuoco nel conflitto in Ucraina. Il segretario di Stato americano Rubio dopo il summit ha chiamato gli alleati europei, tra i quali l'Italia, per rassicurarli. L'omologo Lavrov invece ha bacchettato Zelensky. Trump conferma: «Incontrerò Putin entro fine mese». Mentre Draghi sferza l'Europa: «Basta dire solo no».

di **Brexa, Caferrì, Colarusso, Di Feo, Ginori, Lombardi, Mastrolilli e Tito** ● da pagina 4 a pagina 10



▲ Il presidente in Montenegro

Mattarella

“Mosca rispetti il diritto internazionale”

dal nostro inviato **Concetto Vecchio** ● a pagina 11

Le idee

Quell'odio che separa due popoli

di **Corrado Augias**

Due popoli distrutti dall'odio e dalla violenza, questo ha detto di vedere davanti a sé David Grossman. È la prima volta che questo scrittore, questa grande anima, un uomo che si è sempre battuto invocando fiducia e speranza si lascia andare alla desolazione di un grido lasciando poco spazio a questi due sentimenti. Il massacro di israeliani del 7 ottobre, la strage di palestinesi che ne è seguita hanno approfondito ancora di più il fossato che separa due popoli in una guerra ora strisciante ora palese che conta ormai poco meno di un secolo.

● continua a pagina 28

Formula Uno

La Ferrari di Hamilton e Leclerc una rossa per tornare a vincere



dal nostro corrispondente **Antonello Guerrera** ● nello sport

Riduci i costi, aumenta il risparmio.
Scopri la polizza auto a **CONSUMO**.



BZ Rebel Pay per you

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

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

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

NZ



IL PIANO STRATEGICO

Compagnia di San Paolo
1 miliardo per il Nord Ovest

CLAUDIA LUTISE - PAGINA 20



IL VATICANO

Il mondo in ansia per il Papa
Ha una polmonite bilaterale

DOMENICO AGASSO - PAGINA 15



IL RACCONTO

La riffa dei pacchi Amazon
per 2 euro trovi un gioiello

ASSIA NEUMANN DAYAN - PAGINA 23



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 19 FEBBRAIO 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € II ANNO 159 II N. 49 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it



L'INTERVISTA AL PRESIDENTE

Herzog: "Israele difende il nostro mondo libero A Gaza non potevamo agire in un altro modo"

FABIANA MAGRI



“Respingiamo con energia l'accusa di genocidio. La Santa Sede capisca che quando combatti il male, lo fai fino in fondo”

IL CALVARIO DEGLI OSTAGGI

Hamas: restituiamo i corpi dei piccoli Bibas

NELLO DEL GATTO



Ci potrebbero essere i due fratelli Bibas e la loro madre tra i quattro corpi che Hamas consegnerà domani a Israele. La notizia è rimbalzata da Beirut, dove il locale esponente del gruppo che controlla Gaza, Khalil al-Hayya, ha detto che i cadaveri del piccolo Ariel di 5 anni, di suo fratello Kfir di 2 (che ha trascorso la sua intera vita come ostaggio) e della loro madre Shir, saranno consegnati a Israele assieme a quello di un altro ostaggio. Inoltre, invece di tre, sabato saranno liberati sei ostaggi ancora in vita. - PAGINA 3

DIFESA, DRAGHI LANCIA L'ALLARME: RIMARRAMO SOLI A PROTEGGERE KIEV E L'EUROPA

Riad, patto Usa-Russia la rabbia di Zelensky

La Casa Bianca contro il leader ucraino: "Non doveva iniziare la guerra"

L'ANALISI

Quella vittoria di Putin che divide America e Ue

STEFANO STEFANINI

L'incontro russo-americano di Riad ha lasciato l'Ucraina in attesa di conoscere che pace l'attende e quando. Non senza di noi al tavolo, ha ribattuto Zelensky. - PAGINA 5

BRESOLIN, SIMONI, ZAFESOVA

A Riad gli Stati Uniti e la Russia hanno riallacciato i contatti dopo oltre tre anni dando seguito alla telefonata del 12 febbraio fra Putin e Trump.

CON IL TACCUINO DI SORGI - PAGINE 4-9

Si all'esercito comune con chi ci sta

Serena Sileoni

IL DIBATTITO

Se Trump vuole imporre la Verità all'Occidente

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

Al vicepresidente degli Stati Uniti, J.D. Vance, alla conferenza di Monaco, non è bastato unire la sua voce alla comunicazione che i vertici Usa hanno consegnato all'Europa. - PAGINA 23

IL CASO

Mattarella: "Mosca rispetti la carta Onu" Gli attacchi hacker quando parla il Colle

BOTTERO, MAGRI



Alla domanda (inevitabile) sulle minacce russe nei suoi confronti, Mattarella non si è sottratto. Ha risposto «per rispetto doveroso» della libera informazione. - PAGINA 6

IL RETROSCENA

E Washington lascia l'Italia senza missili

FRANCESCO GRIGNETTI

Il governo italiano ha scoperto amaramente che cosa significhi non avere una sovranità tecnologica e dipendere dagli Stati Uniti. È successo alle nostre forze armate, che avevano necessità di comprare urgentemente uno stock di missili antiaereo, i famosi Stinger, un'arma micidiale che aiuta la fanteria a difendersi dagli attacchi dal cielo, ed erano rivolti fiduciosi all'industria americana. Ma anche se gli italiani avevano in mano un cospicuo assegno da 800 milioni di euro non c'è stato nulla da fare. L'Amministrazione statunitense - con Joe Biden alla Casa Bianca - ha messo il veto alla vendita perché quei missili nei loro disegni strategici servivano di più ad altri alleati. - PAGINA 9

Parlamento silenziato sul giallo Paragon

Carratelli, Famà

A LONDRA RIPARTE LA F1, SPETTACOLO ROSSO CON HAMILTON

Ferrari Lewis show

JACOPO D'ORSI

La coppia Mille e una notte

GIULIA ZONCA

REUTERS/AP/REUTERS/REUTERS/AF

LA CULTURA

Benini: "Il mio Salone di parole e leggerezza"

FRANCESCO RIGATELLI



«Il Salone del libro di Torino vuole essere sempre di più un luogo d'incontro basato sulla parola, con un pizzico di leggerezza». La direttrice editoriale Annalena Benini presenta così il titolo *Le parole tra noi leggere* della seconda edizione da lei curata, la 37ª nel complesso, dal 15 al 19 maggio al Lingotto. Un Salone con grandi ospiti, ma anche attento alle nuove proposte, ai piccoli editori e ai giovani. Confermati i sette curatori dell'anno scorso. La nuova sezione Crescere è affidata allo psicologo Matteo Lancini. - PAGINE 24 E 25

F.lli Frattini

Serie NARCISO S

frattini.it

BUONGIORNO

A Riad, in Arabia Saudita, le delegazioni di Stati Uniti e Russia si sono incontrate per avviare le trattative di pace. L'inizio è stato irresistibile. Primo, le trattative di pace sono state avviate senza una delle due parti in causa: l'Ucraina. L'aggressore c'era, l'agredito no. Secondo, entrambe le parti in causa, quella presente e quella assente - ha detto il segretario di Stato americano, Marco Rubio - dovranno fare delle concessioni. Dunque, pare di capire, la Russia dovrà restituire all'Ucraina un po' del territorio che s'è presa con l'invasione e con la guerra. Un po', non tutto. E l'Ucraina dovrà lasciare alla Russia un po' del territorio che le è stato sottratto con la protervia e con la violenza. Non sono sicurissimo dell'equità dell'arbitraggio ma, del resto, a leggere i giornali, non paiono pochi, né qui né al di

Le nuove regole

là dell'Atlantico, quelli a cui preme una pace purchessia anziché una pace giusta. E la pace, se non è giusta, non è mai pace. Tanto per cominciare, l'eroe del nostro tempo, Donald Trump, ha annunciato che l'Ucraina nella Nato non ci entrerà, né ora né mai, mentre sarebbe entusiasta se fosse la Russia a entrare nel G7. A molti sarà venuta in mente la foto di Pratica di Mare, maggio 2002, quando Silvio Berlusconi ottenne la stretta di mano fra Vladimir Putin e George W. Bush. Putin fu ammesso a un'intesa preliminare con la Nato perché aveva accettato le regole delle democrazie occidentali. Oggi il mondo s'è capovolto: niente Nato per il paese aggredito, e un posto nel G7 per il paese aggressore, poiché ora sono le democrazie occidentali, almeno alcune, ad accettare le regole di Putin.

MATTIA FELTRI

PREFABBRICATI PRE SAL

PRODUZIONE PREFABBRICATI IN CEMENTO ARMATO PER L'EDILIZIA INDUSTRIALE

SALMOUR (CN) T. 0172/649181
www.presalprefabbricati.com
info@presalprefabbricati.com



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Enilive, il fondo Kkr si rafforza Versati 587 mln persalire al 30% della società

Zoppo a pagina 9

Argentina, Milei accusato di crypto-truffa per il crollo della \$Libra

Bussi a pagina 5

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Giorgio Armani Operations chiude la partita con il tribunale

L'amministrazione giudiziaria revocata con due mesi di anticipo

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVI n. 035

Mercoledì 19 Febbraio 2025

€2,00 *Classedtori*



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Con MF Magazine for Fashion n. 121 a € 7,90 (€ 2,00 + € 5,90) - Con MF Magazine for Long n. 65 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con Crispitalia a € 11,99 (€ 2,00 + € 9,99) - Con Fiat Italian Multimediale a € 5,99 (€ 2,00 + € 3,99) - Spettatore I.A.P. art. 1 c. 1 L. 4894/DCR Milano - LA 2 L. 40 - CNP 4.000 Francia € 3,000

FTSE MIB +0,59% 38.554 DOW JONES -0,15% 44.479** NASDAQ -0,25% 19.976** DAX +0,20% 22.845 SPREAD 105 (-7) €/S 1,0447

** Dati aggiornati alle ore 19,30

MIGLIORA ANCHE PER L'INCERTEZZA IN GERMANIA SULLE ELEZIONI DI DOMENICA

Lo spread premia l'Italia

Il differenziale di rendimento tra il decennale italiano e tedesco si avvicina a quota 100
Nel secondo giorno di sottoscrizioni il Btp Più raccoglie 3,7 miliardi, il totale sale a 9,3

NUOVOBOTTA E RISPOSTA ORCEL-CASTAGNA SU OPA ANIMA E STRATEGIA UNICREDIT

Gerosa, Gualtieri e Sani alle pagine 3 e 7



TITOLO AIMASSIMIA 81 MLD

Intesa Sanpaolo resta fuori dal risiko delle banche
Messina: troppo caos

Gualtieri a pagina 2

VISMARA (EQUITA)

Altre iniziative in stile Pir per rianimare Piazza Affari

Carrello a pagina 12

PAGAMENTI DIGITALI

Mooney ridisegna il team di comando
L'ad Gentile nomina due direttori generali

Desgeni a pagina 10



• STM
VAULTUS

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 Vaultus, 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



● 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.

INTERIM MANAGEMENT

PERFORMANCE IMPROVEMENT

TURNAROUND

EXECUTIVE SEARCH

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Enilive, il fondo Kkr si rafforza Versati 587 mln persalire al 30% della società

Zoppo a pagina 9

Argentina, Milei accusato di crypto-truffa per il crollo della \$Libra

Bussi a pagina 5



Giorgio Armani Operations chiude la partita con il tribunale

L'amministrazione giudiziaria revocata con due mesi di anticipo

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVI n. 035

Mercoledì 19 Febbraio 2025

€2,00 *Classedtori*



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Con MF Magazine for Fashion n. 121 a € 7,90 (€ 2,00 + € 5,90) - Con MF Magazine for Long n. 65 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con Crisalibro a € 11,99 (€ 2,00 + € 9,99) - Con Fisi Italiani Multiscuro Aestiva a € 5,99 (€ 2,00 + € 3,99)
 Spettatore H.A.P. art. 1 c.1 L. 4894/DCR Milano - LA 2 L. 40 - CNP 4.000 Milano € 3,00
FTSE MIB +0,59% 38.554 DOW JONES -0,15% 44.479 NASDAQ -0,25% 19.976** DAX +0,20% 22.845 SPREAD 105 (-7) €/S 1,0447**
 ** Dati aggiornati alle ore 19,30

MIGLIORA ANCHE PER L'INCERTEZZA IN GERMANIA SULLE ELEZIONI DI DOMENICA

Lo spread premia l'Italia

Il differenziale di rendimento tra il decennale italiano e tedesco si avvicina a quota 100
 Nel secondo giorno di sottoscrizioni il Btp Più raccoglie 3,7 miliardi, il totale sale a 9,3
NUOVOBOTTA E RISPOSTA ORCEL-CASTAGNA SU OPA ANIMA E STRATEGIA UNICREDIT

Gerosa, Gualtieri e Sani alle pagine 3 e 7



TITOLO AIMASSIMIA 81 MLD

Intesa Sanpaolo resta fuori dal risiko delle banche
Messina: troppo caos

Gualtieri a pagina 2

VISMARA (EQUITA)

Altre iniziative in stile Pir per rianimare Piazza Affari

Carrello a pagina 12

PAGAMENTI DIGITALI

Mooney ridisegna il team di comando
L'ad Gentile nomina due direttori generali

Desgeni a pagina 10



• 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.

Agenparl

Trieste

(ARC) Fvg-Francia: Fedriga, sviluppo economico cruciale per rafforzamento Ue

(AGENPARL) - mar 18 febbraio 2025 **Trieste**, 18 feb - Il ruolo determinante del **porto** di **Trieste** per lo sviluppo economico del Friuli Venezia Giulia, le opportunità di insediamento e le agevolazioni per chi vuole investire sul nostro territorio, il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese regionali, le criticità legate a un quadro geopolitico che continua a essere molto incerto. Questi i principali argomenti affrontati oggi a **Trieste** durante l'incontro tra il governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga e l'ambasciatore di Francia in Italia Martin Briens, accompagnato dal console onorario Riccardo Illy e dalla consigliera politica Pauline Le Louargant. "In una regione come la nostra dove registriamo una pesante crisi demografica e una costante carenza di forza lavoro qualificata, il tema della formazione ? oggi sempre pi? centrale - ha sottolineato Fedriga -. Per questo siamo particolarmente soddisfatti dei primi risultati del Progetto Ghana portato avanti da Confindustria Alto Adriatico. Un'esperienza molto interessante che potrebbe essere replicata con altri Paesi che presentano affinit? culturali con l'Italia". Nel corso dell'incontro, che si ? tenuto in un clima di grande cordialit?, si ? parlato anche del notevole sforzo economico della Regione per supportare il sistema universitario e scolastico del Friuli Venezia Giulia. Presentando gli IIS, le scuole di eccellenza ad alta specializzazione tecnologica che rappresentano un vanto della nostra regione, si ? condivisa inoltre la possibilit? di organizzare momenti di confronto sulle reciproche "best practices". Uno spazio ? stato poi dedicato alle sfide legate all'innovazione, alla diffusione dell'intelligenza artificiale e ad Agenda FVG Manifattura 2030, l'ambizioso piano per la crescita industriale del Friuli Venezia Giulia. "Da molti anni collaboriamo in modo stretto con Austria, Slovenia e Croazia su importanti iniziative di sviluppo economico e territoriale ma anche - ha aggiunto il governatore - per cercare di uniformare i processi amministrativi e legislativi che, ancora oggi, risultano spesso molto diversi". Fedriga ha ricordato inoltre il suo ruolo di presidente della Conferenza delle Regioni italiane. "Stiamo ragionando sull'ipotesi di organizzare degli incontri regolari con personalit? che, nei principali Paesi europei, rivestono cariche analoghe alla mia, per creare nuove occasioni di dialogo e per portare a Bruxelles - ha concluso Fedriga - idee e progetti condivisi volti a migliorare le politiche dell'Unione". ARC/TOF/pph 181543 FEB 25 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



(ARC) Fvg-Francia: Fedriga, sviluppo economico cruciale per rafforzamento Ue

02/18/2025 15:50

(AGENPARL) - mar 18 febbraio 2025 Trieste, 18 feb - Il ruolo determinante del porto di Trieste per lo sviluppo economico del Friuli Venezia Giulia, le opportunità di insediamento e le agevolazioni per chi vuole investire sul nostro territorio, il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese regionali, le criticità legate a un quadro geopolitico che continua a essere molto incerto. Questi i principali argomenti affrontati oggi a Trieste durante l'incontro tra il governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga e l'ambasciatore di Francia in Italia Martin Briens, accompagnato dal console onorario Riccardo Illy e dalla consigliera politica Pauline Le Louargant. "In una regione come la nostra dove registriamo una pesante crisi demografica e una costante carenza di forza lavoro qualificata, il tema della formazione ? oggi sempre pi? centrale - ha sottolineato Fedriga -. Per questo siamo particolarmente soddisfatti dei primi risultati del Progetto Ghana portato avanti da Confindustria Alto Adriatico. Un'esperienza molto interessante che potrebbe essere replicata con altri Paesi che presentano affinit? culturali con l'Italia". Nel corso dell'incontro, che si ? tenuto in un clima di grande cordialit?, si ? parlato anche del notevole sforzo economico della Regione per supportare il sistema universitario e scolastico del Friuli Venezia Giulia. Presentando gli IIS, le scuole di eccellenza ad alta specializzazione tecnologica che rappresentano un vanto della nostra regione, si ? condivisa inoltre la possibilit? di organizzare momenti di confronto sulle reciproche "best practices". Uno spazio ? stato poi dedicato alle sfide legate all'innovazione, alla diffusione dell'intelligenza artificiale e ad Agenda FVG Manifattura 2030, l'ambizioso piano per la crescita industriale del Friuli Venezia Giulia. "Da molti anni collaboriamo in modo stretto con Austria, Slovenia e Croazia su importanti iniziative di sviluppo economico e territoriale ma anche - ha aggiunto il governatore - per cercare di uniformare i processi amministrativi e legislativi che, ancora oggi, risultano spesso molto diversi". Fedriga ha ricordato inoltre il suo ruolo di presidente della Conferenza delle Regioni italiane. "Stiamo ragionando sull'ipotesi di organizzare degli incontri regolari con personalit? che, nei principali Paesi europei, rivestono cariche analoghe alla mia, per creare nuove occasioni di dialogo e per portare a Bruxelles - ha concluso Fedriga - idee e progetti condivisi volti a migliorare le politiche dell'Unione". ARC/TOF/pph 181543 FEB 25 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Fedriga, porto Trieste determinante per sviluppo economico Fvg

Visita dell'ambasciatore francese a **Trieste Trieste**, 18 feb. (askanews) - Il ruolo determinante del **porto** di **Trieste** per lo sviluppo economico del Friuli Venezia Giulia, le opportunità di insediamento e le agevolazioni per chi vuole investire sul nostro territorio, il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese regionali, le criticità legate a un quadro geopolitico che continua a essere molto incerto. Questi i principali argomenti affrontati oggi a **Trieste** durante l'incontro tra il governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga e l'ambasciatore di Francia in Italia Martin Briens, accompagnato dal console onorario Riccardo Illy e dalla consigliera politica Pauline Le Louargant. "In una regione come la nostra dove registriamo una pesante crisi demografica e una costante carenza di forza lavoro qualificata, il tema della formazione è oggi sempre più centrale - ha sottolineato Fedriga -. Per questo siamo particolarmente soddisfatti dei primi risultati del Progetto Ghana portato avanti da Confindustria Alto Adriatico. Un'esperienza molto interessante che potrebbe essere replicata con altri Paesi che presentano affinità culturali con l'Italia". Nel corso dell'incontro, che si è tenuto in un clima di grande cordialità, si è parlato anche del notevole sforzo economico della Regione per supportare il sistema universitario e scolastico del Friuli Venezia Giulia. Presentando gli Ists, le scuole di eccellenza ad alta specializzazione tecnologica che rappresentano un vanto della nostra regione, si è condivisa inoltre la possibilità di organizzare momenti di confronto sulle reciproche "best practices".



Savona News

Savona, Vado

Esplosioni sulla Sea Jewel: la petroliera segnalata nella 'flotta ombra' per aggirare le sanzioni anti-russe

Si moltiplicano i misteri intorno alla nave ormeggiata a Vado: lamiere "ripiegate all'interno" e moria di pesci segni di ordigni applicati allo scafo. L'Antiterrorismo è stato allertato e si valuta il coinvolgimento degli specialisti del Comsubin, il reparto d'élite degli incursori subacquei della Marina Militare, per un'analisi approfondita della Sea Jewel, la petroliera danneggiata al largo di Savona. Il punto chiave da chiarire è l'origine della falla di oltre un metro e mezzo nello scafo: si è trattato di un'esplosione provocata da uno o più ordigni piazzati esternamente? Se così fosse, saremmo di fronte a un atto di sabotaggio deliberato. E le prime verifiche dei sommozzatori hanno rilevato il ripiegamento interno delle lamiere, compatibile con un atto di sabotaggio, ovvero con la deflagrazione di un ordigno. L'inchiesta della Procura di Savona si è già estesa alla Direzione Distrettuale Antimafia di Genova, partendo proprio da questo dato tecnico cruciale: le lamiere dello scafo sono ripiegate internamente. Anche la presenza di un'anomala moria di pesci nei pressi della nave rafforza questa ipotesi. Ma c'è di più: la Sea Jewel, battente bandiera maltese, era già finita nel mirino di alcune inchieste giornalistiche sulle cosiddette "flotte ombra" della Russia, quelle petroliere che, con triangolazioni sospette attraverso Stati extra UE, aggirano le sanzioni per trasportare illegalmente greggio russo verso il mercato europeo. Secondo "Ukrainska Pravda", questa nave avrebbe più volte fatto scalo a Novorossijsk, il porto russo sul Mar Nero, per poi ripartire verso la Turchia e successivamente dirigersi in Europa. Secondo i giornalisti ucraini, avrebbe più volte fatto spola tra porti di Federazione Russa e Turchia. Una rotta simile a quella della Ursa Major, il tanker affondato nelle acque spagnole lo scorso Natale, un evento che oggi sembra acquisire nuovi significati. La Capitaneria di Porto di Savona, che ha avviato i primi accertamenti, ha inizialmente ipotizzato che il danno potesse essere legato a un incidente tecnico durante le operazioni di scarico. Tuttavia, questa spiegazione appare sempre meno convincente, dal momento che le deflagrazioni sono avvenute mentre le operazioni di travaso erano sospese e l'equipaggio (23 componenti, tutti illesi) si trovava in riposo. Nonostante la gravità dell'incidente, il peggio è stato evitato: la Sea Jewel trasportava un ingente quantitativo di petrolio, e un cedimento strutturale più esteso avrebbe potuto provocare una catastrofe ambientale. La nave è posizionata nelle vicinanze dell'Area Marina Protetta di Bergeggi, e uno sversamento avrebbe avuto conseguenze devastanti per l'ecosistema. La Sea Jewel risulta salpata l'11 febbraio dal porto algerino di Bethioua con destinazione Savona, dove è arrivata il 14 febbraio, ancorandosi nel campo boe della Sarpom per scaricare il greggio destinato alla raffineria di Trecate, attraverso il deposito costiero di Quiliano e l'oleodotto. La nave, lunga 245 metri e larga 42, con una capacità di carico di oltre 100.000 tonnellate, non ha



02/18/2025 13:55

Si moltiplicano i misteri intorno alla nave ormeggiata a Vado: lamiere "ripiegate all'interno" e moria di pesci segni di ordigni applicati allo scafo. L'Antiterrorismo è stato allertato e si valuta il coinvolgimento degli specialisti del Comsubin, il reparto d'élite degli incursori subacquei della Marina Militare, per un'analisi approfondita della Sea Jewel, la petroliera danneggiata al largo di Savona. Il punto chiave da chiarire è l'origine della falla di oltre un metro e mezzo nello scafo: si è trattato di un'esplosione provocata da uno o più ordigni piazzati esternamente? Se così fosse, saremmo di fronte a un atto di sabotaggio deliberato. E le prime verifiche dei sommozzatori hanno rilevato il ripiegamento interno delle lamiere, compatibile con un atto di sabotaggio, ovvero con la deflagrazione di un ordigno. L'inchiesta della Procura di Savona si è già estesa alla Direzione Distrettuale Antimafia di Genova, partendo proprio da questo dato tecnico cruciale: le lamiere dello scafo sono ripiegate internamente. Anche la presenza di un'anomala moria di pesci nei pressi della nave rafforza questa ipotesi. Ma c'è di più: la Sea Jewel, battente bandiera maltese, era già finita nel mirino di alcune inchieste giornalistiche sulle cosiddette "flotte ombra" della Russia, quelle petroliere che, con triangolazioni sospette attraverso Stati extra UE, aggirano le sanzioni per trasportare illegalmente greggio russo verso il mercato europeo. Secondo "Ukrainska Pravda", questa nave avrebbe più volte fatto scalo a Novorossijsk, il porto russo sul Mar Nero, per poi ripartire verso la Turchia e successivamente dirigersi in Europa. Secondo i giornalisti ucraini, avrebbe più volte fatto spola tra porti di Federazione Russa e Turchia. Una rotta simile a quella della Ursa Major, il tanker affondato nelle acque spagnole lo scorso Natale, un evento che oggi sembra acquisire nuovi significati. La Capitaneria di Porto di Savona, che ha avviato i primi accertamenti, ha inizialmente ipotizzato che il danno potesse essere legato a un incidente tecnico durante le operazioni di scarico. Tuttavia, questa spiegazione appare sempre meno convincente, dal momento che le deflagrazioni sono avvenute mentre le operazioni di travaso erano sospese e l'equipaggio (23 componenti, tutti illesi) si trovava in riposo. Nonostante la gravità dell'incidente, il peggio è stato evitato: la Sea Jewel trasportava un ingente quantitativo di petrolio, e un cedimento strutturale più esteso avrebbe potuto provocare una catastrofe ambientale. La nave è posizionata nelle vicinanze dell'Area Marina Protetta di Bergeggi, e uno sversamento avrebbe avuto conseguenze devastanti per l'ecosistema. La Sea Jewel risulta salpata l'11 febbraio dal porto algerino di Bethioua con destinazione Savona, dove è arrivata il 14 febbraio, ancorandosi nel campo boe della Sarpom per scaricare il greggio destinato alla raffineria di Trecate, attraverso il deposito costiero di Quiliano e l'oleodotto. La nave, lunga 245 metri e larga 42, con una capacità di carico di oltre 100.000 tonnellate, non ha

Savona News

Savona, Vado

più lasciato l'ormeggio fino alla notte dell'esplosione. L'equipaggio sostiene di aver udito distintamente il boato. Ma chi potrebbe aver avuto interesse a colpire questa petroliera? Un atto ostile legato alla guerra tra Russia e Ucraina? Un avvertimento in un gioco geopolitico più ampio? Gli inquirenti, stretti in un silenzio rigoroso, non escludono alcuna pista. Quel che è certo è che lo scenario si fa sempre più oscuro e il caso della Sea Jewel, se fosse confermato il caso del sabotaggio, rischia di diventare un nuovo tassello di un'intricata partita internazionale combattuta anche nelle acque italiane.

Savona News

Savona, Vado

Ordigno danneggia la Sea Jewel: sommozzatori della Polizia al lavoro (FOTO)

Azione ha presentato un'interrogazione sulla vicenda che ha ancora diversi punti interrogativi. Sono proseguiti in giornata gli accertamenti sullo scafo della nave petroliera Sea Jewel ormeggiata tra Savona e Vado, danneggiato, pare, da un'esplosione nella notte tra il 14 e il 15 febbraio. I sommozzatori del Centro nautico e sommozzatori (CNeS) della Polizia di Stato durante la giornata hanno effettuato tutti i sopralluoghi del caso con i mezzi che sono posizionati sulla spiaggia a Vado Ligure di fronte ai Bagni Umberto. Massimo è il riserbo da parte della Procura di Capo, Procuratore Capo della Repubblica Ubaldo Pelosi che ha aperto un fascicolo e sta lavorando a stretto contatto con la DDA di Genova. Le prime verifiche hanno rilevato il ripiegamento interno delle lamiere, compatibile sembrerebbe con un atto di sabotaggio, ovvero con la deflagrazione di un ordigno. Anche la presenza di un'anomala moria di pesci nei pressi della nave rafforza questa ipotesi. La Sea Jewel, battente bandiera maltese, era già finita nel mirino di alcune inchieste giornalistiche sulle cosiddette "flotte ombra" della Russia, quelle petroliere che, con triangolazioni sospette attraverso Stati extra UE, aggirano le sanzioni per trasportare illegalmente greggio russo verso il mercato europeo. Secondo "Ukrainska Pravda", questa nave avrebbe più volte fatto scalo a Novorossijsk, il porto russo sul Mar Nero, per poi ripartire verso la Turchia e successivamente dirigersi in Europa. Secondo i giornalisti ucraini, avrebbe più volte fatto spola tra porti di Federazione Russa e Turchia. Una rotta simile a quella della Ursa Major, il tanker affondato nelle acque spagnole lo scorso Natale, un evento che oggi sembra acquisire nuovi significati. La Capitaneria di Porto di Savona, che ha avviato i primi accertamenti, ha ipotizzato che il danno potesse essere legato a un incidente tecnico durante le operazioni di scarico. Tuttavia, questa spiegazione appare sempre meno convincente, dal momento che le deflagrazioni sono avvenute mentre le operazioni di travaso erano sospese e l'equipaggio (23 componenti, tutti illesi) si trovava in riposo. Nonostante la gravità dell'incidente, il peggio è stato evitato: la Sea Jewel trasportava un ingente quantitativo di petrolio, e un cedimento strutturale più esteso avrebbe potuto provocare una catastrofe ambientale. La nave è posizionata nelle vicinanze dell'Area Marina Protetta di Bergeggi, e uno sversamento avrebbe avuto conseguenze devastanti per l'ecosistema. Quel che è certo è che la nave sosterrà per un po' di tempo nel mare savonese. Con le indagini che si fanno sempre più fitte e anche il mondo politico inizia ad interrogarsi sulla vicenda dai contorni poco chiari. "Leggiamo dai giornali che al largo di Savona-Vado ci sarebbero state esplosioni e un possibile attentato alla petroliera Seajewel, che la stessa nave figura tra le inchieste giornalistiche sulle 'flotte ombra' che dalla Russia riforniscono di petrolio l'Europa e che sul caso sarebbe al lavoro l'antiterrorismo. Presenteremo oggi stesso un'interrogazione"



Azione ha presentato un'interrogazione sulla vicenda che ha ancora diversi punti interrogativi. Sono proseguiti in giornata gli accertamenti sullo scafo della nave petroliera Sea Jewel ormeggiata tra Savona e Vado, danneggiato, pare, da un'esplosione nella notte tra il 14 e il 15 febbraio. I sommozzatori del Centro nautico e sommozzatori (CNeS) della Polizia di Stato durante la giornata hanno effettuato tutti i sopralluoghi del caso con i mezzi che sono posizionati sulla spiaggia a Vado Ligure di fronte ai Bagni Umberto. Massimo è il riserbo da parte della Procura di Capo, Procuratore Capo della Repubblica Ubaldo Pelosi che ha aperto un fascicolo e sta lavorando a stretto contatto con la DDA di Genova. Le prime verifiche hanno rilevato il ripiegamento interno delle lamiere, compatibile sembrerebbe con un atto di sabotaggio, ovvero con la deflagrazione di un ordigno. Anche la presenza di un'anomala moria di pesci nei pressi della nave rafforza questa ipotesi. La Sea Jewel, battente bandiera maltese, era già finita nel mirino di alcune inchieste giornalistiche sulle cosiddette "flotte ombra" della Russia, quelle petroliere che, con triangolazioni sospette attraverso Stati extra UE, aggirano le sanzioni per trasportare illegalmente greggio russo verso il mercato europeo. Secondo "Ukrainska Pravda", questa nave avrebbe più volte fatto scalo a Novorossijsk, il porto russo sul Mar Nero, per poi ripartire verso la Turchia e successivamente dirigersi in Europa. Secondo i giornalisti ucraini, avrebbe più volte fatto spola tra porti di Federazione Russa e Turchia. Una rotta simile a quella della Ursa Major, il tanker affondato nelle acque spagnole lo scorso Natale, un evento che oggi sembra acquisire nuovi significati. La Capitaneria di Porto di Savona, che ha avviato i primi accertamenti, ha ipotizzato che il danno potesse essere legato a un incidente tecnico durante le operazioni di scarico. Tuttavia, questa spiegazione appare sempre meno convincente, dal momento che le deflagrazioni sono avvenute mentre le operazioni di travaso erano sospese e l'equipaggio (23 componenti, tutti illesi) si trovava in riposo. Nonostante la gravità dell'incidente, il peggio è stato evitato: la Sea Jewel trasportava un ingente quantitativo di petrolio, e un cedimento strutturale più esteso avrebbe potuto provocare una catastrofe ambientale. La nave è posizionata nelle vicinanze dell'Area Marina Protetta di Bergeggi, e uno sversamento avrebbe avuto conseguenze devastanti per l'ecosistema. Quel che è certo è che la nave sosterrà per un po' di tempo nel mare savonese. Con le indagini che si fanno sempre più fitte e anche il mondo politico inizia ad interrogarsi sulla vicenda dai contorni poco chiari. "Leggiamo dai giornali che al largo di Savona-Vado ci sarebbero state esplosioni e un possibile attentato alla petroliera Seajewel, che la stessa nave figura tra le inchieste giornalistiche sulle 'flotte ombra' che dalla Russia riforniscono di petrolio l'Europa e che sul caso sarebbe al lavoro l'antiterrorismo. Presenteremo oggi stesso un'interrogazione"

Savona News

Savona, Vado

ha detto il Deputato di Azione Ettore Rosato.

The Medi Telegraph

Savona, Vado

Savona, la petroliera Seajewel è presidiata: "Tutta la zona è interdetta"

È impossibile avvicinarsi alla petroliera Seajewel ancorata davanti alla costa tra Savona e Vado Ligure. Chiunque transiti in zona viene immediatamente intercettato da una motovedetta civile che il porto di Savona-Vado ha distaccato per impedire ogni intrusione. Ci abbiamo provato questa mattina, per vedere se dall'esterno si nota la falla di oltre un metro aperta dell'attentato che ha creato questo giallo internazionale, ma invano. "Dovete allontanarvi la zona è interdetta" è stata la risposta. Impossibile anche fare filmati. Persino al rientro in porto a Savona, la Capitaneria, informata dei movimenti intorno alla nave, ha chiesto informazioni su chi fosse a bordo e preteso spiegazioni. Il clima intorno alla petroliera di 245 metri, insomma, è di grande agitazione. L'antiterrorismo che indaga ha disposto accertamenti ulteriori sul fondale e sullo scafo ad opera della squadra specializzata dell'Esercito di stanza a Portovenere.

The Medi Telegraph

Savona, la petroliera Seajewel è presidiata: "Tutta la zona è interdetta"



02/18/2025 10:01 Dario Freccero

È impossibile avvicinarsi alla petroliera Seajewel ancorata davanti alla costa tra Savona e Vado Ligure. Chiunque transiti in zona viene immediatamente intercettato da una motovedetta civile che il porto di Savona-Vado ha distaccato per impedire ogni intrusione. Ci abbiamo provato questa mattina, per vedere se dall'esterno si nota la falla di oltre un metro aperta dell'attentato che ha creato questo giallo internazionale, ma invano. "Dovete allontanarvi la zona è interdetta" è stata la risposta. Impossibile anche fare filmati. Persino al rientro in porto a Savona, la Capitaneria, informata dei movimenti intorno alla nave, ha chiesto informazioni su chi fosse a bordo e preteso spiegazioni. Il clima intorno alla petroliera di 245 metri, insomma, è di grande agitazione. L'antiterrorismo che indaga ha disposto accertamenti ulteriori sul fondale e sullo scafo ad opera della squadra specializzata dell'Esercito di stanza a Portovenere.

Ribaltamento a mare, i rumori del cantiere a Palazzo San Giorgio per protesta

Da mercoledì 19 febbraio presidio fisso sotto la sede dell'"Autorità di sistema portuale" per chiedere un intervento delle istituzioni. Il comitato danneggiati di Sestri Ponente, assieme ad Assoutenti e Adoc, darà vita dal mercoledì 19 febbraio all'iniziativa 'Chi di rumore ferisce di rumore perisce' per richiamare le istituzioni alle proprie responsabilità in merito ai disagi provocati dal ribaltamento a mare. "L'Autorità di sistema portuale del mar ligure occidentale è silente e non dà risposte ai cittadini, che da 17 giorni chiedono di essere incontrati - spiega Assoutenti Liguria -. L'unico rumore assordante e molesto che sa produrre è quello della battitura sui pali e delle vibrocompressioni nell'area portuale di Sestri Ponente". "Al fine di richiamare l'Autorità al semplice dovere di ascoltare le richieste dei danneggiati, a far data da mercoledì 19 febbraio inizierà davanti Palazzo San Giorgio un presidio giornaliero fisso, dalle ore 8 alle 9 e dalle ore 17 alle 18, durante il quale verranno ritrasmessi i rumori, che tutti i giorni sono obbligati a sopportare i cittadini di Sestri ponente interessati dai lavori".



Da mercoledì 19 febbraio presidio fisso sotto la sede dell'Autorità di sistema portuale per chiedere un intervento delle istituzioni. Il comitato danneggiati di Sestri Ponente, assieme ad Assoutenti e Adoc, darà vita dal mercoledì 19 febbraio all'iniziativa 'Chi di rumore ferisce di rumore perisce' per richiamare le istituzioni alle proprie responsabilità in merito ai disagi provocati dal ribaltamento a mare. "L'Autorità di sistema portuale del mar ligure occidentale è silente e non dà risposte ai cittadini, che da 17 giorni chiedono di essere incontrati - spiega Assoutenti Liguria -. L'unico rumore assordante e molesto che sa produrre è quello della battitura sui pali e delle vibrocompressioni nell'area portuale di Sestri Ponente". "Al fine di richiamare l'Autorità al semplice dovere di ascoltare le richieste dei danneggiati, a far data da mercoledì 19 febbraio inizierà davanti Palazzo San Giorgio un presidio giornaliero fisso, dalle ore 8 alle 9 e dalle ore 17 alle 18, durante il quale verranno ritrasmessi i rumori, che tutti i giorni sono obbligati a sopportare i cittadini di Sestri ponente interessati dai lavori".

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

A Genova sbarcata la "talpa"

GENOVA - Per la città il tanto atteso sbarco della talpa - che consentirà di completare i lavori dello scolmatore del torrente Bisagno e mettere Genova in sicurezza nel caso di alluvioni - sta "transitando" in porto attraverso i terminal TSG e IMT, le due società del Gruppo Messina. L'impianto trasportato in componenti dalla nave "Da De" della Cosco Shipping Specialized Carriers Co Ltd, rappresentata in Italia dalla COSCOS Srl (JV nata il 01/01/1996 tra la Cosco Shipping Europe e la Fratelli Cosulich), è composto da tre pezzi principali di 196 tonnellate e da altre 2000 tonnellate di macchinario ad alta specializzazione. Le gru mobili Gottwald (con capacità fino a 150 tonnellate) in dotazione ai terminal hanno messo a terra tutto il carico eccezionale che sarà trasportato sino al cantiere dello Scolmatore. Lo sdoganamento della merce è effettuato con il supporto del custom broker Fioravanti Logistic Solutions e del transitario doganale Express Global Italy (Gruppo Fratelli Cosulich). Il personale operativo dei Terminal, - scrive la dirigenza - grazie alla elevata professionalità e specializzazione, con la collaborazione dell'equipaggio della nave Cosco, ha effettuato lo sbarco per 5.000 m.c. complessivi dei componenti dell'impianto di perforazione. Tutta la merce a terra è stoccata su mafi-trailer-platform ad alta portata, equipment specifico in dotazione ai terminal per risolvere esigenze di stoccaggio della merce heavy lift. Una volta montata in cantiere la "talpa", che supererà i 6 metri di diametro e i 30 metri di lunghezza, sarà in grado di realizzare un tunnel sotterraneo di oltre 6 km per collegare l'alveo del fiume al mare. Durante le operazioni di sbarco si è svolta la cerimonia di scambio dei crest fra la dirigenza dei terminal, il comandante della nave e i rappresentanti della compagnia cinese.



Riempire con i dragaggi

ROMA - Dei dragaggi nei porti italiani si discute da anni e i tempi per la realizzazione di operazioni vitali per l'attività dei singoli scali marittimi continuano non solo a essere drammaticamente lunghi ma anche oggetto della massima incertezza. I casi di La Spezia e **Genova** - sostiene il presidente di Federagenti, Paolo Pessina - può fornire una soluzione immediata ed efficace: la soluzione viene indicata nel dragare i fondali nei porti dove esiste la necessità cogente di farlo e nello spostare i materiali per riempire struttura, molte delle quali a tenuta stagna, nei porti che sono impegnati nella realizzazione di queste infrastrutture" "Sembra il segreto di pulcinella - continua Pessina - ma proprio la porta schiusa dall'integrazione fra **Genova**, impegnata nella realizzazione della diga e nel riempimento dei cassoni e La Spezia, impegnata con un ritardo di quasi un decennio nel dragaggio dei fondali fornisce una soluzione che potrebbe in tempi brevissimi essere clonata in altri porti". Secondo Federagenti è quindi necessario in tempi brevissimi procedere a una mappatura "in & out", ovvero dei porti che devono liberarsi di materiali sui fondali per poter disporre di pescaggi in grado di far entrare le navi di maggior tonnellaggio e porti che hanno necessità di materiali per riempimento di cassoni, nuove infrastrutture di riempimento, casse di colmata". Come agenti - conclude Pessina - e quindi come conoscitori delle varie realtà ed emergenze portuali, siamo disposti a mettere a disposizione la nostra conoscenza per realizzare una semplicissima banca dati che bypassi i vari soggetti autorizzativi, semplificando le procedure esattamente come accade in nord Europa dove i dragaggi sono considerati a ragione semplici lavori di manutenzione". Gli approcci innovativi per contrastare uno dei problemi per chi è a lungo imbarcato - Esperti e autorità intervenuti Dodicimila buchi per "strizzare" il terreno e renderlo in gradi di reggere treni e container. Il video.



Crociate, camalli, gru ad acqua: alla scoperta del Porto di Genova

Domenica Febbraio Il **Porto** di **Genova**, inizialmente solo un'insenatura naturale, comincia ad essere attivo fin dal V secolo a.C. La storia del **Porto Antico**, denominato Mandraccio è la storia di un approdo che ha seguito il corso delle innovazioni nella struttura delle navi e nei modi di imbarco e sbarco delle merci. Già al centro dei traffici nell'antichità e nel corso del Medioevo, dopo l'anno Mille sorsero i primi pontili in legname. Dal 1099 al 1815, **Genova** mantenne con diversi gradi la sua sovranità e fu una vera capitale europea, creando in tutto il Mediterraneo una rete di punti di appoggio commerciali e navali (i cosiddetti "fondaci") che costellavano tutte le sponde dei mari fino al Mar Nero. Tra il XIV ed il XVI secolo, i facchini - chiamati a **Genova** camalli dal turco hamal (portatore) - non si limitano al semplice trasferimento delle merci nei magazzini portuali, ma ne seguono gli spostamenti in un'area molto più vasta, arrivando a rifornire, oltre ai dettaglianti cittadini, anche i luoghi di partenza delle carovane da soma dirette oltre gli Appennini. Elemento caratteristico dell'abbigliamento dei camalli era lo scossalin (grembiule) legato in vita di tela blu, il famoso tessuto universalmente conosciuto come "Blu di

Genova", progenitore dei moderni jeans. I "ligaballe" erano specializzati nella confezione e nella riparazione delle merci in colli. Tra il 1874 e l'inizio del XX Secolo **Genova** vive un nuovo periodo di sviluppo marittimo con la costruzione del nuovo **porto** che verrà ampliato notevolmente anche nel 1919 e nel 1945. Negli ultimi decenni i traffici portuali si sono spostati sempre di più verso il Ponente cittadino e la vecchia area - il "**porto** antico" - ha trovato il proprio nuovo utilizzo partendo dalla ristrutturazione del 1992. Il tour di domenica 23 febbraio 2025, organizzato da **Genova** Cultura Aps, è condotto da guida abilitata. È necessaria la prenotazione, e-mail genovacultura@genovacultura.org o 010 3014333 - 392 1152682. Argomenti trattati **Genova** Itinerari Newsletter Eventi Resta aggiornato su tutti gli eventi a **Genova** e dintorni, iscriviti gratis alla newsletter Registrati.



02/18/2025 12:22

Domenica Febbraio Il Porto di Genova, inizialmente solo un'insenatura naturale, comincia ad essere attivo fin dal V secolo a.C. La storia del Porto Antico, denominato Mandraccio è la storia di un approdo che ha seguito il corso delle innovazioni nella struttura delle navi e nei modi di imbarco e sbarco delle merci. Già al centro dei traffici nell'antichità e nel corso del Medioevo, dopo l'anno Mille sorsero i primi pontili in legname. Dal 1099 al 1815, Genova mantenne con diversi gradi la sua sovranità e fu una vera capitale europea, creando in tutto il Mediterraneo una rete di punti di appoggio commerciali e navali (i cosiddetti "fondaci") che costellavano tutte le sponde dei mari fino al Mar Nero. Tra il XIV ed il XVI secolo, i facchini - chiamati a Genova camalli dal turco hamal (portatore) - non si limitano al semplice trasferimento delle merci nei magazzini portuali, ma ne seguono gli spostamenti in un'area molto più vasta, arrivando a rifornire, oltre ai dettaglianti cittadini, anche i luoghi di partenza delle carovane da soma dirette oltre gli Appennini. Elemento caratteristico dell'abbigliamento dei camalli era lo scossalin (grembiule) legato in vita di tela blu, il famoso tessuto universalmente conosciuto come "Blu di Genova", progenitore dei moderni jeans. I "ligaballe" erano specializzati nella confezione e nella riparazione delle merci in colli. Tra il 1874 e l'inizio del XX Secolo Genova vive un nuovo periodo di sviluppo marittimo con la costruzione del nuovo porto che verrà ampliato notevolmente anche nel 1919 e nel 1945. Negli ultimi decenni i traffici portuali si sono spostati sempre di più verso il Ponente cittadino e la vecchia area - il "porto antico" - ha trovato il proprio nuovo utilizzo partendo dalla ristrutturazione del 1992. Il tour di domenica 23 febbraio 2025, organizzato da Genova Cultura Aps, è condotto da guida abilitata. È

Porto della Spezia, l'Adsp individua aree buffer per gli autotrasportatori

L'Adsp del Mar Ligure Orientale accoglie la proposta formulata nei giorni scorsi dall'Associazione degli Spedizionieri tramite il presidente Alessandro Laghezza, circa l'opportunità di individuare aree buffer a servizio dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, utili per decongestionare le principali vie di accesso ai due scali dal traffico pesante dagli stessi scali generato "I rilevamenti che Adsp ha potuto effettuare negli ultimi anni si legge nella nota dell'ente anche grazie al sistema di tracciamento mediante boe installate presso il varco Stagnoni nel porto della Spezia e utile a misurare i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto, hanno messo in evidenza tutte le principali problematiche e fornito un utile strumento per poter approfondire analisi e costruire soluzioni anche in termini di servizi digitali a supporto dell'autotrasporto, alcuni già sperimentati e implementati". L'Adsp ha ritenuto opportuno avviare iniziative su più fronti, per formulare risposte che integrino aspetti di carattere infrastrutturale con soluzioni tecnologiche innovative, in grado di supportare il sistema portuale in tutte le fasi logistiche delle merci e di raggiungere un grado di efficienza tale da minimizzare i costi del loro trasferimento, riducendo progressivamente i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto. Ultimi investimenti Negli ultimi anni sono stati messi a budget circa 2 milioni per la realizzazione di alcuni progetti europei (Ursa Major neo, Meridian, Accessmile, Easy2Log) e fondi Pnrr e Port Community System, nel campo della digitalizzazione dell'autotrasporto, permettendo di realizzare: Un nuovo sistema di telecamere intelligenti a monitoraggio del piazzale antistante al Varco Stagnoni; Un sistema di rilevamento puntuale dei mezzi da e per Santo Stefano Magra nella logica dello sportello unico doganale e dei controlli (Sudoco) e del Servizio di interesse generale del navettamento stradale porto- retroporto; La realizzazione di modulo dedicato all'autotrasporto all'interno dei servizi offerti dalla piattaforma del Port Community System; Una sperimentazione, grazie ad alcune aziende di autotrasporto, del sistema di gestione dei preavvisi di arrivo al porto che permetta di scambiare, in anticipo, informazioni sulla merce e sui flussi in arrivo in porto. In sviluppo Sono attualmente in fase di sviluppo la condivisione di nuove informazioni sui viaggi attraverso il modulo Pcs dedicato all'autotrasporto e la realizzazione di un nuovo sistema di aggregazione dati che permetta di poter svolgere con maggiore efficacia la gestione dei preavvisi, monitorando ingressi e uscite delle merci attraverso il varco Stagnoni. Nel corso del 2024 Adsp ha, infine, implementato uno studio volto a identificare aree disponibili in prossimità del porto e del retroporto di Santo Stefano di Magra per poter ampliare l'offerta di servizi alle merci in transito via gomma, sempre allo scopo di velocizzare le operazioni e ridurre i tempi di attesa dei mezzi pesanti. Sono state individuate alcune



02/18/2025 15:38

L'Adsp del Mar Ligure Orientale accoglie la proposta formulata nei giorni scorsi dall'Associazione degli Spedizionieri tramite il presidente Alessandro Laghezza, circa l'opportunità di individuare aree buffer a servizio dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, utili per decongestionare le principali vie di accesso ai due scali dal traffico pesante dagli stessi scali generato "I rilevamenti che Adsp ha potuto effettuare negli ultimi anni - si legge nella nota dell'ente - anche grazie al sistema di tracciamento mediante boe installate presso il varco Stagnoni nel porto della Spezia e utile a misurare i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto, hanno messo in evidenza tutte le principali problematiche e fornito un utile strumento per poter approfondire analisi e costruire soluzioni anche in termini di servizi digitali a supporto dell'autotrasporto, alcuni già sperimentati e implementati". L'Adsp ha ritenuto opportuno avviare iniziative su più fronti, per formulare risposte che integrino aspetti di carattere infrastrutturale con soluzioni tecnologiche innovative, in grado di supportare il sistema portuale in tutte le fasi logistiche delle merci e di raggiungere un grado di efficienza tale da minimizzare i costi del loro trasferimento, riducendo progressivamente i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto. Ultimi investimenti Negli ultimi anni sono stati messi a budget circa 2 milioni per la realizzazione di alcuni progetti europei (Ursa Major neo, Meridian, Accessmile, Easy2Log) e fondi Pnrr e Port Community System, nel campo della digitalizzazione dell'autotrasporto, permettendo di realizzare: Un nuovo sistema di telecamere intelligenti a monitoraggio del piazzale antistante al Varco Stagnoni; Un sistema di rilevamento puntuale dei mezzi da e per Santo Stefano Magra nella logica dello sportello unico doganale e dei controlli (Sudoco) e del Servizio di interesse generale del navettamento stradale porto- retroporto; La realizzazione di modulo dedicato all'autotrasporto all'interno dei servizi offerti dalla piattaforma del Port Community System; Una sperimentazione, grazie ad alcune aziende di autotrasporto, del sistema di gestione dei preavvisi di arrivo al porto che permetta di scambiare, in anticipo, informazioni sulla merce e sui flussi in arrivo in porto. In sviluppo Sono attualmente in fase di sviluppo la condivisione di nuove informazioni sui viaggi attraverso il modulo Pcs dedicato all'autotrasporto e la realizzazione di un nuovo sistema di aggregazione dati che permetta di poter svolgere con maggiore efficacia la gestione dei preavvisi, monitorando ingressi e uscite delle merci attraverso il varco Stagnoni. Nel corso del 2024 Adsp ha, infine, implementato uno studio volto a identificare aree disponibili in prossimità del porto e del retroporto di Santo Stefano di Magra per poter ampliare l'offerta di servizi alle merci in transito via gomma, sempre allo scopo di velocizzare le operazioni e ridurre i tempi di attesa dei mezzi pesanti. Sono state individuate alcune

BizJournal Liguria

La Spezia

aree, prossime alla piattaforma intermodale di competenza di **Adsp** che, se opportunamente attrezzate, potrebbero rappresentare una possibile area "buffer" per i container in arrivo nel Porto della Spezia, agevolando le funzioni di carico e scarico in zone non interessate dal congestionamento, consentendone il successivo trasferimento in porto al momento dell'effettivo imbarco ovvero in fasce orarie, del giorno o della notte, non interessate da flussi veicolari significativi. Tutto ciò a beneficio dell'autotrasporto, dei terminal portuali e dell'ambiente. «Accogliamo con favore la proposta commenta il commissario straordinario Federica Montaresi - in linea con le iniziative che l'**Adsp** sta portando avanti già da tempo sul tema dell'autotrasporto e che sono state oggetto di confronto con tutte le associazioni del settore nel costituito "Tavolo dell'autotrasporto" e recentemente anche con le associazioni degli Spedizionieri e degli Agenti Marittimi. Individuare aree buffer, infrastrutturare zone del retroporto, in linea con gli strumenti urbanistici comunali, per renderle idonee a funzioni legate all'autotrasporto, insieme all'implementazione di servizi digitali e piattaforme per lo scambio informativo dei documenti e per velocizzare il flusso della merce, rappresenta a nostro avviso la formula vincente per dare risposte operative, in collaborazione con gli Enti locali, le associazioni e gli operatori, ad uno dei settori strategici per l'intero sistema portuale».

Citta della Spezia

La Spezia

Crovara interviene nel dibattito sulla nomina del futuro presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale

"Durante l'incontro con il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporto Edoardo Rixi abbiamo appreso che la Comunità **Portuale** spezzina avrebbe inviato una lettera alla sua attenzione in merito alla nomina del nuovo Presidente dell'AdSP del Mar ligure Orientale. Ci siamo trovati in assoluto accordo con la dichiarazione del Viceministro in merito all'esigenza di trovare una persona capace alla presidenza dell'**autorità** di **sistema portuale** e di arrivare a una scelta condivisa. Pertanto, proprio su questo aspetto vorremmo porre l'accento". Così il presidente di CNA Fita della Spezia, Stefano Crovara che aggiunge: "L'autotrasporto, che forse in troppi, a partire da chi si definisce Comunità dimenticano, è una parte imprescindibile della filiera della catena logistica **portuale** e deve essere coinvolto in una scelta così importante. Per noi è fondamentale che chi verrà chiamato a governare il porto spezzino sia una persona capace e in grado di attuare politiche che guardino allo sviluppo della qualità dello scalo, oggi alle prese con le solite questioni irrisolte da anni". Continua Crovara: "A noi interessa che sia garantita continuità su alcuni percorsi aperti, come i livelli di servizio finalizzati a risolvere i tempi di attesa o la questione della digitalizzazione. Temi che ultimamente sono stati oggetto di confronto con la Commissaria Montaresi e che, in relazione a livelli di servizio e tempi di attesa, ci classificherebbe come il primo esempio in Italia. Così come ci auguriamo venga data priorità alla questione dell'area buffer e ringraziamo in tal senso l'intervento degli spedizionieri per aver ripreso un tema che più di una volta l'autotrasporto ha posto con forza nei tavoli sia dell'**Autorità** che della Prefettura già dal 2018" conclude il Presidente di Cna Fita La Spezia Crovara. Più informazioni.



Citta della Spezia

La Spezia

Authority portuale d'accordo con gli Spedizionieri sulla necessità di individuare aree buffer per i porti della Spezia e Marina di Carrara

L'**Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure Orientale, da tempo a fianco degli Autotrasportatori, accoglie favorevolmente la proposta formulata nei giorni scorsi dall'Associazione degli spedizionieri per il tramite del presidente Alessandro Laghezza, circa l'opportunità di individuare aree buffer a servizio dei porti della Spezia e Marina di Carrara, utili per decongestionare le principali vie di accesso ai due scali dal traffico pesante dagli stessi scali generato. I rilevamenti che Adsp ha potuto effettuare negli ultimi anni, anche grazie al **sistema** di tracciamento mediante boe installate presso il varco Stagnoni nel porto della Spezia e utile a misurare i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto, hanno messo in evidenza tutte le principali problematiche e fornito un utile strumento per poter approfondire analisi e costruire soluzioni anche in termini di servizi digitali a supporto dell'autotrasporto, alcuni già sperimentati e implementati. L'Adsp ha ritenuto opportuno avviare iniziative su più fronti, per formulare risposte che integrino aspetti di carattere infrastrutturale con soluzioni tecnologiche innovative, in grado di supportare il **sistema portuale** in tutte le fasi logistiche delle merci e di raggiungere un grado di efficienza tale da minimizzare i costi del loro trasferimento, riducendo progressivamente i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto. Negli ultimi anni sono stati infatti messi a budget circa 2 milioni di euro per la realizzazione di alcuni progetti europei (Ursa Major neo, MERIDIAN, ACCESSMILE, Easy2Log) e fondi Pnrr e Pcs, nel campo della digitalizzazione dell'autotrasporto, permettendo di realizzare: un nuovo **sistema** di telecamere intelligenti a monitoraggio del piazzale antistante al Varco Stagnoni; un **sistema** di rilevamento puntuale dei mezzi da e per Santo Stefano Magra nella logica dello Sportello unico doganale e dei controlli (S.U.DO.CO.) e del Servizio di interesse generale del navettamento stradale porto-retroporto; la realizzazione di modulo dedicato all'autotrasporto all'interno dei servizi offerti dalla piattaforma del Port community system; una sperimentazione, grazie ad alcune aziende di autotrasporto, del **sistema** di gestione dei preavvisi di arrivo al porto che permetta di scambiare, in anticipo, informazioni sulla merce e sui flussi in arrivo in porto. Sono attualmente in fase di sviluppo la condivisione di nuove informazioni sui viaggi attraverso il modulo PCS dedicato all'autotrasporto e la realizzazione di un nuovo **sistema** di aggregazione dati che permetta di poter svolgere con maggiore efficacia la gestione dei preavvisi, monitorando ingressi e uscite delle merci attraverso il varco Stagnoni. Nel corso del 2024 Adsp ha, infine, implementato uno studio volto a identificare aree disponibili in prossimità del porto e del retroporto di Santo Stefano di Magra per poter ampliare l'offerta di servizi alle merci in transito via gomma, sempre allo scopo di velocizzare le operazioni e ridurre i tempi di attesa dei mezzi pesanti. Sono state individuate alcune



L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, da tempo a fianco degli Autotrasportatori, accoglie favorevolmente la proposta formulata nei giorni scorsi dall'Associazione degli spedizionieri per il tramite del presidente Alessandro Laghezza, circa l'opportunità di individuare aree buffer a servizio dei porti della Spezia e Marina di Carrara, utili per decongestionare le principali vie di accesso ai due scali dal traffico pesante dagli stessi scali generato. I rilevamenti che Adsp ha potuto effettuare negli ultimi anni, anche grazie al sistema di tracciamento mediante boe installate presso il varco Stagnoni nel porto della Spezia e utile a misurare i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto, hanno messo in evidenza tutte le principali problematiche e fornito un utile strumento per poter approfondire analisi e costruire soluzioni anche in termini di servizi digitali a supporto dell'autotrasporto, alcuni già sperimentati e implementati. L'Adsp ha ritenuto opportuno avviare iniziative su più fronti, per formulare risposte che integrino aspetti di carattere infrastrutturale con soluzioni tecnologiche innovative, in grado di supportare il sistema portuale in tutte le fasi logistiche delle merci e di raggiungere un grado di efficienza tale da minimizzare i costi del loro trasferimento, riducendo progressivamente i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto. Negli ultimi anni sono stati infatti messi a budget circa 2 milioni di euro per la realizzazione di alcuni progetti europei (Ursa Major neo, MERIDIAN, ACCESSMILE, Easy2Log) e fondi Pnrr e Pcs, nel campo della digitalizzazione dell'autotrasporto, permettendo di realizzare: un nuovo sistema di telecamere intelligenti a monitoraggio del piazzale antistante al Varco Stagnoni, un sistema di rilevamento puntuale dei mezzi da e per Santo Stefano Magra nella logica dello Sportello unico doganale e dei controlli (S.U.DO.CO.) e del Servizio di interesse generale del

Citta della Spezia

La Spezia

aree, prossime alla piattaforma intermodale di competenza di Adsp che, se opportunamente attrezzate, potrebbero rappresentare una possibile area "buffer" per i container in arrivo nel Porto della Spezia, agevolando le funzioni di carico e scarico in zone non interessate dal congestionamento, consentendone il successivo trasferimento in porto al momento dell'effettivo imbarco ovvero in fasce orarie, del giorno o della notte, non interessate da flussi veicolari significativi. Tutto ciò a beneficio dell'autotrasporto, dei terminal portuali e dell'ambiente. "Accogliamo con favore la proposta del presidente dell'Associazione degli spedizionieri Alessandro Laghezza - commenta il commissario straordinario Federica Montaresi - in linea con le iniziative che l'Adsp sta portando avanti già da tempo sul tema dell'autotrasporto e che sono state oggetto di confronto con tutte le associazioni del settore nel costituito "Tavolo dell'autotrasporto" e recentemente anche con le associazioni degli Spedizionieri e degli Agenti marittimi. Individuare aree buffer, infrastrutturare zone del retroporto, in linea con gli strumenti urbanistici comunali, per renderle idonee a funzioni legate all'autotrasporto, insieme all'implementazione di servizi digitali e piattaforme per lo scambio informativo dei documenti e per velocizzare il flusso della merce, rappresenta a nostro avviso la formula vincente per dare risposte operative, in collaborazione con gli Enti locali, le associazioni e gli operatori, ad uno dei settori strategici per l'intero **sistema portuale**".

Informare

La Spezia

L'AdSP della Liguria Orientale concorda sulla necessità di aree buffer per i porti di La Spezia e Marina di Carrara

Aree individuate dall'ente in prossimità del porto e del retroporto di Santo Stefano di Magra L'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale ha accolto favorevolmente la proposta formulata nei giorni scorsi dall'associazione degli spedizionieri spezzini., per il tramite del presidente Alessandro Laghezza, circa l'opportunità di individuare aree buffer a servizio dei porti di La **Spezia** e Marina di Carrara utili a decongestionare le principali vie di accesso ai due scali portuali. Evidenziando che l'ente portuale è da tempo a fianco degli autotrasportatori, il commissario straordinario dell'AdSP, Federica Montaresi, ha specificato che la proposta degli spedizionieri è «in linea con le iniziative che l'AdSP sta portando avanti già da tempo sul tema dell'autotrasporto». L'authority portuale ha ricordato che negli ultimi anni, anche grazie al sistema di tracciamento mediante boe installate presso il varco Stagnoni nel porto della **Spezia** e utile a misurare i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto, ha effettuato rilevamenti che hanno messo in evidenza tutte le principali problematiche e fornito un utile strumento per poter approfondire analisi e costruire soluzioni anche in termini di servizi digitali a supporto dell'autotrasporto, alcuni già sperimentati e implementati. Inoltre, l'ente ha ricordato di aver avviato iniziative su più fronti, per formulare risposte che integrino aspetti di carattere infrastrutturale con soluzioni tecnologiche innovative, in grado di supportare il sistema portuale in tutte le fasi logistiche delle merci e di traguardare un grado di efficienza tale da minimizzare i costi del loro trasferimento, riducendo progressivamente i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto. «Negli ultimi anni - ha evidenziato l'AdSP in una nota - sono stati infatti messi a budget circa due milioni di euro per la realizzazione di alcuni progetti europei (Ursa Major neo, MERIDIAN, ACCESSMILE, Easy2Log) e fondi PNRR e PCS, nel campo della digitalizzazione dell'autotrasporto, permettendo di realizzare: un nuovo sistema di telecamere intelligenti a monitoraggio del piazzale antistante al Varco Stagnoni; un sistema di rilevamento puntuale dei mezzi da e per Santo Stefano Magra nella logica dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (S.U.DO.CO.) e del Servizio di interesse generale del navettamento stradale porto- retroporto; la realizzazione di modulo dedicato all'autotrasporto all'interno dei servizi offerti dalla piattaforma del Port Community System; una sperimentazione, grazie ad alcune aziende di autotrasporto, del sistema di gestione dei preavvisi di arrivo al porto che permetta di scambiare, in anticipo, informazioni sulla merce e sui flussi in arrivo in porto». «Sono attualmente in fase di sviluppo - prosegue la nota dell'ente - la condivisione di nuove informazioni sui viaggi attraverso il modulo PCS dedicato all'autotrasporto e la realizzazione di un nuovo sistema di



02/18/2025 15:29

Aree individuate dall'ente in prossimità del porto e del retroporto di Santo Stefano di Magra L'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale ha accolto favorevolmente la proposta formulata nei giorni scorsi dall'associazione degli spedizionieri spezzini., per il tramite del presidente Alessandro Laghezza, circa l'opportunità di individuare aree buffer a servizio dei porti di La Spezia e Marina di Carrara utili a decongestionare le principali vie di accesso ai due scali portuali. Evidenziando che l'ente portuale è da tempo a fianco degli autotrasportatori, il commissario straordinario dell'AdSP, Federica Montaresi, ha specificato che la proposta degli spedizionieri è «in linea con le iniziative che l'AdSP sta portando avanti già da tempo sul tema dell'autotrasporto». L'authority portuale ha ricordato che negli ultimi anni, anche grazie al sistema di tracciamento mediante boe installate presso il varco Stagnoni nel porto della Spezia e utile a misurare i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto, ha effettuato rilevamenti che hanno messo in evidenza tutte le principali problematiche e fornito un utile strumento per poter approfondire analisi e costruire soluzioni anche in termini di servizi digitali a supporto dell'autotrasporto, alcuni già sperimentati e implementati. Inoltre, l'ente ha ricordato di aver avviato iniziative su più fronti, per formulare risposte che integrino aspetti di carattere infrastrutturale con soluzioni tecnologiche innovative, in grado di supportare il sistema portuale in tutte le fasi logistiche delle merci e di traguardare un grado di efficienza tale da minimizzare i costi del loro trasferimento, riducendo progressivamente i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto. «Negli ultimi anni - ha evidenziato l'AdSP in una nota - sono stati infatti messi a budget circa due milioni di euro per la realizzazione di alcuni progetti europei (Ursa Major neo, MERIDIAN, ACCESSMILE, Easy2Log) e fondi PNRR e PCS, nel campo della digitalizzazione dell'autotrasporto, permettendo di realizzare: un nuovo sistema di

Informare

La Spezia

aggregazione dati che permetta di poter svolgere con maggiore efficacia la gestione dei preavvisi, monitorando ingressi e uscite delle merci attraverso il varco Stagnoni. Nel corso del 2024 AdSP ha, infine, implementato uno studio volto a identificare aree disponibili in prossimità del porto e del retroporto di Santo Stefano di Magra per poter ampliare l'offerta di servizi alle merci in transito via gomma, sempre allo scopo di velocizzare le operazioni e ridurre i tempi di attesa dei mezzi pesanti. Sono state individuate alcune aree, prossime alla piattaforma intermodale di competenza di AdSP che, se opportunamente attrezzate, potrebbero rappresentare una possibile area "buffer" per i container in arrivo nel porto della **Spezia**, agevolando le funzioni di carico e scarico in zone non interessate dal congestionamento, consentendone il successivo trasferimento in porto al momento dell'effettivo imbarco ovvero in fasce orarie, del giorno o della notte, non interessate da flussi veicolari significativi. Tutto ciò a beneficio dell'autotrasporto, dei terminal portuali e dell'ambiente».

Urge investire sul trasporto Tir

LA **SPEZIA** - Gli spedizionieri, guidati da Alessandro Laghezza, scendono in campo per sostenere le emergenze del traffico camionistico da e per il porto e chiedono un'area buffer a Santo Stefano Magra. Investimenti concentrati sul trasporto camionistico e subito un'area buffer a Santo Stefano Magra per generare condizioni di maggiore efficienza nella zona logistica retroportuale e, in prospettiva, in quella che dovrebbe assumere lo status di ZLS (Zona Logistica Speciale). A lanciare il guanto di sfida nell'ottica di un grande pragmatismo, sono gli spedizionieri spezzini, anche nell'ambito della Community portuale. "In questi anni al trasporto ferroviario sono state giustamente dedicate molte attenzioni, anche con l'intervento diretto dell'Autorità di Sistema Portuale, che ha stanziato risorse per migliorare e intensificare il navettamento dei contenitori dal Porto verso Santo Stefano Magra, dando la possibilità di organizzare treni anche in loco e aumentando notevolmente l'efficienza e lo share del traffico intermodale - ha affermato il presidente dell'Associazione Spedizionieri Alessandro Laghezza - ma non si può sfuggire alla realtà che a La **Spezia**, porto record per i traffici intermodali, vede comunque svolti dai camion due terzi del traffico da e per lo scalo. E su questa modalità è quindi necessario investire se si vuole garantire efficienza al porto". "Molto importante in quest'ottica - continua Laghezza - sarebbe poter disporre di un'area buffer a Santo Stefano Magra, la 'cittadella' della Logistica che rappresenta un valore aggiunto inestimabile per l'intero sistema portuale. Ciò consentirebbe ai trasportatori di poter lasciare in sicurezza i container pieni, pronti per essere inoltrati in porto negli orari notturni con apposite navette. Un'area buffer, oltre a essere particolarmente importante durante eventuali congestioni causate da picchi di traffico, ridurrebbe il traffico in porto e contribuirebbe in modo decisivo all'efficienza dell'intero sistema". "In definitiva - conclude Laghezza - riteniamo che le due modalità di trasporto, intermodale e camionistico, debbano essere messe a tutti gli effetti sullo stesso piano e che questa sinergia virtuosa porti efficienza nel suo complesso. Invitiamo l'AdSP, alla quale questa sollecitazione è rivolta, ad assumere iniziative in questa direzione".



Messaggero Marittimo

La Spezia

strategici per l'intero sistema portuale.

Shipping Italy

La Spezia

L'Adsp del Mar Ligure Orientale risponde agli spedizionieri spezzini sull'autotrasporto

L'Adsp del Mar Ligure Orientale, accoglie favorevolmente la proposta formulata dall'Associazione degli Spedizionieri della Spezia circa l'opportunità di individuare aree buffer a servizio dei porti di La Spezia e Marina di Carrara. "Accogliamo con favore la proposta del presidente degli Spedizionieri della Spezia, Alessandro Laghezza - commenta il commissario straordinario Federica Montaresi - in linea con le iniziative che l'Adsp sta portando avanti già da tempo sul tema dell'autotrasporto". L'ente accoglie dunque favorevolmente la proposta formulata nei giorni scorsi dagli spedizionieri circa l'opportunità di individuare aree buffer a servizio dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, utili a decongestionare le principali vie di accesso ai due scali dal traffico pesante dagli stessi scali generato. L'Adsp informa di aver effettuato rilevamenti negli ultimi anni, anche grazie al sistema di tracciamento mediante boe installate presso il varco Stagnoni nel porto della Spezia utile a misurare i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto, che hanno evidenziato tutte le principali problematiche e fornito un utile strumento per poter approfondire analisi e costruire soluzioni anche in termini di servizi digitali a supporto dell'autotrasporto, alcuni già sperimentati e implementati. L'Adsp ha così ritenuto opportuno avviare iniziative su più fronti, per formulare risposte che integrino aspetti di carattere infrastrutturale con soluzioni tecnologiche innovative, in grado di supportare il sistema portuale in tutte le fasi logistiche delle merci e di traguardare un grado di efficienza tale da minimizzare i costi del loro trasferimento, riducendo progressivamente i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto. L'ente evidenzia di aver messo a budget negli ultimi anni circa 2 milioni di euro per la realizzazione di alcuni progetti europei (Ursa Major neo, Meridian, Accessmile, Easy2Log) e fondi Pnrr e Pcs, nel campo della digitalizzazione dell'autotrasporto, permettendo di realizzare: un nuovo sistema di telecamere intelligenti a monitoraggio del piazzale antistante al Varco Stagnoni; un sistema di rilevamento puntuale dei mezzi da e per Santo Stefano Magra nella logica dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (S.U.Do.Co.) e del Servizio di interesse generale del navettamento stradale porto-retroporto; la realizzazione di modulo dedicato all'autotrasporto all'interno dei servizi offerti dalla piattaforma del Port Community System; una sperimentazione, grazie ad alcune aziende di autotrasporto, del sistema di gestione dei preavvisi di arrivo al porto che permetta di scambiare, in anticipo, informazioni sulla merce e sui flussi in arrivo in porto. Sono attualmente in fase di sviluppo, continua la nota dell'ente, la condivisione di nuove informazioni sui viaggi attraverso il modulo Pcs dedicato all'autotrasporto e la realizzazione di un nuovo sistema di aggregazione dati che permetta di poter svolgere con maggiore efficacia la gestione dei preavvisi, monitorando ingressi e



Porti Già Identificate dall'ente aree da attrezzare prossime alla piattaforma intermodale di competenza della port authority di REDAZIONE SHIPPING ITALY/ L'Adsp del Mar Ligure Orientale, accoglie favorevolmente la proposta formulata dall'Associazione degli Spedizionieri della Spezia circa l'opportunità di individuare aree buffer a servizio dei porti di La Spezia e Marina di Carrara. "Accogliamo con favore la proposta del presidente degli Spedizionieri della Spezia, Alessandro Laghezza - commenta il commissario straordinario Federica Montaresi - in linea con le iniziative che l'Adsp sta portando avanti già da tempo sul tema dell'autotrasporto". L'ente accoglie dunque favorevolmente la proposta formulata nei giorni scorsi dagli spedizionieri circa l'opportunità di individuare aree buffer a servizio dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, utili a decongestionare le principali vie di accesso ai due scali dal traffico pesante dagli stessi scali generato. L'Adsp informa di aver effettuato rilevamenti negli ultimi anni, anche grazie al sistema di tracciamento mediante boe installate presso il varco Stagnoni nel porto della Spezia utile a misurare i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto, che hanno evidenziato tutte le principali problematiche e fornito un utile strumento per poter approfondire analisi e costruire soluzioni anche in termini di servizi digitali a supporto dell'autotrasporto, alcuni già sperimentati e implementati. L'Adsp ha così ritenuto opportuno avviare iniziative su più fronti, per formulare risposte che integrino aspetti di carattere infrastrutturale con soluzioni tecnologiche innovative, in grado di supportare il sistema portuale in tutte le fasi logistiche delle merci e di traguardare un grado di efficienza tale da minimizzare i costi del loro trasferimento, riducendo progressivamente i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto. L'ente evidenzia di aver messo a budget negli ultimi anni circa 2 milioni di euro per la realizzazione di alcuni progetti europei (Ursa Major neo, Meridian, Accessmile, Easy2Log) e fondi Pnrr e Pcs, nel campo della digitalizzazione dell'autotrasporto, permettendo di realizzare: un nuovo sistema di telecamere intelligenti a monitoraggio del piazzale antistante al Varco Stagnoni; un sistema di rilevamento puntuale dei mezzi da e per Santo Stefano Magra nella logica dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (S.U.Do.Co.) e del Servizio di interesse generale del navettamento stradale porto-retroporto; la realizzazione di modulo dedicato all'autotrasporto all'interno dei servizi offerti dalla piattaforma del Port Community System; una sperimentazione, grazie ad alcune aziende di autotrasporto, del sistema di gestione dei preavvisi di arrivo al porto che permetta di scambiare, in anticipo, informazioni sulla merce e sui flussi in arrivo in porto. Sono attualmente in fase di sviluppo, continua la nota dell'ente, la condivisione di nuove informazioni sui viaggi attraverso il modulo Pcs dedicato all'autotrasporto e la realizzazione di un nuovo sistema di aggregazione dati che permetta di poter svolgere con maggiore efficacia la gestione dei preavvisi, monitorando ingressi e

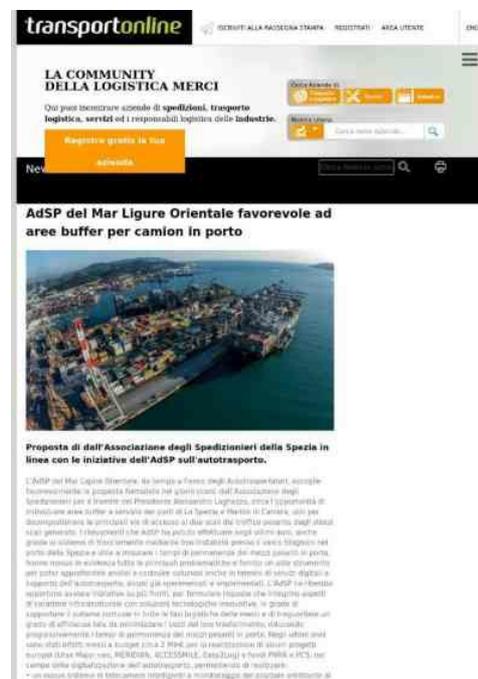
Shipping Italy

La Spezia

uscite delle merci attraverso il varco Stagnoni. Nel corso del 2024 Adsp ha, infine, implementato uno studio volto a identificare aree disponibili in prossimità del porto e del retroporto di Santo Stefano di Magra per poter ampliare l'offerta di servizi alle merci in transito via gomma, sempre allo scopo di velocizzare le operazioni e ridurre i tempi di attesa dei mezzi pesanti. Sono state individuate alcune aree, prossime alla piattaforma intermodale di competenza di AdSP che, se opportunamente attrezzate, potrebbero rappresentare una possibile area "buffer" per i container in arrivo nel Porto della Spezia, agevolando le funzioni di carico e scarico in zone non interessate dal congestionamento, consentendone il successivo trasferimento in porto al momento dell'effettivo imbarco ovvero in fasce orarie, del giorno o della notte, non interessate da flussi veicolari significativi. Tutto ciò a beneficio dell'autotrasporto, dei terminal portuali e dell'ambiente. "Accogliamo con favore la proposta del presidente dell'Associazione degli Spedizionieri Alessandro Laghezza - commenta il commissario straordinario Federica Montaresi - in linea con le iniziative che l'Adsp sta portando avanti già da tempo sul tema dell'autotrasporto e che sono state oggetto di confronto con tutte le associazioni del settore nel costituito "Tavolo dell'autotrasporto" e recentemente anche con le associazioni degli Spedizionieri e degli Agenti Marittimi. Individuare aree buffer, infrastrutturare zone del retroporto, in linea con gli strumenti urbanistici comunali, per renderle idonee a funzioni legate all'autotrasporto, insieme all'implementazione di servizi digitali e piattaforme per lo scambio informativo dei documenti e per velocizzare il flusso della merce, rappresenta a nostro avviso la formula vincente per dare risposte operative, in collaborazione con gli Enti locali, le associazioni e gli operatori, ad uno dei settori strategici per l'intero sistema portuale".

AdSP del Mar Ligure Orientale favorevole ad aree buffer per camion in porto

Proposta di dall'Associazione degli Spedizionieri della Spezia in linea con le iniziative dell'AdSP sull'autotrasporto. L'AdSP del Mar Ligure Orientale, da tempo a fianco degli Autotrasportatori, accoglie favorevolmente la proposta formulata nei giorni scorsi dall'Associazione degli Spedizionieri per il tramite del Presidente Alessandro Laghezza, circa l'opportunità di individuare aree buffer a servizio dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, utili per decongestionare le principali vie di accesso ai due scali dal traffico pesante dagli stessi scali generato. I rilevamenti che AdSP ha potuto effettuare negli ultimi anni, anche grazie al sistema di tracciamento mediante boe installate presso il varco Stagnoni nel porto della Spezia e utile a misurare i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto, hanno messo in evidenza tutte le principali problematiche e fornito un utile strumento per poter approfondire analisi e costruire soluzioni anche in termini di servizi digitali a supporto dell'autotrasporto, alcuni già sperimentati e implementati. L'AdSP ha ritenuto opportuno avviare iniziative su più fronti, per formulare risposte che integrino aspetti di carattere infrastrutturale con soluzioni tecnologiche innovative, in grado di supportare il sistema portuale in tutte le fasi logistiche delle merci e di traguardare un grado di efficienza tale da minimizzare i costi del loro trasferimento, riducendo progressivamente i tempi di permanenza dei mezzi pesanti in porto. Negli ultimi anni sono stati infatti messi a budget circa 2 Mln per la realizzazione di alcuni progetti europei (Ursa Major neo, MERIDIAN, ACCESSMILE, Easy2Log) e fondi PNRR e PCS, nel campo della digitalizzazione dell'autotrasporto, permettendo di realizzare: un nuovo sistema di telecamere intelligenti a monitoraggio del piazzale antistante al Varco Stagnoni; un sistema di rilevamento puntuale dei mezzi da e per Santo Stefano Magra nella logica dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (S.U.DO.CO.) e del Servizio di interesse generale del navettamento stradale porto- retroporto; la realizzazione di modulo dedicato all'autotrasporto all'interno dei servizi offerti dalla piattaforma del Port Community System; una sperimentazione, grazie ad alcune aziende di autotrasporto, del sistema di gestione dei preavvisi di arrivo al porto che permetta di scambiare, in anticipo, informazioni sulla merce e sui flussi in arrivo in porto. Sono attualmente in fase di sviluppo la condivisione di nuove informazioni sui viaggi attraverso il modulo PCS dedicato all'autotrasporto e la realizzazione di un nuovo sistema di aggregazione dati che permetta di poter svolgere con maggiore efficacia la gestione dei preavvisi, monitorando ingressi e uscite delle merci attraverso il varco Stagnoni. Nel corso del 2024 AdSP ha, infine, implementato uno studio volto a identificare aree disponibili in prossimità del porto e del retroporto di Santo Stefano di Magra per poter ampliare l'offerta di servizi alle merci in transito via gomma, sempre allo scopo di velocizzare le operazioni e ridurre i tempi di attesa dei



mezzi pesanti. Sono state individuate alcune aree, prossime alla piattaforma intermodale di competenza di **AdSP** che, se opportunamente attrezzate, potrebbero rappresentare una possibile area buffer per i container in arrivo nel Porto della Spezia, agevolando le funzioni di carico e scarico in zone non interessate dal congestionamento, consentendone il successivo trasferimento in porto al momento dell'effettivo imbarco ovvero in fasce orarie, del giorno o della notte, non interessate da flussi veicolari significativi. Tutto ciò a beneficio dell'autotrasporto, dei terminal portuali e dell'ambiente. Accogliamo con favore la proposta del Presidente dell'Associazione degli Spedizionieri Alessandro Laghezza - commenta il Commissario Straordinario Federica Montaresi in linea con le iniziative che l'**AdSP** sta portando avanti già da tempo sul tema dell'autotrasporto e che sono state oggetto di confronto con tutte le associazioni del settore nel costituito Tavolo dell'autotrasporto e recentemente anche con le associazioni degli Spedizionieri e degli Agenti Marittimi. Individuare aree buffer, infrastrutturare zone del retroporto, in linea con gli strumenti urbanistici comunali, per renderle idonee a funzioni legate all'autotrasporto, insieme all'implementazione di servizi digitali e piattaforme per lo scambio informativo dei documenti e per velocizzare il flusso della merce, rappresenta a nostro avviso la formula vincente per dare risposte operative, in collaborazione con gli Enti locali, le associazioni e gli operatori, ad uno dei settori strategici per l'intero sistema portuale .

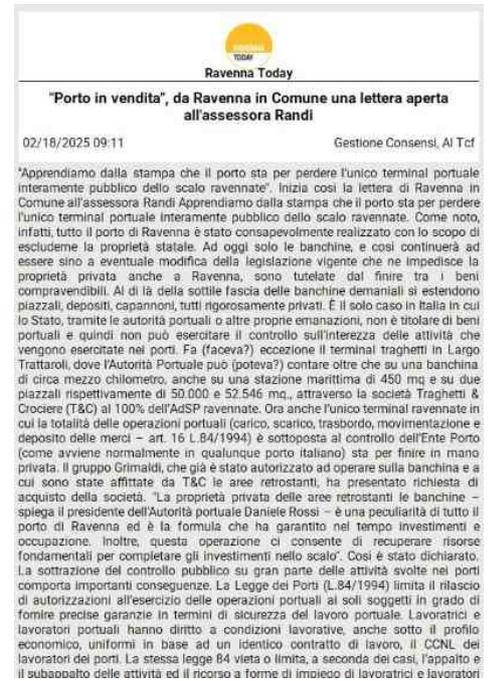
www.adspmarligureorientale.it

Ravenna Today

Ravenna

"Porto in vendita", da Ravenna in Comune una lettera aperta all'assessora Randi

"Apprendiamo dalla stampa che il porto sta per perdere l'unico terminal portuale interamente pubblico dello scalo ravennate". Inizia così la lettera di Ravenna in Comune all'assessora Randi. Apprendiamo dalla stampa che il porto sta per perdere l'unico terminal portuale interamente pubblico dello scalo ravennate. Come noto, infatti, tutto il porto di Ravenna è stato consapevolmente realizzato con lo scopo di escluderne la proprietà statale. Ad oggi solo le banchine, e così continuerà ad essere sino a eventuale modifica della legislazione vigente che ne impedisce la proprietà privata anche a Ravenna, sono tutelate dal finire tra i beni compravendibili. Al di là della sottile fascia delle banchine demaniali si estendono piazzali, depositi, capannoni, tutti rigorosamente privati. È il solo caso in Italia in cui lo Stato, tramite le autorità portuali o altre proprie emanazioni, non è titolare di beni portuali e quindi non può esercitare il controllo sull'interessa delle attività che vengono esercitate nei porti. Fa (faceva?) eccezione il terminal traghetti in Largo Trattaroli, dove l'Autorità Portuale può (poteva?) contare oltre che su una banchina di circa mezzo chilometro, anche su una stazione marittima di 450 mq e su due piazzali rispettivamente di 50.000 e 52.546 mq., attraverso la società Traghetti & Crociere (T&C) al 100% dell'AdSP ravennate. Ora anche l'unico terminal ravennate in cui la totalità delle operazioni portuali (carico, scarico, trasbordo, movimentazione e deposito delle merci - art. 16 L.84/1994) è sottoposta al controllo dell'Ente Porto (come avviene normalmente in qualunque porto italiano) sta per finire in mano privata. Il gruppo Grimaldi, che già è stato autorizzato ad operare sulla banchina e a cui sono state affittate da T&C le aree retrostanti, ha presentato richiesta di acquisto della società. "La proprietà privata delle aree retrostanti le banchine - spiega il presidente dell'Autorità portuale Daniele Rossi - è una peculiarità di tutto il porto di Ravenna ed è la formula che ha garantito nel tempo investimenti e occupazione. Inoltre, questa operazione ci consente di recuperare risorse fondamentali per completare gli investimenti nello scalo". Così è stato dichiarato. La sottrazione del controllo pubblico su gran parte delle attività svolte nei porti comporta importanti conseguenze. La Legge dei Porti (L.84/1994) limita il rilascio di autorizzazioni all'esercizio delle operazioni portuali ai soli soggetti in grado di fornire precise garanzie in termini di sicurezza del lavoro portuale. Lavoratrici e lavoratori portuali hanno diritto a condizioni lavorative, anche sotto il profilo economico, uniformi in base ad un identico contratto di lavoro, il CCNL dei lavoratori dei porti. La stessa legge 84 vieta o limita, a seconda dei casi, l'appalto e il subappalto delle attività ed il ricorso a forme di impiego di lavoratrici e lavoratori diverse dalla diretta assunzione. Ci sono precisi limiti che impediscono la concorrenza sfrenata tra le imprese portuali autorizzate. La Compagnia Portuale



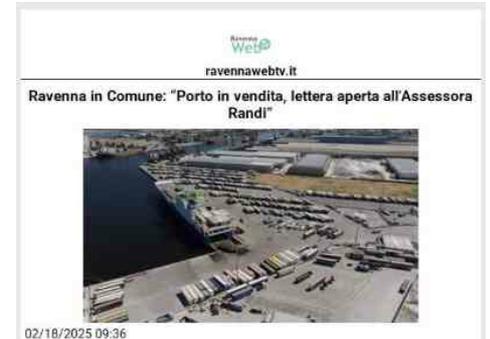
Ravenna Today

Ravenna

ha il monopolio del lavoro portuale quando questo non è direttamente effettuato da chi è stato assunto dalle imprese portuali. Per quanto limitata dalle modifiche introdotte a suo tempo dal PD, lavoratrici e lavoratori hanno ancora la possibilità di far sentire la propria voce tramite i sindacati nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Queste ed altre ulteriori misure di tutela e salvaguardia sono però previste solo per il demanio portuale. La vicenda di Traghetti & Crociere non è l'unico caso di vendita del porto, per quanto sia l'unico in cui è coinvolto un soggetto totalmente pubblico. Come Le abbiamo già ricordato: "Pezzo a pezzo il porto viene ceduto e lo si celebra come se fosse un gran risultato. Così leggiamo di "crescita e sviluppo" quando, dopo la S.F.A.C.S. della famiglia Bezzi, il gruppo veneziano S.M.C. di Santi si è mangiato anche la Casadei & Ghinassi: due storici attori portuali locali passati di mano. Così come la ginevrina MSC di Aponte si è mangiata la Seaways, sempre di Bezzi, e i rimorchiatori SERS un tempo della famiglia Vitiello. La Nadep Ovest di Ravaioli è finita in mano ai cinesi di Ferretti (Weichai Group), come pure un bel pezzo di Rosetti Marino. Il fondo americano Davidson Kempner ha rilevato le proprietà portuali della famiglia Poggiali: Setramar, Lloyd Ravenna, Soco, quote in Eurodocks e le società di spedizione Setrasped e Marisped. Itelyum, un grosso gruppo specializzato nel settore oli esausti controllato da un fondo londinese, si è comprato i due insediamenti di Secomar e Ambiente Mare, dalla famiglia ravennate dei Cirilli". La cessione di Traghetti & Crociere avrebbe potuto essere evitata e, comunque, se si fossero prima doverosamente acquisiti al demanio marittimo i piazzali e la stazione marittima, si sarebbe mantenuto l'unico controllo pubblico sull'interessa di un terminal portuale. Lo stesso terminal dove trovò la morte un ragazzo, di 22 anni appena, al suo primo giorno di lavoro, Luca Vertullo, il 1° settembre 2006. Immaginiamo che la notizia del bando d'asta da parte dell'Autorità Portuale Le sia stata anticipata dall'AdSP-MACS. Del resto il Comitato di Gestione dell'Ente Porto avrà dovuto esprimersi sul punto ed il rappresentante del Comune di Ravenna che vi siede avrà da Lei preso indicazioni prima del voto (anche se di ciò non vi è traccia nella delibera citata dalla stampa). Di tutto ciò ed anche di una preventiva comunicazione da parte Sua alla competente Commissione Consiliare e al Consiglio Comunale non abbiamo avuto notizia. Come Ravenna in Comune Le domandiamo dunque perché verrà venduto un prezioso bene portuale, che già avrebbe dovuto diventare demaniale e dunque incredibile, con le negative conseguenze sopra evidenziate. Confidiamo che rivolgerLe queste domande tramite lettera aperta indirizzata anche agli organi di stampa La indurrà almeno questa volta a rispondere. E di ciò anticipatamente La ringraziamo, ferma restando la profonda contrarietà che esprimiamo, anche a nome della cittadinanza, rispetto ad un'operazione che, riteniamo, porterà vantaggi unicamente al privato.

Ravenna in Comune: "Porto in vendita, lettera aperta all'Assessora Randi"

"Gent.ma Assessora, apprendiamo dalla stampa che il porto sta per perdere l'unico terminal **portuale** interamente pubblico dello scalo ravennate. Come noto, infatti, tutto il porto di Ravenna è stato consapevolmente realizzato con lo scopo di escluderne la proprietà statale. Ad oggi solo le banchine, e così continuerà ad essere sino a eventuale modifica della legislazione vigente che ne impedisce la proprietà privata anche a Ravenna, sono tutelate dal finire tra i beni compravendibili. Al di là della sottile fascia delle banchine demaniali si estendono piazzali, depositi, capannoni, tutti rigorosamente privati. È il solo caso in Italia in cui lo Stato, tramite le **autorità** portuali o altre proprie emanazioni, non è titolare di beni portuali e quindi non può esercitare il controllo sull'interezza delle attività che vengono esercitate nei porti. Fa (faceva?) eccezione il terminal traghetti in Largo Trattaroli, dove l'**Autorità Portuale** può (poteva?) contare oltre che su una banchina di circa mezzo chilometro, anche su una stazione marittima di 450 mq e su due piazzali rispettivamente di 50.000 e 52.546 mq., attraverso la società Traghetti & Crociere (T&C) al 100% dell'AdSP ravennate. Ora anche l'unico terminal ravennate in cui la totalità delle operazioni portuali (carico, scarico, trasbordo, movimentazione e deposito delle merci - art. 16 L.84/1994) è sottoposta al controllo dell'Ente Porto (come avviene normalmente in qualunque porto italiano) sta per finire in mano privata. Il gruppo Grimaldi, che già è stato autorizzato ad operare sulla banchina e a cui sono state affittate da T&C le aree retrostanti, ha presentato richiesta di acquisto della società. «La proprietà privata delle aree retrostanti le banchine - spiega il presidente dell'**Autorità portuale** Daniele Rossi - è una peculiarità di tutto il porto di Ravenna ed è la formula che ha garantito nel tempo investimenti e occupazione. Inoltre, questa operazione ci consente di recuperare risorse fondamentali per completare gli investimenti nello scalo». Così è stato dichiarato. La sottrazione del controllo pubblico su gran parte delle attività svolte nei porti comporta importanti conseguenze. La Legge dei Porti (L.84/1994) limita il rilascio di autorizzazioni all'esercizio delle operazioni portuali ai soli soggetti in grado di fornire precise garanzie in termini di sicurezza del lavoro **portuale**. Lavoratrici e lavoratori portuali hanno diritto a condizioni lavorative, anche sotto il profilo economico, uniformi in base ad un identico contratto di lavoro, il CCNL dei lavoratori dei porti. La stessa legge 84 vieta o limita, a seconda dei casi, l'appalto e il subappalto delle attività ed il ricorso a forme di impiego di lavoratrici e lavoratori diverse dalla diretta assunzione. Ci sono precisi limiti che impediscono la concorrenza sfrenata tra le imprese portuali autorizzate. La Compagnia **Portuale** ha il monopolio del lavoro **portuale** quando questo non è direttamente effettuato da chi è stato assunto dalle imprese portuali. Per quanto



"Gent.ma Assessora, apprendiamo dalla stampa che il porto sta per perdere l'unico terminal portuale interamente pubblico dello scalo ravennate. Come noto, infatti, tutto il porto di Ravenna è stato consapevolmente realizzato con lo scopo di escluderne la proprietà statale. Ad oggi solo le banchine, e così continuerà ad essere sino a eventuale modifica della legislazione vigente che ne impedisce la proprietà privata anche a Ravenna, sono tutelate dal finire tra i beni compravendibili. Al di là della sottile fascia delle banchine demaniali si estendono piazzali, depositi, capannoni, tutti rigorosamente privati. È il solo caso in Italia in cui lo Stato, tramite le autorità portuali o altre proprie emanazioni, non è titolare di beni portuali e quindi non può esercitare il controllo sull'interezza delle attività che vengono esercitate nei porti. Fa (faceva?) eccezione il terminal traghetti in Largo Trattaroli, dove l'Autorità Portuale può (poteva?) contare oltre che su una banchina di circa mezzo chilometro, anche su una stazione marittima di 450 mq e su due piazzali rispettivamente di 50.000 e 52.546 mq., attraverso la società Traghetti & Crociere (T&C) al 100% dell'AdSP ravennate. Ora anche l'unico terminal ravennate in cui la totalità delle operazioni portuali (carico, scarico, trasbordo, movimentazione e deposito delle merci - art. 16 L.84/1994) è sottoposta al controllo dell'Ente Porto (come avviene normalmente in qualunque porto italiano) sta per finire in mano privata. Il gruppo Grimaldi, che già è stato autorizzato ad operare sulla banchina e a cui sono state affittate da T&C le aree retrostanti, ha presentato richiesta di acquisto della società. «La proprietà privata delle aree retrostanti le banchine - spiega il presidente dell'Autorità portuale Daniele Rossi - è una peculiarità di tutto il porto di Ravenna ed è la formula che ha garantito nel tempo investimenti e occupazione. Inoltre, questa operazione ci consente di recuperare risorse fondamentali per completare gli investimenti nello scalo». Così è stato dichiarato. La sottrazione del controllo pubblico su gran parte delle attività svolte nei porti comporta importanti conseguenze. La Legge dei Porti (L.84/1994) limita il rilascio di autorizzazioni all'esercizio delle operazioni portuali ai soli soggetti in grado di fornire precise garanzie in termini di sicurezza del lavoro portuale. Lavoratrici e lavoratori portuali hanno diritto a condizioni lavorative, anche sotto il profilo economico, uniformi in base ad un identico contratto di lavoro, il CCNL dei lavoratori dei porti. La stessa legge 84 vieta o limita, a seconda dei casi, l'appalto e il subappalto delle attività ed il ricorso a forme di impiego di lavoratrici e lavoratori diverse dalla diretta assunzione. Ci sono precisi limiti che impediscono la concorrenza sfrenata tra le imprese portuali autorizzate. La Compagnia Portuale ha il monopolio del lavoro portuale quando questo non è direttamente effettuato da chi è stato assunto dalle imprese portuali. Per quanto

limitata dalle modifiche introdotte a suo tempo dal PD, lavoratrici e lavoratori hanno ancora la possibilità di far sentire la propria voce tramite i sindacati nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Queste ed altre ulteriori misure di tutela e salvaguardia sono però previste solo per il demanio portuale. La vicenda di Traghetti & Crociere non è l'unico caso di vendita del porto, per quanto sia l'unico in cui è coinvolto un soggetto totalmente pubblico. Come Le abbiamo già ricordato: «Pezzo a pezzo il porto viene ceduto e lo si celebra come se fosse un gran risultato. Così leggiamo di "crescita e sviluppo" quando, dopo la S.F.A.C.S. della famiglia Bezzi, il gruppo veneziano S.M.C. di Santi si è mangiato anche la Casadei & Ghinassi: due storici attori portuali locali passati di mano. Così come la ginevrina MSC di Aponte si è mangiata la Seaways, sempre di Bezzi, e i rimorchiatori SERS un tempo della famiglia Vitiello. La Nadep Ovest di Ravaioli è finita in mano ai cinesi di Ferretti (Weichai Group), come pure un bel pezzo di Rosetti Marino. Il fondo americano Davidson Kempner ha rilevato le proprietà portuali della famiglia Poggiali: Setramar, Lloyd Ravenna, Soco, quote in Eurodocks e le società di spedizione Setrasped e Marisped. Itelyum, un grosso gruppo specializzato nel settore oli esausti controllato da un fondo londinese, si è comprato i due insediamenti di Secomar e Ambiente Mare, dalla famiglia ravennate dei Cirilli». La cessione di Traghetti & Crociere avrebbe potuto essere evitata e, comunque, se si fossero prima doverosamente acquisiti al demanio marittimo i piazzali e la stazione marittima, si sarebbe mantenuto l'unico controllo pubblico sull'interezza di un terminal portuale. Lo stesso terminal dove trovò la morte un ragazzo, di 22 anni appena, al suo primo giorno di lavoro, Luca Vertullo, il 1° settembre 2006. Immaginiamo che la notizia del bando d'asta da parte dell'Autorità Portuale Le sia stata anticipata dall'AdSP-MACS. Del resto il Comitato di Gestione dell'Ente Porto avrà dovuto esprimersi sul punto ed il rappresentante del Comune di Ravenna che vi siede avrà da Lei preso indicazioni prima del voto (anche se di ciò non vi è traccia nella delibera citata dalla stampa). Di tutto ciò ed anche di una preventiva comunicazione da parte Sua alla competente Commissione Consiliare e al Consiglio Comunale non abbiamo avuto notizia. Come Ravenna in Comune Le domandiamo dunque perché verrà venduto un prezioso bene portuale, che già avrebbe dovuto diventare demaniale e dunque incredibile, con le negative conseguenze sopra evidenziate. Confidiamo che rivolgerLe queste domande tramite lettera aperta indirizzata anche agli organi di stampa La indurrà almeno questa volta a rispondere. E di ciò anticipatamente La ringraziamo, ferma restando la profonda contrarietà che esprimiamo, anche a nome della cittadinanza, rispetto ad un'operazione che, riteniamo, porterà vantaggi unicamente al privato." Ravenna in Comune.

Shipping Italy

Ravenna

Snam ha conferito in Snam Fsrु Italia i tre rigassificatori di Spezia, Ravenna e Piombino

Gnl Italia Spa, la società proprietaria e gestore del terminale di rigassificazione di Gnl di Panigaglia (La Spezia), è stata fusa in Snam Fsrु Italia Srl, l'azienda a cui fa capo il terminale galleggiante di Piombino e in cui la scorsa estate era già stata conferita la Fsrु I Limited, società proprietaria della nave BW Singapore i cui lavori di conversione sono in corso e che fra poche settimane verrà posizionata come terminal galleggiante al largo del porto di Ravenna. Lo ha fatto sapere la stessa Snam con una nota al mercato in cui si legge: "A partire dal 1° marzo 2025, a seguito della fusione di Gnl Italia Spa in Snam Fsrु Italia Srl, la titolarità dei contratti attualmente intestati a Gnl passerà a Fsrु. Conseguentemente Fsrु subentrerà in tutti i rapporti commerciali in corso che coinvolgono Gnl". L'avviso precisa inoltre che "tutti i documenti contabili saranno disponibili dal 1° marzo nella sezione Portale Fatturazione di Jarvis. Inoltre, dal 14 febbraio al 3 marzo ogni documento o informazione relativa a garanzie finanziarie e depositi cauzionali dovranno essere comunicati tramite la sezione Richieste di Supporto - Servizio di Rigassificazione - Garanzie/Credit Limit Rigassificazione - Altro".

Shipping Italy

Snam ha conferito in Snam Fsrु Italia i tre rigassificatori di Spezia, Ravenna e Piombino



02/18/2025 16:08 Nicola Capuzzo

Economia L'ultima fusione appena annunciata è stata quella della società Gnl Italia che controlla e opera il terminale di Panigaglia di Redazione SHIPPING ITALY. Gnl Italia Spa, la società proprietaria e gestore del terminale di rigassificazione di Gnl di Panigaglia (La Spezia), è stata fusa in Snam Fsrु Italia Srl, l'azienda a cui fa capo il terminale galleggiante di Piombino e in cui la scorsa estate era già stata conferita la Fsrु I Limited, società proprietaria della nave BW Singapore i cui lavori di conversione sono in corso e che fra poche settimane verrà posizionata come terminal galleggiante al largo del porto di Ravenna. Lo ha fatto sapere la stessa Snam con una nota al mercato in cui si legge: "A partire dal 1° marzo 2025, a seguito della fusione di Gnl Italia Spa in Snam Fsrु Italia Srl, la titolarità dei contratti attualmente intestati a Gnl passerà a Fsrु. Conseguentemente Fsrु subentrerà in tutti i rapporti commerciali in corso che coinvolgono Gnl". L'avviso precisa inoltre che "tutti i documenti contabili saranno disponibili dal 1° marzo nella sezione Portale Fatturazione di Jarvis. Inoltre, dal 14 febbraio al 3 marzo ogni documento o informazione relativa a garanzie finanziarie e depositi cauzionali dovranno essere comunicati tramite la sezione Richieste di Supporto - Servizio di Rigassificazione - Garanzie/Credit Limit Rigassificazione - Altro". 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.

Livorno: Prefetto Dionisi incontra Viceministro Rixi. Darsena e collegamenti ferroviari i temi centrali

Tra i temi affrontati - riferisce una nota della Prefettura - particolare rilevanza è stata data alla Darsena Europa, con il Vice Ministro che ha ribadito la necessità di procedere speditamente nell'apertura a lotti, in modo da mettere a frutto gli investimenti e garantire ricadute economiche e occupazionali immediate. Su questo punto il Prefetto ha espresso piena condivisione: "L'apertura graduale della Darsena Europa rappresenta un passaggio essenziale per garantire che gli investimenti già effettuati producano effetti concreti sul territorio. È fondamentale procedere senza indugi per rendere operativo il terminal nei tempi più brevi possibili, dando così un segnale chiaro di sviluppo al sistema portuale e all'intera economia livornese". Il confronto ha toccato anche il tema del potenziamento dei collegamenti ferroviari e stradali, elementi strategici per la competitività del **porto** che è uno snodo strategico per l'economia locale e nazionale, pertanto è necessario fare investimenti al fine di migliorare anche la sua sostenibilità. Il Prefetto ha dichiarato: "L'incontro di oggi è stato un'importante occasione per rafforzare la collaborazione istituzionale su temi fondamentali per **Livorno**. Il **porto** è il motore economico della città e dell'intero territorio, e il nostro obiettivo comune è garantire uno sviluppo che coniughi crescita infrastrutturale, sicurezza e tutela dell'occupazione. Abbiamo condiviso la necessità di lavorare in sinergia affinché le trasformazioni in corso, dall'innovazione tecnologica alla transizione energetica, diventino un'opportunità concreta per le imprese e per i lavoratori". Un focus specifico è stato riservato alla tutela occupazionale e alla necessità di governare i processi di trasformazione commerciale e industriale, garantendo che i cambiamenti in atto non penalizzino il lavoro ma creino nuove opportunità per il territorio. È imprescindibile accelerare le procedure doganali e amministrative complesse per rendere più efficiente l'intero sistema portuale implementando processi di digitalizzazione e semplificazione delle stesse. Un forte impulso dev'essere dato anche al potenziamento dei collegamenti infrastrutturali per agevolare la mobilità. Centrale anche il confronto sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, con l'obiettivo di rafforzare le misure di prevenzione e controllo. "Lavoreremo in pieno coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per promuovere uno sviluppo sostenibile e inclusivo del **porto** di **Livorno**, capace di garantire crescita e stabilità per le imprese e per la comunità. Il dialogo con le istituzioni centrali, gli enti locali e le parti sociali sarà essenziale per costruire soluzioni efficaci e concrete. È un impegno che porteremo avanti con determinazione" ha concluso il Prefetto. L'incontro si è concluso con la volontà condivisa di istituire tavoli di confronto operativi su sicurezza, infrastrutture e lavoro, al fine di monitorare l'evoluzione delle progettualità e rispondere con tempestività alle esigenze del territorio.



FerPress
Livorno: Prefetto Dionisi incontra Viceministro Rixi. Darsena e collegamenti ferroviari i temi centrali
 02/18/2025 10:19

Tra i temi affrontati - riferisce una nota della Prefettura - particolare rilevanza è stata data alla Darsena Europa, con il Vice Ministro che ha ribadito la necessità di procedere speditamente nell'apertura a lotti, in modo da mettere a frutto gli investimenti e garantire ricadute economiche e occupazionali immediate. Su questo punto il Prefetto ha espresso piena condivisione: "L'apertura graduale della Darsena Europa rappresenta un passaggio essenziale per garantire che gli investimenti già effettuati producano effetti concreti sul territorio. È fondamentale procedere senza indugi per rendere operativo il terminal nei tempi più brevi possibili, dando così un segnale chiaro di sviluppo al sistema portuale e all'intera economia livornese". Il confronto ha toccato anche il tema del potenziamento dei collegamenti ferroviari e stradali, elementi strategici per la competitività del porto che è uno snodo strategico per l'economia locale e nazionale, pertanto è necessario fare investimenti al fine di migliorare anche la sua sostenibilità. Il Prefetto ha dichiarato: "L'incontro di oggi è stato un'importante occasione per rafforzare la collaborazione istituzionale su temi fondamentali per Livorno. Il porto è il motore economico della città e dell'intero territorio, e il nostro obiettivo comune è garantire uno sviluppo che coniughi crescita infrastrutturale, sicurezza e tutela dell'occupazione. Abbiamo condiviso la necessità di lavorare in sinergia affinché le trasformazioni in corso, dall'innovazione tecnologica alla transizione energetica, diventino un'opportunità concreta per le imprese e per i lavoratori". Un focus specifico è stato riservato alla tutela occupazionale e alla necessità di governare i processi di trasformazione commerciale e industriale, garantendo che i cambiamenti in atto non penalizzino il lavoro ma creino nuove opportunità per il territorio. È imprescindibile accelerare le procedure doganali e amministrative complesse per rendere più efficiente l'intero sistema portuale implementando processi di digitalizzazione e semplificazione

Ecco com'è oggi (davvero) la Darsena Europa che verrà

LIVORNO. Il fango inzacchera chiunque: il viceministro Edoardo Rixi avrà stramaledetto l'attimo in cui gli è saltato in mente di venire con le scarpe Oxford al sopralluogo nell'espansione a mare del **porto** di **Livorno**. Comunque, le mie Clarks e gli stivaletti di qualche collega se la sono cavata perfino peggio: mezzi affogati nella "mota". Ma finalmente con (un assaggio di) Darsena Europa dinnanzi agli occhi. Proviamo a scoprirla: a cominciare da questo video: le cose oggi come oggi si presentano così. Il pullmino ha deciso di andare a impantanarsi su un leggero altopiano: davanti ha il mare e accanto, una decina di metri più giù, un vasto pianoro bucherellato con ostinazione geometrica e rigore cartesiano. «Al momento, di "buchi" ne abbiamo fatti 12mila», dice il presidente Luciano Guerrieri al timone dell'istituzione portuale livornese. **MONTAGNE DI TERRA, MILLE COLORI** Sotto un cielo tutto piombo e vento, il giro di sguardo è completato da cumuli di terreno sparsi dappertutto con apparente casualità. Credetemi, è impossibile descriverlo meglio di così. L'unica possibilità di averne un'idea davvero è fingersi gabbiano e guardare tutto dall'alto: la visuale la offre Google Maps o, meglio ancora, in Google Earth; basta cercare "Darsena Europa cantiere obelisco". Lì accanto si vede l'azzurro del mare e il color cangiante della vasca di colmata che si sta consolidando: un campionario di ocre leggero e grigio pesante, bianco sporco e nero chiaro, marronaccio rancido e ruggine putrido: segmentati dalla curiosa viabilità interna. Da quel ritaglio di mare da trasformare in gru, banchine e piazzali dipende una bella fettona del futuro del **porto** di **Livorno**: eppure, al di fuori della cerchia degli addetti ai lavori, perfino una buona metà dei livornesi avrebbe difficoltà a indicarne con precisione la collocazione. Eccola qui, la Darsena Europa che verrà: a ovest della Darsena Toscana e a sud della foce dello Scolmatore. Chi non ci si raccapezza si immagini sul ponte del Calambrone tornando da Tirrenia verso **Livorno**: un'occhiata alle gru davanti, a sinistra qualche nave ormeggiata in Darsena Toscana nel **porto** che c'è già, a destra qualche camion e schiacciasassi che movimentano la terra del **porto** che ci sarà. Il mare e la terraferma sono separati da un grande argine: in realtà, la terra non è che sia proprio ferma ferma: il problema adesso è il consolidamento (qui il link a una riflessione pubblicata sulla Gazzetta Marittima nell'autunno scorso e qui il link al pezzo sull'idea del viceministro Rixi di aprire la maxi-Darsena un po' per volta. E' lo spicchio di **porto** in cui sono stati ritagliate aree di mare e dentro vi sono stati sversati milioni di metri cubi di sedimenti escavati dai fondali marini per renderli più profondi, e altri milioni saranno sversati. Parecchi di più di quanto previsto inizialmente: niente sabbie, anche se compatibili, portate una dozzina di chilometri più a nord, a protezione di Marina di Pisa. È quel che ha costretto a risagomare i piazzali. **DAL FANGO AL PIAZZALE** Ma qui



LIVORNO. Il fango inzacchera chiunque: il viceministro Edoardo Rixi avrà stramaledetto l'attimo in cui gli è saltato in mente di venire con le scarpe Oxford al sopralluogo nell'espansione a mare del porto di Livorno. Comunque, le mie Clarks e gli stivaletti di qualche collega se la sono cavata perfino peggio: mezzi affogati nella "mota". Ma finalmente con (un assaggio di) Darsena Europa dinnanzi agli occhi. Proviamo a scoprirla: a cominciare da questo video: le cose oggi come oggi si presentano così. Il pullmino ha deciso di andare a impantanarsi su un leggero altopiano: davanti ha il mare e accanto, una decina di metri più giù, un vasto pianoro bucherellato con ostinazione geometrica e rigore cartesiano. «Al momento, di "buchi" ne abbiamo fatti 12mila», dice il presidente Luciano Guerrieri al timone dell'istituzione portuale livornese. **MONTAGNE DI TERRA, MILLE COLORI** Sotto un cielo tutto piombo e vento, il giro di sguardo è completato da cumuli di terreno sparsi dappertutto con apparente casualità. Credetemi, è impossibile descriverlo meglio di così. L'unica possibilità di averne un'idea davvero è fingersi gabbiano e guardare tutto dall'alto: la visuale la offre Google Maps o, meglio ancora, in Google Earth; basta cercare "Darsena Europa cantiere obelisco". Lì accanto si vede l'azzurro del mare e il color cangiante della vasca di colmata che si sta consolidando: un campionario di ocre leggero e grigio pesante, bianco sporco e nero chiaro, marronaccio rancido e ruggine putrido: segmentati dalla curiosa viabilità interna. Da quel ritaglio di mare da trasformare in gru, banchine e piazzali dipende una bella fettona del futuro del porto di Livorno: eppure, al di fuori della cerchia degli addetti ai lavori, perfino una buona metà dei livornesi avrebbe difficoltà a indicarne con precisione la collocazione. Eccola qui, la Darsena Europa che verrà: a ovest della Darsena Toscana e a sud della foce dello Scolmatore. Chi non ci si raccapezza si immagini sul ponte del Calambrone tornando da Tirrenia verso Livorno: un'occhiata alle gru davanti, a sinistra qualche nave ormeggiata in Darsena

La Gazzetta Marittima

Livorno

il materiale escavato è arrivato come sabbie, melma e fanghiglia. E un piazzale container non può essere fatto di "mota", bisogna che diventi terreno e si indurisca per reggere il peso di tutte queste tonnellate, compresi binari e treni. Non è più una pappetta: tant'è vero che van, suv e auto hanno attraversato questa zona in lungo e in largo, i camion lo fanno negli altri giorni. Parecchio c'è ancora da fare, e comunque si è scartata l'ipotesi iniziale di appoggiare i piazzali come fossero palafitte con tanti pali lunghi anche 50-70 metri nel sottosuolo (è quel che accade ai piloni su cui poggiano nella piana di Guasticce la superstrada e l'autostrada). Meglio caricare sul suolo dei nuovi piazzali il peso di una "montagna" di terra, «cumuli che complessivamente valgono 320mila metri cubi di materiali», spiegano gli ingegneri Miriam Corsinovi e Paolo Turrini, l'una di Fincantieri Infrastructure e l'altro di Sales, due delle imprese del pool di ditte appaltatrici insieme a Fincosit e Sidra. In un reticolo di zone piene e zone vuote - spiega l'ingegner Pribaz, che segue i lavori per l'Authority - queste "montagne" di terra vengono spostate di cinque mesi in cinque mesi. La pressione dall'alto "strizza" il terreno e fa uscire l'acqua. Però, appunto, bisogna farla uscire. Ecco cos'è questa infinità di bucherelli: "dreni" in tessuto che consentono all'acqua di essere drenata via e permettono al suolo di assestarsi al livello in cui dovrebbero arrivare quando sarà realizzato il terminal. Durante il sopralluogo i veicoli percorrono più di un chilometro del terrapieno che racchiude uno spazio di 130 ettari: all'interno di esso - segnala l'ingegner Pribaz - saranno realizzati gli imbasamenti e i bacini interni più una terza vasca di contenimento accoglierà altri due milioni di metri cubi di sedimenti. Il nuovo porto non avrà problemi di insabbiamento, quello attuale sì: ed è difficile trovare siti per conferire i detriti. I COSTI VOLANO Anche Livorno deve fare i conti con lo choc post-Covid dell'impennata dei costi degli appalti fra boom dei prezzi di alcune materie prime e, almeno per una fase, l'effetto dell'inflazione record. Il presidente Guerrieri ricorda che 350 milioni era lo standard iniziale, poi è stato necessario correggere il progetto per via della necessità di ampliare la capacità di accogliere sedimenti di dragaggio (e a ciò si aggiunga l'impegno nel consolidamento). Risultato: l'importo è arrivato a mezzo milione di euro, anzi l'ha sfondato perché ora si stima di attestarsi attorno a quota 530. Il peggiore degli scenari della revisione prezzi, fra inflazione e costi di materie prime, raggiunge i 650 milioni. Ma le regole vigenti consentono di "vedere" fino a fine anno: il resto è un rebus. Lo sguardo gira attorno fino ad abbracciare le sagome di gru e container di Darsena Toscana così come i serbatoi di Darsena Petroli. La prima pre-carica è stata collocata da tecnici, operai e bulldozer sui primi 80mila metri quadri della prima cassa di contenimento, fanno sapere da Palazzo Rosciano: Guerrieri indica nel prossimo ottobre la data in cui sarà pronto il consolidamento di questa prima parte. Per quello complessivo ci vorranno una trentina di mesi. Termine dei lavori quando? «Indicativamente, l'estate del 2027», dice l'Authority. Nel frattempo si sta lavorando al progetto esecutivo: «salvo contrattempi», dovrebbe arrivare a «metà marzo», parola dei tecnici dell'istituzione portuale livornese. NUOVO ACCESSO DOPO 150 ANNI A quel punto, una volta approvato il progetto esecutivo, sarà poi possibile effettuare la consegna

La Gazzetta Marittima

Livorno

dei lavori per far decollare la realizzazione delle opere marittime e di difesa e dei dragaggi. «Intanto, - dice Guerrieri - abbiamo fatto un mutuo con la Cassa Depositi e Prestiti da 50 milioni e uno da 90 con la Bei (Banca europea investimenti). In ballo ci sono anche le nuove dighe di protezione che, a distanza di un secolo e mezzo dalla realizzazione del Molo Novo e del resto, cambieranno l'ingresso al cuore del porto e lo sposteranno un po' più verso il largo. Resterà l'accesso da sud, com'è attualmente quello in zona Diga della Vegliaia, ma si avrà anche una entrata nord: adesso esiste solo sulla carta perché i fondali sono talmente bassi che consentono il passaggio solo a imbarcazioni con pescaggio minimo, appena più delle barchette della domenica. Dunque, occorrerà una rilevante opera di dragaggio dei fondali : fino a meno 17 nel canale di accesso e meno 16 nel bacino di evoluzione. I fanghi saranno sversati nelle vasche di colmata (Quanto tempo ci vorrà? «I lavori per la realizzazione delle dighe richiederanno circa tre anni e un anno e mezzo servirà per realizzare i dragaggi». Mauro Zucchelli.

Brandimarte: i marittimi e i loro stress

LIVORNO - L'avvocato Luca Brandimarte, noto marittimista e nostro apprezzato collaboratore, ha introdotto con queste righe il recente convegno al palazzo dei portuali di **Livorno** sul tema "Mindfulness a bordo" per la gestione dello stress degli equipaggi. Ecco il suo intervento. Anzitutto, nel ringraziarvi per questo invito, devo fare una premessa doverosa che mi aiuta a farvi capire perché questo tema è particolarmente importante e sentito per me. Sono un avvocato marittimista, mi occupo delle questioni legate ai porti e alla navigazione per conto di Assarmatori, oggi l'associazione di riferimento in Italia per l'armamento, ma soprattutto sono figlio e nipote di marittimi: in casa mia il mare, e il lavoro che si sviluppa sul mare, sono sempre stati il pane quotidiano. E quindi dimenticatevi per un momento il fatto che io sia qui a parlarvi in giacca e cravatta, oggi non discutiamo di "noiose" questioni burocratiche o degli aspetti (anche legali) legati alle navi e ai porti, perché conosco bene, e da vicino, non solo i diversi lati positivi del lavoro a bordo, che non mancano, ma anche i risvolti più complicati. Chi sceglie questa carriera sa a cosa va incontro: periodi di imbarco anche lunghi, distanti dalle comodità della vita a terra, ma soprattutto lontani dalle famiglie e da tutti quei supporti cui può far riferimento chi ha un lavoro "normale". Pensiamo alle tante cose che facciamo quotidianamente e che chi è a bordo è costretto a rimandare: andare dal dentista, dal fisioterapista, alla recita di Natale dei figli, ai momenti apicali che si presentano, a volte improvvisamente, nella vita di tutti noi. Ecco, chi è a bordo, è appunto a bordo, lontano. Questo, inevitabilmente, può generare stress e frustrazione. Ecco perché è importante intervenire dal punto di vista psicologico, anche con un approccio appunto innovativo, come suggerisce giustamente il titolo di questo nostro incontro, come è la mindfulness. Una tecnica antica, ma che nella nostra parte di mondo si è affacciata in tempi relativamente recenti, ma sta registrando una crescita notevole, a testimonianza della sua potenziale efficacia. Credo si tratti questi di uno strumento da investigare sino in fondo, con i migliori professionisti del settore, per mettere a disposizione dei nostri marittimi un'arma in più per sconfiggere, o quantomeno attutire, lo stress lavoro-correlato. E in fin dei conti - e qui, se vogliamo, il discorso si fa un po' più "egoistico" - faremmo del bene anche a noi stessi. Come sapete il trasporto via mare, in tutti i suoi segmenti, è fondamentale non solo per l'economia, ma anche e soprattutto per la vita quotidiana di tutti noi così come siamo ormai abituati a viverla. Un lavoro silenzioso ma imprescindibile, come si è visto recentemente anche durante la pandemia. Quindi ogni strada per migliorare il benessere dei marittimi, anche dal punto di vista psicologico, è senza dubbio da percorrere fino in fondo, pure per scongiurare 'crisi di vocazione' che in alcuni segmenti cominciano a farsi sentire. Concludo dicendo che il contratto nazionale di



LIVORNO - L'avvocato Luca Brandimarte, noto marittimista e nostro apprezzato collaboratore, ha introdotto con queste righe il recente convegno al palazzo dei portuali di Livorno sul tema "Mindfulness a bordo" per la gestione dello stress degli equipaggi. Ecco il suo intervento. Anzitutto, nel ringraziarvi per questo invito, devo fare una premessa doverosa che mi aiuta a farvi capire perché questo tema è particolarmente importante e sentito per me. Sono un avvocato marittimista, mi occupo delle questioni legate ai porti e alla navigazione per conto di Assarmatori, oggi l'associazione di riferimento in Italia per l'armamento, ma soprattutto sono figlio e nipote di marittimi: in casa mia il mare, e il lavoro che si sviluppa sul mare, sono sempre stati il pane quotidiano. E quindi dimenticatevi per un momento il fatto che io sia qui a parlarvi in giacca e cravatta, oggi non discutiamo di "noiose" questioni burocratiche o degli aspetti (anche legali) legati alle navi e ai porti, perché conosco bene, e da vicino, non solo i diversi lati positivi del lavoro a bordo, che non mancano, ma anche i risvolti più complicati. Chi sceglie questa carriera sa a cosa va incontro: periodi di imbarco anche lunghi, distanti dalle comodità della vita a terra, ma soprattutto lontani dalle famiglie e da tutti quei supporti cui può far riferimento chi ha un lavoro "normale". Pensiamo alle tante cose che facciamo quotidianamente e che chi è a bordo è costretto a rimandare: andare dal dentista, dal fisioterapista, alla recita di Natale dei figli, ai momenti apicali che si presentano, a volte improvvisamente, nella vita di tutti noi. Ecco, chi è a bordo, è appunto a bordo, lontano. Questo, inevitabilmente, può generare stress e frustrazione. Ecco perché è importante intervenire dal punto di vista psicologico, anche con un approccio appunto innovativo, come suggerisce giustamente il titolo di questo nostro incontro, come è la mindfulness. Una tecnica antica, ma che nella nostra parte di mondo si è affacciata in tempi relativamente recenti, ma sta registrando una crescita notevole, a testimonianza della sua potenziale efficacia. Credo si tratti questi di uno strumento da investigare sino in fondo, con i migliori professionisti del settore, per mettere a disposizione dei nostri marittimi un'arma in più per sconfiggere, o quantomeno attutire, lo stress lavoro-correlato. E in fin dei conti - e qui, se vogliamo, il discorso si fa un po' più "egoistico" - faremmo del bene anche a noi stessi. Come sapete il trasporto via mare, in tutti i suoi segmenti, è fondamentale non solo per l'economia, ma anche e soprattutto per la vita quotidiana di tutti noi così come siamo ormai abituati a viverla. Un lavoro silenzioso ma imprescindibile, come si è visto recentemente anche durante la pandemia. Quindi ogni strada per migliorare il benessere dei marittimi, anche dal punto di vista psicologico, è senza dubbio da percorrere fino in fondo, pure per scongiurare 'crisi di vocazione' che in alcuni segmenti cominciano a farsi sentire. Concludo dicendo che il contratto nazionale di

La Gazzetta Marittima

Livorno

lavoro dell'armamento, recentemente rinnovato, ha introdotto misure innovative anche in tema di welfare e assistenza sanitaria. La mindfulness si inserisce proprio in questo solco. Grazie a tutti e buon lavoro.

Chiuso il ponte del Mediceo

LIVORNO - Da due giorni sono in corso i lavori di un intervento programmato dall'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale**, Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia, di manutenzione straordinaria dell'impianto oleodinamico del ponte girevole di via del Molo Mediceo. L'intervento ha comportato la chiusura del ponte e di conseguenza l'interruzione della circolazione lungo via del Molo Mediceo. Per raggiungere la zona dove si trovano Corpo Piloti, Yacht Club ed altre banchine del Porto Mediceo, si rende pertanto necessario seguire la viabilità temporanea, che è stata realizzata tramite la temporanea riapertura alla circolazione del tratto stradale che congiunge, sul lato nord del Cantiere Benetti, la rotatoria in fondo a via Edda Fagni con via del Molo Mediceo. Questo tratto di collegamento - spiega la AdSP - è percorribile, ovviamente, in entrambi i sensi di marcia. Sulla rotatoria la precedenza è per i veicoli che la percorrono, rispetto ai veicoli che provengono dal ramo di viabilità temporanea. La via Edda Fagni, la strada che costeggia il Cantiere Benetti e il centro commerciale Officine storiche Porta a Mare, può essere imboccata dalla rotatoria di piazza Orlando/piazza Mazzini, all'entrata successiva a quella che porta al parcheggio della Coop. L'intervento dovrebbe concludersi entro sabato prossimo 22 febbraio. Fin qui la comunicazione della AdSP. Ma la manutenzione del ponte girevole, quello che sbarrava l'ingresso alla Darsena Nuova del Mediceo, sembra propedeutica all'inizio - finalmente - dei lavori per il porto turistico, lavori tante volte annunciati e mai visti. La improvvisa morte di Paolo Vitelli, che aveva promesso di dirigere insieme a D-MARIN la costruzione del Marina, ha forse rallentato la fase di partenza. Era stata annunciata, come si ricorderà, lo scorso aprile: c'è dunque quasi un anno di ritardo, con tutte le conseguenze economiche e paesaggistiche derivate. Si vedrà dalla settimana prossima, se i lavori saranno completati come annunciato domenica 23, se e come avverrà la partenza. C'è da svuotare prioritariamente gli ormeggi al "muro del pianto", che mese dopo mese hanno dato l'impressione sia cresciuto il numero delle barche. La sfida adesso è verificare se tutte le barche destinate alla Darsena Nuova ci staranno davvero. Una bella sfida. Gli approcci innovativi per contrastare uno dei problemi per chi è a lungo imbarcato - Esperti e **autorità** intervenuti Dodicimila buchi per "strizzare" il terreno e renderlo in gradi di reggere treni e container. Il video.



LIVORNO - Da due giorni sono in corso i lavori di un intervento programmato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia, di manutenzione straordinaria dell'impianto oleodinamico del ponte girevole di via del Molo Mediceo. L'intervento ha comportato la chiusura del ponte e di conseguenza l'interruzione della circolazione lungo via del Molo Mediceo. Per raggiungere la zona dove si trovano Corpo Piloti, Yacht Club ed altre banchine del Porto Mediceo, si rende pertanto necessario seguire la viabilità temporanea, che è stata realizzata tramite la temporanea riapertura alla circolazione del tratto stradale che congiunge, sul lato nord del Cantiere Benetti, la rotatoria in fondo a via Edda Fagni con via del Molo Mediceo. Questo tratto di collegamento - spiega la AdSP - è percorribile, ovviamente, in entrambi i sensi di marcia. Sulla rotatoria la precedenza è per i veicoli che la percorrono, rispetto ai veicoli che provengono dal ramo di viabilità temporanea. La via Edda Fagni, la strada che costeggia il Cantiere Benetti e il centro commerciale Officine storiche Porta a Mare, può essere imboccata dalla rotatoria di piazza Orlando/piazza Mazzini, all'entrata successiva a quella che porta al parcheggio della Coop. L'intervento dovrebbe concludersi entro sabato prossimo 22 febbraio. Fin qui la comunicazione della AdSP. Ma la manutenzione del ponte girevole, quello che sbarrava l'ingresso alla Darsena Nuova del Mediceo, sembra propedeutica all'inizio - finalmente - dei lavori per il porto turistico, lavori tante volte annunciati e mai visti. La improvvisa morte di Paolo Vitelli, che aveva promesso di dirigere insieme a D-MARIN la costruzione del Marina, ha forse rallentato la fase di partenza. Era stata annunciata, come si ricorderà, lo scorso aprile: c'è dunque quasi un anno di ritardo, con tutte le conseguenze economiche e paesaggistiche derivate. Si vedrà dalla settimana prossima, se i lavori saranno completati come annunciato domenica 23, se e come avverrà la partenza. C'è da svuotare prioritariamente gli

Equipaggi e stress a bordo

LIVORNO - L'Istituto italiano di Navigazione e, con la collaborazione di alcuni esperti del mondo marittimo, ha tenuto giovedì scorso al Palazzo del Portuale un convegno, moderato dalla dottoressa Elena Di Tizio, sul tema dello stress degli equipaggi a bordo delle navi e delle "terapie" suggerite per combatterlo. Hanno partecipato, come da programma, il presidente dell'Istituto Luca Sisto, l'ammiraglio Lorenzo Di Renzo comandante dell'Accademia Navale, il contrammiraglio Giovanni Canu direttore marittimo della Toscana, l'onorevole Walter Rizzetto della commissione lavoro alla Camera professor Angelo Gemignani direttore di Neuroscienze dell'AOUP, la dottoressa Federica Marianelli pedagoga e mindfulness trainer, la dottoressa Roberta Busatto esperta del tema per Confitarma, il dottor Alessandro Lattanzi direttore USMAF Toscana/Emilia, la dottoressa Monica Giorgi segretaria generale USIC Carabinieri e la professoressa Caterina Rizzo, ordinaria di igiene generale AOUP.



Parole speranze e fatti

LIVORNO - Mettiamola così: Rixi, che ha in mano il bastone da maresciallo per la portualità, ha di nuovo insistito sulla necessità di utilizzare prima possibile i grandi piazzali della nascente Darsena Europa. Rixi ha ottenuto - per lo meno a parole - la condivisione da parte del cluster portuale. Da tempo la coperta del porto è troppo corta, da tempo c'è fame di aree operative, da tempo però la soluzione della Darsena Europa diventa sempre più lontana. Dunque, consolidare e rendere operativi i piazzali già riempiti delle vasche di colmata è un'idea logica. E allora? Allora tutti sembrano d'accordo, ma c'è un piccolo dettaglio che disturba: i finanziamenti. Rixi dice: diamoli in concessione. L'AdSP non risponde ma fa filtrare le difficoltà: prima di tutto il fatto che con le leggi attuali benedetta riforma che però non arriva una gara per la concessione richiede, tra ninnoli e nannoli, almeno due anni: e poi bisognerà consolidare. E poi collegare con ferro e strada, dove incombe (sì, è un mio pallino) la sciagurata faccenda dei ponti girevoli. Se ne parla, se ne straparla. Ma senza dondoli, dice il vecchio proverbio, non si dandola. (A.F.) Gli approcci innovativi per contrastare uno dei problemi per chi è a lungo imbarcato - Esperti e autorità intervenuti Dodicimila buchi per "strizzare" il terreno e renderlo in gradi di reggere treni e container. Il video.



Messaggero Marittimo

Livorno

Emanuele Grimaldi ribadisce: "A Livorno primi operatori per container"

NAPOLI - Accolti nell'headquarter di Napoli del Gruppo Grimaldi, siamo stati a colloquio con il numero uno della società, l'ad Emanuele Grimaldi. Dalle nuove navi in costruzione a quelle per le quali si sottoscriverà presto un contratto, Grimaldi tocca punti importanti della portualità italiana parlandoci in particolare di Livorno e Ravenna e degli investimenti presenti e futuri su questi due scali. Ma andiamo con ordine. Ravenna Si parte dalla fascia adriatica, dopo l'annuncio del Gruppo dell'offerta per l'acquisto del terminal portuale su cui già opera: "Al momento spendiamo 600 mila euro per il fitto dell'area, ne abbiamo offerti 25 milioni per l'acquisto, circa 41 volte la cifra", spiega, aggiungendo che il rendimento sarà soltanto del 2,5%, il minimo sindacale per qualunque operazione. "Abbiamo già acquistato un'area fuori dal porto, e l'offerta che abbiamo fatto per il terminal interno è molto generosa per lo Stato. Per noi è importante per assicurare la crescita delle Autostrade del mare e stabilizzare il prezzo dei costi mantenendo efficiente tutta la catena logistica e di trasporto dei nostri traffici". Livorno Il capitolo Grimaldi legato a Livorno, nella città labronica ha riempito in questi giorni la cronaca locale per il timore che il Gruppo, che lo scorso anno si è aggiudicato l'acquisto del Terminal Darsena Toscana, potesse deviare i traffici dai container. "Proprio in questi giorni per la prima volta ho letto che anche il presidente della compagnia dei portuali (Enzo Raugei ndr) ha espresso soddisfazione per l'aumento del traffico container in Tdt". Sono i dati a parlare, ribadisce per l'ennesima volta l'ad del Gruppo: "Che noi siamo da sempre il più grande operatore a Livorno di movimentazione auto, è un fatto. Così come lo è quello che siamo i primi al mondo per ro-ro e trailer. Ma se sul porto di Livorno abbiamo investito quasi 100 milioni di euro, non un piccolo investimento, è naturale che siamo interessati al traffico container. La storia che si racconta forse è l'ambizione di qualcun altro cioè il non volerli fare" aggiunge. A Livorno, sulle banchine Tdt, sono stati sbarcati e imbarcati circa 400 mila container in un anno: "Sono circa due terzi, o poco meno, del totale" sottolinea ricordando che quello passato è stato "l'anno degli Houthi". "Una minima riduzione c'è stata per questo motivo, ma per noi c'è stata anche una crescita: se infatti è vero che abbiamo fatto 10 mila container in meno dell'anno precedente, bisogna tenere conto che una parte, circa 30 mila sono stati legittimamente tolti da Msc che li ha deviati sul terminal di cui è socio". Questo significa che tolti questi 30 mila, sulle banchine livornesi il Gruppo Grimaldi ne ha comunque fatti 20 mila in più. "E la buona notizia è che anche Msc tornerà al nostro terminal per il traffico con il Sud America. Quindi il prossimo anno avremo altri 20-30 mila euro in più oltre ai "nostri" 20 mila raggiungendo così una crescita di circa 50-60 mila container". Fugando così, per l'ennesima volta, ogni dubbio sull'abbandono di parte del traffico container, Emanuele

Messaggero Marittimo.it



Emanuele Grimaldi ribadisce: "A Livorno primi operatori per container"

NAPOLI - Accolti nell'headquarter di Napoli del Gruppo Grimaldi, siamo stati a colloquio con il numero uno della società, l'ad Emanuele Grimaldi. Dalle nuove navi in costruzione a quelle per le quali si sottoscriverà presto un contratto, Grimaldi tocca punti importanti della portualità italiana parlandoci in particolare di Livorno e Ravenna e degli investimenti presenti e futuri su questi due scali. Ma andiamo con ordine.

Ravenna

Si parte dalla fascia adriatica, dopo l'annuncio del Gruppo dell'offerta per l'acquisto del terminal portuale su cui già opera: "Al momento spendiamo 600 mila euro per il fitto dell'area, ne abbiamo offerti 25 milioni per l'acquisto, circa 41 volte la cifra", spiega, aggiungendo che il

Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà e responsabilità della società. Ogni riproduzione è vietata. Copyright 2025 - Messaggero Marittimo s.p.a. - Sede sociale: Piazza Garibaldi, 10 - Livorno (LI) - Numero Verde 800 20 20 20 - P.IVA 02082240471 - P. IVA 02082240471 - Capitale Sociale € 100.000.000 interamente versato

Messaggero Marittimo

Livorno

Grimaldi con questi dati può affermare di essere il primo operatore del porto livornese di container. Proprio a questo si lega il futuro della Darsena Europa: "Non c'è dubbio del nostro interesse. Se Livorno non è potuta crescere abbastanza negli anni uno dei motivi è il limite del pescaggio della Darsena Toscana e delle manovre di ingresso e uscita che richiedono il servizio di tanti rimorchiatori." Una volta operativa la nuova darsena potranno entrare grandi navi senza questa necessità e senza limiti di spazi in banchina. Le linee internazionali Prima di salutare il dottor Emanuele Grimaldi parliamo anche di linee internazionali e di nuove navi in costruzione. "Negli ultimi anni abbiamo investito tra i 5 e i 10 miliardi di euro sulle nuove navi, una ventina, e mi auguro di firmare presto anche per nuovi contratti da circa un miliardo e mezzo" annuncia. Navi che sono impiegate in tutto il mondo, tra gli ultimi collegamenti quello tra la Cina e la Nigeria per il quale il Gruppo ha investito 38 milioni di dollari per circa 13 mila container brandizzati. Si punta tanto anche sulla Turchia, un paese sede di molte fabbriche europee, soprattutto di grandi case automobilistiche come Stellantis e Ford. "La Turchia è un grande paese con un grande numero di abitanti dove operiamo da tantissimi anni e dove si porta tanto traffico industriale ma anche per i consumi". Traffico che poi arriva principalmente a Trieste e che da qui può partire per servire tutti i grandi mercati del Nord Europa togliendo dalla strada ancora una volta (usando nave e ferrovia) un gran numero di camion.

Messaggero Marittimo

Livorno

Livorno, apertura dello stato di agitazione sindacale per i lavoratori di Alp

LIVORNO - L'RSU di Alp ha annunciato ufficialmente l'apertura dello stato di agitazione sindacale a seguito di un incontro con i vertici aziendali e con il Segretario Generale e i Dirigenti dell'Ufficio del Lavoro Portuale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. La decisione sarebbe stata presa alla luce delle gravi difficoltà economiche in cui versa la società, causate dal mancato pagamento di centinaia di migliaia di euro per prestazioni già effettuate da parte di un cliente e socio di Alp. Le criticità strutturali dell'organizzazione del lavoro portuale livornese, denunciate già in passato dai sindacati, si stanno nuovamente manifestando. Già nel 2013, una situazione simile aveva portato Alp a dover affittare un ramo d'azienda da Agelp per poter continuare le operazioni, a seguito del fallimento di quest'ultima per mancate riscossioni di circa 800.000 euro. Attualmente, Alp si regge grazie a una ricapitalizzazione parziale da parte dei soci escluso il debitore e alla possibilità di accedere a fondi pubblici previsti dal Decreto Legislativo n. 199 del 2020, prorogato per sostenere i lavoratori portuali degli articoli 16 e 17 della legge 84/1994. Preoccupazione per i lavoratori e le loro famiglie

Con l'autorizzazione di Alp in scadenza a giugno e l'imminente pubblicazione di un bando di gara per l'assegnazione di un nuovo soggetto ai sensi dell'articolo 17, la situazione diventa sempre più incerta. Il ritardo nel pagamento degli stipendi del mese precedente ha aggravato il clima di tensione tra i lavoratori. Inoltre, il contesto è reso ancora più complesso dalla scadenza del mandato del Presidente dell'Autorità di Sistema, lasciando aperti molti interrogativi sulla gestione futura. I rappresentanti sindacali sottolineano come, nonostante le promesse fatte negli anni, la situazione nel porto di Livorno continui a essere caratterizzata da precarietà lavorativa e carenza di sicurezza. La recente visita a Livorno del sottosegretario ai Trasporti Edoardo Rixi ha portato nuove dichiarazioni sugli investimenti infrastrutturali destinati a creare occupazione. Tuttavia, i lavoratori si chiedono se questa visione includa anche il miglioramento delle loro condizioni di lavoro o se si limiti a garantire vantaggi economici agli operatori portuali. La necessità di un nuovo assetto organizzativo Con l'imminente pubblicazione del bando per l'assegnazione dell'articolo 17, i sindacati auspicano una riforma definitiva dell'organizzazione del lavoro nel porto di Livorno. Secondo un recente documento pubblicato dall'Autorità di Sistema, esiste un evidente squilibrio tra il numero di lavoratori degli articoli 16 e 17 nel porto di Livorno rispetto ad altri porti italiani. Questo nuovo assetto potrebbe rappresentare un'opportunità per riequilibrare il settore e garantire stabilità ai lavoratori. "Le istituzioni e la politica locale è interessata alle condizioni di lavoro dei loro lavoratori e le ricadute reali sul territorio o interessano solo i grandi titoli di giornale? Noi crediamo di no...." affondano i sindacati, sperando di essere

Messaggero Marittimo.it



Livorno, apertura dello stato di agitazione sindacale per i lavoratori di Alp

LIVORNO - L'RSU di Alp ha annunciato ufficialmente l'apertura dello stato di agitazione sindacale a seguito di un incontro con i vertici aziendali e con il Segretario Generale e i Dirigenti dell'Ufficio del Lavoro Portuale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. La decisione sarebbe stata presa alla luce delle gravi difficoltà economiche in cui versa la società, causate dal mancato pagamento di centinaia di migliaia di euro per prestazioni già effettuate da parte di un cliente e socio di Alp. Le criticità strutturali dell'organizzazione del lavoro portuale livornese, denunciate già in passato dai sindacati, si stanno nuovamente manifestando. Già nel 2013, una situazione simile aveva portato Alp a dover affittare un ramo d'azienda da Agelp per poter continuare le operazioni, a seguito del fallimento di quest'ultima per mancate riscossioni di circa 800.000 euro. Attualmente, Alp si regge grazie a una ricapitalizzazione parziale da parte dei soci - escluso il debitore - e alla possibilità di accedere a fondi pubblici previsti dal Decreto Legislativo n. 199 del 2020, prorogato per sostenere i lavoratori portuali degli articoli 16 e 17 della legge 84/1994.

Preoccupazione per i lavoratori e le loro famiglie

Con l'autorizzazione di Alp in scadenza a giugno e l'imminente pubblicazione di un bando di

Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà intellettuale e sono riservati. Copyright © 2025 - Tutti i diritti sono riservati. Il sito è gestito da Messaggero Marittimo. Pagine: 1/1. URL: https://www.messaggero-marittimo.it/

Messaggero Marittimo

Livorno

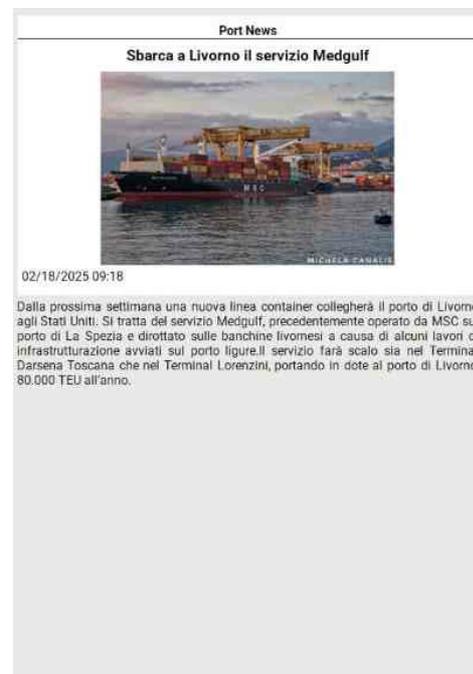
smentiti.

Port News

Livorno

Sbarca a Livorno il servizio Medgulf

Dalla prossima settimana una nuova linea container collegherà il **porto** di Livorno agli Stati Uniti. Si tratta del servizio Medgulf, precedentemente operato da MSC sul **porto** di La **Spezia** e dirottato sulle banchine livornesi a causa di alcuni lavori di infrastrutturazione avviati sul **porto** ligure. Il servizio farà scalo sia nel Terminal Darsena Toscana che nel Terminal Lorenzini, portando in dote al **porto** di Livorno 80.000 TEU all'anno. Si tratta di un importante tesoretto, che andrà ad aggiungersi alle movimentazioni generate dagli approdi annunciati nei mesi scorsi dall'alleanza Gemini (Maersk e Hapag-Lloyd), dalla stessa Hapag-Lloyd, con riferimentop al servizio Tex (Turkey East Coast Express) e dalla compagnia ZIM.



Shipping Italy

Livorno

L'Adsp di Livorno potenzia il Tuscan Port Community System

Sarà potenziato il Tuscan Port Community System (Tpcs), il sistema che digitalizza e semplifica i flussi informativi collegati alle operazioni di importazione ed esportazione della merce nel porto di Livorno. Ne dà notizia l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale informando che nei giorni scorsi è stata bandita la gara per l'affidamento di una serie di interventi migliorativi, quali la realizzazione di nuove interfacce automatiche per la convalida delle dichiarazioni trasmesse al Terminal, per la condivisione dei delivery order o per la trasmissione dei dati della dichiarazione doganale per la merce in esportazione. Saranno inoltre aggiornati il modulo Istat e il modulo di calcolo della tasse portuali nel Tpcs, potenziate le statistiche avanzate sulle navi e le merci ed esteso il sistema di gestione delle prenotazioni presente sul Tpcs anche a merce non containerizzata (prenotazione deposito/ritiro, verifica informazioni sulla disponibilità della merce presente a sistema, interfacciamento con sistemi terzi per calcolare il tempo stimato di arrivo del mezzo in porto, assegnazione e modifiche degli slot, etc). L'importo per l'affidamento di questi servizi è di 547mila euro + Iva.

Il bando è stato parzialmente finanziato dal Pnrr, che ha messo a disposizione di ciascuna AdSP un milione di euro per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System. "Il Tpcs è ormai diventato uno strumento strategico a livello nazionale, tanto da essere oggi utilizzato con profitto non soltanto dalla nostra Autorità di Sistema Portuale, ma anche dalle AdSP di Napoli, Venezia e Cagliari" ha dichiarato il segretario generale, Matteo Paroli. "E' anche per questo motivo che l'ente portuale sta continuando ad investire risorse importanti nell'implementazione del Port Community System. L'obiettivo è quello di renderlo sempre più rispondente alle esigenze degli operatori, degli enti di controllo e delle altre AdSP" ha aggiunto, sottolineando che "tutto quello che riguarda lo sviluppo del Sistema viene ormai fatto in modo integrato con altri porti, in una logica di sistema che travalica gli ambiti di competenza delle singole Autorità Portuali".



Porti Bandita la gara per affidare i lavori e renderlo sempre più rispondente alle esigenze degli operatori, degli enti di controllo e delle altre Adsp di REDAZIONE SHIPPING ITALY Sarà potenziato il Tuscan Port Community System (Tpcs), il sistema che digitalizza e semplifica i flussi informativi collegati alle operazioni di importazione ed esportazione della merce nel porto di Livorno. Ne dà notizia l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale informando che nei giorni scorsi è stata bandita la gara per l'affidamento di una serie di interventi migliorativi, quali la realizzazione di nuove interfacce automatiche per la convalida delle dichiarazioni trasmesse al Terminal, per la condivisione dei delivery order o per la trasmissione dei dati della dichiarazione doganale per la merce in esportazione. Saranno inoltre aggiornati il modulo Istat e il modulo di calcolo della tasse portuali nel Tpcs, potenziate le statistiche avanzate sulle navi e le merci ed esteso il sistema di gestione delle prenotazioni presente sul Tpcs anche a merce non containerizzata (prenotazione deposito/ritiro, verifica informazioni sulla disponibilità della merce presente a sistema, interfacciamento con sistemi terzi per calcolare il tempo stimato di arrivo del mezzo in porto, assegnazione e modifiche degli slot, etc). L'importo per l'affidamento di questi servizi è di 547mila euro + Iva. Il bando è stato parzialmente finanziato dal Pnrr, che ha messo a disposizione di ciascuna AdSP un milione di euro per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System. "Il Tpcs è ormai diventato uno strumento strategico a livello nazionale, tanto da essere oggi utilizzato con profitto non soltanto dalla nostra Autorità di Sistema Portuale, ma anche dalle AdSP di Napoli, Venezia e Cagliari" ha dichiarato il segretario generale, Matteo Paroli. "E' anche per questo motivo che l'ente portuale sta continuando ad investire risorse importanti nell'implementazione del Port Community System. L'obiettivo è quello di renderlo sempre più rispondente alle esigenze degli operatori, degli enti di controllo e delle altre AdSP" ha aggiunto,

Shipping Italy

Livorno

Usb suona l'allarme in porto a Livorno sulle "gravi difficoltà di Alp"

Nel porto di Livorno va in scena l'apertura dello stato di agitazione sindacale dei lavoratori di Alp (Agenzia per il Lavoro). Quest'ultima, impresa autorizzata ex.art.17 L.84/94 comma 5 nel porto di Livorno, è stata costituita nel giugno del 2013 dalle principali imprese operanti nel porto con (allora) la partecipazione maggioritaria della ex Autorità Portuale di Livorno e opera fornendo manodopera temporanea specializzata a tutte le imprese avvalendosi sia del proprio personale diretto che del personale somministrato.

Una nota del sindacato Usb informa che "l'Rsu di Alp, dopo aver incontrato i vertici aziendali e dopo un incontro avuto con il Segretario Generale e con i Dirigenti dell'Ufficio del Lavoro Portuale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale esprime una seria e profonda preoccupazione per il futuro dei Lavoratori e per le loro famiglie". Entrando più nel dettaglio aggiunge: "Siamo venuti a conoscenza che la società verte in un momento di grave difficoltà economica a causa dei mancati pagamenti di centinaia di migliaia di euro per chiamate già effettuate nei mesi precedenti da parte di un cliente e socio di Alp". Il nome del cliente non viene specificato ma, secondo

quanto appreso da SHIPPING ITALY, si tratterebbe di Seatrag. "Come ci ripetiamo ormai da mesi, e come avevamo sottolineato nell'assemblea pubblica convocata dalla nostra Segreteria Sindacale il 5 novembre del 2024 - scrive il sindacato Usb - era solo questione di tempo affinché le gravi e antiche criticità dell'organizzazione del lavoro portuale nello scalo livornese riproponessero le solite vecchie dinamiche di cui ciclicamente ormai vive da sempre il nostro porto. Criticità che periodicamente ricadono sugli articoli 16, gli appaltatori di lavoro e a caduta anche per l'articolo 17, che come in questo caso e come già vissuto e sopportato da noi Lavoratori nel 2013, dove Alp affittò da Agelp il ramo d'azienda per poter operare in quanto Agelp stava chiudendo a causa di mancate riscossioni per circa 800.000 euro". La nota del sindacato aggiunge poi che "se Alp non si trova ancora in questa situazione è solamente perché c'è stata una ricapitalizzazione di una moderata cifra da parte dei soci, al di fuori del socio debitore che ha mancato anche nella ricapitalizzazione, e soprattutto grazie alla possibilità di avvalersi di fondi pubblici per le mancate chiamate che sono a disposizione grazie al pluri-rinnovo del Decreto Legislativo n° 199 del 2020, creato per l'emergenza Covid, prorogato per tutti gli articoli 16 e 17 della legge 84/1994 di tutto il paese". Vista quindi "la messa a rischio della tenuta societaria", con "la conseguente ricaduta sui 70 Lavoratori di Alp e sulle loro famiglie, visto anche nel complesso che l'autorizzazione di Alp scadrà a giugno e che siamo prossimi alla pubblicazione di un bando di gara per il nuovo soggetto ai sensi dell'articolo 17, il tutto in un momento delicato in quanto c'è anche la scadenza del mandato del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, e che siamo già in ritardo con l'erogazione degli stipendi del mese precedente,



Porti Il sindacato ha aperto lo stato di agitazione dopo essere venuto a conoscenza che la società verte in un momento di grave difficoltà economica a causa di mancati pagamenti di centinaia di migliaia di euro per chiamate già effettuate di Redazione SHIPPING ITALY Nel porto di Livorno va in scena l'apertura dello stato di agitazione sindacale dei lavoratori di Alp (Agenzia per il Lavoro). Quest'ultima, impresa autorizzata ex.art.17 L.84/94 comma 5 nel porto di Livorno, è stata costituita nel giugno del 2013 dalle principali imprese operanti nel porto con (allora) la partecipazione maggioritaria della ex Autorità Portuale di Livorno e opera fornendo manodopera temporanea specializzata a tutte le imprese avvalendosi sia del proprio personale diretto che del personale somministrato. Una nota del sindacato Usb informa che "l'Rsu di Alp, dopo aver incontrato i vertici aziendali e dopo un incontro avuto con il Segretario Generale e con i Dirigenti dell'Ufficio del Lavoro Portuale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale esprime una seria e profonda preoccupazione per il futuro dei Lavoratori e per le loro famiglie". Entrando più nel dettaglio aggiunge: "Siamo venuti a conoscenza che la società verte in un momento di grave difficoltà economica a causa dei mancati pagamenti di centinaia di migliaia di euro per chiamate già effettuate nei mesi precedenti da parte di un cliente e socio di Alp". Il nome del cliente non viene specificato ma, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, si tratterebbe di Seatrag. "Come ci ripetiamo ormai da mesi, e come avevamo sottolineato nell'assemblea pubblica convocata dalla nostra Segreteria Sindacale il 5 novembre del 2024 - scrive il sindacato Usb - era solo questione di tempo affinché le gravi e antiche criticità dell'organizzazione del lavoro portuale nello scalo livornese riproponessero le solite vecchie dinamiche di cui ciclicamente ormai vive da sempre il nostro porto. Criticità che periodicamente ricadono sugli articoli 16, gli appaltatori

Shipping Italy

Livorno

abbiamo quindi valutato e deciso in assemblea di aprire lo stato di Agitazione Sindacale". I portuali ricordano alla città e a tutta la comunità portuale "che siamo gli stessi lavoratori del 2013, quindi siamo ben memori delle 'soluzioni' che ci venivano promesse ai tempi e che sono state messe in campo ma che purtroppo furono soltanto placebo; tanto che oggi dopo 12 anni, dopo che nessuno ha messo in piedi riforme strutturali sull'organizzazione del lavoro in porto, hanno portato di nuovo uno degli articoli 16 e l'articolo 17 del porto di Livorno in queste pessime condizioni economiche". La preoccupazione di Usb è anche per i dipendenti del socio debitore (ovvero di Seatrag, ndr) "in quanto non sappiamo se siano a conoscenza delle condizioni della propria azienda". La nota del sindacato conclude dicendo: "Ci preme sottolineare che, vista la prossimità della pubblicazione del bando per l'aggiudicazione del soggetto ai sensi dell'articolo 17, questa nuovo assetto che si vuol dare al porto sia l'unica soluzione percorribile per sistemare una volta per tutte l'organizzazione del Lavoro. È sicuramente l'occasione per risanare quel divario di lavoratori che è stato messo in evidenza anche nel documento 'Organico Porto' pubblicato mesi fa dall'Autorità di Sistema locale; nel quale si evidenziava lo squilibrio nel numero di lavoratori tra articoli 16 e il 17 nel porto di Livorno rispetto agli altri porti d'Italia".

Shipping Italy

Livorno

Seatrag rispedisce al mittente l'allarme del sindacato Usb su Alp e contrattacca

Ha innescato l'immediata reazione del terminal portuale Seatrag la nota diffusa dal sindacato Usb che ha dato conto della condizione di "grave difficoltà economica" dell'Agenzia per il lavoro portuale (Alp) di **Livorno** "a causa dei mancati pagamenti di centinaia di migliaia di euro per chiamate già effettuate nei mesi precedenti da parte di un cliente e socio di Alp". Con una smentita inviata a SHIPPING ITALY il terminal portuale livornese fa sapere che "la Seatrag Autostrade del Mare Srl contesta integralmente le illazioni" riportate, specificando che si ritiene "falsamente accusata di essere la causa 'delle gravi difficoltà incontrate' da ALP Srl impresa autorizzata ex.art. L.84/94 comma 5 nel **porto** di **Livorno**". La replica prosegue dicendo: "Seatrag Autostrade del Mare Srl è socia della ALP Srl alla quale ha garantito negli anni, in virtù del numero di chiamate, fra i più alti flussi di cassa e ha sempre partecipato alle ricapitalizzazioni nei termini deliberate dall'assemblea dei Soci". Nel merito della questione il terminalista conclude dicendo: "Le difficoltà di ALP Srl, come hanno avuto modo di evidenziare i suoi organi sociali, sono in realtà di tipo strutturale per un numero insufficiente di turni somministrati di lavoro, circostanza che non permette alla Società un punto di pareggio fra costi e ricavi e il bilancio di fatto sostenuto dall'erogazione del contributo pubblico di cui all'art. 199 bis del D.L. n.35/2020 convertito con modificazione n.77/2020".

Shipping Italy

Seatrag rispedisce al mittente l'allarme del sindacato Usb su Alp e contrattacca



02/18/2025 22:31 Nicola Capuzzo

Porti Secondo il terminalista le difficoltà dell'Agenzia sono in realtà di tipo strutturale per un numero insufficiente di turni somministrati di lavoro e difficoltà a operare in pareggio di Redazione SHIPPING ITALY Ha innescato l'immediata reazione del terminal portuale Seatrag la nota diffusa dal sindacato Usb che ha dato conto della condizione di "grave difficoltà economica" dell'Agenzia per il lavoro portuale (Alp) di Livorno "a causa dei mancati pagamenti di centinaia di migliaia di euro per chiamate già effettuate nei mesi precedenti da parte di un cliente e socio di Alp". Con una smentita inviata a SHIPPING ITALY il terminal portuale livornese fa sapere che "la Seatrag Autostrade del Mare Srl contesta integralmente le illazioni" riportate, specificando che si ritiene "falsamente accusata di essere la causa 'delle gravi difficoltà incontrate' da ALP Srl impresa autorizzata ex.art. L.84/94 comma 5 nel porto di Livorno". La replica prosegue dicendo: "Seatrag Autostrade del Mare Srl è socia della ALP Srl alla quale ha garantito negli anni, in virtù del numero di chiamate, fra i più alti flussi di cassa e ha sempre partecipato alle ricapitalizzazioni nei termini deliberate dall'assemblea dei Soci". Nel merito della questione il terminalista conclude dicendo: "Le difficoltà di ALP Srl, come hanno avuto modo di evidenziare i suoi organi sociali, sono in realtà di tipo strutturale per un numero insufficiente di turni somministrati di lavoro, circostanza che non permette alla Società un punto di pareggio fra costi e ricavi e il bilancio di fatto sostenuto dall'erogazione del contributo pubblico di cui all'art. 199 bis del D.L. n.35/2020 convertito con modificazione n.77/2020". 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.

Porto Termoli, al via lavori elettrificazione banchine e moli

Al via domani e proseguiranno fino al 16 aprile Nel porto di Termoli al via l'intervento di elettrificazione delle banchine con i moli dei traghetti, della pesca e dell'area cantieristica. Da domani 19 febbraio fino al 16 aprile, dalle ore 07.00 alle ore 18.00 la società "Eurowork srl", sotto la direzione della Sogesid, procederà alla prima fase dei lavori. L'intervento consiste nello scavo per il posizionamento di cabine elettriche e di cavi interrati. Le attività richiedono l'interdizione dei tratti di strada e banchine per salvaguardare l'incolumità di persone e mezzi, di conseguenza l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale di cui lo scalo termolese fa parte, ha emesso un'ordinanza che prevede lo "stop" al transito veicolare e dei pedoni nelle zone interessate.



Bari Today

Bari

Trasporto illecito di denaro contante intercettato al porto di Bari: sequestrati quasi 100mila euro

Due cittadini greci fermati dalla guardia di finanza con oltre 237.000 euro in contanti nascosti tra gli effetti personali Un'operazione congiunta della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha portato al sequestro di un'ingente somma di denaro contante al porto di Bari. Durante i controlli su una vettura proveniente dalla Grecia, le autorità hanno scoperto 237.045 euro nascosti tra gli effetti personali di due cittadini greci. L'operazione è avvenuta a metà gennaio, nel quadro del monitoraggio dei flussi commerciali da e per i paesi dell'area Schengen. Grazie all'ausilio di personale specializzato e dell'unità cinofila anti-valuta, in particolare del cash-dog di nome Kristina, sono stati rinvenuti in un primo momento circa 30.000 euro tra gli effetti personali di uno dei passeggeri e, successivamente, la restante parte della valuta, per un totale di 237.045 euro, nascosta in un marsupio del conducente. Non avendo i due soggetti adempiuto agli obblighi di dichiarazione di valuta trasportata, è stato disposto il sequestro amministrativo del 50% della somma eccedente il consentito, pari a 98.450 euro, nei confronti del conducente. Nei confronti del passeggero è stata invece irrogata una sanzione amministrativa pari al 15% della somma eccedente i 10.000 euro. L'attività svolta, a garanzia del rispetto delle prescrizioni in materia di circolazione transfrontaliera dei capitali, si inquadra in un più ampio dispositivo di prevenzione posto in essere in ambito portuale e aeroportuale a presidio della legalità e a contrasto dei traffici illeciti.



Rai News

Bari

Portavano oltre 230mila euro in auto: fermati al porto di Bari

I funzionari dell'Agenzia delle dogane sono stati insospettiti dal nervosismo del conducente. Finanziere e funzionari dell'Agenzia delle dogane in servizio nel porto di Bari hanno trovato oltre 237 mila euro (non dichiarati) in un'auto proveniente dalla Grecia. Gli operatori hanno controllato una vettura da poco sbarcata a Bari e, insospettiti dal nervosismo manifestato dal conducente, hanno approfondito i controlli estendendoli anche ai passeggeri. A uno di questi sono stati trovati 30mila euro, al conducente oltre 206mila nascosti in un marsupio e in banconote anche di grosso taglio. I controlli hanno escluso "la riconducibilità delle somme trasportate a possibili condotte delittuose" e gli operatori hanno sequestrato il 50% della somma trasportata dal conducente (98.450 euro) e il 15% di quella trasportata dal passeggero.



Affari Italiani

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, sequestrati quasi 800 chili di cocaina nascosta nei container del porto

Droga nascosta tra pellet o pesce surgelato in container provenienti dal Sud America Reggio Calabria: sequestrati 788 kg di cocaina nel porto di Gioia Tauro. I finanzieri di Reggio Calabria, insieme a personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, hanno sequestrato nel porto di Gioia Tauro un carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. La complessiva operazione è consistita nella predisposizione di un articolato piano d'azione sviluppato su tutta l'area portuale gioiese attraverso una mirata intensificazione delle ispezioni, con lo scopo di intercettare, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, quelli utilizzati per nascondere lo stupefacente, scoprendo le diverse modalità di occultamento utilizzate dai sodalizi criminali. LEGGI TUTTE LE ULTIME NEWS In particolare, i militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. Alcuni panetti di cocaina erano ingegnosamente nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, altri all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. Il sequestro ha inferto un durissimo colpo alle organizzazioni criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare oltre 126 milioni di euro.

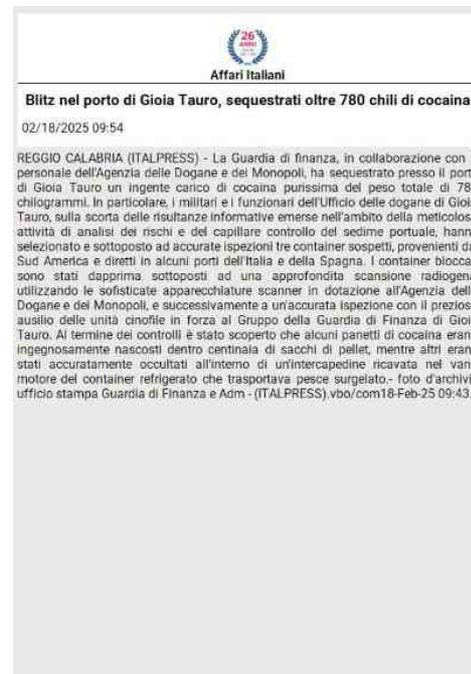


Affari Italiani

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Blitz nel porto di Gioia Tauro, sequestrati oltre 780 chili di cocaina

REGGIO CALABRIA (ITALPRESS) - La Guardia di finanza, in collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato presso il porto di Gioia Tauro un ingente carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. In particolare, i militari e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, sulla scorta delle risultanze informative emerse nell'ambito della meticolosa attività di analisi dei rischi e del capillare controllo del sedime portuale, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. I container bloccati sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e successivamente a un'accurata ispezione con il prezioso ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. Al termine dei controlli è stato scoperto che alcuni panetti di cocaina erano ingegnosamente nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. - foto d'archivio ufficio stampa Guardia di Finanza e Adm - (ITALPRESS).vbo/com18-Feb-25 09:43.



Oltre 780 kg di cocaina scovati in container nel porto di Gioia Tauro

Roma, 18 feb. (askanews) - Sequestrato presso il porto di Gioia Tauro un carico di cocaina purissima del peso di 788 chilogrammi. L'operazione del Comando provinciale della Guardia di finanza di Reggio Calabria, in collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha portato a ispezionare tre container sospetti provenienti dal Sudamerica e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. Dopo essere stati sottoposti a un'approfondita scansione radiogena, utilizzando apparecchiature scanner, e successivamente a un'accurata ispezione con l'ausilio delle unità cinofile, è stato scoperto che alcuni panetti di cocaina erano nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. I sequestri eseguiti, sottolinea la Guardia di finanza, evidenziano come i trafficanti si siano ingegnati a diversificare le tecniche di occultamento dello stupefacente, nel tentativo di superare indenni i controlli doganali e di polizia presso l'area portuale. Si stima che droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare oltre 126 milioni di euro.



I: cs gioia tauro cocaina - richiesta pubblicazione sito istituzionale

(AGENPARL) - mar 18 febbraio 2025 COMUNICATO STAMPA SEQUESTRATI PRESSO IL PORTO DI GIOIA TAURO OLTRE 780 KG DI COCAINA Reggio Calabria, 18 febbraio 2025 - Il Comando Provinciale di Reggio Calabria, in stretta sinergia e collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato presso il porto di Gioia Tauro un ingente carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. La complessiva operazione è consistita nella predisposizione di un articolato piano d'azione sviluppato su tutta l'area portuale gioiese attraverso una mirata intensificazione delle ispezioni, con lo scopo di intercettare, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, quelli utilizzati per celare lo stupefacente, scoprendo le diverse modalità di occultamento utilizzate dai sodalizi criminali. In particolare, i militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, sulla scorta delle risultanze informative emerse nell'ambito della meticolosa attività di analisi dei rischi e del capillare controllo del sedime portuale, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. Nello specifico, i container bloccati sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e successivamente a un'accurata ispezione con il prezioso ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. All'esito dei controlli, è stato scoperto che alcuni panetti di cocaina erano ingegnosamente nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. I sequestri eseguiti evidenziano come i trafficanti si siano ingegnati a diversificare le tecniche di occultamento dello stupefacente, nel tentativo di superare indenni i penetranti controlli doganali e di polizia sistematicamente esperiti presso l'area portuale di Gioia Tauro. L'ingente sequestro ha inferto un durissimo colpo alle organizzazioni criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare il cospicuo introito di oltre 126 milioni di euro. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



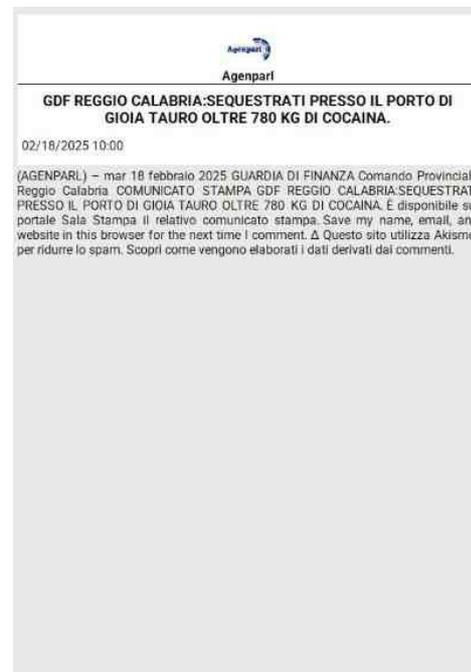
I: cs gioia tauro cocaina - richiesta pubblicazione sito istituzionale

02/18/2025 07:06

(AGENPARL) - mar 18 febbraio 2025 COMUNICATO STAMPA SEQUESTRATI PRESSO IL PORTO DI GIOIA TAURO OLTRE 780 KG DI COCAINA Reggio Calabria, 18 febbraio 2025 - Il Comando Provinciale di Reggio Calabria, in stretta sinergia e collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato presso il porto di Gioia Tauro un ingente carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. La complessiva operazione è consistita nella predisposizione di un articolato piano d'azione sviluppato su tutta l'area portuale gioiese attraverso una mirata intensificazione delle ispezioni, con lo scopo di intercettare, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, quelli utilizzati per celare lo stupefacente, scoprendo le diverse modalità di occultamento utilizzate dai sodalizi criminali. In particolare, i militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, sulla scorta delle risultanze informative emerse nell'ambito della meticolosa attività di analisi dei rischi e del capillare controllo del sedime portuale, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. Nello specifico, i container bloccati sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e successivamente a un'accurata ispezione con il prezioso ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. All'esito dei controlli, è stato scoperto che alcuni panetti di cocaina erano ingegnosamente nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. I sequestri eseguiti evidenziano come i trafficanti si siano ingegnati a diversificare le tecniche di occultamento dello stupefacente, nel tentativo di superare indenni i penetranti controlli doganali e di polizia sistematicamente esperiti presso l'area portuale di Gioia Tauro. L'ingente sequestro ha inferto un durissimo colpo alle organizzazioni criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare il cospicuo introito di oltre 126 milioni di euro. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Δ Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

GDF REGGIO CALABRIA:SEQUESTRATI PRESSO IL PORTO DI GIOIA TAURO OLTRE 780 KG DI COCAINA.

(AGENPARL) - mar 18 febbraio 2025 GUARDIA DI FINANZA Comando Provinciale Reggio Calabria COMUNICATO STAMPA GDF REGGIO CALABRIA:SEQUESTRATI PRESSO IL PORTO DI GIOIA TAURO OLTRE 780 KG DI COCAINA. È disponibile sul portale Sala Stampa il relativo comunicato stampa. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Sequestrati presso il Porto di Gioia Tauro 788 chilogrammi di cocaina purissima. Immessa sul mercato avrebbe fruttato oltre 126 milioni di euro

Diamo valore alla tua privacy Utilizziamo i cookie per migliorare la tua esperienza di navigazione, offrirti pubblicità o contenuti personalizzati e analizzare il nostro traffico. Cliccando "Accetta tutti", acconsenti al nostro utilizzo dei cookie. AgenPress . Il Comando Provinciale di Reggio Calabria, in stretta sinergia e collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato presso il porto di Gioia Tauro un ingente carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. La complessiva operazione è consistita nella predisposizione di un articolato piano d'azione sviluppato su tutta l'area portuale gioiese attraverso una mirata intensificazione delle ispezioni, con lo scopo di intercettare, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, quelli utilizzati per celare lo stupefacente, scoprendo le diverse modalità di occultamento utilizzate dai sodalizi criminali. In particolare, i militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, sulla scorta delle risultanze informative emerse nell'ambito della meticolosa attività di analisi dei rischi e del capillare controllo del sedime portuale, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. Nello specifico, i container bloccati sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e successivamente a un'accurata ispezione con il prezioso ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. All'esito dei controlli, è stato scoperto che alcuni panetti di cocaina erano ingegnosamente nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. I sequestri eseguiti evidenziano come i trafficanti si siano ingegnati a diversificare le tecniche di occultamento dello stupefacente, nel tentativo di superare indenni i penetranti controlli doganali e di polizia sistematicamente esperiti presso l'area portuale di Gioia Tauro. L'ingente sequestro ha inferto un durissimo colpo alle organizzazioni criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare il cospicuo introito di oltre 126 milioni di euro.



Diamo valore alla tua privacy Utilizziamo i cookie per migliorare la tua esperienza di navigazione, offrirti pubblicità o contenuti personalizzati e analizzare il nostro traffico. Cliccando "Accetta tutti", acconsenti al nostro utilizzo dei cookie. AgenPress . Il Comando Provinciale di Reggio Calabria, in stretta sinergia e collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato presso il porto di Gioia Tauro un ingente carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. La complessiva operazione è consistita nella predisposizione di un articolato piano d'azione sviluppato su tutta l'area portuale gioiese attraverso una mirata intensificazione delle ispezioni, con lo scopo di intercettare, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, quelli utilizzati per celare lo stupefacente, scoprendo le diverse modalità di occultamento utilizzate dai sodalizi criminali. In particolare, i militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, sulla scorta delle risultanze informative emerse nell'ambito della meticolosa attività di analisi dei rischi e del capillare controllo del sedime portuale, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. Nello specifico, i container bloccati sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e successivamente a un'accurata ispezione con il prezioso ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. All'esito dei controlli, è stato scoperto che alcuni panetti di cocaina erano ingegnosamente nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. I sequestri eseguiti evidenziano come i trafficanti si siano ingegnati a diversificare le tecniche di occultamento dello stupefacente, nel tentativo di superare indenni i penetranti controlli doganali e di polizia sistematicamente esperiti presso l'area portuale di Gioia Tauro. L'ingente sequestro ha inferto un durissimo colpo alle organizzazioni criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare il cospicuo introito di oltre 126 milioni di euro.

Agenzia Giornalistica Opinione

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

GDF - GUARDIA DI FINANZA / REGGIO CALABRIA * «SEQUESTRATI AL PORTO DI GIOIA TAURO 780 KG DI COCAINA»

Il Comando Provinciale di Reggio Calabria, in stretta sinergia e collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato presso il porto di Gioia Tauro un ingente carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. La complessiva operazione è consistita nella predisposizione di un articolato piano d'azione sviluppato su tutta l'area portuale gioiese attraverso una mirata intensificazione delle ispezioni, con lo scopo di intercettare, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, quelli utilizzati per celare lo stupefacente, scoprendo le diverse modalità di occultamento utilizzate dai sodalizi criminali. In particolare, i militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, sulla scorta delle risultanze informative emerse nell'ambito della meticolosa attività di analisi dei rischi e del capillare controllo del sedime portuale, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. Nello specifico, i container bloccati sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e successivamente a un'accurata ispezione con il prezioso ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. All'esito dei controlli, è stato scoperto che alcuni panetti di cocaina erano ingegnosamente nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. I sequestri eseguiti evidenziano come i trafficanti si siano ingegnati a diversificare le tecniche di occultamento dello stupefacente, nel tentativo di superare indenni i penetranti controlli doganali e di polizia sistematicamente esperiti presso l'area portuale di Gioia Tauro. L'ingente sequestro ha inferto un durissimo colpo alle organizzazioni criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare il cospicuo introito di oltre 126 milioni di euro.

Agenzia Giornalistica Opinione

GDF - GUARDIA DI FINANZA / REGGIO CALABRIA *
«SEQUESTRATI AL PORTO DI GIOIA TAURO 780 KG DI COCAINA»

02/18/2025 10:07

Il Comando Provinciale di Reggio Calabria, in stretta sinergia e collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato presso il porto di Gioia Tauro un ingente carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. La complessiva operazione è consistita nella predisposizione di un articolato piano d'azione sviluppato su tutta l'area portuale gioiese attraverso una mirata intensificazione delle ispezioni, con lo scopo di intercettare, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, quelli utilizzati per celare lo stupefacente, scoprendo le diverse modalità di occultamento utilizzate dai sodalizi criminali. In particolare, i militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, sulla scorta delle risultanze informative emerse nell'ambito della meticolosa attività di analisi dei rischi e del capillare controllo del sedime portuale, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. Nello specifico, i container bloccati sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e successivamente a un'accurata ispezione con il prezioso ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. All'esito dei controlli, è stato scoperto che alcuni panetti di cocaina erano ingegnosamente nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. I sequestri eseguiti evidenziano come i trafficanti si siano ingegnati a diversificare le tecniche di occultamento dello stupefacente, nel tentativo di superare indenni i penetranti controlli doganali e di polizia sistematicamente esperiti presso l'area portuale di Gioia Tauro. L'ingente sequestro ha inferto un durissimo colpo alle organizzazioni criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare il cospicuo introito di oltre 126 milioni di euro.

Maxi-sequestro di cocaina purissima a Gioia Tauro, trovati 788 kg in tre container

I panetti di polvere bianca erano nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet o all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore di un container refrigerato che trasportava pesce surgelato AGI - Ben 788 chilogrammi di cocaina purissima. E' il maxi sequestro dei finanzieri del Comando Provinciale di Reggio Calabria, portato a termine in collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, nel porto di Gioia Tauro. L'operazione rappresenta il coronamento di un piano d'azione sviluppato su tutta l'area portuale con una intensificazione delle ispezioni, per intercettare, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, quelli utilizzati per nascondere lo stupefacente, scoprendo le diverse modalità di occultamento utilizzate dai sodalizi criminali. In particolare, i militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro hanno puntato l'attenzione su tre container sospetti provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. La scansione realizzata con sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e poi una ispezione con l'ausilio di cani antidroga in forza ai militari delle Fiamme Gialle hanno consentito di trovare i panetti di polvere bianca nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet o all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore di un container refrigerato che trasportava pesce surgelato. Se immessa sul mercato la droga sequestrata avrebbe potuto fruttare oltre 126 milioni di euro.



Blitz nel porto di Gioia Tauro, sequestrati oltre 780 chili di cocaina

Visualizzazioni: Blitz nel porto di Gioia Tauro, sequestrati oltre 780 chili di cocaina REGGIO CALABRIA (ITALPRESS) - La Guardia di finanza, in collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato presso il porto di Gioia Tauro un ingente carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. In particolare, i militari e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, sulla scorta delle risultanze informative emerse nell'ambito della meticolosa attività di analisi dei rischi e del capillare controllo del sedime portuale, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. I container bloccati sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e successivamente a un'accurata ispezione con il prezioso ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. Al termine dei controlli è stato scoperto che alcuni panetti di cocaina erano ingegnosamente nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. - foto d'archivio ufficio stampa Guardia di Finanza e Adm - (ITALPRESS). Facebook X WhatsApp.



Sequestrati 788 chili di cocaina nel porto di Gioia Tauro

Operazione Gdf e Adm, sul mercato avrebbero fruttato 126 milioni La guardia di finanza ha sequestrato nel porto di Gioia Tauro 788 chili di cocaina purissima nascosta in due container. È il risultato dell'operazione eseguita dal Comando provinciale delle fiamme gialle di Reggio Calabria in collaborazione con il personale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli e rientra in un articolato piano d'azione sviluppato su tutta l'area portuale gioiese dove sono state intensificate le ispezioni con lo scopo di intercettare, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, quelli utilizzati per nascondere lo stupefacente. I 788 chili di cocaina, se immessi nel mercato, avrebbe potuto fruttare alle organizzazioni criminali oltre 126 milioni di euro. Nell'ambito dell'attività investigativa, finalizzata a scoprire le diverse modalità di occultamento della droga utilizzate dai sodalizi criminali, tre container sospetti provenienti dal Sud America, e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna, sono stati selezionati e sottoposti prima a una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e poi ispezionati dalle unità cinofile del gruppo di Gioia Tauro della guardia di finanza. Alcuni panetti di cocaina erano nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore di un container refrigerato che trasportava pesce surgelato. Secondo gli investigatori, i sequestri evidenziano come i trafficanti si siano ingegnati a diversificare le tecniche di occultamento della cocaina, nel tentativo di superare indenni i penetranti controlli doganali e di polizia presso l'area portuale di Gioia Tauro.



Oltre 780 kg di cocaina scovati in container nel porto di Gioia Tauro

Nei sacchi di pellet e in un'intercapedine nel vano motore Roma, 18 feb. (askanews) - Sequestrato presso il porto di Gioia Tauro un carico di cocaina purissima del peso di 788 chilogrammi. L'operazione del Comando provinciale della Guardia di finanza di Reggio Calabria, in collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha portato a ispezionare tre container sospetti provenienti dal Sudamerica e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. Dopo essere stati sottoposti a un'approfondita scansione radiogena, utilizzando apparecchiature scanner, e successivamente a un'accurata ispezione con l'ausilio delle unità cinofile, è stato scoperto che alcuni panetti di cocaina erano nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. I sequestri eseguiti, sottolinea la Guardia di finanza, evidenziano come i trafficanti si siano ingegnati a diversificare le tecniche di occultamento dello stupefacente, nel tentativo di superare indenni i controlli doganali e di polizia presso l'area portuale. Si stima che droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare oltre 126 milioni di euro.



Sequestrati nel porto di Gioia Tauro quasi 800 chilogrammi di cocaina purissima - VIDEO

Panetti ingegnosamente occultati dai sodalizi criminali. La droga avrebbe fruttato un introito di oltre 126 milioni di euro **GIOIA TAURO**. Il Comando Provinciale di Reggio Calabria, in stretta sinergia e collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato presso il **porto di Gioia Tauro** un ingente carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. La complessiva operazione è consistita nella predisposizione di un articolato piano d'azione sviluppato su tutta l'area portuale gioiese attraverso una mirata intensificazione delle ispezioni, con lo scopo di intercettare, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, quelli utilizzati per celare lo stupefacente, scoprendo le diverse modalità di occultamento utilizzate dai sodalizi criminali. In particolare, i militari del Gruppo di **Gioia Tauro** e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di **Gioia Tauro**, sulla scorta delle risultanze informative emerse nell'ambito della meticolosa attività di analisi dei rischi e del capillare controllo del sedime portuale, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. Nello specifico, i container bloccati sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e successivamente a un'accurata ispezione con il prezioso ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di **Gioia Tauro**.



Porto Gioia Tauro: nota del presidente Agostinelli sulla questione dell'Agenzia delle Dogane e dei monopoli

L'accorpamento in un'unica struttura amministrativa delle funzioni di Dogane e Monopoli prevede ora una nuova articolazione degli Uffici territoriali, finora denominati Uffici delle Dogane (UD) con competenza in materia di dogane e accise, che assumono la nuova denominazione di Uffici Accise Dogane e Monopoli (UADM), con competenza unitaria in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi. Per quanto attiene alle strutture calabresi, ed in particolare all'Ufficio delle Dogane di **Gioia Tauro** (competente attualmente solo sul **Porto di Tauro**), la riforma prevede che questo Ufficio - pur continuando ad assicurare le funzioni di presidio, controllo e gestione sulla movimentazione commerciale del più grande snodo portuale italiano - assuma le funzioni di presidio, controllo e gestione anche in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi su un enorme territorio extra-portuale, ovvero sui comuni di **Gioia Tauro**, Rosarno e San Ferdinando e su tutti i comuni della provincia di Vibo Valentia (funzioni finora assicurate, nei rispettivi settori, dall'Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria e dall'Ufficio Monopoli - Sezione Operativa Territoriale di Reggio Calabria). Tale circostanza desta viva preoccupazione, considerato che l'Ufficio di **Gioia Tauro** svolge un ruolo determinante di presidio istituzionale nel più grande **porto** italiano ed uno dei più grandi porti europei. A **Gioia Tauro** le dogane effettuano il maggior numero di controlli scanner di tutta Italia e, in sinergia con la Guardia di Finanza, assicurano i più grandi sequestri di stupefacenti a livello nazionale ed europeo; processano decine di migliaia di dichiarazioni doganali in importazione, esportazione e transito ed analizzano i dati di milioni di container in transhipment per individuare e neutralizzare il rischio che vengano introdotte nel territorio nazionale (ed unionale) merci illecite (dalle armi ai prodotti pericolosi); senza contare le rilevanti somme che vengono introitate con l'accertamento e la riscossione dei diritti doganali (comprese le tasse portuali). Tutto questo in un luogo - il **porto di Gioia Tauro** - notoriamente sottoposto fin dalla sua nascita ad una enorme e continua tensione ambientale/criminale. E questa Autorità di sistema portuale, avendo ben nota la specificità e la complessità del **porto**, è intervenuta (a proprie spese) a sostegno delle dogane di **Gioia Tauro** assegnando ad esse uno scanner di ultima generazione da utilizzare per i controlli sulle merci. È auspicabile e doveroso che tale presidio sia costantemente mantenuto e che le riforme amministrative - per quanto legittime - siano improntate a ragionevolezza e proporzionalità. Il **porto di Gioia Tauro** sta crescendo in maniera esponenziale (quest'anno verosimilmente saranno battuti tutti i record di movimentazione) e le istituzioni di controllo e regolazione devono essere messe in condizione di assicurare i propri compiti e le proprie funzioni in maniera adeguata, anche per supportare e favorire la crescita commerciale



L'accorpamento in un'unica struttura amministrativa delle funzioni di Dogane e Monopoli prevede ora una nuova articolazione degli Uffici territoriali, finora denominati Uffici delle Dogane (UD) con competenza in materia di dogane e accise, che assumono la nuova denominazione di Uffici Accise Dogane e Monopoli (UADM), con competenza unitaria in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi. Per quanto attiene alle strutture calabresi, ed in particolare all'Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro (competente attualmente solo sul Porto di Tauro), la riforma prevede che questo Ufficio - pur continuando ad assicurare le funzioni di presidio, controllo e gestione sulla movimentazione commerciale del più grande snodo portuale italiano - assuma le funzioni di presidio, controllo e gestione anche in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi su un enorme territorio extra-portuale, ovvero sui comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando e su tutti i comuni della provincia di Vibo Valentia (funzioni finora assicurate, nei rispettivi settori, dall'Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria e dall'Ufficio Monopoli - Sezione Operativa Territoriale di Reggio Calabria). Tale circostanza desta viva preoccupazione, considerato che l'Ufficio di Gioia Tauro svolge un ruolo determinante di presidio istituzionale nel più grande porto italiano ed uno dei più grandi porti europei. A Gioia Tauro le dogane effettuano il maggior numero di controlli scanner di tutta Italia e, in sinergia con la Guardia di Finanza, assicurano i più grandi sequestri di stupefacenti a livello nazionale ed europeo; processano decine di migliaia di dichiarazioni doganali in importazione, esportazione e transito ed analizzano i dati di milioni di container in transhipment per individuare e neutralizzare il rischio che vengano introdotte nel territorio nazionale (ed unionale) merci illecite (dalle armi ai prodotti pericolosi); senza contare le rilevanti somme che vengono introitate con l'accertamento e la riscossione dei diritti doganali (comprese le tasse portuali). Tutto questo in un

FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

ed economica dell'intero territorio. Affidare alle dogane di **Gioia Tauro** anche compiti e funzioni ulteriori e gravosi ne accresce, indubbiamente, la già peculiare complessità: desta, quindi, ulteriore perplessità che ADM non abbia inteso confermare tale complessità, tanto da determinarne un declassamento di graduazione (da I livello a II) pur a fronte di un consistente aumento di funzioni (e di complessità) rispetto al passato". Lo riferisce una nota del presidente Andrea Agostinelli.

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Sequestrati nel porto di Gioia Tauro 788 kg di cocaina

L'AdSP protesta per il declassamento del locale ufficio delle Dogane attuato contestualmente ad un consistente aumento delle sue funzioni. Nel porto di Gioia Tauro il comando provinciale di Reggio Calabria della Guardia di Finanza, in stretta sinergia e collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato un ingente carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. I militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari dell'Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro, sulla scorta delle risultanze informative emerse nell'ambito della meticolosa attività di analisi dei rischi e del capillare controllo dell'area portuale, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. I tre container sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane, e successivamente ad un'accurata ispezione con l'ausilio delle unità cinofile in forza alla Guardia di Finanza. L'ispezione ha consentito di scoprire alcuni panetti di cocaina nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. La Guardia di Finanza ha evidenziato che la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare il cospicuo introito di oltre 126 milioni di euro. Se prosegue incessante l'attività della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per individuare traffici illeciti realizzati attraverso il porto calabrese, l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha espresso preoccupazione per il declassamento dell'Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro e per quello che è ritenuto essere un eccessivo ampliamento delle sue competenze. L'ente portuale ha ricordato che lo scorso 30 gennaio l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha ufficializzato la nuova articolazione delle Direzioni Regionali e degli uffici territoriali e la loro rispettiva graduazione, dando così attuazione ad una legge del 2012 che aveva già disposto la fusione in un'unica agenzia fiscale delle amministrazioni delle dogane e di quella dei monopoli. Accorpamento in un'unica struttura amministrativa che prevede ora una nuova articolazione degli uffici territoriali, finora denominati Uffici delle Dogane con competenza in materia di dogane e accise, che assumono la nuova denominazione di Uffici Accise Dogane e Monopoli con competenza unitaria in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi. «Per quanto attiene alle strutture calabresi, ed in particolare all'Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro, competente attualmente



Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

solo sul **porto** di **Tauro** - ha spiegato il presidente dell'AdSP, Andrea Agostinelli - la riforma prevede che questo Ufficio, pur continuando ad assicurare le funzioni di presidio, controllo e gestione sulla movimentazione commerciale del più grande snodo portuale italiano, assuma le funzioni di presidio, controllo e gestione anche in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi su un enorme territorio extra-portuale, ovvero sui comuni di **Gioia Tauro**, Rosarno e San Ferdinando e su tutti i comuni della provincia di Vibo Valentia (funzioni finora assicurate, nei rispettivi settori, dall'Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria e dall'Ufficio Monopoli - Sezione Operativa Territoriale di Reggio Calabria). Tale circostanza - ha evidenziato Agostinelli - desta viva preoccupazione, considerato che l'Ufficio di **Gioia Tauro** svolge un ruolo determinante di presidio istituzionale nel più grande **porto** italiano ed uno dei più grandi porti europei». «A **Gioia Tauro** - ha ricordato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - le dogane effettuano il maggior numero di controlli scanner di tutta Italia e, in sinergia con la Guardia di Finanza, assicurano i più grandi sequestri di stupefacenti a livello nazionale ed europeo; processano decine di migliaia di dichiarazioni doganali in importazione, esportazione e transito ed analizzano i dati di milioni di container in transshipment per individuare e neutralizzare il rischio che vengano introdotte nel territorio nazionale (ed unionale) merci illecite (dalle armi ai prodotti pericolosi); senza contare le rilevanti somme che vengono introitate con l'accertamento e la riscossione dei diritti doganali (comprese le tasse portuali). Tutto questo in un luogo - il **porto** di **Gioia Tauro** - notoriamente sottoposto fin dalla sua nascita ad una enorme e continua tensione ambientale/criminale. E questa Autorità di Sistema Portuale, avendo ben nota la specificità e la complessità del **porto** - ha sottolineato Agostinelli - è intervenuta a proprie spese a sostegno delle dogane di **Gioia Tauro** assegnando ad esse uno scanner di ultima generazione da utilizzare per i controlli sulle merci». «È auspicabile e doveroso - ha affermato il presidente dell'AdSP - che tale presidio sia costantemente mantenuto e che le riforme amministrative - per quanto legittime - siano improntate a ragionevolezza e proporzionalità. Il **porto** di **Gioia Tauro** sta crescendo in maniera esponenziale (quest'anno verosimilmente saranno battuti tutti i record di movimentazione) e le istituzioni di controllo e regolazione devono essere messe in condizione di assicurare i propri compiti e le proprie funzioni in maniera adeguata, anche per supportare e favorire la crescita commerciale ed economica dell'intero territorio. Affidare alle dogane di **Gioia Tauro** anche compiti e funzioni ulteriori e gravosi ne accresce, indubbiamente, la già peculiare complessità: desta, quindi, ulteriore perplessità che l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli non abbia inteso confermare tale complessità, tanto da determinarne un declassamento di graduazione (da I livello a II) pur a fronte di un consistente aumento di funzioni (e di complessità) rispetto al passato».

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Nel secondo trimestre del 2024 il traffico delle merci nei porti europei è tornato a crescere

In aumento le principali tipologie di carichi ad eccezione delle rinfuse solide. Accentuato rialzo dei volumi nei porti italiani Dopo sei trimestri consecutivi di calo, nel secondo periodo trimestrale del 2024 il traffico delle merci nei porti dell'Unione Europea dovrebbe essere cresciuto del +1,8%. Il condizionale è dovuto alle notevoli perplessità sulla completezza, accuratezza e tempestività dei dati diffusi dall'istituto di statistica europeo Eurostat sul traffico portuale europeo che da anni e di recente sono state ripetutamente espresse dal nostro giornale del 4 novembre 2024). Oggi Eurostat ha annunciato che nel periodo aprile-giugno dello scorso anno i principali porti dell'Unione Europea, cioè gli scali portuali che movimentano annualmente oltre un milione di tonnellate di merci, hanno registrato un traffico complessivo di 858,0 milioni di tonnellate di carichi rispetto a 842,9 milioni di tonnellate nello stesso trimestre del 2023. Il solo traffico containerizzato, già in aumento nei due trimestri precedenti, nel secondo trimestre del 2024 risulta in rialzo del +5,7% con 206,4 milioni di tonnellate movimentate. In ripresa anche i traffici di rotabili con 117,5 milioni di tonnellate (+5,8%) e di rinfuse liquide con 315,5 milioni di tonnellate. È proseguita, invece, la flessione dei volumi di rinfuse secche che hanno totalizzato 171,7 milioni di tonnellate (-5,0%). La crescita globale del traffico, inoltre, è stato trainata principalmente dalle merci all'imbarco che sono ammontate a 328,7 milioni di tonnellate (+2,5%), con un incremento più contenuto delle merci allo sbarco attestatesi a 529,3 milioni di tonnellate (+1,4%). Tra le principali nazioni marittime europee, nel secondo trimestre del 2024 i porti dell'Olanda hanno movimentato 136,8 milioni di tonnellate di merci (-0,3%), quelli della Turchia, nazione candidata all'ingresso nell'UE, hanno movimentato 132,9 milioni di tonnellate (-0,7%) e i porti italiani, con 128,0 milioni di tonnellate, hanno segnato l'aumento più consistente tra le nazioni europee i cui porti movimentano oltre 10 milioni di tonnellate avendo registrato un rialzo del +8,8% sul secondo trimestre del 2023. A seguire i porti spagnoli con 127,9 milioni di tonnellate (+5,5%), i porti belgi con 72,2 milioni di tonnellate (+2,7%), i porti tedeschi con 69,4 milioni di tonnellate (+1,0%), quelli francesi con 67,8 milioni di tonnellate (+1,6%), i porti della Norvegia, che fa parte dello Spazio Economico Europeo, con 50,7 milioni di tonnellate (+6,7%) e quelli della Grecia con 44,4 milioni di tonnellate (+2,0%). Fra i principali porti per volume di traffico containerizzato, conteggiato in termini di contenitori da venti piedi movimentati nel secondo trimestre dello scorso anno, Eurostat evidenzia il volume di traffico di 3,40 milioni di teu trattato dal porto di Rotterdam (+1,4%) seguito dai 3,08 milioni di teu movimentati dal sistema portuale di Anversa-Zeebrugge



In aumento le principali tipologie di carichi ad eccezione delle rinfuse solide. Accentuato rialzo dei volumi nei porti italiani Dopo sei trimestri consecutivi di calo, nel secondo periodo trimestrale del 2024 il traffico delle merci nei porti dell'Unione Europea dovrebbe essere cresciuto del +1,8%. Il condizionale è dovuto alle notevoli perplessità sulla completezza, accuratezza e tempestività dei dati diffusi dall'istituto di statistica europeo Eurostat sul traffico portuale europeo che da anni e di recente sono state ripetutamente espresse dal nostro giornale del 4 novembre 2024). Oggi Eurostat ha annunciato che nel periodo aprile-giugno dello scorso anno i principali porti dell'Unione Europea, cioè gli scali portuali che movimentano annualmente oltre un milione di tonnellate di merci, hanno registrato un traffico complessivo di 858,0 milioni di tonnellate di carichi rispetto a 842,9 milioni di tonnellate nello stesso trimestre del 2023. Il solo traffico containerizzato, già in aumento nei due trimestri precedenti, nel secondo trimestre del 2024 risulta in rialzo del +5,7% con 206,4 milioni di tonnellate movimentate. In ripresa anche i traffici di rotabili con 117,5 milioni di tonnellate (+5,8%) e di rinfuse liquide con 315,5 milioni di tonnellate. È proseguita, invece, la flessione dei volumi di rinfuse secche che hanno totalizzato 171,7 milioni di tonnellate (-5,0%). La crescita globale del traffico, inoltre, è stato trainata principalmente dalle merci all'imbarco che sono ammontate a 328,7 milioni di tonnellate (+2,5%), con un incremento più contenuto delle merci allo sbarco attestatesi a 529,3 milioni di tonnellate (+1,4%). Tra le principali nazioni marittime europee, nel secondo trimestre del 2024 i porti dell'Olanda hanno movimentato 136,8 milioni di tonnellate di merci (-0,3%), quelli della Turchia, nazione candidata all'ingresso nell'UE, hanno movimentato 132,9 milioni di tonnellate (-0,7%) e i porti italiani, con 128,0 milioni di tonnellate, hanno segnato l'aumento più consistente tra le nazioni europee i cui porti movimentano

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

(+2,1%) e quindi dal porto di Bremerhaven con 1,11 milioni di teu (+8,0%) e dai porti di Amburgo con 1,93 milioni di teu (-2,7%), del Pireo con 1,13 milioni di teu (-10,1%), di Algeciras con 1,22 milioni di teu (+0,7%), di Valencia con 1,47 milioni di teu (+16,8%) e di **Gioia Tauro** con 724mila teu (+2,0%). Dai dati diffusi da Eurostat si evince che nel primo semestre del 2024 i porti europei hanno movimentato 1,67 miliardi di tonnellate di merci, con un calo del -0,7% sui primi sei mesi dell'anno precedente, di cui 623,8 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-0,4%), 339,5 milioni di tonnellate di rinfuse solide (-7,3%), 397,4 milioni di tonnellate di merci in container (+5,4%), 216,6 milioni di tonnellate di carichi ro-ro (-1,2%) e 89,1 milioni di tonnellate di altre merci (-0,9%).

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, l'Authority portuale preoccupata per la nuova articolazione delle Dogane

gioia "Viva preoccupazione": la esprime l' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio in merito alla nuova articolazione delle direzioni regionali e degli uffici territoriali dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), un rinnovamento che dà così attuazione ad una legge del 2012 che aveva già disposto la fusione in un'unica agenzia fiscale (ADM) delle Amministrazioni delle dogane e di quella dei Monopoli. "L'accorpamento in un'unica struttura amministrativa delle funzioni di Dogane e Monopoli - spiega in un comunicato l'Authority portuale - prevede una nuova articolazione degli Uffici territoriali, finora denominati Uffici delle Dogane (UD) con competenza in materia di dogane e accise, che assumono la nuova denominazione di Uffici Accise Dogane e Monopoli (UADM), con competenza unitaria in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi". "Per quanto attiene alle strutture calabresi, ed in particolare all'Ufficio delle Dogane di **Gioia Tauro** (competente attualmente solo sul **Porto di Tauro**) - aggiunge la nota dell'AdSP - la riforma prevede che questo Ufficio - pur continuando ad assicurare le funzioni di presidio, controllo e gestione sulla movimentazione commerciale del più grande snodo portuale italiano - assuma le funzioni di presidio, controllo e gestione anche in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi su un enorme territorio extra-portuale, ovvero sui comuni di **Gioia Tauro**, Rosarno e San Ferdinando e su tutti i comuni della provincia di Vibo Valentia (funzioni finora assicurate, nei rispettivi settori, dall'Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria e dall'Ufficio Monopoli - Sezione Operativa Territoriale di Reggio Calabria)". Per l'ente del **porto di Gioia Tauro**, "tale circostanza desta viva preoccupazione, considerato che l'Ufficio di **Gioia Tauro** svolge un ruolo determinante di presidio istituzionale nel più grande **porto** italiano ed uno dei più grandi porti europei. A **Gioia Tauro** le dogane effettuano il maggior numero di controlli scanner di tutta Italia e, in sinergia con la Guardia di Finanza, assicurano i più grandi sequestri di stupefacenti a livello nazionale ed europeo; processano decine di migliaia di dichiarazioni doganali in importazione, esportazione e transito e analizzano i dati di milioni di container in transhipment per individuare e neutralizzare il rischio che vengano introdotte nel territorio nazionale (ed unionale) merci illecite (dalle armi ai prodotti pericolosi); senza contare le rilevanti somme che vengono introitate con l'accertamento e la riscossione dei diritti doganali (comprese le tasse portuali)". "Tutto questo in un luogo - il **porto** di **Gioia Tauro** - notoriamente sottoposto fin dalla sua nascita ad una enorme e continua tensione ambientale/criminale. E questa Autorità di sistema portuale, avendo ben nota la specificità e la complessità del **porto**, è intervenuta (a proprie spese) a sostegno delle dogane di **Gioia Tauro** assegnando ad esse uno scanner di ultima generazione da utilizzare



gioia "Viva preoccupazione" la esprime l' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio in merito alla nuova articolazione delle direzioni regionali e degli uffici territoriali dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), un rinnovamento che dà così attuazione ad una legge del 2012 che aveva già disposto la fusione in un'unica agenzia fiscale (ADM) delle Amministrazioni delle dogane e di quella dei Monopoli. "L'accorpamento in un'unica struttura amministrativa delle funzioni di Dogane e Monopoli - spiega in un comunicato l'Authority portuale - prevede una nuova articolazione degli Uffici territoriali, finora denominati Uffici delle Dogane (UD) con competenza in materia di dogane e accise, che assumono la nuova denominazione di Uffici Accise Dogane e Monopoli (UADM), con competenza unitaria in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi". "Per quanto attiene alle strutture calabresi, ed in particolare all'Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro (competente attualmente solo sul Porto di Tauro) - aggiunge la nota dell'AdSP - la riforma prevede che questo Ufficio - pur continuando ad assicurare le funzioni di presidio, controllo e gestione sulla movimentazione commerciale del più grande snodo portuale italiano - assuma le funzioni di presidio, controllo e gestione anche in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi su un enorme territorio extra-portuale, ovvero sui comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando e su tutti i comuni della provincia di Vibo Valentia (funzioni finora assicurate, nei rispettivi settori, dall'Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria e dall'Ufficio Monopoli - Sezione Operativa Territoriale di Reggio Calabria)". Per l'ente del porto di Gioia Tauro, "tale circostanza desta viva preoccupazione, considerato che l'Ufficio di Gioia Tauro svolge un ruolo determinante di presidio istituzionale nel più grande porto italiano ed uno dei più grandi porti europei. A Gioia Tauro le dogane effettuano il maggior numero di controlli scanner di tutta Italia e, in sinergia

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

per i controlli sulle merci. È auspicabile - dice l'Authority calabrese - e doveroso che tale presidio sia costantemente mantenuto e che le riforme amministrative - per quanto legittime - siano improntate a ragionevolezza e proporzionalità". "Il porto di Gioia Tauro -continua la nota - sta crescendo in maniera esponenziale (quest'anno verosimilmente saranno battuti tutti i record di movimentazione) e le istituzioni di controllo e regolazione devono essere messe in condizione di assicurare i propri compiti e le proprie funzioni in maniera adeguata, anche per supportare e favorire la crescita commerciale ed economica dell'intero territorio. Affidare alle dogane di Gioia Tauro anche compiti e funzioni ulteriori e gravosi ne accresce, indubbiamente, la già peculiare complessità: desta, quindi, ulteriore perplessità che ADM non abbia inteso confermare tale complessità, tanto da determinarne - conclude il comunicato dell'ente portuale - un declassamento di graduazione (da I livello a II) pur a fronte di un consistente aumento di funzioni (e di complessità) rispetto al passato". Sulle nuove procedure doganali si sono già espresse (con accenti critici) e Condividi Tag porti gioia tauro dogane Articoli correlati.

Blitz nel porto di Gioia Tauro, sequestrati oltre 780 chili di cocaina

REGGIO CALABRIA (ITALPRESS) - La Guardia di finanza, in collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato presso il porto di Gioia Tauro un ingente carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. In particolare, i militari e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, sulla scorta delle risultanze informative emerse nell'ambito della meticolosa attività di analisi dei rischi e del capillare controllo del sedime portuale, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. I container bloccati sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e successivamente a un'accurata ispezione con il prezioso ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. Al termine dei controlli è stato scoperto che alcuni panetti di cocaina erano ingegnosamente nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. - foto d'archivio ufficio stampa Guardia di Finanza e Adm - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



Sequestrati oltre 780 chili di cocaina nel porto di Gioia Tauro

REGGIO CALABRIA (ITALPRESS) - La Guardia di finanza, in collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato presso il porto di Gioia Tauro un ingente carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. In particolare, i militari e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, sulla scorta delle risultanze informative emerse nell'ambito della meticolosa attività di analisi dei rischi e del capillare controllo del sedime portuale, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. I container bloccati sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e successivamente a un'accurata ispezione con il prezioso ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. Al termine dei controlli è stato scoperto che alcuni panetti di cocaina erano ingegnosamente nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. vbo/gtr.



Reggio Calabria, sequestrati 788 kg di cocaina al porto di Gioia Tauro

Operazione della Guardia di Finanza: la droga proveniva dal Sud America 18 Febbraio 2025 12:13 Oltre 780 kg di cocaina purissima : è il maxi carico di droga sequestrato dalla Guardia di Finanza di Reggio Calabria in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, al **porto Gioia Tauro** I panetti di polvere bianca sono emersi dall' ispezione di tre container sospetti provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. Alcuni erano nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet , mentre altri erano stati occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato Nello specifico, i container bloccati sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena , utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e successivamente a un' accurata ispezione con il prezioso ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di **Gioia Tauro**. La partita di droga sequestrata, pari a 788 chilogrammi, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare oltre 126 milioni di euro © Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata Tag: droga **Gioia Tauro porto** reggio calabria sequestro.



Nuovo assetto delle Dogane, le preoccupazioni per Gioia Tauro

GIOIA TAURO - Il 30 gennaio scorso l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha ufficializzato la nuova articolazione delle Direzioni Regionali e degli uffici territoriali, portando a compimento un processo di riorganizzazione previsto da una legge del 2012. Tale norma aveva già sancito la fusione delle Amministrazioni delle Dogane e dei Monopoli in un'unica agenzia fiscale. Con la nuova struttura, gli attuali Uffici delle Dogane, finora competenti in materia di dogane e accise, assumono la denominazione di Uffici Accise Dogane e Monopoli (UADM). La loro funzione si estende ora a un ambito più ampio, comprendente non solo dogane e accise, ma anche la regolamentazione di tabacchi e giochi. In Calabria, e in particolare per l'Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro, la riorganizzazione comporta una significativa ridefinizione delle competenze territoriali. L'ufficio, finora limitato alla gestione e al controllo del traffico commerciale del porto, dovrà ora estendere la propria attività a un vasto territorio extra-portuale. Le nuove competenze si estenderanno ai comuni di Gioia Tauro, Rosarno, San Ferdinando e all'intera provincia di Vibo Valentia, assorbendo le funzioni finora svolte dall'Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria e dall'Ufficio Monopoli - Sezione Operativa Territoriale di Reggio Calabria. Questa riforma però, anche nella visione del presidente dell'AdSp dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Andrea Agostinelli, solleva non poche preoccupazioni. Il porto di Gioia Tauro rappresenta difatti il più grande snodo portuale italiano e uno dei principali a livello europeo, un hub strategico per il commercio internazionale e per la sicurezza doganale del Paese. Qui vengono effettuati il maggior numero di controlli scanner d'Italia, e le sinergie tra Dogane e Guardia di Finanza hanno portato negli anni a sequestri record di stupefacenti e al contrasto di traffici illeciti, dalle armi ai prodotti contraffatti e pericolosi. Non ultima infatti, l'operazione congiunta tra la Guardia di Finanza di Reggio Calabria e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli che nelle scorse ore ha proprio portato al sequestro di 788 chilogrammi di cocaina purissima nel porto di Gioia Tauro. L'ingente carico era occultato in tre container provenienti dal Sud America e destinati a porti in Italia e Spagna. Alcuni panetti di cocaina erano nascosti tra centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano celati in un'intercapedine ricavata nel vano motore di un container refrigerato contenente pesce surgelato. Il valore della droga sequestrata in questa singola occasione supera addirittura i 126 milioni di euro, confermando il ruolo strategico della stessa Gioia Tauro nelle direttrici del traffico internazionale di stupefacenti. Criticità e rischi del nuovo assetto L'ampliamento delle competenze dell'ufficio doganale di Gioia Tauro avviene in un contesto già complesso e caratterizzato da una forte pressione ambientale e criminale. La nuova riforma impone un carico di lavoro aggiuntivo senza che, al momento, siano state fornite garanzie su un adeguato potenziamento delle risorse e dei mezzi a disposizione.

Messaggero Marittimo.it



Nuovo assetto delle Dogane, le preoccupazioni per Gioia Tauro

GIOIA TAURO - Il 30 gennaio scorso l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha ufficializzato la nuova articolazione delle Direzioni Regionali e degli uffici territoriali, portando a compimento un processo di riorganizzazione previsto da una legge del 2012. Tale norma aveva già sancito la fusione delle Amministrazioni delle Dogane e dei Monopoli in un'unica agenzia fiscale. Con la nuova struttura, gli attuali Uffici delle Dogane, finora competenti in materia di dogane e accise, assumono la denominazione di Uffici Accise Dogane e Monopoli (UADM). La loro funzione si estende ora a un ambito più ampio, comprendente non solo dogane e accise, ma anche la regolamentazione di tabacchi e giochi.

In Calabria, e in particolare per l'Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro, la riorganizzazione comporta una significativa ridefinizione delle competenze territoriali. L'ufficio, finora limitato alla gestione e al controllo del traffico commerciale del porto, dovrà ora estendere la propria attività a un vasto territorio extra-portuale. Le nuove competenze si estenderanno ai comuni di Gioia Tauro, Rosarno, San Ferdinando e all'intera provincia di Vibo Valentia, assorbendo le funzioni finora svolte dall'Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria e dall'Ufficio Monopoli -

Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà intellettuale della società che ha autorizzato l'uso del sito. Copyright © 2017 - 2024. L'editore è Messaggero Marittimo s.p.a. - Sede sociale: Piazza Garibaldi, 10 - Livorno (LI) - Italia. Numero verde 800 20 20 20. P.IVA 02082241071. P.IVA 02082241071. Contatti: 0476 20 20 20. info@messaggero-marittimo.it

Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

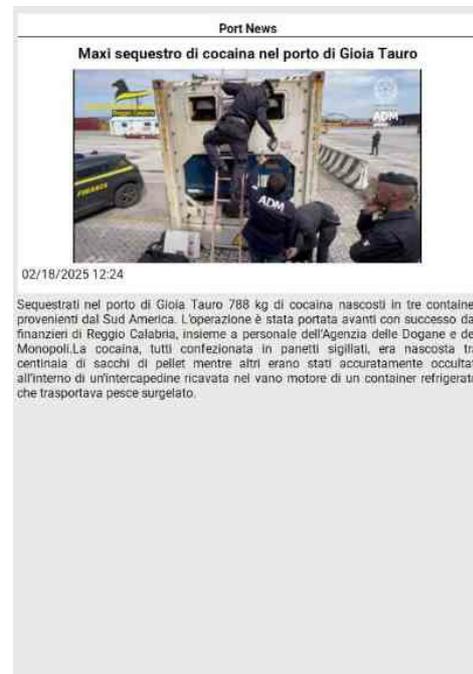
Preoccupa in particolare il declassamento dell'ufficio, che passa da un livello di prima fascia a uno di seconda, nonostante l'aumento delle responsabilità. Una decisione che appare in contrasto con la crescente centralità del porto di Gioia Tauro, destinato a battere nuovi record di movimentazione nel 2025. La stessa Autorità di Sistema Portuale, consapevole dell'importanza strategica del presidio doganale, ha investito risorse proprie per fornire uno scanner di ultima generazione, strumento essenziale per il controllo delle merci. La necessità di un presidio forte e stabile. Se da un lato la riorganizzazione amministrativa può rappresentare un passaggio necessario, dall'altro è essenziale che le scelte siano improntate a criteri di ragionevolezza e proporzionalità. Il porto di Gioia Tauro, in continua espansione, necessita di un sistema di controllo efficiente e adeguatamente supportato. Qualsiasi ridimensionamento delle strutture doganali rischia di compromettere la sicurezza, l'efficienza e la competitività di uno dei principali scali europei. L'auspicio da parte dell'Authority calabrese è quindi quella che ADM riconsideri la propria decisione e garantisca un adeguato supporto alle Dogane di Gioia Tauro, affinché possano continuare a svolgere il loro ruolo cruciale per la legalità e lo sviluppo economico del territorio.

Port News

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Maxi sequestro di cocaina nel porto di Gioia Tauro

Sequestrati nel porto di Gioia Tauro 788 kg di cocaina nascosti in tre container provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. L'operazione è stata portata avanti con successo dai finanzieri di Reggio Calabria, insieme a personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. La cocaina, tutti confezionata in panetti sigillati, era nascosta tra centinaia di sacchi di pellet mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore di un container refrigerato che trasportava pesce surgelato. L'ingente sequestro, affermano le autorità, «ha inferto un durissimo colpo alle organizzazioni criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare il cospicuo introito di oltre 126 milioni di euro».



Sequestrati 780 chili di cocaina al porto di Gioia Tauro

Operazione di Guardia di finanza di Reggio e l'Agenzia delle Dogane. La droga era nascosta dentro centinaia di sacchi di pellet e dentro un'intercapedine ricavata nel vano motore di un container refrigerato contenente pesce. Il Comando Provinciale di Reggio Calabria, in stretta sinergia e collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato presso il porto di Gioia Tauro un ingente carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. La complessiva operazione è consistita nella predisposizione di un articolato piano d'azione sviluppato su tutta l'area portuale gioiese attraverso una mirata intensificazione delle ispezioni, con lo scopo di intercettare, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, quelli utilizzati per celare lo stupefacente, scoprendo le diverse modalità di occultamento utilizzate dai sodalizi criminali. In particolare, i militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, sulla scorta delle risultanze informative emerse nell'ambito della meticolosa attività di analisi dei rischi e del capillare controllo del sedime portuale, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. Nello specifico, i container bloccati sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e successivamente a un'accurata ispezione con il prezioso ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. All'esito dei controlli, è stato scoperto che alcuni panetti di cocaina erano ingegnosamente nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. I sequestri eseguiti evidenziano come i trafficanti si siano ingegnati a diversificare le tecniche di occultamento dello stupefacente, nel tentativo di superare indenni i penetranti controlli doganali e di polizia sistematicamente esperiti presso l'area portuale di Gioia Tauro. L'ingente sequestro ha inferto un durissimo colpo alle organizzazioni criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare il cospicuo introito di oltre 126 milioni di euro.



Operazione di Guardia di finanza di Reggio e l'Agenzia delle Dogane. La droga era nascosta dentro centinaia di sacchi di pellet e dentro un'intercapedine ricavata nel vano motore di un container refrigerato contenente pesce. Il Comando Provinciale di Reggio Calabria, in stretta sinergia e collaborazione con il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato presso il porto di Gioia Tauro un ingente carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. La complessiva operazione è consistita nella predisposizione di un articolato piano d'azione sviluppato su tutta l'area portuale gioiese attraverso una mirata intensificazione delle ispezioni, con lo scopo di intercettare, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, quelli utilizzati per celare lo stupefacente, scoprendo le diverse modalità di occultamento utilizzate dai sodalizi criminali. In particolare, i militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, sulla scorta delle risultanze informative emerse nell'ambito della meticolosa attività di analisi dei rischi e del capillare controllo del sedime portuale, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. Nello specifico, i container bloccati sono stati dapprima sottoposti ad una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e successivamente a un'accurata ispezione con il prezioso ausilio delle unità cinofile in forza al Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. All'esito dei controlli, è stato scoperto che alcuni panetti di cocaina erano ingegnosamente nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. I sequestri eseguiti evidenziano come i trafficanti si siano ingegnati a diversificare le tecniche di occultamento dello stupefacente, nel

Sequestro record al porto di Gioia Tauro: 788 chili di cocaina purissima

Alcuni panetti nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore di un container refrigerato che trasportava pesce surgelato. La Guardia di Finanza ha sequestrato nel porto di Gioia Tauro 788 chili di cocaina purissima nascosta in due container. È il risultato dell'operazione eseguita dal Comando provinciale delle fiamme gialle di Reggio Calabria in collaborazione con il personale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli e rientra in un articolato piano d'azione sviluppato su tutta l'area portuale gioiese dove sono state intensificate le ispezioni con lo scopo di intercettare, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, quelli utilizzati per nascondere la droga. I 788 chili di cocaina, se immessi nel mercato, avrebbe potuto fruttare alle organizzazioni criminali oltre 126 milioni di euro. Nell'ambito dell'attività investigativa, finalizzata a scoprire le diverse modalità di occultamento della droga utilizzate dai sodalizi criminali, tre container sospetti provenienti dal Sud America, e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna, sono stati selezionati e sottoposti prima a una approfondita scansione radiogena, utilizzando le sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e poi ispezionati dalle unità cinofile del gruppo di Gioia Tauro della guardia di finanza. Alcuni panetti di cocaina erano nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, mentre altri erano stati accuratamente occultati all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore di un container refrigerato che trasportava pesce surgelato. Secondo gli investigatori, i sequestri evidenziano come i trafficanti si siano ingegnati a diversificare le tecniche di occultamento della cocaina, nel tentativo di superare indenni i controlli doganali e di polizia presso l'area portuale di Gioia Tauro.



Processo di riorganizzazione territoriale dell'Agenzia delle dogane: preoccupazione per Gioia Tauro nel più grande porto italiano

- Il 30 gennaio scorso, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) ha ufficializzato la nuova articolazione delle Direzioni Regionali e degli uffici territoriali e la loro rispettiva graduazione, dando così attuazione ad una legge del 2012 che aveva già disposto la fusione in un'unica agenzia fiscale (ADM) delle Amministrazioni delle dogane e di quella dei Monopoli. L'accorpamento in un'unica struttura amministrativa delle funzioni di Dogane e Monopoli prevede ora una nuova articolazione degli Uffici territoriali, finora denominati Uffici delle Dogane (UD) con competenza in materia di dogane e accise, che assumono la nuova denominazione di Uffici Accise Dogane e Monopoli (UADM), con competenza unitaria in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi. Per quanto attiene alle strutture calabresi, ed in particolare all'Ufficio delle Dogane di **Gioia Tauro** (competente attualmente solo sul **Porto di Tauro**), la riforma prevede che questo Ufficio - pur continuando ad assicurare le funzioni di presidio, controllo e gestione sulla movimentazione commerciale del più grande snodo portuale italiano - assuma le funzioni di presidio, controllo e gestione anche in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi su un enorme territorio extra-portuale, ovvero sui comuni di **Gioia Tauro**, Rosarno e San Ferdinando e su tutti i comuni della provincia di Vibo Valentia (funzioni finora assicurate, nei rispettivi settori, dall'Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria e dall'Ufficio Monopoli - Sezione Operativa Territoriale di Reggio Calabria). Tale circostanza desta viva preoccupazione, considerato che l'Ufficio di **Gioia Tauro** svolge un ruolo determinante di presidio istituzionale nel più grande **porto** italiano ed uno dei più grandi porti europei. A **Gioia Tauro** le dogane effettuano il maggior numero di controlli scanner di tutta Italia e, in sinergia con la Guardia di Finanza, assicurano i più grandi sequestri di stupefacenti a livello nazionale ed europeo; processano decine di migliaia di dichiarazioni doganali in importazione, esportazione e transito ed analizzano i dati di milioni di container in transhipment per individuare e neutralizzare il rischio che vengano introdotte nel territorio nazionale (ed unionale) merci illecite (dalle armi ai prodotti pericolosi); senza contare le rilevanti somme che vengono introitate con l'accertamento e la riscossione dei diritti doganali (comprese le tasse portuali). Tutto questo in un luogo - il **porto di Gioia Tauro** - notoriamente sottoposto fin dalla sua nascita ad una enorme e continua tensione ambientale/criminale. E questa Autorità di sistema portuale, avendo ben nota la specificità e la complessità del **porto**, è intervenuta (a proprie spese) a sostegno delle dogane di **Gioia Tauro** assegnando ad esse uno scanner di ultima generazione da utilizzare per i controlli sulle merci. È auspicabile e doveroso che tale presidio sia costantemente mantenuto e che le riforme amministrative - per quanto legittime - siano improntate a ragionevolezza e proporzionalità.



02/18/2025 13:41 Redazione Seareporter

- Il 30 gennaio scorso, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) ha ufficializzato la nuova articolazione delle Direzioni Regionali e degli uffici territoriali e la loro rispettiva graduazione, dando così attuazione ad una legge del 2012 che aveva già disposto la fusione in un'unica agenzia fiscale (ADM) delle Amministrazioni delle dogane e di quella dei Monopoli. L'accorpamento in un'unica struttura amministrativa delle funzioni di Dogane e Monopoli prevede ora una nuova articolazione degli Uffici territoriali, finora denominati Uffici delle Dogane (UD) con competenza in materia di dogane e accise, che assumono la nuova denominazione di Uffici Accise Dogane e Monopoli (UADM), con competenza unitaria in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi. Per quanto attiene alle strutture calabresi, ed in particolare all'Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro (competente attualmente solo sul Porto di Tauro), la riforma prevede che questo Ufficio - pur continuando ad assicurare le funzioni di presidio, controllo e gestione sulla movimentazione commerciale del più grande snodo portuale italiano - assuma le funzioni di presidio, controllo e gestione anche in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi su un enorme territorio extra-portuale, ovvero sui comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando e su tutti i comuni della provincia di Vibo Valentia (funzioni finora assicurate, nei rispettivi settori, dall'Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria e dall'Ufficio Monopoli - Sezione Operativa Territoriale di Reggio Calabria). Tale circostanza desta viva preoccupazione, considerato che l'Ufficio di Gioia Tauro svolge un ruolo determinante di presidio istituzionale nel più grande porto italiano ed uno dei più grandi porti europei. A Gioia Tauro le dogane effettuano il maggior numero di controlli scanner di tutta Italia e, in sinergia con la Guardia di Finanza, assicurano i più grandi sequestri di stupefacenti a livello

Sea Reporter

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Il porto di Gioia Tauro sta crescendo in maniera esponenziale (quest'anno verosimilmente saranno battuti tutti i record di movimentazione) e le istituzioni di controllo e regolazione devono essere messe in condizione di assicurare i propri compiti e le proprie funzioni in maniera adeguata, anche per supportare e favorire la crescita commerciale ed economica dell'intero territorio. Affidare alle dogane di Gioia Tauro anche compiti e funzioni ulteriori e gravosi ne accresce, indubbiamente, la già peculiare complessità: desta, quindi, ulteriore perplessità che ADM non abbia inteso confermare tale complessità, tanto da determinarne un declassamento di graduazione (da I livello a II) pur a fronte di un consistente aumento di funzioni (e di complessità) rispetto al passato.

Ship Mag

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, maxi sequestro di cocaina in porto: 800 chili, valore 126 milioni di euro

La droga era nascosta dentro sacchi di pellet o all'interno di un container refrigerato che trasportava pesce surgelato Gioia Tauro - Quasi 800 chili di cocaina purissima scoperta nel porto di Gioia Tauro : è il risultato del maxi sequestro dei finanziari del Comando provinciale di Reggio Calabria, in stretta sinergia con il personale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli. Sul mercato i 788 kg 'intercettati' avrebbero potuto fruttare oltre 126 milioni di euro . In particolare, i militari e i funzionari doganali, dopo un'attenta attività informativa, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. La scansione con sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane e poi una ispezione con l'ausilio di unità cinofile della Guardia di Finanza di Gioia Tauro, hanno permesso di trovare i panetti di polvere bianca nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet o all'interno di un' intercapedine ricavata nel vano motore di un container refrigerato che trasportava pesce surgelato.



Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Ancora un maxi-sequestro di cocaina nel porto di Gioia Tauro

Nel porto di Gioia Tauro è andato in scena un nuovo maxi sequestro di cocaina. Il Comando Provinciale di Reggio Calabria della Guardia di Finanza, insieme al personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha comunicato di avere fermato nello scalo un carico di stupefacente purissimo del peso totale di 788 chilogrammi, per un controvalore, una volta immesso sul mercato, di 126 milioni di euro. L'operazione, spiegano Fiamme Gialle e Dogane in una nota, è avvenuta tramite l'intercettazione, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, di quelli utilizzati per celare la droga sulla scorta delle risultanze emerse dalla attività di analisi dei rischi e dai controlli.

Tre in particolare sono stati i container - provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti di Italia e Spagna - individuati come sospetti. I box sono stati prima sottoposti a una scansione radiogena e poi a un'ispezione nella quale sono state impiegate anche le unità cinofile della Guardia di Finanza di Gioia Tauro. I controlli hanno permesso di individuare alcuni panetti di cocaina nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet; altri sono invece stati rinvenuti all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore di un container refrigerato che trasportava pesce surgelato. Modalità che, secondo Gdf e Adm, indicano come i trafficanti si stiano ingegnando nel diversificare le tecniche di occultamento dello stupefacente, nel tentativo di superare indenni i controlli doganali e di polizia che sistematicamente sono svolti nell'area portuale di Gioia Tauro.



Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Anche Gioia Tauro teme gli effetti della riorganizzazione territoriale delle Dogane

La riorganizzazione delle direzioni regionali e degli uffici territoriali dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - già contestata a **Ravenna**, a Taranto e in Liguria - non è stata digerita nemmeno a Gioia Tauro. A esprimere una forte preoccupazione per la riforma in corso è stata ora in particolare la AdSP dello scalo, secondo la quale con la sua introduzione l'attuale ufficio delle Dogane di Gioia, oggi competente solo sul porto, dovrà farsi carico di funzioni e carichi e lavoro aggiuntivi, tutto questo in una fase di forte crescita dei traffici e mentre affronta le 'solite' criticità dovute a una continua "tensione ambientale e criminale". Secondo la port authority, più nel dettaglio il processo di riorganizzazione in corso prevede in Calabria che l'attuale ufficio delle Dogane di Gioia Tauro (come detto ad oggi competente solo sul porto) vada ad assumere anche le funzioni di presidio, controllo e gestione in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi su "un enorme territorio extra-portuale, ovvero sui comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando e su tutti i comuni della provincia di Vibo Valentia". Funzioni finora assicurate, nei rispettivi settori, dall'ufficio delle Dogane di Reggio Calabria e dall'Ufficio

Monopoli - Sezione Operativa Territoriale di Reggio Calabria. Una circostanza che, prosegue la nota, "desta viva preoccupazione" considerato che ad oggi l'ufficio di Gioia Tauro svolge "un ruolo determinante di presidio istituzionale nel più grande porto italiano ed uno dei più grandi porti europei", peraltro come detto in un momento di espansione dei traffici. In aggiunta come noto lo scalo è "notoriamente sottoposto fin dalla sua nascita ad una enorme e continua tensione ambientale-criminale", tanto che quello di Gioia è il porto in cui "le dogane effettuano il maggior numero di controlli scanner di tutta Italia e, in sinergia con la Guardia di Finanza, assicurano i più grandi sequestri di stupefacenti a livello nazionale ed europeo" (l'ultimo dei quali ha portato al fermo di 780 kg di cocaina). Una attività svolta dalle Dogane che però, sottolinea l'authority, lo stesso ente ha peraltro sostenuto "a proprie spese" dotando l'ufficio in loco di uno scanner di ultima generazione da utilizzare per i controlli sulle merci. Tutte queste circostanze secondo l'AdSP richiedono che le istituzioni di controllo e regolazione siano "messe in condizione di assicurare i propri compiti e le proprie funzioni in maniera adeguata", anche a supporto della crescita economica del territorio. Pertanto "desta ulteriore perplessità" il fatto che l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli non abbia mostrato di comprendere e confermare questa complessità, ma anzi abbia declassato di fatto l'ufficio territoriale, passandolo dal livello I al livello II, pur a fronte di questo atteso consistente aumento di funzioni.



02/18/2025 12:03

Nicola Capuzzo

Porti La AdSP preoccupata per l'aumento di funzioni e carichi di lavoro in uno scalo già sottoposto a una "continua tensione ambientale e criminale" e in una fase di forte crescita dei traffici di REDAZIONE SHIPPING ITALY. La riorganizzazione delle direzioni regionali e degli uffici territoriali dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - già contestata a Ravenna, a Taranto e in Liguria - non è stata digerita nemmeno a Gioia Tauro. A esprimere una forte preoccupazione per la riforma in corso è stata ora in particolare la AdSP dello scalo, secondo la quale con la sua introduzione l'attuale ufficio delle Dogane di Gioia, oggi competente solo sul porto, dovrà farsi carico di funzioni e carichi e lavoro aggiuntivi, tutto questo in una fase di forte crescita dei traffici e mentre affronta le 'solite' criticità dovute a una continua "tensione ambientale e criminale". Secondo la port authority, più nel dettaglio il processo di riorganizzazione in corso prevede in Calabria che l'attuale ufficio delle Dogane di Gioia Tauro (come detto ad oggi competente solo sul porto) vada ad assumere anche le funzioni di presidio, controllo e gestione in materia di dogane, accise, tabacchi e giochi su "un enorme territorio extra-portuale, ovvero sui comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando e su tutti i comuni della provincia di Vibo Valentia". Funzioni finora assicurate, nei rispettivi settori, dall'ufficio delle Dogane di Reggio Calabria e dall'Ufficio Monopoli - Sezione Operativa Territoriale di Reggio Calabria. Una circostanza che, prosegue la nota, "desta viva preoccupazione" considerato che ad oggi l'ufficio di Gioia Tauro svolge "un ruolo determinante di presidio istituzionale nel più grande porto italiano ed uno dei più grandi porti europei", peraltro come detto in un momento di espansione dei traffici. In aggiunta come noto lo scalo è "notoriamente sottoposto fin dalla sua nascita ad una enorme e continua tensione ambientale-criminale", tanto che quello di Gioia è il porto in cui "le dogane effettuano il maggior numero di controlli scanner di tutta Italia e, in

The Medi Telegraph

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Porto di Gioia Tauro, sequestrati 788 kg di cocaina: era nascosta all'interno di tre container

Alcuni panetti di cocaina erano nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, altri all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore di un container. La Guardia di finanza di Reggio Calabria, insieme a personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha sequestrato nel porto di Gioia Tauro un carico di cocaina purissima del peso totale di 788 chilogrammi. L'operazione è consistita nella predisposizione di un articolato piano d'azione sviluppato su tutta l'area portuale gioiese attraverso una mirata intensificazione delle ispezioni, con lo scopo di intercettare, tra le migliaia di container movimentati nella giornata, quelli utilizzati per nascondere lo stupefacente, scoprendo le diverse modalità di occultamento utilizzate dai sodalizi criminali. In particolare, i militari del Gruppo di Gioia Tauro e i funzionari dell'Ufficio delle dogane di Gioia Tauro, hanno selezionato e sottoposto ad accurate ispezioni tre container sospetti, provenienti dal Sud America e diretti in alcuni porti dell'Italia e della Spagna. Alcuni panetti di cocaina erano nascosti dentro centinaia di sacchi di pellet, altri all'interno di un'intercapedine ricavata nel vano motore del container refrigerato che trasportava pesce surgelato. Il sequestro ha inferto un durissimo colpo alle organizzazioni criminali che avrebbero beneficiato della ragguardevole fornitura di stupefacente, in quanto la partita di droga sequestrata, una volta immessa sul mercato, avrebbe potuto fruttare oltre 126 milioni di euro.



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina. "Il nuovo lungomare in Fiera sarà aperto in estate"

I vertici dell'**Autorità Portuale** e il progettista in Commissione consigliare a Palazzo Zanca MESSINA - La fiera, o meglio gli spazi dell'area che "guardano" al mare, saranno a disposizione dei messinesi in estate. Che il cantiere sia ormai in dirittura d'arrivo lo hanno annunciato i vertici dell'**Autorità di sistema portuale** dello Stretto, ospite della terza commissione consigliare. Risolto il problema acqua Ma qual è la situazione attuale dopo il "caso acqua"? Il commissario Antonio Ranieri ha spiegato: "L'unica questione rimasta in sospeso era la parte a verde per la fornitura dell'acqua che serviva a mantenere in vita il verde stesso. Sono state fatte una serie di interlocuzioni con Amam e si è trovata una soluzione. Siamo sulla parte finale dei lavori per cui con una tempistica che cercheremo di abbreviare, perché è nostro interesse restituire questa parte di città ai cittadini". "Senza acqua il progetto sarebbe stato stravolto" L'architetto Giovanni Lazzari, direttore dei lavori, è entrato più nel dettaglio: "Forse non è stato chiaro ai più che l'ultima azione era prevista per dicembre. Quando si è parlato di agosto si è parlato di una scadenza rispetto a cui le parti in causa si erano impegnate ad aprire una parte di waterfront, ben sapendo che non si trattava di un completamento dei lavori. Era una parziale apertura immaginata per agosto che non è avvenuta perché è diventato eclatante il problema dell'acqua a Messina e ha toccato anche noi. Abbiamo ritenuto dare la priorità a quei problemi e non occuparci di un parco. L'interlocuzione con Amam è stata proficua. Senza l'acqua il progetto sarebbe stato stravolto. Sicuramente nel periodo estivo noi useremo la fiera, tutta e non solo quella parte di cui si ipotizzava l'apertura nell'agosto scorso". Il concorso di progettazione Boccetta Annunziata L'ingegnere Massimiliano Maccarone, direttore dell'area tecnica dell'**Autorità Portuale**, ha poi aggiunto: "È stato difficile, volevamo aprire ad agosto e non ce l'abbiamo fatta. È uno sforzo molto pesante. Con Amam abbiamo risolto il problema dell'acqua, gli altri problemi di cantiere sono stati risolti, ora manca la parte finale. Speriamo che sia tutto come lo immaginate, perché ci teniamo molto a riaprire la fiera che è barricata da anni". E ha aggiunto: "Abbiamo dato un appalto di progettazione per la riqualificazione totale del waterfront fino all'Annunziata. La previsione riguarda tutti gli edifici della fiera. Abbiamo inserito nel concorso anche le progettazioni dei singoli edifici, che saranno riqualificati a lotti. Il progetto che ha vinto prevede di riqualificare la passeggiata, il Ringo e la ripresa di alcuni degli edifici compreso l'ex Irrera al mare. Ma ci vorrà qualche anno. Vanno fatti e approvati i progetti preliminari e poi avviati i lavori per fasi".



I vertici dell'Autorità Portuale e il progettista in Commissione consigliare a Palazzo Zanca MESSINA - La fiera, o meglio gli spazi dell'area che "guardano" al mare, saranno a disposizione dei messinesi in estate. Che il cantiere sia ormai in dirittura d'arrivo lo hanno annunciato i vertici dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, ospite della terza commissione consigliare. Risolto il problema acqua Ma qual è la situazione attuale dopo il "caso acqua"? Il commissario Antonio Ranieri ha spiegato: "L'unica questione rimasta in sospeso era la parte a verde per la fornitura dell'acqua che serviva a mantenere in vita il verde stesso. Sono state fatte una serie di interlocuzioni con Amam e si è trovata una soluzione. Siamo sulla parte finale dei lavori per cui con una tempistica che cercheremo di abbreviare, perché è nostro interesse restituire questa parte di città ai cittadini". "Senza acqua il progetto sarebbe stato stravolto" L'architetto Giovanni Lazzari, direttore dei lavori, è entrato più nel dettaglio: "Forse non è stato chiaro ai più che l'ultima azione era prevista per dicembre. Quando si è parlato di agosto si è parlato di una scadenza rispetto a cui le parti in causa si erano impegnate ad aprire una parte di waterfront, ben sapendo che non si trattava di un completamento dei lavori. Era una parziale apertura immaginata per agosto che non è avvenuta perché è diventato eclatante il problema dell'acqua a Messina e ha toccato anche noi. Abbiamo ritenuto dare la priorità a quei problemi e non occuparci di un parco. L'interlocuzione con Amam è stata proficua. Senza l'acqua il progetto sarebbe stato stravolto. Sicuramente nel periodo estivo noi useremo la fiera, tutta e non solo quella parte di cui si ipotizzava l'apertura nell'agosto scorso". Il concorso di progettazione Boccetta Annunziata L'ingegnere Massimiliano Maccarone, direttore dell'area tecnica dell'Autorità Portuale, ha poi aggiunto: "È stato difficile, volevamo aprire ad agosto e non ce l'abbiamo fatta. È uno sforzo molto pesante. Con Amam abbiamo risolto il problema dell'acqua, gli altri problemi di cantiere sono stati risolti, ora manca la parte finale. Speriamo che sia tutto come lo immaginate, perché ci teniamo molto a riaprire la fiera che è barricata da anni". E ha aggiunto: "Abbiamo dato un appalto di progettazione per la riqualificazione totale del waterfront fino all'Annunziata. La previsione riguarda tutti gli edifici della fiera. Abbiamo inserito nel concorso anche le progettazioni dei singoli edifici, che saranno riqualificati a lotti. Il progetto che ha vinto prevede di riqualificare la passeggiata, il Ringo e la ripresa di alcuni degli edifici compreso l'ex Irrera al mare. Ma ci vorrà qualche anno. Vanno fatti e approvati i progetti preliminari e poi avviati i lavori per fasi".

Ferrovie

Augusta

Aggiudicata la gara per il collegamento ferroviario con il porto di Augusta

Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) ha aggiudicato la gara per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori del collegamento ferroviario con il porto di Augusta, sulla tratta Catania - Siracusa. La gara ha un valore di oltre 69 milioni di euro, finanziati con fondi PNRR. L'aggiudicazione è andata all'impresa Cosedil S.p.A. L'intervento prevede la realizzazione di un binario per la presa e consegna dei carri merci che dalla stazione di Augusta arriverà fino al cancello di accesso all'area gestita dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. È inoltre prevista la realizzazione di un ulteriore binario di lunghezza pari a 250 metri affiancato da un piazzale di carico/scarico dei container, la realizzazione di una galleria artificiale per uno sviluppo complessivo di circa 175 metri nonché di opere di sostegno per la nuova infrastruttura. L'intervento si completa con la realizzazione del collegamento stradale tra la banchina portuale ed il piazzale, per le fasi di movimentazione su gomma dei container. L'infrastruttura consentirà di realizzare la connettività multimodale del terminal con la linea ferroviaria, in modo da garantire importanti ricadute sull'economia del territorio, oltre che una nuova mobilità integrata e sostenibile. Un ulteriore tassello dopo l'aggiudicazione, nelle scorse settimane, del bypass ferroviario di Augusta, per il miglioramento della connessione della Sicilia orientale. Per il completamento dell'opera è stato nominato come Commissario Straordinario di Governo l'ing. Filippo Palazzo.



Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

VIDEO | Gnv presenta Polaris e torna a investire su Palermo: "Questa è la nostra casa"

Il traghetto collegherà il porto palermitano con Genova. Nel 2024 nel capoluogo e a Termini Imerese la compagnia ha movimentato quasi 750 mila passeggeri e oltre 2 milioni di metri lineari di merci. Da giugno salperà anche Orion. L'appello dell'ad Matteo Catani all'assessorato regionale alle Infrastrutture: "Si incentivi anche il trasporto marittimo" Gnv (compagnia di traghetti parte del Gruppo Msc) ha ospitato oggi, a bordo di Gnv Polaris attraccata al porto di Palermo, un incontro volto a rafforzare il dialogo con le istituzioni, i principali clienti e partner commerciali locali. All'appuntamento hanno partecipato, accolti dal comandante della nave Antonino Russo, dall'amministratore delegato di Gnv Matteo Catani e dal management della compagnia, tra gli altri, il sindaco Roberto Lagalla, l'assessore regionale alle infrastrutture e alla mobilità Alessandro Aricò, il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale Luca Lupi, oltre a diversi rappresentanti delle autorità locali, delle agenzie di viaggio e dei partner commerciali siciliani. Durante il proprio discorso l'amministratore delegato di Gnv, Matteo Catani, ha illustrato le strategie di innovazione e sviluppo della Compagnia, sottolineando l'importanza strategica degli investimenti mirati al rinnovamento della flotta e all'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale: "Stiamo investendo in maniera significativa nel piano di rinnovamento della flotta, con l'obiettivo di offrire un servizio sempre più efficiente e moderno, anche dal punto di vista dell'impatto ambientale. Con orgoglio, cogliamo questa occasione per annunciare che le ultime due navi della nostra commessa, Gnv Virgo e Gnv Aurora, entreranno in flotta entro la fine di quest'anno, con ben undici mesi di anticipo rispetto al progetto iniziale. Questo ritmo accelerato ci consente di espandere rapidamente il nostro piano di sviluppo, rispondendo alle esigenze del mercato e implementando il nostro contributo allo sviluppo economico dei territori coinvolti. La rotta Palermo-Genova è al centro di questa evoluzione: da gennaio è operativa Gnv Polaris che a giugno - anticipando anche in questo caso i tempi previsti - verrà affiancata da Gnv Orion". "Le nuove navi sono equipaggiate con tecnologie ambientali all'avanguardia. La terza e la quarta (Gnv Virgo e Gnv Aurora) saranno le prime Gnv a essere alimentate a GNL (e in assoluto le prime navi a GNL progettate per il mercato dei traghetti italiano), riducendo ulteriormente e significativamente (-50%) le emissioni. Questo è un chiaro segnale del nostro impegno concreto verso un futuro sempre più sostenibile. Si rende però essenziale, in questo senso, il sostegno del governo e delle istituzioni, soprattutto per quanto riguarda la modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione dei carburanti a basso impatto ambientale come il GNL. Entrambe le nuove navi alimentate a GNL avranno le caratteristiche giuste per operare sulle nostre linee italiane, ma in questo



02/18/2025 08:08 Videomaker Palermo Febbrato, Rosaura Bonfardino

Il traghetto collegherà il porto palermitano con Genova. Nel 2024 nel capoluogo e a Termini Imerese la compagnia ha movimentato quasi 750 mila passeggeri e oltre 2 milioni di metri lineari di merci. Da giugno salperà anche Orion. L'appello dell'ad Matteo Catani all'assessorato regionale alle Infrastrutture: "Si incentivi anche il trasporto marittimo" Gnv (compagnia di traghetti parte del Gruppo Msc) ha ospitato oggi, a bordo di Gnv Polaris attraccata al porto di Palermo, un incontro volto a rafforzare il dialogo con le istituzioni, i principali clienti e partner commerciali locali. All'appuntamento hanno partecipato, accolti dal comandante della nave Antonino Russo, dall'amministratore delegato di Gnv Matteo Catani e dal management della compagnia, tra gli altri, il sindaco Roberto Lagalla, l'assessore regionale alle infrastrutture e alla mobilità Alessandro Aricò, il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale Luca Lupi, oltre a diversi rappresentanti delle autorità locali, delle agenzie di viaggio e dei partner commerciali siciliani. Durante il proprio discorso l'amministratore delegato di Gnv, Matteo Catani, ha illustrato le strategie di innovazione e sviluppo della Compagnia, sottolineando l'importanza strategica degli investimenti mirati al rinnovamento della flotta e all'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale: "Stiamo investendo in maniera significativa nel piano di rinnovamento della flotta, con l'obiettivo di offrire un servizio sempre più efficiente e moderno, anche dal punto di vista dell'impatto ambientale. Con orgoglio, cogliamo questa occasione per annunciare che le ultime due navi della nostra commessa, Gnv Virgo e Gnv Aurora, entreranno in flotta entro la fine di quest'anno, con ben undici mesi di anticipo rispetto al progetto iniziale. Questo ritmo accelerato ci consente di espandere rapidamente il nostro piano di sviluppo, rispondendo alle esigenze del mercato e implementando il nostro contributo allo sviluppo economico dei territori coinvolti. La rotta Palermo-Genova è al centro di questa evoluzione: da gennaio è operativa Gnv Polaris che a giugno - anticipando anche in questo caso i tempi previsti - verrà affiancata da Gnv Orion". "Le nuove navi sono equipaggiate con tecnologie ambientali all'avanguardia. La terza e la quarta (Gnv Virgo e Gnv Aurora) saranno le prime Gnv a essere alimentate a GNL (e in assoluto le prime navi a GNL progettate per il mercato dei traghetti italiano), riducendo ulteriormente e significativamente (-50%) le emissioni. Questo è un chiaro segnale del nostro impegno concreto verso un futuro sempre più sostenibile. Si rende però essenziale, in questo senso, il sostegno del governo e delle istituzioni, soprattutto per quanto riguarda la modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione dei carburanti a basso impatto ambientale come il GNL. Entrambe le nuove navi alimentate a GNL avranno le caratteristiche giuste per operare sulle nostre linee italiane, ma in questo

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

momento non avremmo la possibilità di rifornirci di tale carburante perché mancano le reti distributive e le infrastrutture portuali per consentirlo. È dunque indispensabile che anche i porti e i sistemi di rifornimento italiani siano pronti per sfruttare appieno queste tecnologie altrimenti saremo costretti a posizionare le navi più all'avanguardia sul mercato all'estero", ha aggiunto Matteo Catani. Il traghetto, con la propria capacità di trasporto di persone e merci, rappresenta un portatore diretto e indiretto di interessi sui territori che collega, contribuendo al benessere, allo sviluppo economico e sociale e allo scambio culturale degli stessi. I collegamenti con l'isola non solo favoriscono gli scambi commerciali, ma creano un "ponte" strategico per la cooperazione e lo scambio culturale tra le regioni. Nel 2024 nei porti siciliani di Palermo e Termini Imerese, Gnv ha movimentato quasi 750 mila passeggeri e oltre 2 milioni di metri lineari di merci, contribuendo in modo determinante alla crescita dei nodi logistici e alla valorizzazione del patrimonio culturale delle aree servite. Matteo Catani ha concluso evidenziando le specificità dell'isola: "La Sicilia rappresenta per noi un mercato di fondamentale importanza, oltre il 30% del nostro business, e in particolare la storica rotta Palermo-Genova continua a essere un punto di riferimento strategico. Il dispiegamento delle due nuove navi in questa tratta ci permetterà di dare un ulteriore impulso alla crescita del traffico e all'occupazione locale. Tuttavia, per realizzare pienamente queste ambiziose prospettive, è necessario un impegno condiviso con le istituzioni: incentivi allo sviluppo, maggiore spazio in porto e infrastrutture moderne sono elementi essenziali per consolidare il nostro ruolo di catalizzatore economico e sociale sui territori". Gnv Polaris Con una stazza lorda di 46.000 tonnellate, lunga 218 metri e larga 29,60 metri, la nave è progettata per offrire il massimo in termini di efficienza energetica e qualità dei servizi di bordo. Può ospitare fino a 1.500 passeggeri, è dotata di 239 cabine e dispone di 3100 metri lineari di capacità di carico, ideali per gestire i flussi su tratte ad alta intensità come la Genova-Palermo su cui è operativa dallo scorso 7 gennaio 2025. Tra le tecnologie all'avanguardia dal punto di vista ambientale spiccano il **sistema** di cold ironing, che riduce drasticamente le emissioni in porto, e sistemi avanzati per il trattamento dei gas di scarico, conformi agli standard IMO Tier III. L'uso di illuminazione LED e pitture siliconiche sulla carena garantisce ulteriore risparmio energetico e una riduzione dei consumi. Più in generale, GNV Polaris si distingue per gli elevati standard ambientali, che consentiranno una riduzione delle emissioni di Co2 del 30% rispetto alle altre unità attualmente in flotta. A bordo, passeggeri e autisti potranno godere di un'esperienza di viaggio innovativa e confortevole. La nave offre una gamma di servizi progettati per trasformare l'attraversata in un momento piacevole e memorabile, unendo praticità, relax e attenzione ai dettagli: area food & beverage innovativa: dal fascino panoramico del Seaview lounge, ideale per momenti di relax, al market place, che offre piatti preparati al momento e cooking show per un'esperienza culinaria d'eccellenza. Pizza e steak house: un'evoluzione del classico Pizza Corner, che unisce piatti trendy e tradizione culinaria italiana. Hospitality all'avanguardia: spazi pensati per ogni esigenza, dalle aree giochi digitali dedicate ai bambini alle zone pet-friendly, con cabine

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

appositamente progettate per garantire il massimo comfort anche agli animali domestici. Tecnologie di comunicazione avanzate: tra cui una connessione Wi-Fi stabile e veloce che garantisce ai passeggeri la possibilità di rimanere sempre connessi durante il viaggio. Inoltre, grazie al digital signage e alla segnaletica in braille, GNV Polaris offre un'esperienza inclusiva e innovativa, garantendo comunicazioni efficaci e accessibilità.

Gnv, due navi alimentate a Gnl in flotta entro la fine di quest'anno

L'a.d. Catani: "Serve il supporto di Governo e Istituzioni per modernizzare le infrastrutture portuali con cold ironing e rete di distribuzione del Gnl" Gnv Virgo e Gnv Aurora, le prime navi della compagnia di traghetti del Gruppo Msc che saranno alimentate a Gnl e opereranno sulla linea Palermo-Genova, entreranno in flotta entro la fine di quest'anno, con undici mesi di anticipo rispetto al progetto iniziale. A dirlo è l'amministratore delegato di Gnv, Matteo Catani, durante la presentazione della nuova Gnv Polaris che si è svolta ieri nel porto di Palermo. L'a.d. ha illustrato le strategie di innovazione e sviluppo della compagnia, sottolineando l'importanza strategica degli investimenti mirati al rinnovamento della flotta e all'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale. «Stiamo investendo in maniera significativa nel piano di rinnovamento della flotta, con l'obiettivo di offrire un servizio sempre più efficiente e moderno, anche dal punto di vista dell'impatto ambientale - ha dichiarato -. Con orgoglio, cogliamo questa occasione per annunciare che le ultime due navi della nostra commessa, Gnv Virgo e Gnv Aurora, entreranno in flotta entro la fine di quest'anno, con ben undici mesi di anticipo rispetto al progetto iniziale. Questo ritmo accelerato ci consente di espandere rapidamente il nostro piano di sviluppo, rispondendo alle esigenze del mercato e implementando il nostro contributo allo sviluppo economico dei territori coinvolti. La rotta Palermo-Genova è al centro di questa evoluzione: da gennaio è operativa Gnv Polaris che a giugno - anticipando anche in questo caso i tempi previsti - verrà affiancata da Gnv Orion». «Le nuove navi - aggiunge Catani - sono equipaggiate con tecnologie ambientali all'avanguardia. La terza e la quarta, Gnv Virgo e Gnv Aurora, saranno le prime Gnv ad essere alimentate a Gnl e in assoluto le prime navi a Gnl progettate per il mercato dei traghetti italiano, riducendo ulteriormente e significativamente, del 50%, le emissioni. Questo è un chiaro segnale del nostro impegno concreto verso un futuro sempre più sostenibile. Si rende però essenziale, in questo senso, il sostegno del governo e delle istituzioni, soprattutto per quanto riguarda la modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione dei carburanti a basso impatto ambientale come il Gnl. Entrambe le nuove navi alimentate a Gnl avranno le caratteristiche giuste per operare sulle nostre linee italiane, ma in questo momento non avremmo la possibilità di rifornirci di tale carburante perché mancano le reti distributive e le infrastrutture portuali per consentirle. È dunque indispensabile che anche i porti e i sistemi di rifornimento italiani siano pronti per sfruttare appieno queste tecnologie altrimenti saremo costretti a posizionare le navi più all'avanguardia sul mercato all'estero».



L'a.d. Catani: "Serve il supporto di Governo e Istituzioni per modernizzare le infrastrutture portuali con cold ironing e rete di distribuzione del Gnl" Gnv Virgo e Gnv Aurora, le prime navi della compagnia di traghetti del Gruppo Msc che saranno alimentate a Gnl e opereranno sulla linea Palermo-Genova, entreranno in flotta entro la fine di quest'anno, con undici mesi di anticipo rispetto al progetto iniziale. A dirlo è l'amministratore delegato di Gnv, Matteo Catani, durante la presentazione della nuova Gnv Polaris che si è svolta ieri nel porto di Palermo. L'a.d. ha illustrato le strategie di innovazione e sviluppo della compagnia, sottolineando l'importanza strategica degli investimenti mirati al rinnovamento della flotta e all'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale. «Stiamo investendo in maniera significativa nel piano di rinnovamento della flotta, con l'obiettivo di offrire un servizio sempre più efficiente e moderno, anche dal punto di vista dell'impatto ambientale - ha dichiarato -. Con orgoglio, cogliamo questa occasione per annunciare che le ultime due navi della nostra commessa, Gnv Virgo e Gnv Aurora, entreranno in flotta entro la fine di quest'anno, con ben undici mesi di anticipo rispetto al progetto iniziale. Questo ritmo accelerato ci consente di espandere rapidamente il nostro piano di sviluppo, rispondendo alle esigenze del mercato e implementando il nostro contributo allo sviluppo economico dei territori coinvolti. La rotta Palermo-Genova è al centro di questa evoluzione: da gennaio è operativa Gnv Polaris che a giugno - anticipando anche in questo caso i tempi previsti - verrà affiancata da Gnv Orion». «Le nuove navi - aggiunge Catani - sono equipaggiate con tecnologie ambientali all'avanguardia. La terza e la quarta, Gnv Virgo e Gnv Aurora, saranno le prime Gnv ad essere alimentate a Gnl e in assoluto le prime navi a Gnl progettate per il mercato dei traghetti italiano, riducendo ulteriormente e significativamente, del 50%, le emissioni. Questo è un chiaro segnale del nostro impegno concreto verso un futuro sempre più sostenibile. Si

GNV si rafforza sul trade con 2 nuove navi e annuncia i propri piani di crescita

All'appuntamento hanno partecipato, accolti dal Comandante della nave Antonino Russo, dall'Amministratore Delegato di GNV Matteo Catani e dal management della Compagnia, tra gli altri, il Sindaco di Palermo Roberto Lagalla, l'Assessore regionale alle infrastrutture e alla mobilità Alessandro Aricò, il Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Luca Lupi, oltre a diversi rappresentanti delle autorità locali, delle agenzie di viaggio e dei partner commerciali siciliani. Durante il proprio discorso l'Amministratore Delegato di GNV, Matteo Catani, ha illustrato le strategie di innovazione e sviluppo della Compagnia, sottolineando l'importanza strategica degli investimenti mirati al rinnovamento della flotta e all'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale: "Stiamo investendo in maniera significativa nel piano di rinnovamento della flotta, con l'obiettivo di offrire un servizio sempre più efficiente e moderno, anche dal punto di vista dell'impatto ambientale. Con orgoglio, cogliamo questa occasione per annunciare che le ultime due navi della nostra commessa, GNV Virgo e GNV Aurora, entreranno in flotta entro la fine di quest'anno, con ben undici mesi di anticipo rispetto al progetto iniziale. Questo ritmo accelerato ci consente di espandere rapidamente il nostro piano di sviluppo, rispondendo alle esigenze del mercato e implementando il nostro contributo allo sviluppo economico dei territori coinvolti. La rotta Palermo-Genova è al centro di questa evoluzione: da gennaio è operativa GNV Polaris che a giugno - anticipando anche in questo caso i tempi previsti - verrà affiancata da GNV Orion." "Le nuove navi sono equipaggiate con tecnologie ambientali all'avanguardia. La terza e la quarta (GNV Virgo e GNV Aurora) saranno le prime GNV ad essere alimentate a GNL (e in assoluto le prime navi a GNL progettate per il mercato dei traghetti italiano), riducendo ulteriormente e significativamente (-50%) le emissioni. Questo è un chiaro segnale del nostro impegno concreto verso un futuro sempre più sostenibile. Si rende però essenziale, in questo senso, il sostegno del governo e delle istituzioni, soprattutto per quanto riguarda la modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione dei carburanti a basso impatto ambientale come il GNL. Entrambe le nuove navi alimentate a GNL avranno le caratteristiche giuste per operare sulle nostre linee italiane, ma in questo momento non avremmo la possibilità di rifornirci di tale carburante perché mancano le reti distributive e le infrastrutture portuali per consentirlo. È dunque indispensabile che anche i porti e i sistemi di rifornimento italiani siano pronti per sfruttare appieno queste tecnologie altrimenti saremo costretti a posizionare le navi più all'avanguardia sul mercato all'estero." Ha aggiunto Matteo Catani. Il traghetto, con la propria capacità di trasporto di persone e merci, rappresenta un portatore diretto e indiretto di interessi sui territori che collega, contribuendo al benessere,



02/18/2025 08:40 ANTONINO RUSSO:
All'appuntamento hanno partecipato, accolti dal Comandante della nave Antonino Russo, dall'Amministratore Delegato di GNV Matteo Catani e dal management della Compagnia, tra gli altri, il Sindaco di Palermo Roberto Lagalla, l'Assessore regionale alle Infrastrutture e alla mobilità Alessandro Aricò, il Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Luca Lupi, oltre a diversi rappresentanti delle autorità locali, delle agenzie di viaggio e dei partner commerciali siciliani. Durante il proprio discorso l'Amministratore Delegato di GNV, Matteo Catani, ha illustrato le strategie di innovazione e sviluppo della Compagnia, sottolineando l'importanza strategica degli investimenti mirati al rinnovamento della flotta e all'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale: "Stiamo investendo in maniera significativa nel piano di rinnovamento della flotta, con l'obiettivo di offrire un servizio sempre più efficiente e moderno, anche dal punto di vista dell'impatto ambientale. Con orgoglio, cogliamo questa occasione per annunciare che le ultime due navi della nostra commessa, GNV Virgo e GNV Aurora, entreranno in flotta entro la fine di quest'anno, con ben undici mesi di anticipo rispetto al progetto iniziale. Questo ritmo accelerato ci consente di espandere rapidamente il nostro piano di sviluppo, rispondendo alle esigenze del mercato e implementando il nostro contributo allo sviluppo economico dei territori coinvolti. La rotta Palermo-Genova è al centro di questa evoluzione: da gennaio è operativa GNV Polaris che a giugno - anticipando anche in questo caso i tempi previsti - verrà affiancata da GNV Orion." "Le nuove navi sono equipaggiate con tecnologie ambientali all'avanguardia. La terza e la quarta (GNV Virgo e GNV Aurora) saranno le prime GNV ad essere alimentate a GNL (e in assoluto le prime navi a GNL progettate per il mercato dei traghetti italiano), riducendo ulteriormente e significativamente (-50%) le emissioni. Questo è un chiaro segnale del nostro

FerPress

Focus

allo sviluppo economico e sociale e allo scambio culturale degli stessi. I collegamenti con l'isola non solo favoriscono gli scambi commerciali, ma creano un "ponte" strategico per la cooperazione e lo scambio culturale tra le regioni. Nel 2024 nei porti siciliani di Palermo e Termini Imerese, GNV ha movimentato quasi 750mila passeggeri e oltre 2 milioni di metri lineari di merci, contribuendo in modo determinante alla crescita dei nodi logistici e alla valorizzazione del patrimonio culturale delle aree servite. Matteo Catani ha concluso evidenziando le specificità dell'isola: "La Sicilia rappresenta per noi un mercato di fondamentale importanza, oltre il 30% del nostro business, ed in particolare la storica rotta Palermo-Genova continua a essere un punto di riferimento strategico. Il dispiegamento delle due nuove navi in questa tratta ci permetterà di dare un ulteriore impulso alla crescita del traffico e all'occupazione locale. Tuttavia, per realizzare pienamente queste ambiziose prospettive, è necessario un impegno condiviso con le istituzioni: incentivi allo sviluppo, maggiore spazio in porto e infrastrutture moderne sono elementi essenziali per consolidare il nostro ruolo di catalizzatore economico e sociale sui territori."

Assomarinas e Ulisses siglano protocollo d'intesa per innovazione nella nautica e nella gestione dei marina

Grazie a questa collaborazione, i **porti** turistici italiani avranno l'opportunità di accedere a strumenti avanzati per il monitoraggio e la gestione intelligente delle infrastrutture, migliorando l'efficienza operativa e la qualità dei servizi offerti ai diportisti. L'integrazione delle soluzioni di Ulisses nel settore della nautica rappresenta un ulteriore passo verso la digitalizzazione dei marina, con benefici tangibili in termini di sostenibilità e ottimizzazione delle risorse. L'accordo si inserisce in un contesto più ampio di promozione dell'innovazione nei **porti** turistici, un tema che sarà al centro della prossima Conferenza Mondiale dei **Porti** Turistici, in programma ad ottobre 2025 sull'Isola della Certosa a Venezia. In questa occasione, Ulisses parteciperà come start-up innovativa, presentando le sue soluzioni non solo per la nautica, ma anche per altri settori strategici. "Siamo entusiasti di questa partnership con Assomarinas, che ci permetterà di portare la nostra tecnologia nei principali **porti** turistici italiani," ha dichiarato Mattia Tartaglia, Amministratore delegato di Ulisses, "Il nostro obiettivo è supportare gli operatori del settore nella transizione digitale, migliorando la gestione delle infrastrutture e l'esperienza degli utenti." Anche il Presidente di Assomarinas, Roberto Perocchio, ha sottolineato l'importanza dell'accordo: "L'adozione di soluzioni innovative è fondamentale per garantire la competitività dei nostri marina e migliorare la qualità dei servizi offerti. La collaborazione con Ulisses va proprio in questa direzione". L'intesa tra Assomarinas e Ulisses rappresenta un modello virtuoso di sinergia tra tecnologia e gestione portuale, con l'obiettivo di rendere i **porti** turistici italiani sempre più smart, sostenibili e orientati al futuro.



Enac e Luiss School of Law organizzano convegno "Green Deal del trasporto aereo - Intermodalità e capacità infrastrutturale"

L'evento si concentra sulle sfide e sulle opportunità che derivano dalla transizione ecologica, sull'intermodalità e sulla necessità di adeguamento della capacità infrastrutturale per promuovere il Green Deal con pratiche sostenibili che possano comunque rispondere alla crescita a ritmi sostenuti del traffico aereo che, nel 2024, ha raggiunto quasi 220 milioni di passeggeri transitati nel nostro Paese. L'iniziativa rientra nelle attività che l'"Osservatorio sul trasporto aereo Antonio Catricalà" svolge per creare occasioni di confronto sui temi di maggiore attualità del trasporto aereo coinvolgendo referenti politici e accademici, autorità istituzionali, vertici imprenditoriali ed esperti di diritto aeronautico, con particolare attenzione alla sostenibilità, alla competitività e all'evoluzione regolamentare del settore. Il programma del convegno su Green Deal, intermodalità e capacità infrastrutturale del comparto aereo prevede, in apertura, i saluti istituzionali del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Edoardo Rixi. A seguire il dibattito, moderato da Flavia Giacobbe, Direttore di Formiche e di Airpress, con gli interventi del Presidente di Assaeroporti Carlo Borgomeo, dell'Amministratore Delegato di ITA Airways Joerg Eberhart, del Presidente del Gruppo SAVE Enrico Marchi, dell'Amministratore Delegato di ENAV **Pasqualino Monti**, del Presidente di ADR - Aeroporti di Roma Vincenzo Nunziata e del Professore Ordinario di Diritto Amministrativo Università Luiss Guido Carli e Dean Luiss School of Law Aristide Police. Le conclusioni dell'evento, con il ricordo anche dell'illustre giurista, studioso e uomo delle Istituzioni Antonio Catricalà alla cui memoria è intitolato l'Osservatorio, sono affidate al già Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Gianni Letta, al Presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto e al Presidente Enac Pierluigi Di Palma.



Il Nautilus

Focus

GNV SI RAFFORZA SUL TRADE SICILIA GRAZIE ALLE DUE NUOVE NAVI E ANNUNCIA I PROPRI PIANI DI CRESCITA

Presentata al porto di Palermo la nuova GNV Polaris, alla presenza delle autorità locali e dei principali partner commerciali sul territorio Matteo Catani, Amministratore Delegato di GNV: "Abbiamo bisogno del supporto del Governo e delle Istituzioni, soprattutto per quanto riguarda la modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione del GNL" Palermo - GNV (compagnia di traghetti parte del Gruppo MSC) ha ospitato oggi, a bordo di GNV Polaris attraccata al porto di Palermo, un incontro volto a rafforzare il dialogo con le istituzioni, i principali clienti e partner commerciali locali. All'appuntamento hanno partecipato, accolti dal Comandante della nave Antonino Russo, dall'Amministratore Delegato di GNV Matteo Catani e dal management della Compagnia, tra gli altri, il Sindaco di Palermo Roberto Lagalla, l'Assessore regionale alle infrastrutture e alla mobilità Alessandro Aricò, il Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Luca Lupi, oltre a diversi rappresentanti delle autorità locali, delle agenzie di viaggio e dei partner commerciali siciliani. Durante il proprio discorso l'Amministratore Delegato di GNV, Matteo Catani, ha illustrato le strategie di innovazione e sviluppo della Compagnia, sottolineando l'importanza strategica degli investimenti mirati al rinnovamento della flotta e all'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale: "Stiamo investendo in maniera significativa nel piano di rinnovamento della flotta, con l'obiettivo di offrire un servizio sempre più efficiente e moderno, anche dal punto di vista dell'impatto ambientale. Con orgoglio, cogliamo questa occasione per annunciare che le ultime due navi della nostra commessa, GNV Virgo e GNV Aurora, entreranno in flotta entro la fine di quest'anno, con ben undici mesi di anticipo rispetto al progetto iniziale. Questo ritmo accelerato ci consente di espandere rapidamente il nostro piano di sviluppo, rispondendo alle esigenze del mercato e implementando il nostro contributo allo sviluppo economico dei territori coinvolti. La rotta Palermo-Genova è al centro di questa evoluzione: da gennaio è operativa GNV Polaris che a giugno - anticipando anche in questo caso i tempi previsti - verrà affiancata da GNV Orion." "Le nuove navi sono equipaggiate con tecnologie ambientali all'avanguardia. La terza e la quarta (GNV Virgo e GNV Aurora) saranno le prime GNV ad essere alimentate a GNL (e in assoluto le prime navi a GNL progettate per il mercato dei traghetti italiano), riducendo ulteriormente e significativamente (-50%) le emissioni. Questo è un chiaro segnale del nostro impegno concreto verso un futuro sempre più sostenibile. Si rende però essenziale, in questo senso, il sostegno del governo e delle istituzioni, soprattutto per quanto riguarda la modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione dei carburanti a basso impatto ambientale come il GNL. Entrambe le nuove navi alimentate a GNL avranno



Presentata al porto di Palermo la nuova GNV Polaris, alla presenza delle autorità locali e dei principali partner commerciali sul territorio Matteo Catani, Amministratore Delegato di GNV: "Abbiamo bisogno del supporto del Governo e delle Istituzioni, soprattutto per quanto riguarda la modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione del GNL" Palermo - GNV (compagnia di traghetti parte del Gruppo MSC) ha ospitato oggi, a bordo di GNV Polaris attraccata al porto di Palermo, un incontro volto a rafforzare il dialogo con le istituzioni, i principali clienti e partner commerciali locali. All'appuntamento hanno partecipato, accolti dal Comandante della nave Antonino Russo, dall'Amministratore Delegato di GNV Matteo Catani e dal management della Compagnia, tra gli altri, il Sindaco di Palermo Roberto Lagalla, l'Assessore regionale alle infrastrutture e alla mobilità Alessandro Aricò, il Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Luca Lupi, oltre a diversi rappresentanti delle autorità locali, delle agenzie di viaggio e dei partner commerciali siciliani. Durante il proprio discorso l'Amministratore Delegato di GNV, Matteo Catani, ha illustrato le strategie di innovazione e sviluppo della Compagnia, sottolineando l'importanza strategica degli investimenti mirati al rinnovamento della flotta e all'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale: "Stiamo investendo in maniera significativa nel piano di rinnovamento della flotta, con l'obiettivo di offrire un servizio sempre più efficiente e moderno, anche dal punto di vista dell'impatto ambientale. Con orgoglio, cogliamo questa occasione per annunciare che le ultime due navi della nostra commessa, GNV Virgo e GNV Aurora, entreranno in flotta entro la fine di quest'anno, con ben undici mesi di anticipo rispetto al progetto iniziale. Questo ritmo accelerato ci consente di espandere rapidamente il nostro piano di sviluppo, rispondendo alle esigenze del

Il Nautilus

Focus

le caratteristiche giuste per operare sulle nostre linee italiane, ma in questo momento non avremmo la possibilità di rifornirci di tale carburante perché mancano le reti distributive e le infrastrutture portuali per consentirlo. È dunque indispensabile che anche i porti e i sistemi di rifornimento italiani siano pronti per sfruttare appieno queste tecnologie altrimenti saremo costretti a posizionare le navi più all'avanguardia sul mercato all'estero." Ha aggiunto Matteo Catani. Il traghetto, con la propria capacità di trasporto di persone e merci, rappresenta un portatore diretto e indiretto di interessi sui territori che collega, contribuendo al benessere, allo sviluppo economico e sociale e allo scambio culturale degli stessi. I collegamenti con l'isola non solo favoriscono gli scambi commerciali, ma creano un "ponte" strategico per la cooperazione e lo scambio culturale tra le regioni. Nel 2024 nei porti siciliani di Palermo e Termini Imerese, GNV ha movimentato quasi 750mila passeggeri e oltre 2 milioni di metri lineari di merci, contribuendo in modo determinante alla crescita dei nodi logistici e alla valorizzazione del patrimonio culturale delle aree servite. Matteo Catani ha concluso evidenziando le specificità dell'isola: "La Sicilia rappresenta per noi un mercato di fondamentale importanza, oltre il 30% del nostro business, ed in particolare la storica rotta Palermo-Genova continua a essere un punto di riferimento strategico. Il dispiegamento delle due nuove navi in questa tratta ci permetterà di dare un ulteriore impulso alla crescita del traffico e all'occupazione locale. Tuttavia, per realizzare pienamente queste ambiziose prospettive, è necessario un impegno condiviso con le istituzioni: incentivi allo sviluppo, maggiore spazio in porto e infrastrutture moderne sono elementi essenziali per consolidare il nostro ruolo di catalizzatore economico e sociale sui territori." GNV Polaris Con una stazza lorda di 46.000 tonnellate, lunga 218 metri e larga 29,60 metri, la nave è progettata per offrire il massimo in termini di efficienza energetica e qualità dei servizi di bordo. Può ospitare fino a 1.500 passeggeri, è dotata di 239 cabine e dispone di 3100 metri lineari di capacità di carico, ideali per gestire i flussi su tratte ad alta intensità come la Genova-Palermo su cui è operativa dallo scorso 7 gennaio 2025. Tra le tecnologie all'avanguardia dal punto di vista ambientale spiccano il sistema di cold ironing, che riduce drasticamente le emissioni in porto, e sistemi avanzati per il trattamento dei gas di scarico, conformi agli standard IMO Tier III. L'uso di illuminazione LED e pitture siliconiche sulla carena garantisce ulteriore risparmio energetico e una riduzione dei consumi. Più in generale, GNV Polaris si distingue per gli elevati standard ambientali, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO2 del 30% rispetto alle altre unità attualmente in flotta. A bordo, passeggeri e autisti potranno godere di un'esperienza di viaggio innovativa e confortevole. La nave offre una gamma di servizi progettati per trasformare l'attraversata in un momento piacevole e memorabile, unendo praticità, relax e attenzione ai dettagli: - Area Food & Beverage innovativa: dal fascino panoramico del Seaview Lounge, ideale per momenti di relax, al Market Place, che offre piatti preparati al momento e cooking show per un'esperienza culinaria d'eccellenza. - Pizza e Steak House: un'evoluzione del classico Pizza Corner, che unisce piatti trendy e tradizione culinaria italiana. - Hospitality all'avanguardia: spazi

Il Nautilus

Focus

pensati per ogni esigenza, dalle aree giochi digitali dedicate ai bambini alle zone pet-friendly, con cabine appositamente progettate per garantire il massimo comfort anche agli animali domestici. -Tecnologie di comunicazione avanzate: tra cui una connessione Wi-Fi stabile e veloce che garantisce ai passeggeri la possibilità di rimanere sempre connessi durante il viaggio. Inoltre, grazie al digital signage e alla segnaletica in braille, GNV Polaris offre un'esperienza inclusiva e innovativa, garantendo comunicazioni efficaci e accessibilità.

Informatore Navale

Focus

GNV SI RAFFORZA SUL TRADE SICILIA GRAZIE ALLE DUE NUOVE NAVI E ANNUNCIA I PROPRI PIANI DI CRESCITA

Presentata al porto di Palermo la nuova GNV Polaris, alla presenza delle autorità locali e dei principali partner commerciali sul territorio Matteo Catani, Amministratore Delegato di GNV: "Abbiamo bisogno del supporto del Governo e delle Istituzioni, soprattutto per quanto riguarda la modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione del GNL" Palermo, 17 febbraio 2025 - GNV, compagnia di traghetti parte del Gruppo MSC, ha ospitato a bordo di GNV Polaris attraccata al porto di Palermo, un incontro volto a rafforzare il dialogo con le istituzioni, i principali clienti e partner commerciali locali. All'appuntamento hanno partecipato, accolti dal Comandante della nave Antonino Russo, dall'Amministratore Delegato di GNV Matteo Catani e dal management della Compagnia, tra gli altri, il Sindaco di Palermo Roberto Lagalla, l'Assessore regionale alle infrastrutture e alla mobilità Alessandro Aricò, il Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Luca Lupi, oltre a diversi rappresentanti delle autorità locali, delle agenzie di viaggio e dei partner commerciali siciliani. Durante il proprio discorso l'Amministratore Delegato di GNV, Matteo Catani, ha illustrato le strategie di innovazione e sviluppo della Compagnia, sottolineando l'importanza strategica degli investimenti mirati al rinnovamento della flotta e all'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale: "Stiamo investendo in maniera significativa nel piano di rinnovamento della flotta, con l'obiettivo di offrire un servizio sempre più efficiente e moderno, anche dal punto di vista dell'impatto ambientale. Con orgoglio, cogliamo questa occasione per annunciare che le ultime due navi della nostra commessa, GNV Virgo e GNV Aurora, entreranno in flotta entro la fine di quest'anno, con ben undici mesi di anticipo rispetto al progetto iniziale. Questo ritmo accelerato ci consente di espandere rapidamente il nostro piano di sviluppo, rispondendo alle esigenze del mercato e implementando il nostro contributo allo sviluppo economico dei territori coinvolti. La rotta Palermo-Genova è al centro di questa evoluzione: da gennaio è operativa GNV Polaris che a giugno - anticipando anche in questo caso i tempi previsti - verrà affiancata da GNV Orion." "Le nuove navi sono equipaggiate con tecnologie ambientali all'avanguardia. La terza e la quarta (GNV Virgo e GNV Aurora) saranno le prime GNV ad essere alimentate a GNL (e in assoluto le prime navi a GNL progettate per il mercato dei traghetti italiano), riducendo ulteriormente e significativamente (-50%) le emissioni. Questo è un chiaro segnale del nostro impegno concreto verso un futuro sempre più sostenibile. Si rende però essenziale, in questo senso, il sostegno del governo e delle istituzioni, soprattutto per quanto riguarda la modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione dei carburanti a basso impatto ambientale

Informatore Navale	
GNV SI RAFFORZA SUL TRADE SICILIA GRAZIE ALLE DUE NUOVE NAVI E ANNUNCIA I PROPRI PIANI DI CRESCITA	
02/18/2025 17:30	
Presentata al porto di Palermo la nuova GNV Polaris, alla presenza delle autorità locali e dei principali partner commerciali sul territorio Matteo Catani, Amministratore Delegato di GNV: "Abbiamo bisogno del supporto del Governo e delle Istituzioni, soprattutto per quanto riguarda la modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione del GNL." Palermo, 17 febbraio 2025 - GNV, compagnia di traghetti parte del Gruppo MSC, ha ospitato a bordo di GNV Polaris attraccata al porto di Palermo, un incontro volto a rafforzare il dialogo con le istituzioni, i principali clienti e partner commerciali locali. All'appuntamento hanno partecipato, accolti dal Comandante della nave Antonino Russo, dall'Amministratore Delegato di GNV Matteo Catani e dal management della Compagnia, tra gli altri, il Sindaco di Palermo Roberto Lagalla, l'Assessore regionale alle infrastrutture e alla mobilità Alessandro Aricò, il Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Luca Lupi, oltre a diversi rappresentanti delle autorità locali, delle agenzie di viaggio e dei partner commerciali siciliani. Durante il proprio discorso l'Amministratore Delegato di GNV, Matteo Catani, ha illustrato le strategie di innovazione e sviluppo della Compagnia, sottolineando l'importanza strategica degli investimenti mirati al rinnovamento della flotta e all'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale: "Stiamo investendo in maniera significativa nel piano di rinnovamento della flotta, con l'obiettivo di offrire un servizio sempre più efficiente e moderno, anche dal punto di vista dell'impatto ambientale. Con orgoglio, cogliamo questa occasione per annunciare che le ultime due navi della nostra commessa, GNV Virgo e GNV Aurora, entreranno in flotta entro la fine di quest'anno, con ben undici mesi di anticipo rispetto al progetto iniziale. Questo ritmo accelerato ci consente di espandere rapidamente il nostro piano di sviluppo, rispondendo alle esigenze del mercato e implementando il nostro contributo allo sviluppo economico dei territori coinvolti. La rotta Palermo-Genova è al centro di questa evoluzione: da gennaio è operativa GNV Polaris che a giugno - anticipando anche in questo caso i tempi previsti - verrà affiancata da GNV Orion." "Le nuove navi sono equipaggiate con tecnologie ambientali all'avanguardia. La terza e la quarta (GNV Virgo e GNV Aurora) saranno le prime GNV ad essere alimentate a GNL (e in assoluto le prime navi a GNL progettate per il mercato dei traghetti italiano), riducendo ulteriormente e significativamente (-50%) le emissioni. Questo è un chiaro segnale del nostro impegno concreto verso un futuro sempre più sostenibile. Si rende però essenziale, in questo senso, il sostegno del governo e delle istituzioni, soprattutto per quanto riguarda la modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione dei carburanti a basso impatto ambientale come il GNL. Entrambe le nuove navi alimentate a GNL avranno le	

Informatore Navale

Focus

come il GNL. Entrambe le nuove navi alimentate a GNL avranno le caratteristiche giuste per operare sulle nostre linee italiane, ma in questo momento non avremmo la possibilità di rifornirci di tale carburante perché mancano le reti distributive e le infrastrutture portuali per consentirlo. È dunque indispensabile che anche i porti e i sistemi di rifornimento italiani siano pronti per sfruttare appieno queste tecnologie altrimenti saremo costretti a posizionare le navi più all'avanguardia sul mercato all'estero." Ha aggiunto Matteo Catani. Il traghetto, con la propria capacità di trasporto di persone e merci, rappresenta un portatore diretto e indiretto di interessi sui territori che collega, contribuendo al benessere, allo sviluppo economico e sociale e allo scambio culturale degli stessi. I collegamenti con l'isola non solo favoriscono gli scambi commerciali, ma creano un "ponte" strategico per la cooperazione e lo scambio culturale tra le regioni. Nel 2024 nei porti siciliani di Palermo e Termini Imerese, GNV ha movimentato quasi 750mila passeggeri e oltre 2 milioni di metri lineari di merci, contribuendo in modo determinante alla crescita dei nodi logistici e alla valorizzazione del patrimonio culturale delle aree servite. Matteo Catani ha concluso evidenziando le specificità dell'isola: "La Sicilia rappresenta per noi un mercato di fondamentale importanza, oltre il 30% del nostro business, ed in particolare la storica rotta Palermo-**Genova** continua a essere un punto di riferimento strategico. Il dispiegamento delle due nuove navi in questa tratta ci permetterà di dare un ulteriore impulso alla crescita del traffico e all'occupazione locale. Tuttavia, per realizzare pienamente queste ambiziose prospettive, è necessario un impegno condiviso con le istituzioni: incentivi allo sviluppo, maggiore spazio in porto e infrastrutture moderne sono elementi essenziali per consolidare il nostro ruolo di catalizzatore economico e sociale sui territori." GNV Polaris - Con una stazza lorda di 46.000 tonnellate, lunga 218 metri e larga 29,60 metri, la nave è progettata per offrire il massimo in termini di efficienza energetica e qualità dei servizi di bordo. Può ospitare fino a 1.500 passeggeri, è dotata di 239 cabine e dispone di 3100 metri lineari di capacità di carico, ideali per gestire i flussi su tratte ad alta intensità come la **Genova**-Palermo su cui è operativa dallo scorso 7 gennaio 2025. Tra le tecnologie all'avanguardia dal punto di vista ambientale spiccano il sistema di cold ironing, che riduce drasticamente le emissioni in porto, e sistemi avanzati per il trattamento dei gas di scarico, conformi agli standard IMO Tier III. L'uso di illuminazione LED e pitture siliciche sulla carena garantisce ulteriore risparmio energetico e una riduzione dei consumi. Più in generale, GNV Polaris si distingue per gli elevati standard ambientali, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO2 del 30% rispetto alle altre unità attualmente in flotta. A bordo, passeggeri e autisti potranno godere di un'esperienza di viaggio innovativa e confortevole. La nave offre una gamma di servizi progettati per trasformare l'attraversata in un momento piacevole e memorabile, unendo praticità, relax e attenzione ai dettagli: Area Food & Beverage innovativa: dal fascino panoramico del Seaview Lounge, ideale per momenti di relax, al Market Place, che offre piatti preparati al momento e cooking show per un'esperienza culinaria d'eccellenza. Pizza e Steak House: un'evoluzione del classico Pizza Corner, che unisce piatti trendy e tradizione culinaria italiana.

Informatore Navale

Focus

Hospitality all'avanguardia: spazi pensati per ogni esigenza, dalle aree giochi digitali dedicate ai bambini alle zone pet-friendly, con cabine appositamente progettate per garantire il massimo comfort anche agli animali domestici. Tecnologie di comunicazione avanzate: tra cui una connessione Wi-Fi stabile e veloce che garantisce ai passeggeri la possibilità di rimanere sempre connessi durante il viaggio. Inoltre, grazie al digital signage e alla segnaletica in braille, GNV Polaris offre un'esperienza inclusiva e innovativa, garantendo comunicazioni efficaci e accessibilità.

Informazioni Marittime

Focus

Yachting, Fratelli Cosulich rafforza la partecipazione in FEMO Bunker

L'operazione porta la quota di controllo del gruppo al 62% del capitale sociale. Fratelli Cosulich annuncia il rafforzamento della sua partecipazione azionaria in FEMO Bunker, società nata dalla visione strategica di Antonio Cosulich e di Fabio e Massimiliano Pesto, specializzata nel trading di bunker per il settore Yachting. L'operazione porta la quota di controllo del gruppo al 62% del capitale sociale. FEMO Bunker, fondata nel 2000 e guidata dal ceo e azionista Ugo Pastorino, offre servizi di fornitura di carburante per yacht e navi, distinguendosi per l'attenzione alla qualità, all'efficienza e alla sostenibilità ambientale. Con un fatturato superiore ai 70 milioni di euro e un team di 9 professionisti, FEMO Bunker si posiziona come leader di mercato. "Questa operazione si inserisce perfettamente nella strategia del Gruppo di espansione e consolidamento dei servizi nel settore Yachting" ha commentato Tomaso Moreno, ceo di Yachting per il gruppo. "In un mercato in continua evoluzione come quello dello Yachting, è essenziale poter contare su partner affidabili e competenti come FEMO Bunker". Questo sviluppo societario consentirà a FEMO Bunker di beneficiare di maggiori sinergie con le altre società del gruppo. Ad oggi, l'azienda ha integrato con successo la propria offerta commerciale con le attività di Pesto SEA Group e Catalano nei mercati del Mediterraneo e a livello globale, rafforzando così la propria offerta e il posizionamento sul mercato. "Crediamo fortemente nel potenziale di FEMO Bunker e nel suo ruolo chiave nella transizione energetica del settore marittimo", ha dichiarato Timothy Cosulich, ceo di Marine Energy per il Gruppo Fratelli Cosulich. "Con questa operazione, confermiamo il nostro impegno a investire in soluzioni per il futuro del gruppo". In linea con la sua dedizione all'innovazione e alla sostenibilità, l'azienda ha ampliato le proprie attività nella fornitura di carburanti alternativi. Dopo la prima consegna di HVO, ne sono seguite altre, con vendite a yacht in diversi paesi nel mondo. Oltre all'Italia, FEMO Bunker ha fornito HVO in Spagna, Francia e Florida negli ultimi anni. Inoltre, l'azienda è attivamente impegnata nella fornitura di un altro carburante alternativo. Dopo la consegna di metanolo già avvenuta a La Spezia, FEMO Bunker sta ora sviluppando procedure per estendere la fornitura di metanolo ad altri porti in Italia. In questo ambito, l'azienda sta perfezionando collaborazioni strategiche con importanti operatori dell'industria dello yachting. L'impegno di FEMO Bunker verso il futuro è testimoniato anche dalla sua partecipazione al programma di young talents "Empowering Minds" del gruppo Fratelli Cosulich, che ha permesso all'azienda di accogliere uno dei giovani partecipanti al programma. Condividi Tag armatori nautica Articoli correlati.



L'operazione porta la quota di controllo del gruppo al 62% del capitale sociale. Fratelli Cosulich annuncia il rafforzamento della sua partecipazione azionaria in FEMO Bunker, società nata dalla visione strategica di Antonio Cosulich e di Fabio e Massimiliano Pesto, specializzata nel trading di bunker per il settore Yachting. L'operazione porta la quota di controllo del gruppo al 62% del capitale sociale. FEMO Bunker, fondata nel 2000 e guidata dal ceo e azionista Ugo Pastorino, offre servizi di fornitura di carburante per yacht e navi, distinguendosi per l'attenzione alla qualità, all'efficienza e alla sostenibilità ambientale. Con un fatturato superiore ai 70 milioni di euro e un team di 9 professionisti, FEMO Bunker si posiziona come leader di mercato. "Questa operazione si inserisce perfettamente nella strategia del Gruppo di espansione e consolidamento dei servizi nel settore Yachting" ha commentato Tomaso Moreno, ceo di Yachting per il gruppo. "In un mercato in continua evoluzione come quello dello Yachting, è essenziale poter contare su partner affidabili e competenti come FEMO Bunker". Questo sviluppo societario consentirà a FEMO Bunker di beneficiare di maggiori sinergie con le altre società del gruppo. Ad oggi, l'azienda ha integrato con successo la propria offerta commerciale con le attività di Pesto SEA Group e Catalano nei mercati del Mediterraneo e a livello globale, rafforzando così la propria offerta e il posizionamento sul mercato. "Crediamo fortemente nel potenziale di FEMO Bunker e nel suo ruolo chiave nella transizione energetica del settore marittimo", ha dichiarato Timothy Cosulich, ceo di Marine Energy per il Gruppo Fratelli Cosulich. "Con questa operazione, confermiamo il nostro impegno a investire in soluzioni per il futuro del gruppo". In linea con la sua dedizione all'innovazione e alla sostenibilità, l'azienda ha ampliato le proprie attività nella fornitura di carburanti alternativi. Dopo la prima consegna di HVO, ne sono seguite altre, con vendite a yacht in diversi paesi nel mondo. Oltre all'Italia,

Informazioni Marittime

Focus

GNV rafforza la flotta con due navi Gnl in arrivo entro fine anno

La compagnia del gruppo MSC ha illustrato il piano di investimenti in un convegno tenuto a bordo di "GNV Polaris". La compagnia GNV (gruppo MSC) ha ospitato a bordo di GNV Polaris attraccata al porto di Palermo, un incontro volto a rafforzare il dialogo con le istituzioni, i principali clienti e partner commerciali locali. All'appuntamento hanno partecipato, accolti dal comandante della nave Antonino Russo, dall'amministratore delegato di GNV Matteo Catani e dal management della compagnia, tra gli altri, il sindaco di Palermo Roberto Lagalla, l'assessore regionale alle infrastrutture e alla mobilità Alessandro Aricò, il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Luca Lupi, oltre a diversi rappresentanti delle autorità locali, delle agenzie di viaggio e dei partner commerciali siciliani. Durante il proprio discorso, l'ad Catani ha illustrato le strategie di innovazione e sviluppo della compagnia, sottolineando l'importanza strategica degli investimenti mirati al rinnovamento della flotta e all'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale: "Stiamo investendo in maniera significativa nel piano di rinnovamento della flotta, con l'obiettivo di offrire un servizio sempre più efficiente e moderno, anche dal punto di vista dell'impatto ambientale. Con orgoglio, cogliamo questa occasione per annunciare che le ultime due navi della nostra commessa, GNV Virgo e GNV Aurora, entreranno in flotta entro la fine di quest'anno, con ben undici mesi di anticipo rispetto al progetto iniziale. Questo ritmo accelerato ci consente di espandere rapidamente il nostro piano di sviluppo, rispondendo alle esigenze del mercato e implementando il nostro contributo allo sviluppo economico dei territori coinvolti. La rotta Palermo-**Genova** è al centro di questa evoluzione: da gennaio è operativa GNV Polaris che a giugno - anticipando anche in questo caso i tempi previsti - verrà affiancata da GNV Orion". Condividi Tag gnl navi Articoli correlati.



Sbloccati gli arruolamenti

ROMA - Assarmatori ha accolto con soddisfazione l'approvazione definitiva, in sede di conversione in Legge del Decreto Milleproroghe al Senato, dell'emendamento che ha esteso a tutto il 2025 la possibilità di procedere all'arruolamento dei membri dell'equipaggio da parte del comandante della nave, dell'armatore o di un suo procuratore. Tale semplificazione era stata introdotta nel marzo 2020 all'interno del Decreto "Cura Italia" ed era stata poi di volta in volta rinnovata ogni anno. Questo sino allo scorso 1° gennaio, quando la norma era decaduta perché in prima battuta non era stata inserita nel Milleproroghe, portando immediatamente a disagi e lungaggini burocratiche. "Siamo soddisfatti dell'esito finale della vicenda - commenta il presidente dell'associazione, Stefano **Messina** - Questa misura era stata ideata per facilitare le procedure viste le numerose limitazioni alla mobilità del periodo pandemico e poi, di anno in anno, era stata rinnovata proprio in ragione della sua efficacia e del fatto che fosse a costo zero per le casse dello Stato e in un'ottica di competitività della bandiera italiana: anche per questo, non ci sarebbe stato alcun motivo valido per non procedere ad una nuova proroga. Quello che chiediamo adesso - sottolinea **Messina** - è che diventi strutturale all'interno del nostro ordinamento: risulta infatti già inserita nell'ambito del più ampio processo di semplificazione normativa in corso presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero per le Politiche del Mare e la Protezione Civile ma anche in Parlamento, attraverso la presentazione di Disegni di Legge in tal senso. Occorre procedere speditamente. Nel trasporto marittimo, e in particolare in alcuni segmenti come quello relativo ai traghetti, c'è un grande bisogno di personale dotato di professionalità e competenze, bacino di opportunità di occupazione per i nostri giovani: frapporte barriere burocratiche fra domanda e offerta di lavoro, tornando indietro di anni dal punto di vista normativo, è infatti esattamente l'opposto di ciò di cui abbiamo bisogno".



Segno positivo per i traffici nei porti di Genova e Savona

- Nel corso del 2024 i Ports of Genoa hanno registrato una crescita dell'1,2% rispetto al 2023, determinando un risultato complessivo pari a 64.493.696 tonnellate intercettando la risposta positiva che il mercato marittimo è riuscito a dare ai rischi che si erano delineati nelle settimane conclusive dell'anno precedente. Il risultato, già positivo, risulta ancora più incoraggiante se inquadrato nel contesto di incertezza dello scenario politico ed economico a livello globale, caratterizzato da manifestazioni particolarmente critiche come la crisi del Mar Rosso e i choke point, colli di bottiglia verificatisi in passaggi strategici quale il canale di Suez. Lo sviluppo dei traffici dei singoli settori si è determinato con dinamiche differenziate in linea con le risposte che le catene logistiche sono riuscite a concretizzare nel corso dell'anno. Entrando nello specifico, i traffici containerizzati sono cresciuti del 5,7% in termini di peso e del 2,9% con riferimento alle unità di carico, raggiungendo il livello massimo di volumi movimentati dal 2017 per un totale di 2.820.501 TEU, mentre il traffico convenzionale (14.520.949 tonnellate) ha evidenziato una sostanziale stabilità (+0,6%), in leggera controtendenza con il risultato del 2023. Per quanto riguarda le rinfuse solide la crescita si è attestata sul 7,8% sostenuta principalmente dall'ottimo risultato del secondo trimestre (+44,4%). Passando ai prodotti energetici si è rilevata una battuta d'arresto (-2,9%), determinata in buona misura dal blocco nel corso del terzo trimestre dell'attività della principale raffineria collegata con il sistema portuale; il comparto industriale ha subito un'ulteriore riduzione in relazione alle incerte vicende della funzione produttiva nel sito di Cornigliano. Cresce il segmento traghetti segnando un +1,4% che però, per l'anno 2024, non è stato sufficiente a compensare il calo complessivo del traffico passeggeri attestato su un -4,5%. Il dato si spiega in parte con ragioni di mercato adottate dalle compagnie di navigazione che scalano i Ports of Genoa. Nei **porti** del sistema sono, quindi, transitati 5.005.852 passeggeri di cui 2.283.693 crocieristi e 2.722.159 che hanno viaggiato sui traghetti.



- Nel corso del 2024 i Ports of Genoa hanno registrato una crescita dell'1,2% rispetto al 2023, determinando un risultato complessivo pari a 64.493.696 tonnellate intercettando la risposta positiva che il mercato marittimo è riuscito a dare ai rischi che si erano delineati nelle settimane conclusive dell'anno precedente. Il risultato, già positivo, risulta ancora più incoraggiante se inquadrato nel contesto di incertezza dello scenario politico ed economico a livello globale, caratterizzato da manifestazioni particolarmente critiche come la crisi del Mar Rosso e i choke point, colli di bottiglia verificatisi in passaggi strategici quale il canale di Suez. Lo sviluppo dei traffici dei singoli settori si è determinato con dinamiche differenziate in linea con le risposte che le catene logistiche sono riuscite a concretizzare nel corso dell'anno. Entrando nello specifico, i traffici containerizzati sono cresciuti del 5,7% in termini di peso e del 2,9% con riferimento alle unità di carico, raggiungendo il livello massimo di volumi movimentati dal 2017 per un totale di 2.820.501 TEU, mentre il traffico convenzionale (14.520.949 tonnellate) ha evidenziato una sostanziale stabilità (+0,6%), in leggera controtendenza con il risultato del 2023. Per quanto riguarda le rinfuse solide la crescita si è attestata sul 7,8% sostenuta principalmente dall'ottimo risultato del secondo trimestre (+44,4%). Passando ai prodotti energetici si è rilevata una battuta d'arresto (-2,9%), determinata in buona misura dal blocco nel corso del terzo trimestre dell'attività della principale raffineria collegata con il sistema portuale; il comparto industriale ha subito un'ulteriore riduzione in relazione alle incerte vicende della funzione produttiva nel sito di Cornigliano. Cresce il segmento traghetti segnando un +1,4% che però, per l'anno 2024, non è stato sufficiente a compensare il calo complessivo del traffico passeggeri attestato su un -4,5%. Il dato si spiega in parte con ragioni di mercato adottate dalle compagnie di navigazione che scalano i Ports of Genoa. Nei porti del sistema sono, quindi, transitati 5.005.852 passeggeri di cui 2.283.693 crocieristi e

Protocollo d'intesa tra Ulisses e Assomarinas per l'innovazione nella nautica e nella gestione dei marina

Assomarinas, l'Associazione Italiana **Porti** Turistici, e Ulisses, start up innovativa specializzata in soluzioni tecnologiche di monitoraggio di asset e infrastrutture nei settori della mobilità hanno siglato un protocollo d'intesa per favorire la diffusione e l'adozione della piattaforma Ulisses all'interno del network degli associati ad Assomarinas. Grazie a questa collaborazione, i **porti** turistici italiani avranno l'opportunità di accedere a strumenti avanzati per il monitoraggio e la gestione intelligente delle infrastrutture, migliorando l'efficienza operativa e la qualità dei servizi offerti ai diportisti. L'integrazione delle soluzioni di Ulisses nel settore della nautica rappresenta un ulteriore passo verso la digitalizzazione dei marina, con benefici tangibili in termini di sostenibilità e ottimizzazione delle risorse. L'accordo si inserisce in un contesto più ampio di promozione dell'innovazione nei **porti** turistici, un tema che sarà al centro della prossima Conferenza Mondiale dei **Porti** Turistici, in programma ad ottobre 2025 sull'Isola della Certosa a Venezia. In questa occasione, Ulisses parteciperà come start-up innovativa, presentando le sue soluzioni non solo per la nautica, ma anche per altri settori strategici. "Siamo entusiasti di questa partnership con Assomarinas, che ci permetterà di portare la nostra tecnologia nei principali **porti** turistici italiani," ha dichiarato Mattia Tartaglia, Amministratore delegato di Ulisses, "Il nostro obiettivo è supportare gli operatori del settore nella transizione digitale, migliorando la gestione delle infrastrutture e l'esperienza degli utenti." Anche il Presidente di Assomarinas, Roberto Perocchio, ha sottolineato l'importanza dell'accordo: "L'adozione di soluzioni innovative è fondamentale per garantire la competitività dei nostri marina e migliorare la qualità dei servizi offerti. La collaborazione con Ulisses va proprio in questa direzione". L'intesa tra Assomarinas e Ulisses rappresenta un modello virtuoso di sinergia tra tecnologia e gestione portuale, con l'obiettivo di rendere i **porti** turistici italiani sempre più smart, sostenibili e orientati al futuro.



02/18/2025 13:48

Redazione Seareporter

Assomarinas, l'Associazione Italiana Porti Turistici, e Ulisses, start up innovativa specializzata in soluzioni tecnologiche di monitoraggio di asset e infrastrutture nei settori della mobilità hanno siglato un protocollo d'intesa per favorire la diffusione e l'adozione della piattaforma Ulisses all'interno del network degli associati ad Assomarinas. Grazie a questa collaborazione, i porti turistici italiani avranno l'opportunità di accedere a strumenti avanzati per il monitoraggio e la gestione intelligente delle infrastrutture, migliorando l'efficienza operativa e la qualità dei servizi offerti ai diportisti. L'integrazione delle soluzioni di Ulisses nel settore della nautica rappresenta un ulteriore passo verso la digitalizzazione dei marina, con benefici tangibili in termini di sostenibilità e ottimizzazione delle risorse. L'accordo si inserisce in un contesto più ampio di promozione dell'innovazione nei porti turistici, un tema che sarà al centro della prossima Conferenza Mondiale dei Porti Turistici, in programma ad ottobre 2025 sull'Isola della Certosa a Venezia. In questa occasione, Ulisses parteciperà come start-up innovativa, presentando le sue soluzioni non solo per la nautica, ma anche per altri settori strategici. "Siamo entusiasti di questa partnership con Assomarinas, che ci permetterà di portare la nostra tecnologia nei principali porti turistici italiani," ha dichiarato Mattia Tartaglia, Amministratore delegato di Ulisses, "Il nostro obiettivo è supportare gli operatori del settore nella transizione digitale, migliorando la gestione delle infrastrutture e l'esperienza degli utenti." Anche il Presidente di Assomarinas, Roberto Perocchio, ha sottolineato l'importanza dell'accordo: "L'adozione di soluzioni innovative è fondamentale per garantire la competitività dei nostri marina e migliorare la qualità dei servizi offerti. La collaborazione con Ulisses va proprio in questa direzione". L'intesa tra Assomarinas e Ulisses rappresenta un modello virtuoso di sinergia tra tecnologia e gestione portuale, con l'obiettivo di rendere i porti turistici italiani

Shipping Italy

Focus

Dfds avvia un piano di risanamento per Ekol Logistics che costerà 125 posti di lavoro

La compagnia di navigazione danese Dfds, dopo aver finalizzato lo scorso autunno l'acquisto della società di logistica e trasporti terresi turca Ekol Logistics, deve ora avviare un piano di risanamento delle stessa per limitare le perdite e riportare l'azienda acquisita a operare con redditività positiva. Non è un caso che, proprio per ragioni finanziarie, l'acquisizione alcuni mesi fa fosse saltata, salvo poi annunciare poco dopo che sarebbe stata portata a termine me evidentemente a condizioni differenti. In una nota Dfds ha fatto sapere che "l'integrazione e il risanamento finanziario di Ekol International Transport, acquisita a metà novembre 2024, procedono in linea con l'obiettivo a breve termine di raggiungere un risultato in pareggio entro la fine del 2025". All'amministratore delegato del gruppo danese, Torben Carlsen, è spettato il compito di affermare che "la nostra nuova società di trasporti turca ha un ruolo importante nel supportare la crescita di Türkiye come hub manifatturiero e partner commerciale europeo. Tuttavia, le prestazioni finanziarie dell'azienda necessitano di una svolta completa che richiede decisioni difficili. Stiamo quindi riorganizzando l'azienda e purtroppo - ha ammesso - dovremo separarci da 125 stimati e qualificati dipendenti dell'ufficio". L'ambito del turnaround aziendale comprende sia aspetti organizzativi, commerciali e operativi. Dal primo punto di vista Ekol International Transport opera ora come una nuova unità aziendale nella Divisione logistica di Dfds: Turchia ed Europa Meridionale sono due organizzazioni nazionali trasferite all'unità aziendale continentale. L'organizzazione della sede centrale di Istanbul è stata rivista e adattata alle attuali condizioni finanziarie e di mercato; ciò ha portato a una ristrutturazione che ha licenziato 125 dipendenti dell'ufficio. Commercialmente il lavoro è stato focalizzato sull'ottimizzazione delle proposte di valore sia per i clienti top-tier che per quelli long-tail. "Le iniziative di cross-selling hanno generato i primi nuovi contratti, convalidando il potenziale per soluzioni paneuropee" ha fatto sapere l'azienda. A proposito di efficienza operativa le opportunità per migliorare l'efficienza di Ekol sono state identificate e implementate con un'attenzione rivolta soprattutto al dimensionamento corretto della flotta di mezzi (camion/rimorchi/container). Il rightsizing (giusto dimensionamento) include la vendita di attrezzature inutilizzate e un maggiore dispiegamento di subappaltatori per l'attività di trasporto. Finora sono stati già venduti 278 rimorchi e diverse centinaia di camion sono destinate alla dismissione o al subappalto nel 2025. I miglioramenti dell'efficienza operativa si concentreranno inizialmente sul potenziamento della stabilità del servizio e delle soluzioni intermodali, vale a dire favorendo combinazioni di trasporto su strada, traghetto e ferrovia, per migliorare sia l'efficienza dei costi sia i livelli di servizio al cliente.



Shipping Italy
Dfds avvia un piano di risanamento per Ekol Logistics che costerà 125 posti di lavoro
02/18/2025 16:44 Nicola Capuzzo

Economia Prevista anche la dismissione di mezzi stradali e una riorganizzazione operativa e commerciale per far tornare al pareggio entro l'anno di Redazione SHIPPING ITALY. La compagnia di navigazione danese Dfds, dopo aver finalizzato lo scorso autunno l'acquisto della società di logistica e trasporti terresi turca Ekol Logistics, deve ora avviare un piano di risanamento delle stessa per limitare le perdite e riportare l'azienda acquisita a operare con redditività positiva. Non è un caso che, proprio per ragioni finanziarie, l'acquisizione alcuni mesi fa fosse saltata, salvo poi annunciare poco dopo che sarebbe stata portata a termine me evidentemente a condizioni differenti. In una nota Dfds ha fatto sapere che "l'integrazione e il risanamento finanziario di Ekol International Transport, acquisita a metà novembre 2024, procedono in linea con l'obiettivo a breve termine di raggiungere un risultato in pareggio entro la fine del 2025". All'amministratore delegato del gruppo danese, Torben Carlsen, è spettato il compito di affermare che "la nostra nuova società di trasporti turca ha un ruolo importante nel supportare la crescita di Türkiye come hub manifatturiero e partner commerciale europeo. Tuttavia, le prestazioni finanziarie dell'azienda necessitano di una svolta completa che richiede decisioni difficili. Stiamo quindi riorganizzando l'azienda e purtroppo - ha ammesso - dovremo separarci da 125 stimati e qualificati dipendenti dell'ufficio". L'ambito del turnaround aziendale comprende sia aspetti organizzativi, commerciali e operativi. Dal primo punto di vista Ekol International Transport opera ora come una nuova unità aziendale nella Divisione logistica di Dfds: Turchia ed Europa Meridionale sono due organizzazioni nazionali trasferite all'unità aziendale continentale. L'organizzazione della sede centrale di Istanbul è stata rivista e adattata alle attuali condizioni finanziarie e di mercato; ciò ha portato a una ristrutturazione che ha licenziato 125 dipendenti dell'ufficio. Commercialmente il

Shipping Italy

Focus

F.lli Cosulich cresce nei servizi alle navi da diporto salendo al 62% di Femo Bunker

Il Gruppo Fratelli Cosulich ha annunciato il rafforzamento della sua partecipazione azionaria in Femo Bunker, "società nata dalla visione strategica del nostro Capt. Antonio Cosulich e di Fabio e Massimiliano Pesto, specializzata nel trading di bunker per il settore yachting" si legge nell'annuncio. L'operazione completata porta la quota di controllo della Fratelli Cosulich dal 45% al 62% del capitale sociale a fronte di un prezzo pari a 1,55 milioni di euro secondo quanto appreso da SUPER YACHT 24 Femo Bunker, fondata nel 2000 e guidata dall'a.d. e azionista Ugo Pastorino, offre servizi di fornitura di carburante per yacht e navi con un fatturato superiore ai 70 milioni di euro e un team di 9 professionisti. "Questa operazione si inserisce perfettamente nella strategia del gruppo di espansione e consolidamento dei servizi nel settore Yachting" ha commentato Tomaso Moreno, a.d. della divisione nautica del gruppo. "In un mercato in continua evoluzione come quello dello Yachting, è essenziale poter contare su partner affidabili e competenti come Femo Bunker". Questo sviluppo societario consentirà all'azienda di beneficiare di maggiori sinergie con le altre società del gruppo. "Ad oggi l'azienda ha integrato con successo la propria offerta commerciale con le attività di Pesto Sea Group e Catalano nei mercati del Mediterraneo e a livello globale, rafforzando così la propria offerta e il posizionamento sul mercato" si legge ancora nella nota. "Crediamo fortemente nel potenziale di Femo Bunker e nel suo ruolo chiave nella transizione energetica del settore marittimo" ha dichiarato Timothy Cosulich, a.d. della divisione Marine Energy per il Gruppo Fratelli Cosulich. "Con questa operazione confermiamo il nostro impegno a investire in soluzioni per il futuro del gruppo". Recentemente, "in linea con la sua dedizione all'innovazione e alla sostenibilità", l'azienda ha ampliato le proprie attività nella fornitura di carburanti alternativi. Dopo la prima consegna di Hvo, ne sono seguite altre, con vendite a yacht in diversi paesi nel mondo. Oltre all'Italia, Femo Bunker ha fornito Hvo in Spagna, Francia e Florida negli ultimi anni. Oltre a ciò l'azienda è attivamente impegnata nella fornitura di un altro carburante alternativo. Dopo la consegna di metanolo già avvenuta a La Spezia, Femo Bunker sta ora sviluppando procedure per estendere la fornitura di metanolo ad altri porti in Italia. In questo ambito, l'azienda ha fatto sapere di stare "perfezionando collaborazioni strategiche con importanti operatori dell'industria dello yachting".



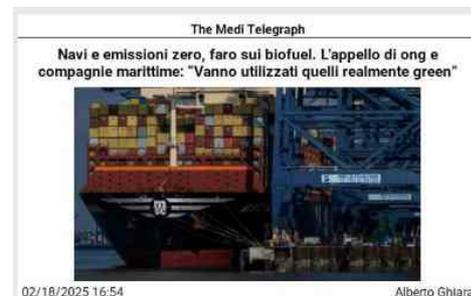
Economia Rilevato dai Fratelli Pesto un 12% pagato 1,55 milioni di euro, Ugo Pastorino mantiene il suo 10% di Redazione SHIPPING ITALY Il Gruppo Fratelli Cosulich ha annunciato il rafforzamento della sua partecipazione azionaria in Femo Bunker, "società nata dalla visione strategica del nostro Capt. Antonio Cosulich e di Fabio e Massimiliano Pesto, specializzata nel trading di bunker per il settore yachting" si legge nell'annuncio. L'operazione completata porta la quota di controllo della Fratelli Cosulich dal 45% al 62% del capitale sociale a fronte di un prezzo pari a 1,55 milioni di euro secondo quanto appreso da SUPER YACHT 24 Femo Bunker, fondata nel 2000 e guidata dall'a.d. e azionista Ugo Pastorino, offre servizi di fornitura di carburante per yacht e navi con un fatturato superiore ai 70 milioni di euro e un team di 9 professionisti. "Questa operazione si inserisce perfettamente nella strategia del gruppo di espansione e consolidamento dei servizi nel settore Yachting" ha commentato Tomaso Moreno, a.d. della divisione nautica del gruppo. "In un mercato in continua evoluzione come quello dello Yachting, è essenziale poter contare su partner affidabili e competenti come Femo Bunker". Questo sviluppo societario consentirà all'azienda di beneficiare di maggiori sinergie con le altre società del gruppo. "Ad oggi l'azienda ha integrato con successo la propria offerta commerciale con le attività di Pesto Sea Group e Catalano nei mercati del Mediterraneo e a livello globale, rafforzando così la propria offerta e il posizionamento sul mercato" si legge ancora nella nota. "Crediamo fortemente nel potenziale di Femo Bunker e nel suo ruolo chiave nella transizione energetica del settore marittimo" ha dichiarato Timothy Cosulich, a.d. della divisione Marine Energy per il Gruppo Fratelli Cosulich. "Con questa operazione confermiamo il nostro impegno a investire in soluzioni per il futuro del gruppo". Recentemente, "in linea con la sua dedizione all'innovazione e alla sostenibilità", l'azienda ha ampliato

The Medi Telegraph

Focus

Navi e emissioni zero, faro sui biofuel. L'appello di ong e compagnie marittime: "Vanno utilizzati quelli realmente green"

Questa settimana a Londra importante incontro tecnico dell'Imo su emissioni e combustibili puliti **Genova** - Questa settimana si svolge a Londra il primo dei due incontri preparatori al Comitato Imo del prossimo aprile (Mepc83) in cui si parlerà di costo delle emissioni di carbonio nello shipping e di definizione dei combustibili alternativi. Guy Platten, ceo di Ics (International chamber of shipping, che rappresenta l'80 per cento della flotta mercantile mondiale) ha definito l'incontro preparatorio di questa settimana un "pivotal moment" per l'industria marittima. In questa occasione un gruppo di ong e compagnie marittime, fra cui Transport & Environment, Nabu, Hapag Lloyd, Hoegh, Hurlgruten, Louis Dreyfus, hanno chiesto all'Imo di non inserire fra i combustibili puliti i biofuel prodotti in maniera non sostenibile, come a esempio quelli da olio di palma. L'appello è tanto più significativo in quanto dal primo gennaio scorso l'Unione europea ha aumentato la quota di crediti di carbonio che le compagnie marittime devono acquistare, che deve corrispondere al 70 per cento delle emissioni prodotte rispetto al 40 per cento del 2024. Questo cambiamento ha già portato le compagnie, marittime ma anche a terra, a applicare pesanti emission surcharge. Per quanto riguarda le compagnie di navi portacontainer secondo gli esperti di Alphaliner in queste prime settimane dell'anno questi sovrapprezzi sono in media raddoppiati. Ad esempio Hapag Lloyd ha applicato un aumento dell'emission surcharge portandolo a 42 dollari per teu (+83 per cento). Gli armatori chiedono da tempo percorsi condivisi e economicamente sostenibili per realizzare la transizione energetica, puntando sull'Imo come sede per elaborarli in contrapposizione alle iniziative autonome dell'Unione europea. L'appello sui biofuel puliti sottolinea però che anche per le compagnie, o almeno per alcune, gli strumenti da utilizzare devono essere efficaci nel ridurre le emissioni. L'Imo "ha condiviso - afferma l'appello - ambiziosi obiettivi per portare a zero lo shipping nel 2050, ma deve ancora specificare come". Il timore è che vengano definiti puliti biofuel prodotti da soia o olio di palma, il che ne farebbe schizzare in alto il consumo perché "diventerebbero i fuel più economici fra quelli che rispettano gli standard di basse emissioni". Tuttavia, "tenuto conto di deforestazione e uso della terra, palma e soia sono da due a tre volte peggio per il clima dei fuel tradizionali". Diverso il discorso per i biofuel da oli esausti, la cui disponibilità è però più limitata.



Questa settimana a Londra importante incontro tecnico dell'Imo su emissioni e combustibili puliti Genova - Questa settimana si svolge a Londra il primo dei due incontri preparatori al Comitato Imo del prossimo aprile (Mepc83) in cui si parlerà di costo delle emissioni di carbonio nello shipping e di definizione dei combustibili alternativi. Guy Platten, ceo di Ics (International chamber of shipping, che rappresenta l'80 per cento della flotta mercantile mondiale) ha definito l'incontro preparatorio di questa settimana un "pivotal moment" per l'industria marittima. In questa occasione un gruppo di ong e compagnie marittime, fra cui Transport & Environment, Nabu, Hapag Lloyd, Hoegh, Hurlgruten, Louis Dreyfus, hanno chiesto all'Imo di non inserire fra i combustibili puliti i biofuel prodotti in maniera non sostenibile, come a esempio quelli da olio di palma. L'appello è tanto più significativo in quanto dal primo gennaio scorso l'Unione europea ha aumentato la quota di crediti di carbonio che le compagnie marittime devono acquistare, che deve corrispondere al 70 per cento delle emissioni prodotte rispetto al 40 per cento del 2024. Questo cambiamento ha già portato le compagnie, marittime ma anche a terra, a applicare pesanti emission surcharge. Per quanto riguarda le compagnie di navi portacontainer secondo gli esperti di Alphaliner in queste prime settimane dell'anno questi sovrapprezzi sono in media raddoppiati. Ad esempio Hapag Lloyd ha applicato un aumento dell'emission surcharge portandolo a 42 dollari per teu (+83 per cento). Gli armatori chiedono da tempo percorsi condivisi e economicamente sostenibili per realizzare la transizione energetica, puntando sull'Imo come sede per elaborarli in contrapposizione alle iniziative autonome dell'Unione europea. L'appello sui biofuel puliti sottolinea però che anche per le compagnie, o almeno per alcune, gli strumenti da utilizzare devono essere efficaci nel ridurre le emissioni. L'Imo "ha condiviso - afferma l'appello - ambiziosi obiettivi

The Medi Telegraph

Focus

Norvegia, il primo traghetto full electric del mondo ha compiuto dieci anni

In Italia è ancora una tecnologia di nicchia, Savarese (Actv) spiega la scelta dell'ibrido: "Tutto elettrico, le batterie non sono ancora abbastanza evolute per i criteri di servizio della Laguna di **Venezia**" Genova - Sono passati esattamente dieci anni da quando, a Bergen in Norvegia, è entrato in servizio l'Ampere, il primo traghetto al mondo che utilizza soltanto batterie elettriche. Dal 2015 a oggi, la nave ha percorso una distanza pari a 17 volte il giro dell'Equatore. Tutto è cominciato con la decisione della Norwegian public roads administration di richiedere una tecnologia sostenibile a bordo della nuova unità destinata a trasportare passeggeri e veicoli attraverso il Sognefjord sulla costa occidentale della Norvegia. L'operatore di traghetti Norled ha esplorato l'alternativa elettrica e ha avviato una collaborazione con Fjellstrand Shipyard per trovare la soluzione migliore. Norled ha poi vinto la gara d'appalto del traghetto basata sul design all'avanguardia dell'Ampere. Spiega Edmund Tolo, dirigente del cantiere Fjellstrand: "Abbiamo dovuto affrontare una serie di sfide, poiché nessuno lo aveva mai fatto prima. Non avevamo idea della durata effettiva delle batterie e non avevamo le norme e i regolamenti necessari. Tuttavia, collaborando a stretto contatto con Siemens come integratore, il fornitore di batterie Corvus Energy, l'armatore Norled, nonché le autorità marittime norvegesi e Dnv, siamo riusciti a rendere tutto questo un successo". A dieci anni dall'esperienza norvegese, in Italia la diffusione delle batterie per il trasporto marittimo è ancora in una fase embrionale. La scelta del full electric in particolare è spesso limitato al trasporto lacustre. Questo non significa che l'alternativa elettrica sia del tutto scartata. Actv, la compagnia del gruppo Avm che opera il servizio pubblico di battelli nella Laguna di **Venezia**, ha scelto per esempio di passare dalla propulsione tradizionale a quella ibrida sui propri vaporetto, mentre in parallelo la flotta di traghetti passerà al diesel-elettrico. Perché non il full electric? "La nostra scelta dell'ibrido - spiega Salvatore Savarese, direttore dei cantieri di manutenzione navale di Actv - arriva da 8-9 anni di analisi dei gas di scarico e ci ha portato a scegliere motori di ultima generazione in linea con la normativa europea Stage V. In Nord Europa i criteri di servizio sono diversi e consentono la ricarica delle batterie, l'ormeggio dura un'ora. In Italia il full electric funziona per i laghi alpini dove i tempi di ormeggio sono più lunghi. A **Venezia**, dove abbiamo ormeggi ogni 4 minuti, la tecnologia attuale delle batterie non è adeguata. Nei prossimi anni studieremo imbarcazioni full electric, ma ci vorrà almeno un lustro perché la tecnologia possa evolvere".



The Medi Telegraph
Norvegia, il primo traghetto full electric del mondo ha compiuto dieci anni
02/18/2025 18:35
In Italia è ancora una tecnologia di nicchia, Savarese (Actv) spiega la scelta dell'ibrido: "Tutto elettrico, le batterie non sono ancora abbastanza evolute per i criteri di servizio della Laguna di Venezia" Genova - Sono passati esattamente dieci anni da quando, a Bergen in Norvegia, è entrato in servizio l'Ampere, il primo traghetto al mondo che utilizza soltanto batterie elettriche. Dal 2015 a oggi, la nave ha percorso una distanza pari a 17 volte il giro dell'Equatore. Tutto è cominciato con la decisione della Norwegian public roads administration di richiedere una tecnologia sostenibile a bordo della nuova unità destinata a trasportare passeggeri e veicoli attraverso il Sognefjord sulla costa occidentale della Norvegia. L'operatore di traghetti Norled ha esplorato l'alternativa elettrica e ha avviato una collaborazione con Fjellstrand Shipyard per trovare la soluzione migliore. Norled ha poi vinto la gara d'appalto del traghetto basata sul design all'avanguardia dell'Ampere. Spiega Edmund Tolo, dirigente del cantiere Fjellstrand: "Abbiamo dovuto affrontare una serie di sfide, poiché nessuno lo aveva mai fatto prima. Non avevamo idea della durata effettiva delle batterie e non avevamo le norme e i regolamenti necessari. Tuttavia, collaborando a stretto contatto con Siemens come integratore, il fornitore di batterie Corvus Energy, l'armatore Norled, nonché le autorità marittime norvegesi e Dnv, siamo riusciti a rendere tutto questo un successo". A dieci anni dall'esperienza norvegese, in Italia la diffusione delle batterie per il trasporto marittimo è ancora in una fase embrionale. La scelta del full electric in particolare è spesso limitato al trasporto lacustre. Questo non significa che l'alternativa elettrica sia del tutto scartata. Actv, la compagnia del gruppo Avm che opera il servizio pubblico di battelli nella Laguna di Venezia, ha scelto per esempio di passare dalla propulsione tradizionale a quella ibrida sui propri vaporetto, mentre in parallelo la flotta di traghetti passerà al diesel-elettrico. Perché

The Medi Telegraph

Focus

Il Brasile stanziava 1,6 miliardi per rilanciare la propria industria navale

I fondi usati per rinnovare la flotta usata da Petrobras **Genova** - Il presidente del Brasile, Luiz Inácio Lula da Silva, ha annunciato investimenti da 1,6 miliardi di euro (10 miliardi di real) per rilanciare l'industria navale nazionale. I fondi saranno utilizzati per rinnovare la flotta navale utilizzata dalla compagnia petrolifera statale Petrobras. Nel corso dell'evento di presentazione del bando di gara, Lula ha sottolineato l'importanza della Petrobras nello sviluppo nazionale ed evidenziato il ruolo dell'azienda nell'industrializzazione, nella ricerca e nella creazione di posti di lavoro. In tutto saranno acquisite 8 navi cisterna per il trasporto di gas. La gara è pubblica e internazionale e si articola in 2 lotti, che non potranno essere aggiudicati dallo stesso cantiere o consorzio. Le aziende interessate - che soddisfino i criteri tecnici ed economici stabiliti nel bando - avranno 90 giorni per presentare le loro proposte. La prima nave dovrà essere varata entro 30 mesi dalla formalizzazione del contratto.

