ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

giovedì, 20 febbraio 2025

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data

giovedì, 20 febbraio 2025

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

20/02/2025 **Corriere della Sera** 10
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **Il Fatto Quotidiano** 11
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **Il Foglio** 12
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **Il Giornale** 13
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **Il Giorno** 14
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **Il Manifesto** 15
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **Il Mattino** 16
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **Il Messaggero** 17
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **Il Resto del Carlino** 18
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **Il Secolo XIX** 19
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **Il Sole 24 Ore** 20
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **Il Tempo** 21
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **Italia Oggi** 22
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **La Nazione** 23
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **La Repubblica** 24
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **La Stampa** 25
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **MF** 26
Prima pagina del 20/02/2025

20/02/2025 **Milano Finanza** 27
Prima pagina del 20/02/2025

Primo Piano

19/02/2025 **Il Metropolitano** 28
Aqua Film Festival, Venezia 21-25 Marzo, nona edizione

19/02/2025 **ilsole24ore.com** 30
Dogane, i porti si ribellano al declassamento delle direzioni

19/02/2025 **Msn** 31
Dogane, i porti si ribellano al declassamento delle direzioni

19/02/2025 **Port and Shipping - Porti** 33
Piano del Mare e Blue Economy, Musumeci a Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2025

19/02/2025 **Port Logistic Press** 34
Giampieri (Assoporti) dopo Fruit Logistica: ortofrutticolo cruciale per l'economia italiana

Trieste

19/02/2025 **Agenparl** 35
19.02.25 LE SFIDE E LE OPPORTUNITÀ LEGATE ALLO SVILUPPO DELL'IDROGENO. IL PORTO DI TRIESTE AL CAIRO, IN EGITTO, AL CENTRO DELLA CONFERENZA HYDROGEN MEDITERRANEAN SUMMIT

19/02/2025 **Ansa.it** 37
Trieste presenta Hydrogen Valley al Mediterranean Summit

19/02/2025 **FerPress** 38
Hydrogen Mediterranean Summit: Torbianelli, per hub di Trieste importante seguire dinamiche nuove commodities energetiche

19/02/2025 **Messaggero Marittimo** 39
Sfide e opportunità dello sviluppo dell'idrogeno sul Porto di Trieste

19/02/2025 **Sea Reporter** 40
Il porto di Trieste al centro della conferenza Hydrogen Mediterranean Summit

20/02/2025 **Ship Mag** 41
Missione al Cairo per l'Adsp di Trieste: focus sulle opportunità legate al gas della transizione

19/02/2025 **The Medi Telegraph** 43
Le navi sono attrezzate, i porti no: fare il pieno di gas è un miraggio

19/02/2025 **transportonline.com** 46
Il porto di Trieste al Cairo per la conferenza Hydrogen Mediterranean Summit

Venezia

19/02/2025 **FerPress** 47
ZLS Porto Venezia-Rodigino: Marcato, subito conferma del credito per almeno 3 anni per dare certezze alle imprese

19/02/2025 **Veneto News** 49
Credito d'imposta ZLS Porto di Venezia-Rodigino. Marcato: "Serve un cambio di rotta, dobbiamo dare certezze alle imprese. Subito la conferma del credito per almeno 3 anni".

Savona, Vado

19/02/2025 **Savona News** 51
Infrastrutture, il Pd Savona: "Investimenti strategici per uno sviluppo sostenibile del porto di Savona-Vado"

19/02/2025 **Shipping Italy** 52
Aperta un'indagine per terrorismo dopo le esplosioni sulla petroliera Seajevel a Vado

19/02/2025 **The Medi Telegraph** 53
Bombe sulle petroliera a Savona, atti a Genova: s'indaga per naufragio aggravato da finalità terroristiche

Genova, Voltri

19/02/2025 **Agipress** 54
CHIUSURA DEL CASELLO AUTOSTRADALE DI BUSALLA

19/02/2025 **FerPress** 56
Federtrasporto: Falteri, intervenire immediatamente sul controllo telematico dei flussi da e per porto di Genova

19/02/2025 **Informare** 57
Federlogistica, la chiusura del casello autostradale di Busalla può mettere in crisi la logistica nel Nord Ovest

19/02/2025 **Informatore Navale** 59
Chiusura del casello autostradale di Busalla "Una Waterloo logistica per il Nord Ovest"

19/02/2025 **Messaggero Marittimo** 61
Federlogistica critica la chiusura del casello autostradale di Busalla

19/02/2025 **Messaggero Marittimo** 62
Genova, avanzano i lavori per la nuova diga foranea

19/02/2025 **Messaggero Marittimo** 63
Spediporto: un'analisi dei dati container del 2024

19/02/2025 **Sea Reporter** 65
Chiusura del casello autostradale di Busalla. Una Waterloo logistica per il Nord Ovest

20/02/2025 **Ship Mag** 67
Federlogistica: una Waterloo per il porto di Genova la chiusura del casello autostradale di Busalla

20/02/2025 **Ship Mag** 69
Spediporto: a Genova e Savona 2,8 milioni di container ma servizi inadeguati

La Spezia

20/02/2025 **Citta della Spezia** 71
Porto: Avena fa un passo indietro, la comunità portuale propone il nome di Pisano

19/02/2025 **Port Logistic Press** 73
Un milione di scatti fotografici di Claudio Pistelli per raccontare La Spezia dal 1979 al 2023

19/02/2025 **The Medi Telegraph** 74
Nomine nei porti, da Gasparato a Gariglio: i nomi sui tavoli della politica

Ravenna

19/02/2025 **FerPress** 75
Porto Ravenna: Autorità portuale sarà gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del porto

19/02/2025 **Informare** 77
L'AdSP diventerà Gestore Unico delle manovre ferroviarie nel porto di Ravenna

19/02/2025 **Messaggero Marittimo** 79
Ravenna: accordo tra AdSp e RFI per la gestione unica delle manovre ferroviarie

19/02/2025 **Ravenna Today** 81
I movimenti ferroviari nel Porto saranno gestiti dall'Autorità portuale: siglato un accordo con Rfi

19/02/2025 **Ravenna Today** 82
Declassamento della dogana di Ravenna, tavolo di confronto in Comune: "Scelta incomprensibile"

19/02/2025 **Ravenna24Ore.it** 84
Declassamento della dogana di Ravenna, istituito un tavolo di confronto con Comune e Regione

19/02/2025 **RavennaNotizie.it** 86
Rigassificatori di Ravenna, La Spezia e Piombino conferiti in Snam Fsru Italia

19/02/2025 **RavennaNotizie.it** 87
Storico accordo. Autorità Portuale sarà Gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del Porto di Ravenna

19/02/2025 **RavennaNotizie.it** 89
Declassamento dogana Ravenna. Comune, Regione e soggetti coinvolti chiedono incontro urgente al Governo

19/02/2025 **ravennawebtv.it** 91
Porto di Ravenna: storico accordo fra Autorità Portuale e Rete Ferroviaria Italiana

19/02/2025 **ravennawebtv.it** 93
Declassamento della dogana di Ravenna, primo tavolo di confronto tra Comune, Regione e soggetti coinvolti

19/02/2025 **Shipping Italy** 95
All'Autorità Portuale competenze e gestione di binari e ferrovie del porto di Ravenna

19/02/2025 **Tele Romagna 24** 97
RAVENNA: Infrastrutture, accordo tra Autorità portuale e Rfi

Livorno

19/02/2025 **La Gazzetta Marittima** 98
Dazi Trump: l'export livornese negli Usa vale 300 milioni

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

19/02/2025 **Ancona Today** 101
I sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana finiranno nella vasca di colmata di Ancona

19/02/2025 **Ansa.it** 102
Sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana, ok appalto

20/02/2025 **corriereadriatico.it** 103
Porto di Fano, 17 anni dopo l'accordo di programma appaltata la rimozione dei fanghi stoccati

19/02/2025 **Il Nautilus** 105
PORTO DI FANO: AGGIUDICATO APPALTO PER IMMERSIONE DEI SEDIMENTI IN VASCA DI COLMATA AD ANCONA

19/02/2025 **Informare** 106
Appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana

19/02/2025 **Messaggero Marittimo** 107
Porto di Fano: aggiudicato l'appalto per l'immersione dei sedimenti nella vasca di colmata di Ancona

19/02/2025 **Primo Magazine** 108
Fano: appalto per immersione dei sedimenti in colmata ad Ancona

19/02/2025 **vivereancona.it** 109
Numana: aggiudicato l'appalto per l'immersione dei sedimenti nella vasca di colmata di Ancona

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

19/02/2025 **Agenparl** 110
CONSUMI: MAXI BLITZ DI 1500 AGRICOLTORI COLDIRETTI AL PORTO DI CIVITAVECCHIA CONTRO LE NAVI DI OLIO STRANIERO

19/02/2025 **Agenparl** 111
CONSUMI: COLDIRETTI, CON 65 MILIONI DI LITRI E' INVASIONE DI OLIO STRANIERO, ALLARME FRODI

19/02/2025 **AskaNews.it** 113
1500 agricoltori a porto Civitavecchia contro olio straniero

19/02/2025 **CivOnline** 114
Olio straniero, blitz di Coldiretti in porto: «È invasione»

19/02/2025 **La Provincia di Civitavecchia** 116
Olio straniero, blitz di Coldiretti in porto: «È invasione»

Napoli

19/02/2025 **La Gazzetta Marittima** 118
Più nautica con le ZES

Bari

19/02/2025 **Rai News** 119
Al via l'elettrificazione dei moli di Termoli

Brindisi

19/02/2025 **Brindisi Report** 120
Referendum, Cgil: parte da Brindisi la campagna regionale per i "Cinque sì"

19/02/2025 **Shipping Italy** 122
Sbarcate a Brindisi 9 turbine eoliche lunghe 81 metri (FOTO)

Taranto

19/02/2025 **Shipping Italy** 123
Tre richieste di rinvio a giudizio per i lavori della banchina Est al Molo San Cataldo di Taranto

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

19/02/2025 **Ansa.it** 125
Porto Gioia Tauro, sì Comitato gestione a variazione Pot

19/02/2025 **FerPress** 127
Porto di Gioia Tauro: riunione del Comitato di gestione

19/02/2025 **Il Nautilus** 129
AdSP MTMI: 66 milioni di euro per elettrificare la banchina di levante del porto di Gioia Tauro

19/02/2025 **Informare** 131
Un milione di euro per la riduzione dell'importo delle tasse di ancoraggio nel porto di Gioia Tauro

19/02/2025 **Informatore Navale** 132
ADM Porto di Gioia Tauro - Nota del Presidente Andrea Agostinelli

19/02/2025 **Messaggero Marittimo** 134
Gioia Tauro, nuovi investimenti per lo sviluppo portuale

19/02/2025 **Rai News** 136
Cocaina nascosta nei sacchi di pellet. 788 chili sequestrati nel porto di Gioia Tauro

19/02/2025 **Rai News** 137
66 milioni di euro per elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro

19/02/2025 **Sea Reporter** 139
Riunione Comitato di Gestione: approvata la ratifica della variazione del Bilancio 2024

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

19/02/2025 **Affari Italiani** 141
Gruppo FS, investiti 1,4 miliardi nella logistica: focus su innovazione e intermodalità

19/02/2025 **Agenparl** 143
Città Metropolitana di Messina: Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

19/02/2025 **FerPress** 145
Polo logistica gruppo Fs: 1,4 mld di investimenti per nuovi asset fisici e digitali

19/02/2025 **ilcittadinodimessina.it** 146
Città Metropolitana di Messina: Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

19/02/2025 **Informare** 147
Investimenti pari a 1,4 miliardi di euro per lo sviluppo del Polo Logistica del gruppo FS Italiane

19/02/2025 **Informazioni Marittime** 148
Gruppo FS, per il Polo Logistica pianificato un investimento di 1,4 miliardi

19/02/2025 **Sea Reporter** 149
Gruppo Fs, Polo Logistica: 1,4 Miliardi di investimenti in nuovi asset

19/02/2025 **Stretto Web** 150
Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

19/02/2025 **Stretto Web** 151
Il Porto di Villa San Giovanni, "infrastruttura essenziale per la mobilità e la logistica"

Catania

19/02/2025 **LiveSicilia** 152
Piano regolatore del porto di Catania, l'investimento da 940 milioni

Palermo, Termini Imerese

19/02/2025 **Palermo Today** 154
VIDEO | Msc apre le porte ai palermitani, il concerto tributo a Battiato a bordo di una nave da crociera

Focus

19/02/2025 **FerPress** 155
Il Gruppo Grimaldi estende il suo network all'India. Previste due partenze al mese dall'Europa

19/02/2025 **FerPress** 156
Partnership tra Lloyd's Register Foundation e WEF per una transizione verso porti positivi per natura e persone

19/02/2025 **Informare** 158
Il gruppo Grimaldi estende il suo network marittimo all'India

19/02/2025 **Informare** 159
Lo scorso anno il traffico delle merci nei porti montenegrini è cresciuto del +2,2%

19/02/2025 **Informatore Navale** 160
ASSOMARINAS e ULISSES siglano un protocollo d'intesa per l'innovazione nella nautica e nella gestione dei marina

19/02/2025 **Informatore Navale** 161
Il CNSM celebra 50 anni di vela offshore a Caorle, la prima è stata La Cinquecento - Da aprile a ottobre 4 regate della vela d'altura

19/02/2025 **Informatore Navale** 163
MSC WORLD AMERICA COMPLETA CON SUCCESSO LE PROVE IN MARE

19/02/2025 **Informazioni Marittime** 165
Clia annuncia le presenze all'European Cruise Week 2025

19/02/2025 **La Gazzetta Marittima** 166
Assotutela e Tails insieme

19/02/2025 **La Gazzetta Marittima** 167
La "giornata delle balene"

19/02/2025 **La Gazzetta Marittima** 168
È nata l'Accademia Boero

19/02/2025 **Sea Reporter** 170
Cruise Week 2025, svelate presenze politici e istituzioni

19/02/2025 **Sea Reporter** 172
MSC World America ha completato con successo le prove in mare

19/02/2025 **Shipping Italy** 174
La Guardia Costiera autorizza l'impiego di batterie a bordo di navi battenti bandiera italiana

19/02/2025 **The Medi Telegraph** 175
Prove in mare per World America, la nuova ammiraglia di Msc. Da Eataly a The Loft: tutte le novità a bordo

20/02/2025 **The Medi Telegraph** 177
Il Milleproroghe salva i marittimi: niente maxi-code in Capitaneria

GIOVEDÌ 20 FEBBRAIO 2025 www.corriere.it In Italia (con "Cook") EURO 2,20 | ANNO 150 - N. 43

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: serviziolettori@corriere.it

BE Rebel Pay per you

Champions amara

Dopo Milan e Atalanta fuori anche la Juventus

di **Alessandro Bocci** e **Massimiliano Nerozzi** a pagina 34

Domani su 7

Hugh Grant: anche io sono diventato cattivo

di **P. De Carolis** e **De Giovanni** nel settimanale del **Corriere**

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

Berlino: sconcerto per le frasi del presidente. Che attacca anche l'Europa: in Ucraina ha fallito. Putin: in Arabia colloqui positivi

Assalto di Trump a Zelensky

Scontro sulle cause del conflitto. Poi gli insulti del leader Usa: dittatore e comico mediocre

LA FORZA, I DIRITTI

di **Massimo Gaggi**

Nel sistema americano un presidente ha pochi limiti: all'interno gode della presunzione di immunità per tutti gli atti ufficiali, ha ampi poteri per attuare la sua agenda e può perdonare chiunque (compreso Elon Musk in caso di illegalità della sua task force). Certo, ci sono la Costituzione e la separazione dei poteri: ma con diversi ordini esecutivi Donald Trump ha già invaso l'area di competenza del Congresso, cioè del potere legislativo, mentre quello giudiziario, che reagisce sospendendo alcuni suoi atti, viene tenuto a bada con quel «chi salva il Paese non viola alcuna legge» che sa di presidenza imperiale: parole paragonate a quelle di Napoleone.

Mentre l'America si chiede se sia ancora possibile attivare il sistema di contrappesi creato per bilanciare i vasti poteri esecutivi che il presidente tende a rendere assoluti sostenendo che la vittoria elettorale gli dà carta bianca, Trump usa in modo ancor più brutale la sua forza nell'arena della politica estera. Qui la Costituzione gli lascia poteri pressoché assoluti. Gli argini dovrebbero essere le alleanze, i trattati, il diritto internazionale. Ma, sganciata la forza dal diritto, Trump non si pone più limiti: se ancora di recente riconosceva a Zelensky una volontà di pace e ammoniva un recalcitrante Putin, oggi capovolge tutto.

continua a pagina 22

Scontro sempre più acceso fra il presidente ucraino e quello americano. Trump ha definito Zelensky «un dittatore mai eletto e un comico mediocre», poi ha attaccato anche l'Europa («In Ucraina ha fallito»). E Zelensky di Trump ha detto: «Vive nella bolla di disinformazione russa».

da pagina 2 a pagina 9

LE POSIZIONI ANTI-KIEV

E Conte riscrive la storia di questi anni

di **Francesco Verderami**

a pagina 9

GIANNELLI

LA PETROLIERA IN LIGURIA E I PRECEDENTI

La guerra segreta sui mari

di **Guido Olimpio** e **Andrea Pasqualetto**

Esplosione sulla petroliera Seajewell nelle acque tra Vado e Savona, aperta inchiesta per terrorismo: si cercano tracce di esplosivo sui pesci morti nelle vicinanze della nave.

a pagina 5

GLI AFFARI, IL DISGELO TRA RUSSIA E AMERICA

Sanzioni, cosa accadrà?

di **Federico Fubini**

Rebus sanzioni alla Russia, l'Ue ne propone di nuove. Mosca insiste per cancellarle e apre agli investimenti americani.

a pagina 6

DOPO IL CASO BRACCO

Anziani e truffe, migliaia colpiti I clan in azione Come difendersi

di **Gennaro Scala**

Il finto maresciallo dei carabinieri e il finto incidente, ma anche il finto legale o il finto innamorato, la finta identità digitale che ti ruba quella vera e pure le coordinate bancarie. Truffe, insomma. Truffe e ancora truffe. Migliaia, in un anno, le vittime che in Italia cadono nella rete di malfattori super organizzati e super tecnologici. E ad essere colpiti sono soprattutto gli anziani. Un giro di affari, si stima, di oltre 200 mila euro alla settimana per ogni banda. I cui fili, spesso, sono mossi dalla camorra.

a pagina 16

Il caso Il dramma di Emma Raducanu a Dubai. L'uomo è stato allontanato

Vede lo stalker fra gli spettatori Lo choc e il pianto della tennista

La tennista inglese Emma Raducanu, 22 anni, in campo a Dubai vede il suo stalker sugli spalti durante il match e scoppia in lacrime

UN FRAME DEL VIDEO DAZN

di **Marco Calabresi** a pagina 17

I medici «Lieve miglioramento»

Francesco si alza e riceve Meloni: «È vigile, scherza»

di **Virginia Piccolillo** e **Gian Guido Vecchi**

«Lieve miglioramento, in particolare degli indici infiammatori». L'ultimo bollettino sullo stato di salute del Papa, ieri sera al Gemelli, rassicura i fedeli. La situazione resta delicata, ma Francesco ha potuto anche intrattenersi con la premier Meloni: «Abbiamo scherzato, non ha perso il suo proverbiale senso dell'umorismo».

alle pagine 10 e 11 **De Bac**

NOTA DELLA CEI: NON SMARRIRE L'UMANITÀ

I vescovi: preoccupazione per le leggi sul fine vita

di **Adriana Logroscino** e **Cesare Zapperi**

La preoccupazione della Cei per le iniziative regionali sul fine vita: «No a polarizzazioni o a giochi al ribasso, non si faccia di questo tema una questione di schieramento. Il primo compito è aiutare, non procurare la morte».

a pagina 18

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Donald Gasp

Davvero Trump ha detto di Zelensky che è un «comico mediocre», dove l'aggettivo mira a fare ancora più male del sostantivo? Pare di sì e, per non essere da meno, anche Gasperini — l'allenatore dell'Atalanta — ha spiattellato in conferenza stampa che il suo giocatore più forte, Lookman, è «uno dei peggiori rigoristi che abbia mai visto». Aggiungendo, in piena sintonia con la Casa Bianca: «Li calcia veramente male». Zelensky e Lookman se la sono presa parecchio: uno dei due minaccia addirittura di andarsene e non è Zelensky. Resta il mistero del perché di tutta questa cattiveria, apparentemente gratuita. Nel senso che tu puoi dire quel che ti pare su Lookman e Zelensky, e puoi dirlo persino a loro. In privato, però. In pubblico esiste un prontuario di frasi fatte alla vaselina, a cui gli uomini attingono da decine di secoli: forse l'ultimo a sgarrare fu il gallo Brenno quando bullizzò i senatori dell'antica Roma al grido di «Guai ai vinti!». Da lì in avanti persino i peggiori tangheri hanno fatto ricorso all'arma dell'allusione, dell'eufemismo, in qualche caso dell'ironia, più spesso della fumisteria. Frasi come «Zelensky è un professionista da valorizzare anche in campi diversi dalla politica» o «Lookman va comunque elogiato per essersi assunto la responsabilità di tirare il rigore».

Macché. Si direbbe che da quando il politicamente corretto si è eretto a difesa dell'onorabilità di tutte le minoranze, gli unici che si possono ancora attaccare impunemente sono gli individui.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ENERGIA FISICA E MENTALE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
NOVITÀ FLACONCINI AGITA E BEVI
SUSTENIUM PLUS 50+
Alto contenuto di VITAMINA B12
Complesso antiossidante actiful
Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano. ACTIFUL® è un marchio di BioActer B.V. Il logo ACTIFUL® è di proprietà di BioActer B.V.
A. MENARINI

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, c1, DCB Milano
9 771120 496008 50220

Lollobrigida litiga con Piantedosi perché non ha sciolto il Comune di Bari. E FI attacca FdI: "Propaganda in commissione Covid". Nella destra c'è un bel clima

Clemente
L'OLIO BUONO VERAMENTE

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Giovedì 20 febbraio 2025 - Anno 17 - nº 50
Redazione: via di Sant'Erasmo nº 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati € 3,00 - € 17 con il libro "Fratelli di chat"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

Clemente
L'OLIO BUONO VERAMENTE

INCHIESTA LA RUSSA JR.

'Ignazio' e la spia: chiamata lontana dal caso del figlio

MILOSA A PAG. 8

1.300 PEZZI DAI TURCHI

Leonardo compra droni. Ue, soldati record senza armi

CANNAVÒ E DRAGONI A PAG. 4 - 5

TARQUINIO: "STOP ARMI"

Piazze pro Kiev: Schlein nei guai, lite Picierno-5S

DE CAROLIS E GIARELLI A PAG. 6

È LA CASA DOVE ABITA

Va all'asta la villa di Soru per sanare i debiti in banca

LISSIA A PAG. 15

» DA MÜLLER A BRADY

Calcio e stranieri: Tfr milionari (a loro insaputa)

» Paolo Ziliani

Hansi Müller, ex nazionale tedesco, ha giocato tre stagioni in Italia negli anni 80 con Inter e Como. "Il TFR? Non so cosa sia. Potete spiegarmi?". Thomas Berthold, campione del mondo con la Germania nel 90, ha giocato quattro campionati da noi con Verona e Roma. "TFR? Non conosco. In Germania abbiamo pensione. Cos'è?".

A PAG. 18

SANATORIA PD Il testo verrà emendato: così si allungano i tempi

Il Senato restringe il Salva-Sala: condono solo per i suoi abusi

■ A Palazzo Madama maggioranza e Pd sono pronti a correggere il testo uscito dalla Camera. L'idea è che non sia più una norma "interpretativa" che possa valere per il resto d'Italia

MARRA A PAG. 15

SIC TRANSIT "FA SPOT A MOSCA". "DITTATORE E COMICO MEDIOCRE"

Zelensky e Trump a pesci in faccia

COSA CHIEDE PUTIN APRE A KIEV: "NON SARÀ ESCLUSA DAL TAVOLO" GLI ANALISTI SOLDATOV E BOROGAN: "PIÙ CHE IL DONBASS, PRETENDE IL RISPETTO DAGLI USA"

CATTANO, FESTA E IACCARINO A PAG. 2 - 3

La cattiveria

Lavrov: "Una bacchettata sulle mani a Zelensky". Un sollievo, per chi si sta aspettando un missile nel culo

LA PALESTRA/SILVIO PERFETTI

LE NOSTRE FIRME

- **Sylos Labini** Guerra persa, paga la Ue *a pag. 11*
- **Corrias** Ronconi e i "silenzi comunisti" *a pag. 11*
- **Truzzi** Dal Sanremellum al Rosatellum *a pag. 11*
- **Pontani** La nonna e le spolette-bomba *a pag. 16*
- **Sales** La corruzione nel Dna dell'Italia *a pag. 17*
- **Caselli** Almasri: il lapsus di Meloni *a pag. 20*

AMICA Chips
IL DIVINO QUOTIDIANO.

Atlantisti antiamericani

» Marco Travaglio

In questi tre anni, l'Ue aveva due opzioni: vincere la guerra o preparare la pace. Invece la guerra l'ha persa e la pace non l'ha preparata. E ora dà la colpa a Trump, arrivato a cose fatte a gestire la sconfitta di chi c'era prima, come già nel 2017 in Afghanistan, cercando di convincere chi la guerra la sta vincendo a fermarsi prima che la stravinca. Ma Zelensky, che aveva alzato bandiera bianca dando per perse le quattro regioni perse e implorando Putin di sedersi al tavolo, ha di nuovo cambiato idea (o qualcuno gliel'ha fatta cambiare) ed è tornato in modalità "piano per la vittoria": non cederà nulla di ciò che ha perso, anzi detta condizioni a chi ha vinto. Certo, era meglio un negoziato paritario Russia-Ucraina con un arbitro imparziale. Ma quel treno passò a Istanbul nel marzo-aprile 2022 *chez* Erdogan, mezzo milione di morti fa, e lui ne scese a un passo dall'intesa su amorevole consiglio di Johnson&C.: peggio per lui, anzi per il suo popolo, che ora subirà condizioni molto più pesanti. Lui dice giustamente che non si fa la pace Russia-Ucraina senza Ucraina: peccato che l'estate scorsa lui e la Nato avessero apparecchiato in Svizzera un negoziato Russia-Ucraina senza Russia: logica conseguenza del suo decreto dell'ottobre 2022 che gli vieta di trattare con Putin (a proposito: quando lo abolisce?). L'Ue gli ha sempre tenuto bordone e ora fa la faccia da funerale perché si rischia la pace. I leader – ma solo i più falliti – si riuniscono a Parigi come gli alcolisti anonimi per decidere le truppe da inviare a Kiev nel dopoguerra che Trump prepara senza e contro di loro: come se Mosca potesse accettare truppe Nato nell'Ucraina fuori dalla Nato.

Fortuna che, nel caos generale, la Schlein ha le idee chiare: "Meloni dica se sta con l'Ue o con Trump". Quindi almeno lei ha capito dove sta l'Ue: però s'è scordata di dircelo, e soprattutto di dirlo all'Ue. Le ultime volontà dell'Ue sono scolpite nella risoluzione di un mese fa, quella che equipara il nazismo e il comunismo: "Piena vittoria militare dell'Ucraina" e "cambiamento democratico in Russia e in altri paesi autoritari come la Bielorussia". Se questo è il contributo realistico che vuol dare al negoziato di pace, si capisce perché non sia stata invitata. Ma, a illuminare ancor meglio lo scenario, c'è Mario Draghi, che "sferza", anzi "striglia", anzi "sveglia", anzi "scuote" l'Ue: "Non si può dire no a tutto, fate qualcosa". No a tutto cosa? E qualcosa cosa? Ah saperlo. Era quasi meglio "Volete la pace o i condizionatori accesi?". Anche perché le persone normodotate hanno scelto sia la pace sia i condizionatori accesi. Però non disperiamo: con tutti questi atlantisti diventati antiamericani dalla sera alla mattina, non resta che dichiarare guerra non solo alla Russia, ma pure all'America.

VALLEVERDE

IL FOGLIO

quotidiano

Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 10 - 20122 Milano

Sped. in Abb. Postale - D.L. 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO

ANNO XXX NUMERO 43 DIRETTORE CLAUDIO CERASA GIOVEDÌ 20 FEBBRAIO 2025 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 37

VALLEVERDE

Il caso unico al mondo di una destra anti trumpiana, anti putiniana, anti muskiana. Ragioni per studiare Merz in Germania e incrociare le dita

Un'alternativa di destra all'Europa modello Putin e modello Trump esiste? Forse sì. In questo momento storico, trovare buone notizie in Europa, e per l'Europa, è un'operazione spericolata, proibitiva, quasi autolesionista, perché più si cerca di ragionare su quello che potrebbe fare l'Europa per aiutare se stessa e più ci si rende conto che l'Europa, come ha notato due giorni fa Mario Draghi al Parlamento europeo, non sembra essere affatto pronta ad aiutare se stessa, ad affrontare i suoi tabù, a combattere i suoi vizi, a governare le sue divisioni e a offrire risposte non macchinose a problemi gravi, urgenti e impellenti. Nello tsunami di pessimismo che sta investendo l'Europa, all'orizzonte, con un cannocchiale ben calibrato e ad alta definizione, è possibile intravedere però una luce di speranza, che arriva da un paese, la Germania, finito al centro dell'attenzione, negli ultimi mesi, più per notizie spaventose che per notizie rassicuranti. Si parla molto di Germania, comprensibilmente, per via dei numeri potenzialmente esplosivi e devastanti dell'AfD, un partito che si trova a metà strada tra l'Europa che ha in mente Putin (devastata) e l'Europa che ha in mente Trump (dilaniata). Ma si parla poco di Germania per quello che finora è stato invece un protagonista interessante ed eccitante della campagna elettorale e che risponde al nome di Friedrich Merz. Friedrich Merz è il candidato cancelliere della Cdu, il centrodestra tedesco, e ha alcune caratteristiche straordinarie e piuttosto anomale per un leader di destra. Primo punto. Merz è ostile agli estremisti di destra, durante la campagna elettorale ha ripetuto all'infinito che chi vota Cdu lo deve fare anche per non ritrovarsi al governo l'AfD. (Merz vuole governare con una grande coalizione, allargata all'Spd, e nonostante lo scivolone di qualche settimana fa, quando ha scelto di votare al Bundestag una legge sull'immigrazione con l'AfD, la sua promessa appare sincera) e se ci si riflette un istante non esiste in Europa nessuna destra così apertamente critica contro la destra estrema (forse anche perché non esiste in Europa nessuna destra così estrema come quella guidata dai neonazisti dell'AfD). Secondo punto. Merz è l'unico importante politico di destra al mondo ad aver sfidato la piattaforma Maga e Mega, Make America Great Again, Make Europe Great Again. Lo ha fatto, nelle ultime settimane, rispondendo, a tono, ai goffi e violenti attacchi portati avanti dal vice di Donald Trump, J. D. Vance, contro l'Europa. "Non lascerò – ha detto Merz, da vero patriota – che i politici di altri paesi mi dicano cosa fare o con quale partito dovrei negoziare"'. Lo ha fatto, giorni fa, parlando di commercio, sapendo che la Germania è per Trump uno dei principali problemi in Europa, per via del suo grande disavanzo commerciale con gli Stati Uniti, e lo ha fatto utilizzando un linguaggio non diplomatico, nei confronti di Trump, dicendo che l'Europa non aveva "alcun interesse in un conflitto commerciale (con Trump). Mentre al contrario, pensiamo che il commercio avvantaggi tutti e che le tariffe danneggino tutti... Ma se lui vuole questo conflitto, allora dovremo dare la risposta giusta". (segue a pagina quattro)

TRUMP FA PUTIN GREAT AGAIN

Per Mosca la diplomazia non porta la pace ma manda avanti la guerra. Fatti: dagli accordi di Minsk a oggi

Odessa, dalla nostra inviata. Durante i colloqui a Riad, gli Stati Uniti hanno chiesto ai russi di sospendere gli attacchi contro le infrastrutture energetiche dell'Ucraina. Il ministro degli Esteri Sergei Lavrov ha risposto che Mosca non avrebbe potuto fermare questo tipo di bombardamenti per il semplice fatto che non ne ha mai condotti. La notte stessa, la città di Odessa è stata presa di mira da un attacco intenso di droni che ha colpito le infrastrutture energetiche della città, rimasta in parte al freddo e al buio. Mascherare, coprire, mentire tanto apertamente da spiazzare è una delle tattiche usate dalla Federazione russa durante i negoziati ed è talmente abituata a farlo da lasciare la controparte sempre disarmata. Lavrov viene da anni di allenamento, e la palestra del ministro degli Esteri russo spiega anche la foto in cui è stato ritratto il primo incontro delle delegazioni arrivate in Arabia Saudita: gli americani tesi da una parte – ognuno per le proprie ragioni – i russi sorridenti dall'altra, rilassati e abituati allo schema da usare con la controparte.

In Ucraina c'è una certa idea diffusa di quanto Mosca sia brava a negoziare e prima ancora che il presidente americano Donald Trump decidesse di accelerare e scombinare tutte le certezze di Kyiv riguardo alla fine della guerra per cercare una pace giusta, alcuni analisti ucraini mettevano in guardia sulle tattiche negoziali russe che sono sempre le stesse, ma comunque efficaci. Un esempio su tutti ha mostrato negli ultimi anni le abilità di Mosca: gli accordi di Minsk. La Russia ha trascinato Kyiv e l'occidente in un processo negoziale lunghissimo e sostanzialmente fatto appositamente per fallire. "Ci sono similitudini e differenze tra la situazione di oggi e quella del 2014 – dice Gustav Gressel, esperto di Russia e Difesa presso lo European Council on Foreign Relations – La differenza più grande è che all'epoca la Russia fingeva di non essere sul campo di battaglia, diceva di agire da mediatore in un conflitto che veniva presentato come una guerra civile. Fingeva di non essere parte attiva. Ora invece non nasconde di avere i suoi uomini dentro al territorio ucraino, di portare avanti una guerra totale con le sue bombe". Gli accordi di Minsk furono negoziati dopo l'annessione illegittima della Crimea da parte di Mosca e l'inizio del conflitto nella parte orientale del paese nelle oblast di Donetsk e Luhansk, dove gruppi di sedicenti separatisti rivendicavano la loro volontà di staccarsi dall'Ucraina. La guerra è stata lunga, sanguinosa anche se spesso nascosta sotto l'etichetta di "conflitto a bassa intensità" anche per volontà delle autorità di Kyiv che non volevano stravolgere e bloccare la vita di tutto il paese dichiarando la legge marziale. Mosca non soltanto riforniva di armi i separatisti, ma mandò anche i suoi uomini a combattere. Al tavolo dei negoziati che erano stati aperti in Bielorussia però pretendeva di essere esterna e presente soltanto in funzione di mediatore, di paciere. "I colloqui che portarono agli accordi di Minsk furono un teatro in cui Mosca studiava la reale volontà dell'occidente di aiutare l'Ucraina e cosa potesse ottenere. Era una Russia che non diceva apertamente di essere in guerra, in un certo senso aveva meno sicurezza in se stessa. Adesso invece rivendica la sua guerra aperta, la sua occupazione". Secondo Gressel a generare in Mosca questo indurimento dell'autostima sono stati vari fattori: la guerra in Siria, la gestione della pandemia e l'aver visto il ritiro dall'Afghanistan degli americani. (Flaverisani segue nell'inserto I)

Zelensky dice che Trump vive in una bolla di disinformazione russa. Trump inveisce contro di lui

Kyiv. Ieri mattina il presidente ucraino Volodymyr Zelensky è rientrato a Kyiv dopo essere stato alla Conferenza sulla sicurezza di Monaco, negli Emirati Arabi Uniti e in Turchia. La prima cosa che ha fatto è stata incontrare i giornalisti ucraini e stranieri nel suo ufficio in via Bankova, quando già Donald Trump aveva fatto commenti negativi su di lui e sulla sua popolarità, ma prima che, su Truth, il presidente americano lo definisse "un dittatore senza elezioni", accusandolo di aver sperperato i soldi americani e di aver fatto un "lavoro disastroso".

Zelensky ha risposto alle domande in piedi: era serio, concentrato, veloce. Il Foglio gli ha chiesto se ritiene che quello degli Stati Uniti, il più grande alleato dell'Ucraina, possa essere considerato un tradimento, visti i colloqui tra Russia e Stati Uniti e le prime dichiarazioni di Donald Trump contro di lui e contro la difesa dell'Ucraina. (Berdynskykh segue nell'inserto I)

La guerra d'Europa

La messa in scena di Putin e Trump sulla pace in Ucraina. Parla il lituano Landsbergis

Roma. Tre anni fa, all'inizio dell'invasione su larga scala dell'Ucraina da parte della Russia, l'allora ministro degli Esteri lituano Gabrielius Landsbergis scrisse sul social che si chiamava ancora Twitter: "Noi in Lituania sappiamo molto bene che l'Ucraina sta combattendo non solo per l'Ucraina, ma per noi nella regione, in Europa e per tutti nel mondo democratico. E' nostro dovere non solo punire la Russia per le sue azioni, ma aiutare l'Ucraina con tutti i mezzi disponibili. Ora". Nei mesi successivi Landsbergis è diventato uno dei volti della mobilitazione dei baltici e del fianco orientale della Nato, per cercare di convincere gli europei e il mondo libero di una cosa: Putin non si fermerà, e leader autoritari fanno esattamente quello che dicono. Oggi che non è più al governo, e che la situazione appare ancora più tesa, Landsbergis ci prova ancora: "Penso che non tutti in Europa abbiano ancora capito che l'accordo è già stato fatto". (Perugini segue nell'inserto I)

Un po' di coraggio

Le risorse militari e finanziarie dell'Europa ci sono e sono tante. Manca la volontà politica

Bruxelles. Il presidente del Consiglio europeo, António Costa, ieri ha avviato delle consultazioni bilaterali con i leader dei ventisette stati membri per cercare di organizzare la risposta dell'Unione europea a sostegno dell'Ucraina, dopo l'avvio dei negoziati tra Stati Uniti e Russia. (Corretta segue nell'inserto I)

Andrea's Version

E noi che ci eravamo fidati di Zelensky. Che tifavamo per l'Ucraina guidata da quel senza patente. Quel nazificato nazificante. Noi che eravamo arrivati a stimarlo, prima che Donald Trump ci raccontasse la verità: che era stato il saltimbanco, il nano ballerino sulla corda, lui, non viceversa, ad aggredire Putin. A invadere la Russia nottetempo. A fare di Maidan un concorso di teppa filo Nato, contro il vivere civile. E noi che ci eravamo fidati, che davamo credito a Zelensky di un consenso perfino sopra al milione di morti ucraini, per il momento, ma stupidi che sono stati. Perché Zelensky di consenso invece ha il 4. Se va bene. Come ci garantiscono Trump, Musk e il rappresentante di Musk in Italia, quel Matteo Salvini che porta il nome di un santo, lo stesso di Piantedosi, il quale in effetti è Matteo, soltanto che è indegno. Come spiegano Musk e la Schlein. Ma noi. Noi che ci eravamo fidati di un attorucolo, lassù nel freddo, quando avevamo avuto il culo di ritrovarci, quaggiù, nientemeno che il papà di Conte, un'Eleonora Duse detta Beppe Grillo.

Fratelli d'Europa

Lollobrigida: "Siamo per un'Unione più politica e meno burocratica". Dazi e agricoltura

Roma. "L'Europa deve essere sempre meno una entità burocratica e regolatrice per diventare sempre di più un'entità politica. Il governo lavora a questo obiettivo. In tutti i campi. E ci sono buone ragioni per sostenere che oggi la nostra nazione abbia ritrovato protagonismo in Europa. Sull'agricoltura sta cambiando tutto, per esempio". Dice così il ministro dell'Agricoltura, Francesco Lollobrigida, seduto su un divanetto della Camera, nel giorno in cui la Commissione di Bruxelles ha presentato le nuove linee guida della politica agricola europea – "segnando una netta discontinuità con il passato e facendo proprie istanze, idee e proposte italiane", dice il ministro – e mentre la costruzione europea è sollecitata dagli eventi internazionali e dalla politica americana dell'Amministrazione Trump: dalla questione Ucraina che impone nuove politiche di Difesa, ai dazi che richiederanno politiche europee comuni. "Il governo è impegnato per rafforzare il libero mercato nell'Unione", dice Lollobrigida. "Che è quello di cui ha bisogno un grande paese esportatore come il nostro". Ecco. Sono parole significative, visto il contesto protezionistico nel quale stiamo per precipitare. E l'accordo di libero scambio tra l'Europa e l'America del sud, il Mercosur? L'Italia voterà favorevolmente o si opporrà ancora? "Questo trattato è per noi un'occasione, perché permetterebbe di avere un accesso più facile al mercato. Noi esportiamo moltissimo, come dicevo, quindi siamo sempre interessati a un mercato aperto. Tuttavia il nostro voto favorevole è condizionato da alcune rassicurazioni di cui abbiamo bisogno, ovvero che negli accordi non ci siano vittime sacrificali". Che significa? "Che non ci devono essere settori penalizzati, spinti ai margini. Stiamo lavorando". E insomma, vedremo. Ma intanto Lollobrigida è sorridente. Pimpante. Le linee guida europee sull'agricoltura, presentate ieri dal vicepresidente della Commissione Raffaele Fitto e dal Commissario Christophe Hansen, danno l'idea di quanto Giorgia Meloni sia dentro la Commissione. Dentro un patto politico e pragmatico. "Le dichiarazioni di Hansen, che verrà in visita a Roma il 25 marzo, e quelle di Fitto, segnano la completa discontinuità con quanto messo in campo dalla Commissione precedente. Persino dal punto di vista della terminologia. Si parla di 'sovranità alimentare' e anche di garanzie a sostegno della produzione. Sono le cose per le quali abbiamo lavorato negli incontri con gli altri ministri dell'Agricoltura. Ed è il frutto di un impegno diretto di Meloni che, il 21 marzo scorso, al Consiglio europeo, assieme alle grandi questioni dell'Ucraina e del mediorientale, ha riportato i leader europei a occuparsi di agricoltura dopo decenni di politiche che avevano comportato una riduzione della produzione e del reddito degli agricoltori". (segue nell'inserto IV)

Una X su Piantedosi

Nel mirino di Stroppa, referente di Musk, e in Cdm si scontra con Lollobrigida

Roma. "Ma ci interessa?". Di primo acchito Matteo Piantedosi risponde così ai collaboratori che gli leggono gli esiti del sondaggio lanciato sulla piattaforma X da Andrea Stroppa, il referente di Elon Musk in Italia. Al ministro dell'Interno su due piedi sarà forse venuto in mente un altro Stroppa, Giovannino, che a fine carriera passò anche dall'Avellino (33 presenze e un gol) facendo innamorare i "lupi irpini", Piantedosi compreso. E' mattina. La faccenda, gratta gratta, è più complessa. Non solo perché il sondaggio di Stroppa boccia l'operato di Piantedosi ("il 67 per cento si sente meno sicuro da quando è ministro"), ma perché riaccende sospetti e mire sul Viminale. Indovinate di chi? (Cunsolieri segue nell'inserto II)

Il "bacio" di Schlein

Vuole scalare la corrente Orlando, litiga, sulle scale, con Franceschini (che ora punta su Provenzano)

Roma. Cerca di fare fesso il furbo che l'ha scelta. Ferma Dario Franceschini e lo implora: "Noi dobbiamo parlare" e lui, che il giorno prima si è visto trattare da Elly Schlein come un venditore di fazzoletti, gli risponde: "E io ora devo andare". Abbiamo assistito, per caso, alla Camera, sulle scale, all'incontro Schlein-Franceschini, una conversazione a metà tra il melodramma e il pulp, tra il bacio del quadro di Hayez e il vecchio fumazzo Dc. Franceschini gli chiede spiegazioni, parlano della corrente di Andrea Orlando, che Schlein vuole scalare, gli ricorda che lui ha rinunciato a fare più grande la sua, AreaDem, e la segretaria gli replica: "Devi capirmi". Schlein prova a metterlo in minoranza, Franceschini a metterle contro Provenzano, l'orlandiano con i calzoni corti. Si stanno contendendo il tesoro Orlando, la Mediobanca del Pd, la cassa che apre il partito. (Caruso segue nell'inserto IV)

Peggio Bifo di Mishra

Ieri Giulio Meotti ha illustrato a chiunque non sia obnubilato chi sia e di quale pregiudizio antisemita gron-

CONTRO MASTRO CILIEGIA

di questo Pankaj Mishra, scrittore e "attivista" (un maceratore infallibile) pakistano che in un libro molto pubblicizzato, "Il mondo dopo Gaza", descrive la guerra post 7 ottobre di Israele a Gaza come un "massacro su scala industriale", ma dimentica di definire "terroristi" i membri di Hamas. Sembra il fondo del pozzo, ma poi tocca accorgersi che in Italia, quanto a mistificazioni infamanti, siamo sempre buoni ultimi. Ad esempio FQ Magazine del Fatto tira fuori dalla soffitta di un non gloriosissimo passato Franco "Bifo" Berardi, "filosofo, attivista" (idem) protagonista della Bologna delle radio e dell'Autonomia. E' uno che ancora scrive libri sul rifiuto del lavoro, ma ora ne ha fatto uno dal titolo presuntuoso "Pensare dopo Gaza". Intervistato, dice che "Israele, dopo settantacinque anni di occupazione coloniale, di massacri, di internamento, di deportazioni", ha scatenato un'offensiva spietata con l'intenzione di "segnalare la sua spietatezza". L'ha "scatenata" Israele, esattamente come Putin e Trump, suoi parigrado ideologici e morali, dicono che la guerra l'ha scatenata l'Ucraina. Radio Alice nel paese delle sconcezze. *(Maurizio Crippa)*

L'impaziente Francesco

Il Papa, le cui condizioni sono stazionarie, lavora e riceve ospiti. Nel mondo, si prega

Roma. Al di là delle voci più disparate che da *mane* a sera circolano a Roma, in chat, fra cardinali, vescovi e ristoratori di Borgo, con notizie o presunte tali di seconda o terza mano date dal cugino dell'amico che lavora un piano sotto a quello dove è ricoverato il Papa, quel che conta è solo la "comunicazione ai giornalisti" diffusa come di consueto dopo le 19. E quella di ieri segnala che "le condizioni cliniche del Santo Padre si presentano stazionarie". Stazionarie significa che le condizioni sono quelle della sera prima e quindi che il quadro resta complesso anche per la presenza di una polmonite bilaterale. La nota aggiunge però che "gli esami del sangue, valutati dallo staff medico, dimostrano un lieve miglioramento, in particolare dei degli indici infiammatori", ed è questo l'aspetto positivo che induce alla speranza. La giornata del Papa è continuata come le precedenti: "Dopo aver fatto colazione ha letto alcuni quotidiani quindi si è dedicato alle attività lavorative con i suoi più stretti collaboratori. Prima di pranzo ha ricevuto l'eucarestia". Confermato anche da parte vaticana l'incontro con Giorgia Meloni: venti minuti "in forma privata". Ed è proprio Palazzo Chigi a rasserenare un po' il clima che s'era fatto plumbeo ventiquattr'ore prima: "Sono molto contenta di averlo trovato vigile e reattivo – ha detto la premier –. Abbiamo scherzato come sempre. Non ha perso il suo proverbiale senso dell'umorismo". Nulla di più, tanto meno una foto del breve incontro. In mattinata, "fonti vaticane" avevano parlato di un Francesco che, dopo aver fatto colazione, s'era alzato dal letto e messo in poltrona, senza necessità di ventilazione artificiale e con il cuore in ottima forma. (segue a pagina quattro)

Aiuti e armi a Gaza

Si vuole disarmare Israele e ci si dimentica di Hamas, che ha un bottino dall'inizio della guerra

Roma."I governi smettano di armare Israele". Questo il titolo dell'appello lanciato da Amnesty International Italia. 2.500 parole e neanche una sola volta compare "Hamas". Inutile cercare anche solo una vaga richiesta ai terroristi di Gaza di disarmare, smettere di far entrare armi e munizioni dentro la Striscia dai tunnel che passano sotto il confine egiziano o all'Iran di non finanziare più la guerra a Israele. L'Associated Press ha fatto l'inventario degli armamenti stranieri che arrivano nelle mani di Hamas: "Fucili da cecchino iraniani, fucili d'assalto Ak-47 da Cina e Russia, granate di fabbricazione nordcoreana e bulgara, razzi anticarro assemblati a Gaza".

"Se volete un esempio della voglia di morire della civiltà occidentale vi cito la proposta di vietare la vendita di armi a Israele", ha scritto l'ex premier britannico Boris Johnson. (Meotti segue a pagina quattro)

La formula di Giorgetti

Nel 2024 il deficit dell'Italia è migliore del previsto: 3,5 per cento

Bene le entrate, contenute le uscite. "Si può scendere sotto il 3 per cento con un anno d'anticipo", dice Codogno

Il governo stimava 3,8%

Roma. In Via XX Settembre le bocche sono cucite, non ci sono commenti sul deficit fino alla pubblicazione, il 3 marzo, dei dati ufficiali su pil e indebitamento 2024 da parte dell'Istat. Ma a differenza dell'anno scorso, quando il bollettino dell'Istat arrivò come un fulmine a ciel sereno a certificare un disavanzo nel 2023 di quasi 2 punti di pil in più rispetto al-

la Nadef (per effetto del Superbonus fuori controllo), stavolta ci si attende che le sorprese siano in senso positivo. Non dello stesso ordine di grandezza dello scostamento dell'anno scorso, ma di qualche decimale.

A ottobre, nel Documento programmatico di bilancio, il governo prevedeva un deficit del 3,8 per cento, ma dovrebbe scendere al 3,5 per cento. E' questa la stima di Lorenzo Codogno, fondatore di LC Macro Advisors ed ex capo economista del Mef, dopo aver visto gli ultimi dati della Banca d'Italia sul debito pubblico, anch'essi migliori del previsto. "Secondo le mie stime – dice al Foglio – il debito pubblico sarà al 135,5 per cento del pil, più basso del 135,8 per cento delle proiezioni del governo. E il deficit sarà al 3,5 per cento rispetto alle stime ufficiali del 3,8 per cento".

Anche Ref Ricerche prevede che il deficit è al 3,5 per cento, mentre secondo Oxford Economics è al 3,6 per cento. In ogni caso gli analisti osservano un miglioramento rispetto alle proiezioni del governo. Ma quali sono le ragioni? (Capone segue nell'inserto V)

L'arciere prudente

Per Machiavelli alla salvezza si arriva dall'emergenza. Una profezia per l'Europa di oggi

Nel capitolo VI del "Principe", Machiavelli usa un'immagine balistica suggestiva. Bisogna fare, scrive, "come

PICCOLA POSTA

gli arcieri prudenti, a' quali parendo el loco dove disegnano ferire troppo lontano, e conoscendo fino a quanto va la virtù del loro arco, pongono la mira assai più alta che il loco destinato, non per aggiugnere con la loro freccia a tanta altezza, ma per potere, con lo aiuto di sì alta mira, pervenire al disegno loro".

L'immagine si addice alla situazione dell'Europa. In quel famoso capitolo si trattava del modo di procurarsi "principati nuovi", e l'Europa, compresa l'Unione europea, è vecchia per definizione. Ma il cambiamento che le si prospetta è così dirompente da corrispondere a uno dei "Principati nuovi, che con le proprie armi e virtù si acquistano". (Soffri segue nell'inserto V)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

IN VIAGGIO CON TOLKIEN
ALLA RICERCA DELL'ISOLA PIÙ BELLA
Sacchi a pagina 25

GREGGIO A TEATRO
DIFENDE I COMICI:
«MACCHÉ CORRETTI,
VIVA L'IRRIVERENZA»
Barbieri a pagina 27

LUNA PARK FERRARI: FOLLA
AL DEBUTTO IN PISTA DELLA SF-25
Zapelloni a pagina 31

la stanza di Vittorio Feltri
alle pagine 20-21
Patriarcato quanto basta

Clemente
L'OLIO BUONO VERAMENTE

50220

il Giornale

GIOVEDÌ 20 FEBBRAIO 2025 — DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI — Anno LII - Numero 43 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

Clemente
L'OLIO BUONO VERAMENTE

l'editoriale

LA DROGA DELLE ASSUNZIONI

di **Nicola Porro**

È molto difficile immaginare che l'Italia possa fare come Milei in Argentina (il vero capostipite dei tagli alla spesa pubblica) o il suo epigono Donald Trump negli Stati Uniti. Non abbiamo toccato il fondo e, dunque, non siamo ancora così disperati come Buenos Aires e in Europa manca del tutto quella flessibilità del mercato del lavoro che contraddistingue l'America sia rossa che blu. Ma almeno potremmo provare a contenerci. Che sarebbe già tantissimo. Facciamo un esempio particolare proprio di questi giorni, che illustra il *modus operandi* di una politica che continua a spendere senza pensare al futuro. Con i soldi del Pnrr stiamo per fare un concorso che recluti 4.413 insegnanti di sostegno. Si tratta di quei docenti che si dovrebbero occupare degli scolari con disabilità. Obiettivo buono e giusto. Il concorso è però folle. Siccome si basa sulle richieste regionali, si è già visto (dati Cisl) che ci saranno molte richieste di assunzione nelle regioni dove non ci sono cattedre, e pochi candidati dove maggiormente servirebbero. Ma, oltre a questa follia regionale, nessuno si chiede quanto sia efficace questo genere di uscita pubblica. In Italia ci sono 312mila bambini con problemi di disabilità e 217mila insegnanti di sostegno. Negli ultimi dieci anni sono cresciute più le assunzioni che le disabilità. La legge prevede un insegnante ogni due bambini, dunque un rapporto pari a 0,5. Noi facciamo molto meglio e siamo a 0,70. Sulla carta siamo dei fenomeni: spendiamo molto, assumiamo più di chiunque altro in Europa e continuiamo, anche se goffamente, ancora ad assumere. Peccato che i dati europei ci dicano, come conferma uno studio di Carlo Cottarelli, che questo dispendioso modello non aiuti davvero i ragazzi disabili, che difficilmente si diplomano. Anzi, nel medesimo studio, ci si chiede se queste assunzioni non siano piuttosto uno «strumento di assistenza sociale». Simile a quello che fece Matteo Renzi con la sua Buona scuola. Ottimi (...)

segue a pagina 19

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIZIONE IN ABB. POSTALE - D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/2004 N. 46) - ART. 1, C. 1 DCB MILANO

SVOLTA FILO-RUSSA

«Dittatore e comico mediocre» Trump fa a pezzi Zelensky

Il leader ucraino lo attacca: «Crede alle bugie di Mosca». E Donald liquida lui e l'Europa: «Hanno fallito». Macron e Starmer presto a Washington

Imbarazzo a Palazzo Chigi. Conte sposa la linea anti-Kiev e rompe col Pd

IL MISTERO DEGLI INCONTRI

Lo Zar e il tycoon: nemici con una sola voce

di **Angelo Allegri** a pagina 19

AUTORITARIO Il presidente russo Vladimir Putin

Donald Trump accelera il cambio di linea di Washington. Il presidente Usa attacca duramente il collega di Kiev: «dittatore non eletto» e «comico modesto».

Basile, **De Feo**, **De Remigis**, **Di Sanzo**, **Fabbri**, **Robecco** e **Signore**
da pagina 2 a pagina 5

PREMIER IN VISITA AL GEMELLI

Papa Francesco migliora Meloni: reattivo e spiritoso

Serena Sartini e **Stefano Zurlo**

Le condizioni cliniche di Papa Francesco, ricoverato da venerdì scorso al Policlinico Gemelli per una polmonite bilaterale, «si presentano stazionarie. Gli esami del sangue dimostrano un lieve miglioramento.

alle pagine 8-9

DA CODOGNO AL NUOVO PIANO ANTI-VIRUS

Covid, 5 anni dall'incubo Ma restiamo vulnerabili

Maria Sorbi

«Mai più così impreparati». Quante volte ce lo siamo detti nel 2020? E lo diciamo ancora oggi a 5 anni esatti dal primo paziente positivo. L'ondata di Covid ci aveva colto inermi.

con **Manti** alle pagine 14-15

all'interno

RACKET MIGRANTI
Mazzette in cambio di documenti
Lodovica Bulian
Visti di ingresso in Italia in cambio di soldi e vacanze di lusso. Due dipendenti della Farnesina, impiegati in Bangladesh, arrestati.
a pagina 10

NUOVE DIRETTIVE
Agricoltura, adesso la Ue volta pagina
Francesco Giubilei
Dopo la messa in discussione dello stop ai motori diesel e a benzina, l'Unione europea cambia direzione anche sulle politiche agricole.
a pagina 13

GIÙ LA MASCHERA

SERVI DELLA GLEBA

di **Luigi Mascheroni**

Le belle notizie lo sono sempre a metà. Infatti sul fronte dell'evasione fiscale siamo felici di sapere che il governo ha recuperato la cifra record di 33,4 miliardi di euro nel 2024, somma mai raggiunta nella storia del Paese. Ma poi subentra lo sconforto quando pensiamo che purtroppo tutto ciò, per il cittadino, non si tradurrà né in maggiori servizi né in un abbassamento della «pressione fiscale», strana espressione che i politici usano per indicare lo strozzinaggio di Stato.

Il punto è che non è vero (ripetiamo: non è vero) che «se paghiamo tutti, pagheremmo meno». Se così fosse, oggi, dopo il mega-recupero delle tasse non pagate, ognuno di noi dovrebbe ricevere dall'Agenzia delle Entrate un bonifico corrispondente alla somma riguadagnata diviso il numero dei contribuenti. Cosa che non avverrà. Se paghiamo tutti, non pagheremo affatto di meno: semmai lo Stato avrà più soldi. Magari da sprecare. La prova è che da anni l'evasione diminuisce, le tasse no.

Ora. Noi non capiamo molto di economia. Ma qualcosa di storia sì. E sappiamo che nell'antichità la «decima» era la parte del reddito che il contadino doveva alla Chiesa. E la mezzadria è il contratto in base al quale il coltivatore cedeva la metà del raccolto al proprietario. Stiamo parlando quindi di tasse comprese fra il 10 e il 50%, cosa per la quale nei manuali di storia si parla di «servi della gleba». Oggi paghiamo più del 50%, e ci chiamano contribuenti.

No. Le tasse non sono «una cosa bellissima» come diceva quel tale. Che infatti le riscuoteva.

1.063.000 Lettori (Audipress 2024/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 70 - Numero 43

QN Anno 26 - Numero 50

IL GIORNO

Speciale Lasciti

GIOVEDÌ 20 febbraio 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Lo scatto ritrovato dalla figlia del grande fotografo

Bonatti con De Biasi: quel selfie sul Cervino a 60 anni dall'impresa

F. Magni a pagina **20**

D'Ambrosi e il Teatro Patologico

«La recitazione il mio antidoto al bullismo»

Zanardi a pagina **29**

ristora
INSTANT DRINKS

Trump scarica Zelensky, la Ue sotto choc

Kiev accusa: il presidente Usa ascolta le falsità di Mosca. E lui attacca: è un dittatore mai eletto oltre che un comico mediocre
L'Europa: sì a nuove sanzioni. Intervista al politologo Parsi: il tycoon cede l'Ucraina alla Russia, s'illude di staccare Putin dalla Cina

Servizi e **Sacconi** alle p. **2**, **3** e **4**

Insulti a un nostro giornalista

Squadristi social Quei filo-Putin contro la stampa

Raffaele Marmo a pagina **3**

Picierno accusa, Pedullà: fascista

Conte-Salvini, asse pro Russia La pax trumpiana divide Pd e M5S

Polidori a pagina **7**

Dissidi sul caso mascherine

Covid, FdI brucia i tempi L'irritazione di Forza Italia

Coppari a pagina **6**

VICENZA, A 10 ANNI FALCIATA SUL MARCIAPIEDE DA UN SUV DONATI GLI ORGANI. OMICIDIO STRADALE, INDAGATO UN 50ENNE

Lea travolta e uccisa da un ubriaco

Hanno donato gli organi della figlia i genitori di Lea Stevanovic **(foto)**, la bimba di 10 anni di Altavilla Vicentina morta ieri in ospedale dopo essere stata investita domenica pomeriggio da un Suv guidato da un 50enne ubriaco. Lea si trovava sul marciapiede di un parcheggio con il papà e il fratellino rimasto lievemente ferito. Il 50enne ora è indagato per omicidio stradale, aggravato dalla guida in stato di ebbrezza.

Mirante a pagina **13**

DALLE CITTÀ

Milano, l'incarico scade nel 2026

Triennale, Boeri resta e rilancia dopo il caso Beic Sala: lo incontrerò

Mingoia a pagina **17**

Milano, i pm: «Si archivi»

Tasse eluse al Fisco Google 'ripara' con 326 milioni

Giorgi a pagina **23**

Bergamo, via agli Stati Generali

Cottarelli e l'IA «Scuola digitale? Attenti ai rischi»

Ballatore a pagina **15**

Meloni lo va a trovare

Papa, lieve miglioramento

Panettiere e **Fabrizio** alle p. **10** e **11**

Folla al debutto in pista nel Modenese

Tutti pazzi per le nuove Rosse I ferraristi invadono Fiorano

Leo Turrini e un poster della Ferrari SF-25 nel **Qs**

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

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.

A. MENARINI

Oggi l'ExtraTerrestre

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

Culture

INTERVISTA Lo scrittore tedesco Uwe Timm affronta la memoria del suo paese in «Tutti i miei fantasmi»

Guido Caldiron pagina 12

Visioni

BERLINALE 75 Radu Jude in concorso con «Kontinental 25», il capitalismo e i suoi disastri in una commedia nera

Cristina Piccino pagina 14

quotidiano comunista

il manifesto

con Le Monde diplomatique + euro 2,00

GIOVEDÌ 20 FEBBRAIO 2025 – ANNO LV – N° 43 www.ilmanifesto.it euro 1,50

Volodymyr Zelensky e Donald Trump in un incontro alla Trump Tower del settembre 2024 foto Ukraine Presidency/Ansa

Usa e getta

«Zelensky è un dittatore, un comico mediocre a caccia di soldi, si muova in fretta o non avrà più un paese...». Nel più clamoroso capovolgimento di fronte dal dopoguerra, Trump scarica il leader dell'Ucraina e la sua guerra. E insieme a lui, ottant'anni di politiche atlantiche pagine 2, 3

all'interno

Intervista

«Finché non dicono che è finita, noi combattiamo»

Mentre Usa e Russia trattano, parla il comandante del 206esimo battaglione territoriale, Oleksii Sannikov: «Le decisioni si prendono nelle capitali, a volte in quelle straniere».

SABATO ANGIERI

PAGINA 3

Guerre globali

Patto d'Abramo, dal Golfo all'Ucraina

ALBERTO NEGRI

Zelensky, platealmente insultato da Trump, è agli sgoccioli e quasi non c'eravamo accorti che l'Arabia saudita è già entrata, non ufficialmente, nel Patto di Abramo, il formato degli stati arabi amici di Israele che si allarga sempre di più nei suoi obiettivi. Un segnale chiaro è l'ospitalità data dal principe Mohammed bin Salman al vertice tra Lavrov e Rubio.

— segue a pagina 2 —

SMENTITA LA LINEA DI MANTOVANO. CASARINI: «CONTRO DI NOI E I RIFUGIATI DOSSIERAGGI E MONTATURE»

Paragon, Nordio scagiona il Dap

Alla Camera il ministro della Giustizia Carlo Nordio risponde su Paragon. E smentisce la linea della segretezza imposta appena un giorno prima dal sottosegretario Mantovano: «Nessuna persona è mai stata intercettata da strutture finanziate dal ministero della giustizia nel 2024, e nessuna persona è mai stata intercettata dalla polizia penitenziaria». Resta il mistero su quale organo dello Stato avesse in uso lo spyware, e su questo il governo continua a tacere. Intanto emerge che il trojan Graphite era in uso sullo smartphone del portavoce di Mediterranea Luca Casarini già dal febbraio del 2024: «Montature giudiziarie o dossieraggi contro di noi». Le opposizioni: «Siamo stati spiati anche noi?». Al Copasir il capo della procura di Roma Francesco Lo Voi si difende sul caso Caputi e sulla diffusione dei documenti dell'Aise. **DI VITO, MERLI A PAGINA 7**

COMMISSIONE D'INCHIESTA COVID

La destra litiga sulle mascherine

Scontro a destra sull'inchiesta parlamentare Covid. I capigruppo di Fdi in conferenza stampa e puntano l'indice contro Arcuri per gli acquisti di mascherine «contraffatte». Fi non ci sta e esprime «sorpresa» per un'iniziativa che secondo il Pd è «al limite del delinquenziale». **DELLA CROCE A PAGINA 6**

Vaticano

Scontro tra fazioni dietro la salute del Papa

PAOLO RODARI

Involontariamente, è Giorgia Meloni, in visita dal Papa al Gemelli, a smentire le vulgate più estremiste sulla salute di Bergoglio. La premier dice di aver trovato Francesco «vigile e reattivo. Abbiamo scherzato come sempre. Non ha perso il suo proverbiale senso dell'umorismo».

— segue a pagina 9 —

ENERGIA

Nei piani della Ue gas liquefatto e nucleare

La Commissione Ue sta valutando di aumentare gli acquisti di gas liquefatto (Gnl) dagli Usa per evitare i dazi di Trump. Nella bozza del piano che sarà presentato il 26 febbraio si parla anche di nuove leggi per accelerare la creazione di piccoli reattori nucleari. **CICCARELLI A PAGINA 5**

CARCERE MINORILE

Cesare Beccaria non abita più qui

Reportage dall'Istituto penale per minorenni di Milano, «Cesare Beccaria», che vent'anni fa era l'orgoglio italiano. "Normalizzato" dopo la stagione delle evasioni, delle proteste e della bufera giudiziaria sugli agenti accusati di violenze sui giovani detenuti. **MARTINI A PAGINA 8**

ISRAELE/PALESTINA

Hamas: tutti liberi e tregua permanente

Alla vigilia del ritorno in Israele dei primi ostaggi senza vita, Hamas propone il rilascio di tutti gli altri in una sola volta e tregua permanente. Netanyahu: «Propaganda». E Trump taglia i fondi all'Anp. Il libraio Mahmoud Muna al *manifesto*: «La cultura palestinese è un collante, e fa paura». **CRUCIATI, GIORGIO - PAGINE 10,11**

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dipar/C/RM/23/2103

CARICO CASH&CARRY

IL MATTINO

piccolo supermercati

€ 1,20 ANNO CXXXIII - N° 50 ITALIA

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Giovedì 20 Febbraio 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" + "IL DISPARI", EURO 1,20

Domenica contro il Como cerca spazio anche Politano

IL TANDEM LUKAKU-RASPADORI LA FORMULA VINCENTE DI CONTE

Eugenio Marotta, Pino Taormina alle pagg. 16 e 17

L'inchiesta

DeLa a processo per falso in bilancio La replica: operazioni lineari e trasparenti

Leandro Del Gaudio a pag. 15

L'editoriale

Terra dei fuochi e dintorni

LO STATO FA LO STATO NAPOLI MODELLO INDUSTRIALE

di Roberto Napoletano

Lo Stato fa finalmente lo Stato e Napoli non è più la cartolina di luoghi comuni che racconta chi non la conosce. La scelta del governo di nominare un commissario unico, il generale Giuseppe Vadalà, per coordinare la bonifica della "Terra dei fuochi" e di dotarlo di poteri straordinari legati alle attività specificamente indicate dalla sentenza della Corte europea dei diritti dell'uomo (CEDU), permette di fare un salto di qualità nell'azione diretta a fronteggiare l'inquinamento dell'area. Sono scelte che appartengono alla politica con la P maiuscola e riconducono le responsabilità a un unico soggetto attuatore in modo da fare uscire gli interventi di bonifica dal pantano nel quale sono finiti a causa della frammentazione decisionale tra diversi livelli di governo, nazionale e territoriali.

Lo Stato ritorna a fare lo Stato, ci piace ripeterlo, e tutto ciò avviene per una scelta fortemente voluta dalla presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, che continua a muoversi nel solco operativo tracciato per applicare la sua intuizione strategica di fondo. Quella di riunire, sotto un'unica direzione di indirizzo e operativa, la politica di investimenti pubblici finanziati con fondi europei e nazionali. Sono queste intuizioni tradotte in atti politici, con decisioni europee e leggi italiane, a rompere una lunga stagione di sprechi e inefficienze. I fondi di coesione e sviluppo hanno finalmente avuto destinazioni vincolate, a partire dal risanamento ambientale e dalla lotta al dissesto idrogeologico. Entro sessanta giorni il commissario unico dovrà trasmettere alla Presidenza del Consiglio dei ministri una relazione dettagliata sullo stato dell'arte e sulle azioni che intende intraprendere per arrivare all'obiettivo di bonifica e ripristino ambientale.

Questo tipo di interventi sono vere e proprie riforme e sono molto importanti perché riguardano una macchina pubblica da sempre inceppata che viene rimessa in moto. Se Napoli non è più la solita "cartolina" e vede crescere esponenzialmente il numero delle sue piccole e medie imprese, superando Bergamo e Brescia, e diventando addirittura la seconda provincia italiana per pmi innovative è anche perché tutto intorno molto si sta muovendo per cambiare il contesto infrastrutturale materiale e immateriale. Bisogna fare i conti con resistenze burocratiche e culturali che, spesso, si annidano dove meno ti aspetti, su crinali opachi che riguardano il confine tra legalità e illegalità, ma il processo di cambiamento è partito e va incoraggiato.

Continua a pag. 35

L'analisi

UNA PA ALL'ALTEZZA DELLE NUOVE SFIDE

Luigi Fiorentino *

Le pubbliche amministrazioni nella società contemporanea rappresentano sempre di più un fattore strategico e di competitività.

Continua a pag. 34

IL GOVERNO UNIFICA LE OPERAZIONI PER LE BONIFICHE: NOMINATO IL GENERALE VADALÀ

TERRA DEI FUOCHI, COMMISSARIO UNICO

Poteri straordinari di intervento Piano d'azione in due mesi per raggiungere gli obiettivi indicati dalla Corte Europea. Sì bipartisan La Regione: piena collaborazione

Adolfo Pappalardo

Il governo risponde alla sentenza della Cedu e nomina il generale Vadalà commissario per la bonifica della Terra dei fuochi. A pag. 2

I militari dell'Operazione strade sicure a caccia di discariche abusive

L'analisi/ Finalmente una governance

Tempi e metodo, svolta da replicare

di Ercole Incalza

Forse stiamo sottovalutando la decisione assunta dal governo di istituire un Commissario unico nazionale per la bonifica dell'area cosiddetta "Terra dei Fuochi", quel triangolo fra le province di Napoli e Caserta, dove sono stati scaricati, interrati e inceneriti per decenni i rifiuti tossici e che è costato all'Italia una condanna da parte della Corte europea dei Diritti dell'Uomo.

A pag. 3

Trump-Zelensky ai ferri corti

▸Il leader ucraino: il capo della Casa Bianca vive in una bolla di disinformazione russa E il tycoon lo gela: dittatore e comico mediocre. Macron e Starmer volano a Washington

Mario Ajello, Mauro Evangelisti, Marco Ventura da pag. 6 a 9

Il commento di Carmine Pinto a pag. 35

● L'analisi

IL RISCHIO DI FINIRE COME I "CAPPONI DI RENZO"

di Giovanni Castellaneta

In questo primo mese alla Casa Bianca le affermazioni e i provvedimenti di Donald Trump sono stati molteplici e non sempre coerenti tra loro.

Continua a pag. 34

La kermesse repubblicana

La premier in call al comizio di Donald. Più fondi per le missioni all'estero

Meloni si collegherà alla kermesse repubblicana; sabato prenderà la parola poco prima del tycoon. Bechis e Sciarra a pag. 9

La visita della Meloni: vigile e reattivo, abbiamo scherzato

PAPA, LIEVE MIGLIORAMENTO

Covella e Giansoldati alle pagg. 10 e 11

L'amico casertano

Il vescovo Traettino: lunedì mi ha chiamato dal Gemelli Era tranquillo, ho fiducia

Andrea Ferraro a pag. 11

Il retroscena

Fake news, corvi e veleni in Curia si pensa al Conclave ed è già tempo di intrighi

Franca Giansoldati a pag. 10

L'intervista/ «Qui dinamismo industriale»

La presidente slovena «Napoli, un esempio di crescita economica»

Lorenzo Calò

La presidente della Repubblica di Slovenia Natasa Pirc Musar all'Orientale ha ricevuto la Laurea honoris causa in Relazioni internazionali in occasione dei 110 anni dall'istituzione dell'insegnamento di lingua e cultura slovena nell'ateneo napoletano. «Napoli è speciale, è un modello industriale da seguire».

A pag. 4

Il "tesoro" agricoltura

La dottrina Fitto a Bruxelles: sostegno alle produzioni tipiche

Anna Maria Capparelli

Agricoltura, a Bruxelles la dottrina Fitto: dop economy e sostegno a chi produce.

A pag. 4

Accusa per De Crescenzo: gestiva cocaina al Pallonetto

La tiktoker di Roccaraso sotto processo per droga

Leandro Del Gaudio

Droga, sotto processo la tiktoker: «Ha trafficato cocaina». Ma Rita De Crescenzo si difende sui social: «Sono errori del passato: io innocente».

In Cronaca

Lasciano 4 dirigenti, c'è anche Daniele

Cgil campana: buco di 200mila euro iscritti fantasma, spese fuori controllo

Pappalardo in Cronaca

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 20/02/25 ----
Time: 19/02/25 23:59

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 20/02/25-N:

Il Messaggero

NAZIONALE

€ 1,40* ANNO 147 - N°50 ITALIA

Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

Giovedì 20 Febbraio 2025 • S. Eleuterio

IL GIORNALE DEL MATT

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

MD

Oggi MoltoFfuturo

Climate change, sorpresa: gli animali stanno mutando

Un inserto di 24 pagine

Hamilton accende Fiorano

Delirio Ferrari per le prime prove «Possiamo vincere»

Ursicino nello Sport

Europa League (18.45)

C'è Roma-Porto, la spinta Olimpico per gli ottavi

Nello Sport

L'editoriale

LE ELEZIONI IN GERMANIA E IL FUTURO DELL'EUROPA

Paolo Balduzzi

Quando, tra pochi, giorni, molti paesi del mondo staranno spensierati festeggiando il Carnevale, nel cuore dell'Europa si terrà un voto il cui esito potrebbe avere effetti rilevanti e drammatici, anche ben oltre i suoi confini nazionali. Facciamo riferimento, è chiaro, alle elezioni federali tedesche, programmate per il 23 febbraio prossimo. Un turno elettorale molto particolare già nella sua origine. Si tratta di elezioni anticipate: quasi una regola, per paesi come il nostro, ma al contrario una vera e propria eccezione per uno stato che ci ha abituati a estrema stabilità. Basti pensare, per esempio, che negli ultimi 43 anni in Germania si sono alternati solo 12 governi (in pratica, uno per legislatura) e addirittura quattro cancellieri, con i notabili casi di Helmut Kohl e Angela Merkel, che hanno servito, ciascuno, per ben 16 anni. Oltre a ciò, il prossimo turno elettorale tedesco ci interessa soprattutto per le sue conseguenze. In meno di un anno, sono state rinnovate sia le istituzioni europee sia l'amministrazione statunitense. E, come risultato, l'Unione europea appare molto più isolata.

Per quanto riguarda le future sfide internazionali, ci troviamo innanzitutto di fronte al pericolo di guerre commerciali, dovute alla possibile introduzione di nuovi dazi da parte di Donald Trump; inoltre, si fa diriminente la necessità di recuperare materie prime e fonti energetiche fondamentali per la produzione, in alternativa anche a quelle fornite fino a pochi anni fa dalla Russia.

Continua a pag. 24

Trump-Zelensky, è scontro

▶Il leader ucraino: Donald vive nella disinformazione russa. La replica: dittatore e comico mediocre Putin: «Da Kiev una reazione isterica». Macron e Starmer alla Casa Bianca la prossima settimana

ROMA Zelensky accusa Trump di vivere «in una bolla di disinformazione russa». E lui reagisce: «Comico mediocre, che non vuole le elezioni». **Evangelisti, Paura e Ventura** da pag. 2 a pag. 4

Al largo di Savona

La petroliera esplosa legami con la Russia Si indaga per terrorismo

MILANO Sulla petroliera Seajewel, al largo di Savona, squarciata da un'esplosione, la Dda di Genova indaga per naufragio aggravato dal terrorismo. Si sopetta che portasse petrolio russo in Europa.

Guasco a pag. 4

Finanziate le forze d'intervento rapido

Meloni in video al comizio di Donald E più fondi per le missioni all'estero

ROMA Giorgia Meloni è al lavoro per il videocollegamento di sabato al Cpac, la storica kermesse repubblicana a Washington, con Trump e Vance. È intanto il governo italiano dà un segnale sul fronte difesa. Aumentando i fondi per le missioni internazionali. Fondi che, in parte, servtranno a finanziare le "Forze ad alta e altissima prontezza operativa".

Bechis e **Sclarra** pag. 5

Colloquio di venti minuti nella sua stanza

Il Papa è in «lieve miglioramento» La premier va a trovarlo: scherzava

CITTÀ DEL VATICANO «Ho trovato il Papa vigile e reattivo. Non ha perso il suo proverbiale senso dell'umorismo». Lo ha detto la premier Meloni, che gli ha fatto visita (per 20 minuti) al Gemelli. «Abbiamo scherzato come sempre», ha aggiunto. Condizioni cliniche stazionarie per il Papa, ma con «un lieve miglioramento».

Giansoldati e **Troili** alle pag. 6 e 7

La tennista vede il suo persecutore in tribuna e scoppia in lacrime: espulso

«C'è il mio stalker!». E Raducanu si ferma

La tennista britannica Emma Raducanu in lacrime al torneo di Dubai. Martucci nello Sport

Hub della droga in un centro per i rifugiati

▶Roma, una banda albanese usava un campo per migranti come magazzino: 27 arrestati

Luisa Urbani

Il centro di accoglienza non ospitava solo richiedenti asilo e rifugiati. Nella struttura, a Roma, erano nascosti anche ingenti quantitativi di droga pronti per essere smerciati sulle piazze italiane ed europee grazie ai corrieri, reclutati sempre all'interno dei centri. Erano tutti migranti di origine nigeriana, sfruttati da loro connazionali in accordo con gruppi di trafficanti albanesi. Disposti 27 arresti.

A pag. 11

I giornalisti spiati

Nordio (a sorpresa): Paragon mai usato dalla penitenziaria

ROMA Alla fine Carlo Nordio parla del caso Paragon. E, in Aula a Montecitorio, assicura: né il ministero della Giustizia, né la Polizia penitenziaria hanno avuto finora in uso lo spyware "Graphite".

A pag. 8

Il bimbo rapito negli Usa

Il ritorno di Ethan Ma la mamma: «Ho ancora paura»

ROMA Il piccolo Ethan torna in Italia. Oggi atterrerà a Napoli, con la sua mamma. Il 30 agosto era stato portato negli Usa dal padre, poi resosi irreperibile. La madre: «Sono preoccupata, lui sa dove abito e temo un colpo di mano».

Pace a pag. 12

Il Segno di LUCA

SEGNO DEL CANCRO AL GIRO DI BOA

La presenza di Marte nel tuo segno tende a farti vivere con intensità, rendendo più estreme le tue reazioni ma dandoti anche energia per affrontare le diverse situazioni. Adesso inizi a capire meglio come approfittare di questo potenziale, che in questi giorni favorisce la tua creatività e ti consente di mettere la fantasia al servizio del successo. Oggi nel lavoro c'è anche qualcosa in più, stai per fare una sorta di giro di boa!

MANTRA DEL GIORNO

Ogni cambiamento nasce da un seme.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo a pag. 24

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50. "L'amore a Roma" + € 6,90 (solo Roma)

-TRX 11:19/02/25 23:08-NOTE:

1.063.000 Lettori (Audipress 2024/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 140 - Numero 43

QN Anno 26 - Numero 50

il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 20 febbraio 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

Speciale
Nuovi Bonus e Agevolazioni

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

La svolta definita in Emilia Romagna

Autonomia differenziata rottamata da de Pascale 'Fine vita? Faccia Roma'

F.Moroni a pagina **18**

Cesena, imbrattato il Campus

Vernice e follia Sfregiata l'Università

Ravaglia a pagina **14**

Trump scarica Zelensky, la Ue sotto choc

Kiev accusa: il presidente Usa ascolta le falsità di Mosca. E lui attacca: è un dittatore mai eletto oltre che un comico mediocre
L'Europa: sì a nuove sanzioni. Intervista al politologo Parsi: il tycoon cede l'Ucraina alla Russia, s'illude di staccare Putin dalla Cina

Servizi e **Sacconi** alle p. **2**, **3** e **4**

Insulti a un nostro giornalista

Squadristi social Quei filo-Putin contro la stampa

Raffaele Marmo a pagina **3**

Picierno accusa, Pedullà: fascista

Conte-Salvini, asse pro Russia La pax trumpiana divide Pd e M5S

Polidori a pagina **7**

Dissidi sul caso mascherine

Covid, FdI brucia i tempi L'irritazione di Forza Italia

Coppari a pagina **6**

VICENZA, A 10 ANNI FALCIATA SUL MARCIAPIEDE DA UN SUV DONATI GLI ORGANI. OMICIDIO STRADALE, INDAGATO UN 50ENNE

Lea travolta e uccisa da un ubriaco

Hanno donato gli organi della figlia i genitori di Lea Stevanovic **(foto)**, la bimba di 10 anni di Altavilla Vicentina morta ieri in ospedale dopo essere stata investita domenica pomeriggio da un Suv guidato da un 50enne ubriaco. Lea si trovava sul marciapiede di un parcheggio con il papà e il fratellino rimasto lievemente ferito. Il 50enne ora è indagato per omicidio stradale, aggravato dalla guida in stato di ebbrezza.

Mirante a pagina **13**

DALLE CITTÀ

Bologna, il progetto

Test salivari per scoprire quanto fa bene visitare i musei

Servizio in **Cronaca**

Bologna, servono due milioni

Svolta per il Dlf Comune pronto ad acquistarlo

Moroni in **Cronaca**

Imola, tavolo di trattativa

Aumenti bus, è il giorno della verità

Agnessi in **Cronaca**

Meloni lo va a trovare

Papa, lieve miglioramento

Panettiere e **Fabrizio** alle p. **10** e **11**

Folla al debutto in pista nel Modenese

Tutti pazzi per le nuove Rosse I ferraristi invadono Fiorano

Leo Turrini e un poster della Ferrari SF-25 nel **Qs**

DIERRE VALORE SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI LINGOTTI D'ORO
WWW.DIERREGOLD.IT
TEL. 010 581818

GIOVEDÌ 20 FEBBRAIO 2025

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50 € (GE e provincia con Gazzetta dello Sport a 1,90 €; SP, IM, SV e provincia con TuttoSport a 1,90 €; AT, AL, CN e provincia con TuttoSport a 1,50 €) - Anno CXXXIX - NUMERO 43. COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.SD - MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

UCRAINA, TRUMP SCARICA ZELENSKY «DITTATORE E COMICO MEDIOCRE»

ALBERTO SIMONI / PAGINA 8

DANNEGGIATI ANCHE GLI OSPEDALI

Odessa colpita dai raid «Putin non ci piegherà»

FRANCESCO SEMPRINI / PAGINA 9

MIGLIORAMENTI DOPO LE NUOVE CURE

Meloni in visita al Papa «È vigile e reattivo»

DOMENICO AGASSO / PAGINA 11

LA PRIMA INTERVISTA

Salis: «Ecco la mia Genova»

La candidata sindaca del centrosinistra: «Oggi vedo troppe differenze tra centro e periferie
Sono figlia di un operaio e di un'impiegata, sogno una città in cui non stiano bene solo in pochi»

LE ELEZIONI COMUNALI

MICHELE BRAMBILLA

DA CHE PARTE STA (ANCHE STAVOLTA) IL SECOLO XIX

Dopo tanto travaglio, non si sa quanto reale e quanto percepito, il centrosinistra ha partorito il suo candidato sindaco, anzi la sua candidata sindaca, perché si tratta di una donna, e anche questa è una bella novità. Silvia Salis, 39 anni, genovese di nascita, famiglia e pure residenza, madre di un bimbo anch'egli nato a Genova, ex atleta olimpica, viene dall'esperienza di vicepresidente vicaria del Coni. Non sappiamo quanto questo trascorso le possa essere utile per governare una città, ma che Salis sia una donna preparata lo hanno riconosciuto anche i leader del centrodestra, in una campagna elettorale che è solo all'inizio e che ci auguriamo possa continuare così: cioè condotta, da entrambe le parti, non a colpi bassi, ma a colpi di contenuti e di idee.

Da parte nostra, ossia del Secolo, la campagna elettorale sarà seguita come è stata seguita l'ultima: con assoluta imparzialità, dando a tutte le parti in campo il medesimo spazio e le medesime opportunità per farsi conoscere dalla città.

Oggi, alle pagine 2 e 3, pubblichiamo l'intervista a Silvia Salis, che è la novità del momento. Ma il suo rivale Pietro Piciocchi, la cui candidatura è scontata da tempo, avrà - se lo vorrà e quando vorrà - lo stesso trattamento.

Mi rendo conto di scrivere delle banalità, ma oggi ribadire che un giornale è solo un giornale non è sempre così scontato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Io penso che oggi Genova sia una città lontana dai bisogni reali della cittadinanza». Silvia Salis, ex atleta olimpica, vice presidente vicaria del Coni e candidata sindaca per il centrosinistra a Genova, spiega che il suo obiettivo è quello di ridurre le differenze sociali. «Mio padre era un operaio, mia madre un'assistente sociale. Penso a una città in cui non stiano bene solo in pochi».

MICHELE BRAMBILLA / PAGINE 2 E 3

Silvia Salis durante l'intervista BALOSTRO

IL CENTRODESTRA

Annamaria Coluccia / PAGINA 5

Piciocchi rilancia «Il mio numero due sarà una donna»

Il candidato del centrodestra Piciocchi annuncia che sceglierà una donna come vicesindaco.

CASO SEAJEWEL, LA PROCURA DI GENOVA: «INDIZI EVIDENTI». L'IPOTESI: GLI ORDIGNI INSTALLATI DA SUB A SAVONA

«È un atto terroristico»

La petroliera "Seajewel", danneggiata da due esplosioni a Savona

FRECCERO, FREGATTE E INDICE / PAGINE 6 E 7

SCUOLA

Via al concorsone Ci sono 5 mila prof per 800 cattedre

Alessandro Palmesino / PAGINA 26

Via anche in Liguria al concorsone docenti. La metà dei posti a scuola d'infanzia e primaria.

SESTRI PONENTE

Giglio Bagnara in liquidazione cerca compratori

Palmesino e Viani / PAGINA 21

I grandi magazzini Giglio Bagnara di Sestri Ponente, fondati nel 1869, sono in liquidazione volontaria. Si cercano compratori.

PARLA IL DS

Ottolini: «Il Genoa non si è indebolito Gud può tornare»

Andrea Schiappapietra / PAGINA 40

Il Genoa ha gli stessi punti della scorsa stagione. Il Ds Ottolini: non siamo più deboli, lo dicevo.

GIOIELLERIE CASH & GOLD
OPERATORE PROFESSIONALE
COMPRO ORO
Noi PAGHIAMO di Più
Tel. 010 2925458
www.comprorogenova.it

BUONGIORNO

Malgrado Schlein

MATTIA FELTRI

Non sono un acceso fan di Elly Schlein, ma le riconosco perlomeno un notevole successo, sebbene molti lo considerino il più notevole degli insuccessi, e tale è, probabilmente, per lei stessa: al suo Partito democratico appartiene il record mondiale di correnti, dieci. Tante sono, secondo la più fresca ma probabilmente non esaustiva contabilità. Abbiamo i Dem's, i Giovani turchi, Energia popolare, Crea, Area dem, persino una corrente che si chiama Compagno è il mondo, e fra le dieci è annoverata pure la corrente di Schlein, la cosiddetta corrente dei Fedelissimi. Sebbene sia un po' truffaldino chiamare corrente quella che esprime la linea della segretaria, visto che la segretaria dovrebbe esprimere la linea del partito e le correnti le linee in competizione. Ma vabbè. Con umorismo maramaldesco, in questi giorni si tirano fuori le tambureggianti dichiarazioni di Schlein al tempo della campagna delle primarie, quando prometteva, una volta innalzata alla leadership, di radere al suolo le correnti e spargerci sopra il sale. E però tutti quelli che ridono della profusione correntizia del Pd sono intimamente e inconsciamente putiniani, perché sognano la donna (o l'uomo) forte anche a capo del loro partito, finalmente in stivali neri. E, stravagante, sono gli stessi che si scandalizzano per i partiti personali altrui, nei quali il capo è indiscutibile e indiscusso. Se c'è qualcosa che ancora rende il Pd interessante è proprio la presenza delle correnti – al netto di qualche eccesso d'anarchia – che animano il dibattito interno e armano le sante lotte di potere. E dunque viva Schlein, malgrado Schlein.

GIOIELLERIE CASH & GOLD
OPERATORE PROFESSIONALE
COMPRO ORO
Noi PAGHIAMO di Più
Tel. 010 2925458
www.comprorogenova.it

Edizione chiusa in redazione alle 22

* In vendita abbinata obbligatoria con i Focus de Il Sole 24 Ore (Il Sole 24 Ore e 2 + Focus e 1). Solo ed esclusivamente per gli abbonati, Il Sole 24 Ore e Focus, in vendita separata. Solo in Puglia e in provincia di Matera in abbinamento obbligatorio con "L'Edicola".

€ 3* in Italia — Giovedì 20 Febbraio 2025 — Anno 161°, Numero 50 — ilsole24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Dl Milleproroghe
La rottamazione riapre anche per chi non ha pagato nessuna rata

Luigi Lovecchio —a pag. 29

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

—a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

INNOVA GROUP
ADVANCED PACKAGING SOLUTIONS

FTSE MIB 38348,16 -0,53% | SPREAD BUND 10Y 110,70 +4,90 | SOLE24ESG MORN. 1421,07 -0,47% | SOLE40 MORN. 1434,46 -0,78% Indici & Numeri → p. 35-39

GUERRA IN UCRAINA

Trump: «Zelensky un dittatore». La replica: «Disinformazione russa»

Romano, Scott e Valsania —a pag. 4-5

Presidente eletto. Volodymyr Zelensky

PACE PIÙ VICINA

Hamas: pronti a liberare tutti gli ostaggi nella fase due della tregua

—Servizio a pag. 11

RAPPORTO OXFAM

A Rafah e Gaza i bombardamenti hanno ridotto del 93% l'acqua disponibile

—Servizio a pag. 11

Crescita e inflazione, allarme europeo Oro Usa, partita aperta sulle riserve

Congiuntura e mercati

Panetta: economia debole Schnabel e la Fed: rischio inflazione, frenata sui tassi

Sul tavolo la rivalutazione delle riserve di oro. Musk dubita della loro consistenza

«Abbiamo segnali di debolezza dell'economia europea più persistente di quella che ci aspettavamo». L'indicazione è del governatore di Bankitalia, Fabio Panetta, al comitato esecutivo Abi. La componente della Bce, Isabel Schnabel, in sintonia con la Fed, rilancia l'allarme inflazione e sottolinea la necessità di confronto sul taglio tassi. Negli Usa Elon Musk mette in dubbio la consistenza della quantità di lingotti d'oro a Fort Knox, mentre torna la proposta di rivalutare le riserve auree.

Bellomo, Longo, Serafini —alle pagine 2-3

IL CANDIDATO CANCELLIERE TEDESCO

E Merz rilancia sui rischi per il debito

Gianluca Di Donfrancesco —a pagina 2

Dl Pa, concorsi su misura per tecnici digitali e corsia agevolata ai diplomati Its

Consiglio dei ministri

Il Governo ha approvato il decreto che rafforza le selezioni uniche nazionali gestite dalla Funzione pubblica e prova a spingere i profili tecnici e specialistici nelle amministrazioni. Il ministro Zangrillo: «Continua il percorso di rinnovamento della Pa». Bruno e Trovati —a pag 7

TRATTATIVA IN ESCLUSIVA

Prada, quattro settimane per l'acquisto di Versace

Carlo Festa —a pag. 25

Tentativo di scalata. Una sfilata di Versace durante la Fashion Week dello scorso settembre a Milano

L'accordo. Contenzioso chiuso

ABUSO DEL DIRITTO

Nuovo accordo con il Fisco: Google versa 326 milioni

Google si è accordata con l'Agenzia delle Entrate per il versamento di 326 milioni fra imposte non pagate, sanzioni e interessi.

Galimberti —a pag. 31

29,9

IMPORTI IN MILIARDI

L'ammontare delle garanzie pubbliche sui crediti alle Pmi erogato nel 2024, in calo del 13,8 per cento

IL FONDO

Crediti alle Pmi, rallentano le garanzie dello Stato

Finita l'emergenza economica post Covid, frenano le garanzie pubbliche sui crediti alle Pmi (-13,8% a 29,9 miliardi).

Fotina —a pag. 8

MECALUX | SOLUZIONI AUTOMATICHE PER MAGAZZINI INTELLIGENTI
02 98836601 mecalux.it

PANORAMA

IL BOLLETTINO

Papa «in lieve miglioramento» Meloni in visita al Gemelli

Le condizioni cliniche del Papa sono stazionarie, con «un lieve miglioramento degli indici infiammatori». Lo riferisce il bollettino della Sala stampa vaticana. Ieri la premier Giorgia Meloni si è recata al Gemelli e gli ha espresso «gli auguri di pronta guarigione, a nome del Governo e dell'intera Nazione». Lo comunica Palazzo Chigi. —a pagina 10

LA RIUNIONE

Patto Mediobanca: Ops Monte Paschi inadeguata

L'assemblea del patto di Mediobanca condivide la valutazione del Cda «sull'inadeguatezza dell'offerta pubblica di scambio promossa da Mps». È quanto si legge in una nota. —a pagina 24

FALCHI & COLOMBE

TASSI, SALE L'INCERTEZZA DENTRO E FUORI LA BCE

di Donato Masciandaro —a pagina 2

IL RAPPORTO SUL 2025

S&P: auto sotto pressione tra dazi Usa e Cina

«Nuvole nere sull'automotive». Il nuovo rapporto di S&P Global Ratings vede un 2025 difficile per il settore, alle prese con la minaccia dei dazi americani e l'agguerrita concorrenza cinese. —a pagina 27

SIDERURGIA

Piombino, al via l'accordo tra Danieli e Metinvest

È stata firmata ieri al ministero delle Imprese e del Made in Italy l'intesa tra Metinvest Group e Danieli, che disciplina la partnership tra i due gruppi in Metinvest Adria per il rilancio del polo di Piombino. —a pagina 16

Nòva 24

Le stime
Quanto costerebbe un Cern dell'IA

Antonio Larizza —a pag. 21

Nordovest

Domani in Valle d'Aosta, Piemonte e Liguria

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

DUE ANNI DA GOVERNATORE

Rocca punta tutto sulla sanità «E ora voglio il secondo mandato»

Zanchi a pagina 19

LA VERITÀ SULLA PANDEMIA

Commissione Covid, Fdi tira dritto «Verità sulle mascherine cinesi»

Adelai a pagina 3

Clemente
L'OLIO BUONO VERAMENTE

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

San Leone, vescovo | Giovedì 20 febbraio 2025 | DIRETTO DA TOMMASO CERNO | Anno LXXXI - Numero 50 - € 1,20* | ISSN 0391-6990 www.iltempo.it

Clemente
L'OLIO BUONO VERAMENTE

CERNOBYL

Né sangue né suolo ma ius Italiae

DI TOMMASO CERNO

Per la prima volta il governo ha messo mano al business dei visti e dei passaporti dei falsi italiani. Passaportopoli, l'inchiesta sollevata da Il Tempo un anno fa, è esplosa. E il ministro degli Esteri Antonio Tajani ha inviato oltre cento ispettori in giro per Consolati e Ambasciate di mezzo mondo. Ieri sono stati arrestati alcuni funzionari che lavoravano, in teoria, per l'Italia. Altri sono stati rimossi e indagati. Altri forse ne verranno. La criminalità aveva messo le mani sul sistema di rilascio della cittadinanza italiana, un lasciapassare universale, che consente di spostarsi in Paesi come gli Stati Uniti o di circolare liberamente in Europa senza averne titolo. Tutto ciò che Tajani è riuscito a scoperchiare ci apre a una riflessione che va al di là dell'inchiesta, dei processi che ci saranno e dei reati in sé. E cioè che in un mondo globale forse la questione cittadinanza non si può esaurire nel binomio esplosivo ius soli-ius sanguinis. Perché se uno ius soli propagandistico renderebbe italiani centinaia di migliaia di stranieri che non avrebbero titolo ad esserlo, lo ius sanguinis ha aperto il fianco del Paese alle infiltrazioni mafiose che usavano piccoli Comuni per simulare discendenze mai esistite. Ma sarebbe ora di porci una domanda: scegliere con criteri moderni chi è italiano perché lo merita e chi invece non lo è perché abusa della nostra Repubblica. Vedete voi come. Basta che sia ius Italiae.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

VAFFA... nzi no

Ecco la trattativa segreta Conte-Grillo

Dopo la Costituente lo Statuto resta intatto: Beppe è ancora Garante
La mediazione fra l'ex premier e il fondatore per non finire a carte bollate

Sirignano a pagina 2

NELLA CAPITALE

Droga e arresti Il centro migranti si trasforma nel covo dello spaccio

a pagina 5

Il Tempo di Oshø

Trump-Zelensky, è scontro «Dittatore e comico mediocre»

Caro, Russo e Paragone alle pagine 8 e 9

L'INCHIESTA DE IL TEMPO

Esplode Passaportopoli Arrestati tre funzionari Così fabbricavano i visti Tajani: la task force funziona

Passaportopoli si allarga e scoppia il caso Bangladesh. In carcere tre funzionari italiani dell'ambasciata di Dhaka. Sono oltre 130 le ispezioni ordinate dal ministro Tajani.

Martini a pagina 7

DI ROBERTO ARDITTI

Chi ci guadagna davvero se l'Italia è un Paese colabrodo

a pagina 5

LO SCONTRO SULLA GIUSTIZIA

Quei comizi dei giudici testimonial di Pd e Cgil E scoppia la bagarre

DI RITA CAVALLARO

Magistrati anti riforma ospitati da un circolo dem di Roma con Serracchiani. Mentre il pm Vanorio infiamma la platea Cgil a Napoli davanti a Landini

a pagina 4

PARLA MAURIZIO GASPARRI

«Inquietante iscriversi allo sciopero La libertà di pensiero non si scheda»

Sorrentino a pagina 4

IL PAPA AL GEMELLI

Francesco, paura e speranza fra miglioramento e fake news Meloni: «L'ho visto vigile»

Le condizioni del Papa restano stazionarie ma ieri si è registrato un lieve miglioramento. Bergoglio ha anche ricevuto privatamente la premier Meloni.

Capozza e Liaci alle pagine 10 e 11

DI AUGUSTO MINZOLINI

Ora c'è il rischio di un'alleanza a singhiozzo

a pagina 9

DI LEONARDO TRICARICO

Non ci sono alibi sulla necessità di una difesa Ue

a pagina 8

IL TEMPO ROMA

SEQUESTRATO IL LABORATORIO

Da Rembrandt a Picasso Preso il falsario che copiava i grandi nel cuore di Roma

Sereni a pagina 21

EUROPA LEAGUE

Roma-Porto all'Olimpico Ranieri cerca gli ottavi

Cirulli e Pes a pagina 26

SAVINI
Fattoria Giuseppe Savini
Morro d'Oro, TERAMO, ABRUZZO
Contrada Piane Vomano snc
+39 085 80 48 022
follow us:
#IRRESISTIBILMENTESAVINI
#BEVIRESPONSABILMENTE
*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

Oroscopo

Le stelle di Branko

a pagina 30

DI ALESSIO GALLICOLA

Ex Ilva, i nodi di una scelta da non sbagliare

a pagina 15

Giovedì 20 Febbraio 2025
Nuova serie - Anno 34 - Numero 43 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia €2,50 € 2,00*

ADVEST
TAX
LEGAL
CORPORATE

World Radio Day - La radio del futuro va oltre il mezzo e investe su video, siti web e social

Andrea Secchi a pag. 17

ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST
TAX
LEGAL
CORPORATE

Influencer, il conto dell'Inps

L'Istituto di previdenza chiede il versamento di contributi previdenziali a tutti quelli che fanno guadagni con il web, come content creator, youtuber, streamer e blogger

Infatti, chi si dedica all'attività di creazione di contenuti per il web (c.d. content creator), non per hobby ma a scopo di reddito, deve iscriversi all'Inps e versare i contributi alla gestione commercianti (per esempio chi vende video o gestisce banner pubblicitari) o alla gestione separata (youtuber, streamer, etc.) ovvero, nell'ipotesi di blogger e influencer, alla gestione spettacolo. Lo precisa una circolare Inps (anticipata su *ItaliaOggi* il 12 dicembre 2024).

Cirioli a pag. 37

NON PROFIT

Un'impresa sociale su cinque costituita dopo la riforma del 2016 ha assunto la forma della società di capitali (vincono le srl)

Damiani a pag. 37

PNRR Istruzioni per l'uso

a pag. 38

TRA IDEALI E INTERESSI

Come uscire da un ordine mondiale impazzito

Cominelli a pag. 5

Zaia e Marina Berlusconi convergono al centro con idee quasi sovrapponibili

La strana alleanza. È quella tra Marina Berlusconi e Luca Zaia. Vuoi vedere che ci scappa il nuovo partito centrista? Non a caso Zaia, intervistato dal *Corriere della Sera*, ha detto: «Sono da sempre convinto che la Lega debba occupare il centro dello schieramento politico. O si pensa che il 77 % dei veneti (la percentuale di chi mi ha votato) sia di destra?». Forse è fantapolitica, ma le parti principali dell'intervista rilasciata al *Foglio* da Marina Berlusconi sono speculari a quanto va dicendo Zaia. Entrambi lontani in modo pressoché identico dal verbo di Matteo Salvini e dai pasdaran del cdx. Più alleati di così Marina Berlusconi e Zaia non potrebbero essere.

Valentini a pag. 10

DIRITTO & ROVESCIO

Ci sono vari motivi se i Dem americani odiano ***Elon Musk****. Uno è il Doge (l'agenzia per il taglio degli sprechi), che ha già scoperto 4,7 miliardi di dollari di spesa pubblica privi del Treasury Access Symbol, un codice di identificazione che collega un pagamento del Tesoro a una voce di bilancio. Questo significa che non si può sapere a chi sono finiti questi fondi, tanto che potrebbero anche essere stati pagati a sé stessi. E tra le altre elargizioni curiose portate alla luce negli ultimi giorni ci sono i 10 milioni di dollari per la "circoncisione medica volontaria in Mozambico", i 29 milioni di dollari per il "rafforzamento del paesaggio politico in Bangladesh", i 20 milioni di dollari per il "federalismo fiscale" in Nepal (c'è un* ***Bossi*** *anche lì!). Pagamenti che finanziavano ei e ONG in gran parte legate al Partito democratico e magari una parte poi tornavano al mittente. Chissà se funziona così anche in Europa.*

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

1.063.000 Lettori (Audipress 2024/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 167 - Numero 50

QN Anno 26 - Numero 50

LA NAZIONE

Speciale
Nuovi Bonus e Agevolazioni

GIOVEDÌ 20 febbraio 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

La tragedia alla Bedini marmi di Carrara

Muore a 82 anni schiacciato dalla gru nella sua azienda

Lorenzi a pagina **19**

Accordo Metinvest-Danieli

Piombino culla dell'acciaio «green»

Papi alle pagine **20** e **21**

ristora
INSTANT DRINKS

Trump scarica Zelensky, la Ue sotto choc

Kiev accusa: il presidente Usa ascolta le falsità di Mosca. E lui attacca: è un dittatore mai eletto oltre che un comico mediocre
L'Europa: sì a nuove sanzioni. Intervista al politologo Parsi: il tycoon cede l'Ucraina alla Russia, s'illude di staccare Putin dalla Cina

Servizi e **Sacconi** alle p. **2**, **3** e **4**

Insulti a un nostro giornalista

Squadristi social Quei filo-Putin contro la stampa

Raffaele Marmo a pagina **3**

Picierno accusa, Pedullà: fascista

Conte-Salvini, asse pro Russia La pax trumpiana divide Pd e M5S

Polidori a pagina **7**

Dissidi sul caso mascherine

Covid, FdI brucia i tempi L'irritazione di Forza Italia

Coppari a pagina **6**

VICENZA, A 10 ANNI FALCIATA SUL MARCIAPIEDE DA UN SUV DONATI GLI ORGANI. OMICIDIO STRADALE, INDAGATO UN 50ENNE

Lea travolta e uccisa da un ubriaco

Hanno donato gli organi della figlia i genitori di Lea Stevanovic **(foto)**, la bimba di 10 anni di Altavilla Vicentina morta ieri in ospedale dopo essere stata investita domenica pomeriggio da un Suv guidato da un 50enne ubriaco. Lea si trovava sul marciapiede di un parcheggio con il papà e il fratellino rimasto lievemente ferito. Il 50enne ora è indagato per omicidio stradale, aggravato dalla guida in stato di ebbrezza.

Mirante a pagina **15**

DALLE CITTÀ

Castelfiorentino

Rapinatore armato di scalpello Attimi di terrore al supermercato

Capobianco in **Cronaca**

Empolese Valdelsa

Sr429, la svolta «Ora pannelli e sottopasso»

Fiorentino in **Cronaca**

Empoli

Il rapper Fabri Fibra al Beat Festival «Un grande ritorno»

Servizio in **Cronaca**

Meloni lo va a trovare

Papa, lieve miglioramento

Panettiere e **Fabrizio** alle p. **12** e **13**

Folla al debutto in pista nel Modenese

Tutti pazzi per le nuove Rosse I ferraristi invadono Fiorano

Leo Turrini e un poster della Ferrari SF-25 nel **Qs**

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

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.

A. MENARINI

Be Rebel
Pay per you

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari* Direttore *Mario Orfeo*

La nostra carta proviene da materiali riciclati o da foreste gestite in maniera sostenibile

Giovedì 20 febbraio 2025

Anno 50 N° 43 - In Italia € 1,70

Be Rebel
Pay per you

LA GUERRA

Trump insulta Zelensky

"Dittatore mai eletto e comico mediocre. Il conflitto? Non doveva cominciarlo". Anche Musk attacca e Mosca applaude
Il presidente ucraino: "Vive solo di disinformazione russa". Macron e Starmer: "Da Washington parole inaccettabili"

Conte si schiera con la Casa Bianca: smascherata la propaganda bellicista

Donald Trump insulta Volodymyr Zelensky come mai successo prima. Lo apostrofa con "dittatore mai eletto e comico mediocre". E prova a riscrivere la storia: Kiev non avrebbe dovuto iniziare la guerra tre anni fa. Il presidente ucraino acccusa il tycoon di vivere di "disinformazione russa". E Elon Musk su X chiede che Zelensky indica nuove elezioni. Mosca applaude. L'Europa si schiera con Kiev: il presidente francese Macron e il premier inglese Starmer andranno a Washington. Conte, leader dei 5S, approva il nuovo corso trumpiano: "Smascherata la propaganda bellicista". *di* **Brera, Cerami, Ciriaco, De Cicco, Ginori Guerrera** *e* **Tonacci** ● *da pagina 2 a pagina 7*

Kiev tradita dall'alleato

di **Gianluca Di Feo**

Per 1091 giorni agli ucraini è stato ripetuto che non combattevano soltanto la loro guerra: ogni leader che si recava a Kiev gli ha detto che stavano lottando per la libertà di tutto l'Occidente. E queste parole non sono state recepite come uno slogan retorico, ma come un impegno concreto a essere al loro fianco. Ieri Donald Trump ha spazzato via la promessa che li ha sorretti in tre anni di sacrifici.
● *continua a pagina 31*

L'Italia divisa e spiazzata

di **Stefano Folli**

È senz'altro il passaggio più difficile della storia recente: non solo per l'Italia, ma per l'intera Europa. Siamo al bivio che deciderà il riassetto dell'area occidentale, il che riguarda la Nato e il rapporto con Stati Uniti e Russia. Per il governo di Roma, qualunque sia il suo colore, è una prova determinante e in altri tempi sarebbe parso naturale parlare di solidarietà nazionale, di convergenza parlamentare intorno ad alcune priorità. ● *a pagina 31*

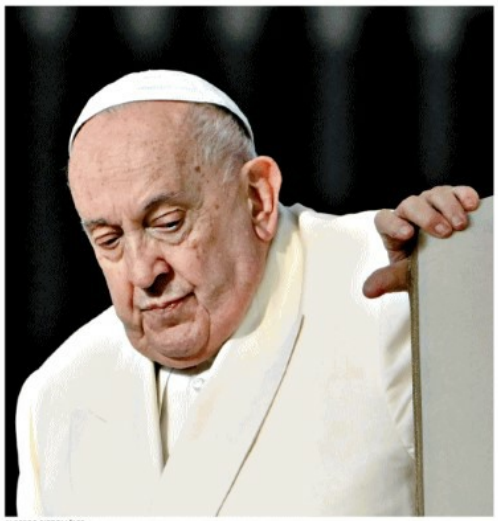
Il caso

Paragon, il governo sotto accusa

di **Candito, Foschini** *e* **Sannino** ● *alle pagine 16 e 17*

Vaticano

I medici: il Papa in lieve miglioramento La visita di Meloni: era di buon umore



ALBERTO PIZZOLI/AFP

La pastorale del corpo

di **Luigi Manconi**

L'ansia diffusa per le condizioni di salute di Papa Francesco esprime solo l'antica curiosità popolare per la sorte terrena degli uomini illustri oppure rivela qualcosa d'altro? Penso che in quel sentimento di apprensione di una parte dell'opinione pubblica conti molto la particolare personalità dell'attuale pontefice. E la particolare situazione della Chiesa cattolica oggi. Questa non è certo la Chiesa trionfante, che pure – va detto – la teologia cattolica colloca nel Regno dei Cieli. È, piuttosto, la Chiesa dolente e angosciata. E il corpo vulnerabile di Francesco ne rappresenta l'icona sacra e, allo stesso tempo, la reliquia vivente.
● *continua a pagina 31*
Servizi alle pagine 8, 9 e 10

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

Be Rebel
Pay per you

L'anniversario

Il paziente 1 "La seconda vita dopo il Covid"

dal nostro inviato
Giampaolo Visetti

CODOGNO

Il coronavirus, Codogno, non sa nemmeno dov'è». Mercoledì 19 febbraio 2020 Mattia Maestri entra per la seconda volta nel pronto soccorso della cittadina del Lodigiano, prossima a diventare la Wuhan dell'Europa. Ha la febbre alta. Gli antibiotici per «una forma leggera di polmonite» non funzionano.
● *alle pagine 24 e 25. Servizio di* **Corica**

Domani in edicola

Sul Venerdì i segreti del Cirque du Soleil

La lettera

Salviamo i cinema per ripensare le nostre città

di **Renzo Piano**

Caro direttore, questo è un mio accorato appello affinché i cinema, questi preziosi "luoghi per la gente", siano preservati nel tessuto urbano delle nostre città, e in particolare quelli di Roma. Un'amica un giorno mi disse che, se sta bene Roma, sta bene anche l'Italia. Lo stesso vale anche per Parigi e la Francia. Stesso destino. ● *a pagina 37*

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: pubblicitaemanzoni.it

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

con Roald Dahl € 9,60

NZ

NAMITPR

IL DIBATTITO

Ma i libri leggeri non sono vuoti così stanno sopra alle frasi fatte

VIOLA ARDONE – PAGINE 22 E 23

L'INTERVENTO

Perché vanno spezzate le catene di chi "disabilizza" con le parole

IACOPO MELIO – PAGINA 21

IL NIPOTE DELLA FALLACI

"I due rimpianti di zia Oriana l'amore e quel flop con Marilyn"

GIUSEPPE DI BLASIO – PAGINA 23

Frattini
RUBINETTI DAL 1958
frattini.it

LA STAMPA

GIOVEDÌ 20 FEBBRAIO 2025

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,70 € II ANNO 159 II N.50 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

Frattini
RUBINETTI DAL 1958
frattini.it

WASHINGTON CHIEDE ELEZIONI A KIEV, IL PRESIDENTE UCRAINO: "LUI VIVE IN UNA BOLLA DI DISINFORMAZIONE RUSSA"

Trump, guerra a Zelensky

Il leader Usa: "Dittatore mai eletto e comico mediocre". Reportage da Odessa: "Putin bombarda gli ospedali"

L'ANALISI

Accordo tra imperi Kiev come una colonia

NATHALIE TOCCI

Non sappiamo se le trattative tra Stati Uniti e Russia produrranno un accordo. Né sappiamo se sarà un accordo che riguarderà solo l'Ucraina oppure anche la sicurezza europea a più ampio spettro, o ancora le relazioni diplomatiche, economiche e di sicurezza tra Washington e Mosca.

Sappiamo solo che questa è una trattativa imperialista. Lo è perché è condotta tra potenze che si credono imperi, determinate a escludere i più piccoli - oggetti ma non soggetti dei negoziati. Lo è perché è volta a far accettare l'idea che questi imperi possano decidere le sorti politiche delle proprie colonie, come si evince dal messaggio di Donald Trump, che, assecondando una vecchia richiesta di Vladimir Putin, punta alla rimozione di Volodymyr Zelensky. E lo è perché sottostante il negoziato tra Mosca e Washington c'è la volontà di spartirsi le risorse naturali delle colonie, e più in generale di disporre di sfere di interesse, costituite dai Paesi europei.

CONTINUA A PAGINA 6

AUDINO, BRESOLIN, CARRATELLI SEMPRINI, SIMONI

Se per un italiano su due il tycoon è pericoloso

Alessandra Ghisleri

IL COMMENTO

Casa Bianca in mano al re della menzogna

NICOLETTA VERNA

In Trump la dialettica bugia/verità (e, in particolare, l'uso disinvolto che fa della prima e la costante strumentalizzazione che attua della seconda) è fulcro della sua strategia politica. Sceglie parole che fanno riferimento a quella sfera semantica. Usa la menzogna come norma. - PAGINA 7

IL RETROSCENA

Così ora Meloni sceglie la platea di The Donald

CAPURSO, MALFETANO

Le stanze di Palazzo Chigi sono animate fin dal mattino dalle telefonate e dai contatti con le cancellerie europee. L'iniziativa sull'Ucraina promossa lunedì scorso a Parigi da Emmanuel Macron non è stata apprezzata da Giorgia Meloni. Questo è noto. O almeno, questo è trapelato. CON IL TACCUINO DI SORGI – PAGINE 4 E 5

BIANCONERI SCONFITTI DAL PSV 3-1 AI SUPPLEMENTARI. PLAYOFF CHAMPIONS, BOCCIATE LE TRE ITALIANE

Juve ko, fiasco tricolore

BALICE, BARILLÀ, BUCCHERI

EPA

LE IDEE

Ma la difesa del Colle valeva un atto ufficiale

Montesquieu

"Io, scampato ai lager urlo il mio no all'AfD"

Letizia Tortello

LA NUOVA MACCHINA

Lewis-Charles a tutto gas "Ferrari, ricetta vincente"

JACOPO D'ORSI

LE LACRIME DI EMMA RADUCANU

La campionessa ferita e l'incubo degli stalker

CATERINA SOFFICI

L'AUDIZIONE AL COPASIR

Caso Caputi, la versione del procuratore Lo Voi: noi sempre corretti quanto fango mediatico

IRENE FAMÀ

Nella bufera istituzionale, Francesco Lo Voi si trova sotto assedio su più fronti. Uno tra tanti è il caso Caputi. I servizi segreti italiani lo accusano di non aver gestito correttamente un'informativa riservata e hanno presentato un esposto a Perugia. «Una denuncia firmata dagli 007 è un unicum». - PAGINA 11

LO STRISCIONE A TORINO

La lode a Mattarella di lady Costituzione

CATERINA STAMIN

«Quello è il mio angolo di contestazione». La signora Nelida apre il portone al quarto piano di un nobile palazzo affacciato nientemeno che su Piazza San Carlo, il cuore di Torino. Ed è un fiume in piena. - PAGINA 13

IL RACCONTO

La nostra Davos della sostenibilità

CARLO PETRINI

Domenico De Masi mi disse che se si vogliono cambiare le cose, basta radunare i più grandi pensatori due o tre giorni l'anno. - PAGINA 17

BUONGIORNO

Malgrado Schlein

Mattia Feltri

Non sono un acceso fan di Elly Schlein, ma le riconosco perlomeno un notevole successo, sebbene molti lo considerino il più notevole degli insuccessi, e tale è, probabilmente, per lei stessa: al suo Partito democratico appartiene il record mondiale di correnti, dieci. Tante sono, secondo la più fresca ma probabilmente non esaustiva contabilità. Abbiamo i Dem's, i Giovani turchi, Energia popolare, Crea, Area dem, persino una corrente che si chiama Compagno è il mondo, e fra le dieci è annoverata pure la corrente di Schlein, la cosiddetta corrente dei Fedelissimi. Sebbene sia un po' truffaldino chiamare corrente quella che esprime la linea della segretaria, visto che la segretaria dovrebbe esprimere la linea del partito e le correnti le linee in competizione. Ma vabbè. Con umorismo maramaldesco, in questi giorni si tirano fuori le tambureggianti dichiarazioni di Schlein al tempo della campagna delle primarie, quando prometteva, una volta innalzata alla leadership, di radere al suolo le correnti e spargerci sopra il sale. E però tutti quelli che ridono della profusione correntizia del Pd sono intimamente e inconsciamente putiniani, perché sognano la donna (o l'uomo) forte anche a capo del loro partito, finalmente in stivali neri. E, stravagante, sono gli stessi che si scandalizzano per i partiti personali altrui, nei quali il capo è indiscutibile e indiscusso. Se c'è qualcosa che ancora rende il Pd interessante è proprio la presenza delle correnti – al netto di qualche eccesso d'anarchia – che animano il dibattito interno e armano le sante lotte di potere. E dunque viva Schlein, malgrado Schlein.

ODONTOBI
Dir. Sanitario - Dott.ssa Emanuela Bianca

ODONTOBI S.r.l.
Castelletto Ticino (NO) - Tel. +39 0331 962 405 / 971 413
odontobi@odontobi.it - www.odontobi.it

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Per affrontare i venti di crisi Campari taglia i costi e 500 lavoratori

Deugeni a pagina 13

Per l'autostrada del Brennero i Benetton ora sfidano la Aspi di Cdp

Carosielli a pagina 15

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Oniverse, l'estero traina i ricavi dell'ex Calzedonia a 3,5 miliardi

Il gruppo di Veronesi prosegue gli investimenti nel retail: aperti 88 store

Oristano in *MF Fashion*

Anno XXXVI n. 036
Giovedì 20 Febbraio 2025
€2,00 Class editori

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

FTSE MIB -0,53% 38.348 | DOW JONES -0,33% 44.409** | NASDAQ +0,08% 20.058** | DAX -1,80% 22.434 | SPREAD 108 (+3) | €/$ 1,0434

** Dati aggiornati alle ore 19,30

NEL PIANO 2 MILIARDI DI EBITDA IN MENO? LA SOCIETÀ SMENTISCE

Fibercop, giallo sui conti

I minori margini ipotizzati impatterebbero sui dividendi promessi da Kkr ai suoi soci
Tim-Poste, concorrenti in allerta in caso di accordi di distribuzione agli sportelli

EXOR, PEUGEOT E STATO FRANCESE BLINDANO IL CONTROLLO DI STELLANTIS

Boeris e Mapelli alle pagine 7 e 9

OPS «INADEGUATA»

Aspesi e Falck nel patto Mediobanca Che boccia l'offerta del Montepaschi

Deugeni e Gualtieri a pagina 2

MOSSA PRO RETAIL

Generali lancia il club per gli azionisti di piccola taglia

Messia a pagina 2

VERSO L'ASSEMBLEA

Soci Bpm orientati ad approvare il rilancio a 7 euro dell'opa su Anima

Gualtieri a pagina 3

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Per affrontare i venti di crisi Campari taglia i costi e 500 lavoratori

Deugeni a pagina 13

Per l'autostrada del Brennero i Benetton ora sfidano la Aspi di Cdp

Carosielli a pagina 15

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Oniverse, l'estero traina i ricavi dell'ex Calzedonia a 3,5 miliardi

Il gruppo di Veronesi prosegue gli investimenti nel retail: aperti 88 store

Oristano in *MF Fashion*

Anno XXXVI n. 036

Giovedì 20 Febbraio 2025

€2,00 Class editori

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

FTSE MIB -0,53% 38.348 | DOW JONES -0,33% 44.409** | NASDAQ +0,08% 20.058** | DAX -1,80% 22.434 | SPREAD 108 (+3) | €/$ 1,0434

** Dati aggiornati alle ore 19,30

NEL PIANO 2 MILIARDI DI EBITDA IN MENO? LA SOCIETÀ SMENTISCE

Fibercop, giallo sui conti

I minori margini ipotizzati impatterebbero sui dividendi promessi da Kkr ai suoi soci
Tim-Poste, concorrenti in allerta in caso di accordi di distribuzione agli sportelli

EXOR, PEUGEOT E STATO FRANCESE BLINDANO IL CONTROLLO DI STELLANTIS

Boeris e Mapelli alle pagine 7 e 9

OPS «INADEGUATA»

Aspesi e Falck nel patto Mediobanca Che boccia l'offerta del Montepaschi

Deugeni e Gualtieri a pagina 2

MOSSA PRO RETAIL

Generali lancia il club per gli azionisti di piccola taglia

Messia a pagina 2

VERSO L'ASSEMBLEA

Soci Bpm orientati ad approvare il rilancio a 7 euro dell'opa su Anima

Gualtieri a pagina 3

Il Metropolitano

Primo Piano

Aqua Film Festival, Venezia 21-25 Marzo, nona edizione

Il Metropolitano

Aqua Film Festival, Venezia 21-25 Marzo, nona edizione

Aqua Film Festival

Venezia 21 -25 marzo 2025

Nona edizione

02/19/2025 17:08 ELEONORA VALLONE;

Il festival curato da Eleonora Vallone offrirà un contributo all'evento con la proiezione, il 24 marzo alle 15.30 al Sumus e alle 17.30 in piazza San Marco 105, di "Acqua Granda" un corto reportage del Comune di Venezia dedicato all'ultima inondazione della città lagunare, girato dal regista veneziano Davide Losito e con una selezione di corti in rassegna che hanno vinto premi nelle passate edizioni di Aqua Film Festival. Per finire nella giornata del 24 marzo si vedrà un corto dal tono ironico su Venezia "Le glorie del leon" girato dalla veneziana Anna Zemella. Inoltre, nella giornata del 25 marzo, compleanno di Venezia, al Cinema Rossini verrà proiettato il lungometraggio "Panorami sommersi: le origini di Venezia" di Samuele Gottardello. Al termine della serata, verranno consegnati due importanti premi di meritocrazia a due validi personaggi veneziani: Paladino del Mare e Cavaliere dell'Acqua, entrambi ideati dalla direttrice Artistica Eleonora Vallone e realizzati dalla Gioielleria Marina Corazziari. Saranno inoltre coinvolti, nella realizzazione di "cortini" dedicati all'acqua, gli studenti dell'Istituto d'Istruzione Superiore Bruno – Franchetti e dell'Istituto Berna di Mestre. La città lagunare avrà tantissime altre iniziative dedicate alla biomimetica acquatica. Venezia diventa così un modello di città sostenibile che prende ispirazione dall'intelligenza degli ecosistemi marini. La kermesse intreccia cultura, scienza ed economia. C'è un filo azzurro che unisce l'avvio della primavera, la celebrazione della Giornata mondiale dell'acqua e la Fondazione di Venezia. A favorire questo "Rinascimento blu" europeo è l'Associazione SUMus – che da anni promuove iniziative scientifiche e didattiche all'avanguardia e che ha scelto Venezia come laboratorio per il futuro. Nell'era dell'intelligenza artificiale, la vera originalità è tornare all'elemento da cui la vita ha origine, l'intelligenza acquatica, riscoprendone colori, suggestioni e profondità. Importanti scienziati, start-up innovative, divulgatori ed artisti faranno luce su un nuovo modello di sviluppo basato sulla rigenerazione educativa, agricola ed

Il festival curato da Eleonora Vallone offrirà un contributo all'evento con la proiezione, il 24 marzo alle 15.30 al Sumus e alle 17.30 in piazza San Marco 105, di "Acqua Granda" un corto reportage del Comune di Venezia dedicato all'ultima inondazione della città lagunare, girato dal regista veneziano Davide Losito e con una selezione di corti in rassegna che hanno vinto premi nelle passate edizioni di Aqua Film Festival. Per finire nella giornata del 24 marzo si vedrà un corto dal tono ironico su Venezia "Le glorie del leon" girato dalla veneziana Anna Zemella. Inoltre, nella giornata del 25 marzo, compleanno di Venezia, al Cinema Rossini verrà proiettato il lungometraggio "Panorami sommersi: le origini di Venezia" di Samuele Gottardello. Al termine della serata, verranno consegnati due importanti premi di meritocrazia a due validi personaggi veneziani: Paladino del Mare e Cavaliere dell'Acqua, entrambi ideati dalla direttrice Artistica Eleonora Vallone e realizzati dalla Gioielleria Marina Corazziari. Saranno inoltre coinvolti, nella realizzazione di "cortini" dedicati all'acqua, gli studenti dell'Istituto d'Istruzione Superiore Bruno - Franchetti e dell'Istituto Berna di Mestre. La città lagunare avrà tantissime altre iniziative dedicate alla biomimetica acquatica. Venezia diventa così un modello di città sostenibile che prende ispirazione dall'intelligenza degli ecosistemi marini. La kermesse intreccia cultura, scienza ed economia. C'è un filo azzurro che unisce l'avvio della primavera, la celebrazione della Giornata mondiale dell'acqua e la Fondazione di Venezia. A favorire questo "Rinascimento blu" europeo è l'Associazione SUMus - che da anni promuove iniziative scientifiche e didattiche all'avanguardia e che ha scelto Venezia come laboratorio per il futuro. Nell'era dell'intelligenza artificiale, la vera originalità è tornare all'elemento da cui la vita ha origine, l'intelligenza acquatica, riscoprendone colori, suggestioni e profondità. Importanti scienziati, start-up innovative, divulgatori ed artisti faranno luce su un nuovo modello di sviluppo basato sulla rigenerazione educativa, agricola ed economica. A sposare visione ed obiettivi del progetto vari partner istituzionali e privati. Tra gli ospiti di Aquamour, la kermesse, organizzata da Héléne Molinari, Barbara Albasio e Giulio Pasolini, che ospita questo anno Aqua Film Festival: Gunter Pauli, l'iniziatore della Blue Economy e fondatore di Zeri (Zero Emission Research Initiative), rete internazionale di studiosi impegnati a progettare sistemi innovativi di produzione e consumo; il Premio Nobel dell'Acqua 2023 Andrea Rinaldo che promuoverà un modello di ottimizzazione delle risorse idriche volto al miglioramento della qualità della vita. Dall'imitazione del mondo vivente marino che rappresenta un modello riproducibile, le società umane possono evolvere verso una maggiore efficienza. L'esperta e pluripremiata biologa Marta Musso con Possea" - "Pos(sea)ble/Possible" - mostrerà il suo laboratorio itinerante, per raccontare ed esplorare il cosmo invisibile, microscopico ed essenziale del plancton

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

con esperienze divulgative coinvolgenti dedicate alla cultura del mare. La già ministra Giovanna Melandri, oggi alla presidenza di Human Foundation e di Social Impact Agenda per l'Italia, coglierà il trait d'union tra sostenibilità ed economia sociale nel contesto delle sfide globali odierne. Gli spazi e gli scenari da sogno della "Serenissima" ospiteranno tavole rotonde e conferenze: Piazza San Marco al "The Home of the Human Safety Net", lo showroom per le start-up di Biomimetica è previsto allo spazio LeonardH20, mentre la Serra dei giardini Reali si trasformerà in AquaPadiglione. Le mostre di arte contemporanea troveranno la propria location ideale alla Giudecca, alla Fàbrica 33 e alla Fucina del Futuro. Per info e programmi: aff@aquafilmfestival.org Partner di Aqua Film Festival, ANCIM Associazioni delle Isole Minori e ASSOPORTI Associazione dei Porti Italiani comunicato stampa.

ilsole24ore.com

Primo Piano

Dogane, i porti si ribellano al declassamento delle direzioni

ilsole24ore.com

Dogane, i porti si ribellano al declassamento delle direzioni

02/19/2025 19:56

"Puniti" gli scali liguri, quelli campani , Gioia Tauro, Taranto e Ravenna. Premiata Civitavecchia. A rischio la rapidità ed efficienza dei controlli Il cluster marittimo-portuale italiano si ribella al declassamento di una parte importante delle direzioni regionali e degli uffici territoriali delle dogane, che è stata decisa a livello centrale e sarà applicata (se non ci saranno ripensamenti) a partire da novembre 2025. L'operazione fa parte di un più ampio piano di riassetto del comparto , che accorpa le funzioni di dogane e monopoli e che era in previsione da tempo ed è stata portata avanti, spiegano fonti di settore, anche attraverso un algoritmo. Il risultato, però, desta forti perplessità nel mondo della portualità e perfino tra quanti operano all'interno delle dogane. Perché sminuisce il rilievo delle sedi doganali dei principali porti italiani, mentre alza il livello d'importanza di scali marginali dal punto di vista delle merci. Salgono, invece, le direzioni di Lazio e Abruzzo (da IV a II), con Civitavecchia (da III a I) e Pescara (da II a I); di Toscana e Umbria (da IV a III) con Livorno (invariato al I livello); di Puglia, Molise e Basilicata (da VI a III), con Taranto (che cala, però, da I a IV); e di Sicilia (da VI a IV), con Palermo (in calo da II a III) e Messina (in calo da II a IV). Insomma, sono stati declassati gli uffici doganali della Liguria, dove i tre scali principali nel 2023 (dati Assoporti) hanno movimentato 80,3 milioni di tonnellate di merci e 3,98 milioni di container (con Genova e Savona a 62,99 milioni di tonnelate e 2,74 milioni di contenitori e La Spezia e Marina di Carrara a 17,31 milioni di tonnellate e 1,24 milioni di contenitori) e quelli della Calabria, dove Gioia Tauro muove (sempre 2023) 42,3 milioni di tonnellate di merci l'anno e 3,54 milioni di container. Mentre sono stati innalzati di grado gli uffici doganali di Lazio e Abruzzo, dove Civitavecchia muove (con Fiumicino e Gaeta) appena 13,99 milioni di tonnellate e 102mila container l'anno; "premiata" anche Ancona, che nel 2023 ha movimentato (con Vasto, Pesaro e Ortona) 11,3 milioni di tonnellate di merci e 173mila container. Proteste per la nuova articolazione arrivano

"Puniti" gli scali liguri, quelli campani , Gioia Tauro, Taranto e Ravenna. Premiata Civitavecchia. A rischio la rapidità ed efficienza dei controlli Il cluster marittimo-portuale italiano si ribella al declassamento di una parte importante delle direzioni regionali e degli uffici territoriali delle dogane, che è stata decisa a livello centrale e sarà applicata (se non ci saranno ripensamenti) a partire da novembre 2025. L'operazione fa parte di un più ampio piano di riassetto del comparto , che accorpa le funzioni di dogane e monopoli e che era in previsione da tempo ed è stata portata avanti, spiegano fonti di settore, anche attraverso un algoritmo. Il risultato, però, desta forti perplessità nel mondo della portualità e perfino tra quanti operano all'interno delle dogane. Perché sminuisce il rilievo delle sedi doganali dei principali porti italiani, mentre alza il livello d'importanza di scali marginali dal punto di vista delle merci. Salgono, invece, le direzioni di Lazio e Abruzzo (da IV a II), con Civitavecchia (da III a I) e Pescara (da II a I); di Toscana e Umbria (da IV a III) con Livorno (invariato al I livello); di Puglia, Molise e Basilicata (da VI a III), con Taranto (che cala, però, da I a IV); e di Sicilia (da VI a IV), con Palermo (in calo da II a III) e Messina (in calo da II a IV). Insomma, sono stati declassati gli uffici doganali della Liguria, dove i tre scali principali nel 2023 (dati Assoporti) hanno movimentato 80,3 milioni di tonnellate di merci e 3,98 milioni di container (con Genova e Savona a 62,99 milioni di tonnelate e 2,74 milioni di contenitori e La Spezia e Marina di Carrara a 17,31 milioni di tonnellate e 1,24 milioni di contenitori) e quelli della Calabria, dove Gioia Tauro muove (sempre 2023) 42,3 milioni di tonnellate di merci l'anno e 3,54 milioni di container. Mentre sono stati innalzati di grado gli uffici doganali di Lazio e Abruzzo, dove Civitavecchia muove (con Fiumicino e Gaeta) appena 13,99 milioni di tonnellate e 102mila container l'anno; "premiata" anche Ancona, che nel 2023 ha movimentato (con Vasto, Pesaro e Ortona) 11,3 milioni di tonnellate di merci e 173mila container. Proteste per la nuova articolazione arrivano da molti dei porti colpiti. Ieri ha espresso «viva preoccupazione» l'Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro (scalo numero uno, in Italia, per il transhipment) e, in precedenza, hanno protestato le Adsp e gli operatori di Ravenna (gettito erariale 2 miliardi l'anno) e Taranto (gettito erariale di 1,2 miliardi). Ma per ora nessuna marcia indietro sui declassamenti.

Msn

Primo Piano

Dogane, i porti si ribellano al declassamento delle direzioni

Msn

Dogane, i porti si ribellano al declassamento delle direzioni

02/19/2025 21:44

Il cluster marittimo-portuale italiano si ribella al declassamento di una parte importante delle direzioni regionali e degli uffici territoriali delle dogane, che è stata decisa a livello centrale e sarà applicata (se non ci saranno ripensamenti) a partire da novembre 2025. L'operazione fa parte di un più ampio piano di riassetto del comparto, che accorpa le funzioni di dogane e monopoli e che era in previsione da tempo ed è stata portata avanti, spiegano fonti di settore, anche attraverso un algoritmo. Il risultato, però, desta forti perplessità nel mondo della portualità e perfino tra quanti operano all'interno delle dogane. Perché sminuisce il rilievo delle sedi doganali dei principali porti italiani, mentre alza il livello d'importanza di scali marginali dal punto di vista delle merci. Vengono declassate, infatti (fra le altre), rispetto al 2018, la direzione della Liguria (che da fascia I passa a fascia III, su una scala di VII), nonché gli uffici dei porti di Genova (da I a II quello di pertinenza al porto), di Savona (da II a III) e della Spezia (da I a II); quella di Emilia-Romagna e Marche (da I scende a II), col porto di Ravenna (da I a III); quella della Campania (da I a III), con Napoli (da I a II quello di pertinenza al porto) e Salerno (da II a III); e quella della Calabria (che in precedenza era accorpata con la Campania in fascia I e ora cala a V) con Gioia Tauro (da I a II). Salgono, invece, le direzioni di Lazio e Abruzzo (da IV a II), con Civitavecchia (da III a I) e Pescara (da II a I); di Toscana e Umbria (da IV a III) con Livorno (invariato al I livello); di Puglia, Molise e Basilicata (da VI a III), con Taranto (che cala, però, da I a IV); e di Sicilia (da VI a IV), con Palermo (in calo da II a III) e Messina (in calo da II a IV). Insomma, sono stati declassati gli uffici doganali della Liguria, dove i tre scali principali nel 2023 (dati Assoporti) hanno movimentato 80,3 milioni di tonnellate di merci e 3,98 milioni di

Il cluster marittimo-portuale italiano si ribella al declassamento di una parte importante delle direzioni regionali e degli uffici territoriali delle dogane, che è stata decisa a livello centrale e sarà applicata (se non ci saranno ripensamenti) a partire da novembre 2025. L'operazione fa parte di un più ampio piano di riassetto del comparto, che accorpa le funzioni di dogane e monopoli e che era in previsione da tempo ed è stata portata avanti, spiegano fonti di settore, anche attraverso un algoritmo. Il risultato, però, desta forti perplessità nel mondo della portualità e perfino tra quanti operano all'interno delle dogane. Perché sminuisce il rilievo delle sedi doganali dei principali porti italiani, mentre alza il livello d'importanza di scali marginali dal punto di vista delle merci. Vengono declassate, infatti (fra le altre), rispetto al 2018, la direzione della Liguria (che da fascia I passa a fascia III, su una scala di VII), nonché gli uffici dei porti di Genova (da I a II quello di pertinenza al porto), di Savona (da II a III) e della Spezia (da I a II); quella di Emilia-Romagna e Marche (da I scende a II), col porto di Ravenna (da I a III); quella della Campania (da I a III), con Napoli (da I a II quello di pertinenza al porto) e Salerno (da II a III); e quella della Calabria (che in precedenza era accorpata con la Campania in fascia I e ora cala a V) con Gioia Tauro (da I a II). Salgono, invece, le direzioni di Lazio e Abruzzo (da IV a II), con Civitavecchia (da III a I) e Pescara (da II a I); di Toscana e Umbria (da IV a III) con Livorno (invariato al I livello); di Puglia, Molise e Basilicata (da VI a III), con Taranto (che cala, però, da I a IV); e di Sicilia (da VI a IV), con Palermo (in calo da II a III) e Messina (in calo da II a IV). Insomma, sono stati declassati gli uffici doganali della Liguria, dove i tre scali principali nel 2023 (dati Assoporti) hanno movimentato 80,3 milioni di tonnellate di merci e 3,98 milioni di container (con Genova e Savona a 62,99 milioni di tonnelate e 2,74 milioni di contenitori e La Spezia e Marina di Carrara a 17,31 milioni di tonnellate e 1,24 milioni di contenitori) e quelli della Calabria, dove Gioia Tauro muove (sempre 2023) 42,3 milioni di tonnellate di merci l'anno e 3,54 milioni di container. Mentre sono stati innalzati di grado gli uffici doganali di Lazio e Abruzzo, dove Civitavecchia muove (con Fiumicino e Gaeta) appena 13,99 milioni di tonnellate e 102mila container l'anno; "premiata" anche Ancona, che nel 2023 ha movimentato (con Vasto, Pesaro e Ortona) 11,3 milioni di tonnellate di merci e 173mila container. I declassamenti, sottolinea il direttore generale di Spediporto (spedizionieri genovesi), Giampaolo Botta, «sono stati concepiti con "metodologia Hay", un sistema che valuta l'organizzazione e le posizioni lavorative sulla base di tre fattori: know-how, problem solving e responsabilità. In sintesi, è stato un algoritmo a decidere i destini delle dogane liguri, che insistono su porti che movimentano il 51% dell'intero traffico container nazionale. E a rischio c'è l'efficienza dei controlli doganali:

si potrebbero creare ripercussioni sulla rapidità delle operazioni portuali e, di conseguenza, sulla competitività dei porti liguri, che contribuiscono in modo rilevante alle entrate nazionali, con 4,6 miliardi di euro, tra dazi e Iva». Ovviamente, il declassamento può pesare anche sulla possibilità, per gli uffici scesi di livello, di ottenere personale in più o dotazioni strumentali di ultima generazione, come gli scanner Hcvg (che costano fino a 5 milioni di euro). Proteste per la nuova articolazione arrivano da molti dei porti colpiti. Ieri ha espresso «viva preoccupazione» l'Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro (scalo numero uno, in Italia, per il transhipment) e, in precedenza, hanno protestato le Adsp e gli operatori di Ravenna (gettito erariale 2 miliardi l'anno) e Taranto (gettito erariale di 1,2 miliardi). Ma per ora nessuna marcia indietro sui declassamenti.

Port and Shipping - Porti

Primo Piano

Piano del Mare e Blue Economy, Musumeci a Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2025

Port and Shipping

Piano del Mare e Blue Economy, Musumeci a Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2025

4 MARZO
ORE 14.30 - 16.30
IL MINISTRO MUSUMECI A SFILANI 2025
SU FUTURO DELLA BLUE ECONOMY ITALIANA E PIANO DEL MARE

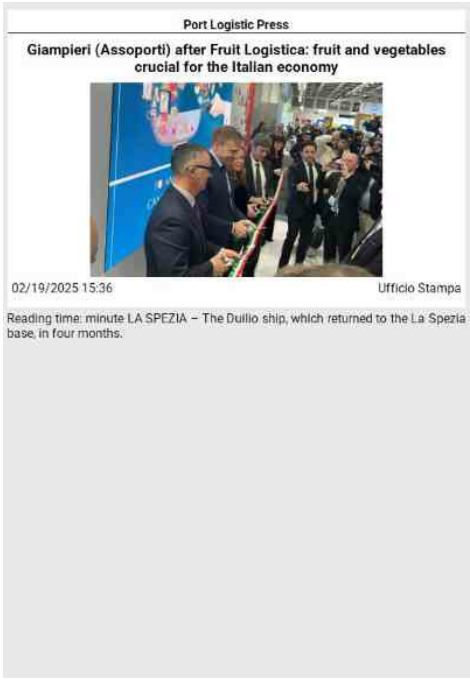
02/19/2025 11:06

E' pronta a salpare Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2025a Milano, il 4 e 5 marzo presso il Centro Congressi di Assolombarda, con i più autorevoli rappresentanti dei settori shipping, logistica e industria., promossa da ClickutilityTeam e The International Propeller Club Port of Milan. La logistica e l'integrazione industriale sono elementi strategici per lo sviluppo dell'economia del mare, un settore chiave per la crescita del Paese. Dopo anni di frammentazione delle competenze, il Piano del Mare rappresenta un cambio di passo grazie al suo impianto unitario e strategico. Si tratta di un primo traguardo che sta già dando risultati concreti. Questo importante tema per il futuro del Paese sarà al centro della sessione Il Piano del Mare e la blue economy nel cuore industriale e logistico del Paese, in programma, martedì 4 marzo dalle 14.30 alle 16.30 in cui l'On. Nello Musumeci, Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, interverrà per presentare la prospettiva del governo. Dopo decenni di balcanizzazione delle competenze, il mare e le politiche pubbliche verso l'ambiente acqueo che circonda il Paese hanno finalmente un luogo unitario, anche se non monocratico, di confronto interno e con gli operatori economici e un quadro di riferimento strategico. Il Piano del Mare è un inizio ma sta già dando i primi frutti. Uno sguardo sulle parti che interessano l'economia industriale e la logistica, partendo dalle realtà aziendali e di mercato. MAIN TOPICS La strategia marittima italiana Portualità e shipping Il Piano del mare e l'economia marittima, sopra e sotto la superficie Il percorso verso la riforma portuale Mare e industria Introduce e modera Gian Enzo Duci, Professore, Università di Genova La centralità dello shipping italiano Luca Sisto , Direttore Generale Confitarma Gli scenari competitivi marittimi: analisi dei recenti fenomeni Massimo Deandreis, Direttore Generale SRM Ma la ZEE italiana interessa all'Italia? Fabio Caffio, Ammiraglio in congedo, Marina Militare Italiana Le sfide dello shipping italiano Alberto Rossi, Segretario Generale Assarmatori L'Italia dei porti nell'epoca dei cambiamenti Rodolfo Giampieri , Presidente, Assoporti Titolo TBD Tomaso Cognolato, Presidente, Assiterminal Porto di Genova, le nuove opere di infrastrutturazione e le prospettive future C.A. Massimo Seno , Commissario Straordinario, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Intervento di chiusura Nello Musumeci, Ministro per la protezione civile e per le politiche del mare, Presidenza del Consiglio dei Ministri Legenda: *in attesa di conferma Registrazione gratuita in streaming e in presenza su www.shippingmeetsindustry.it/partecipa-2025/ Ti piace quest'articolo? Condividilo!

Port Logistic Press

Primo Piano

Giampieri (Assoporti) dopo Fruit Logistica: ortofrutticolo cruciale per l'economia italiana


Port Logistic Press

Giampieri (Assoporti) after Fruit Logistica: fruit and vegetables crucial for the Italian economy

02/19/2025 15:36 Ufficio Stampa

Reading time: minute LA SPEZIA – The Duilio ship, which returned to the La Spezia base, in four months.

Roma In seguito alla partecipazione dell'Italia alla Fiera Fruit Logistica di Berlino, Assoporti desidera evidenziare l'importanza cruciale dell' ortofrutticolo per l'economia italiana. Nel 2024, il settore ortofrutticolo italiano ha registrato un valore record delle esportazioni di 6,1 miliardi di euro, con un incremento del 9% rispetto all'anno precedente. Tuttavia, le importazioni hanno superato le esportazioni, raggiungendo i 6,4 miliardi di euro, con un aumento del 12%, evidenziando un mercato vivace e in crescita. Proprio in considerazione della rilevanza del settore, il Ministro Francesco Lollobrigida unitamente ad ICE e all'Ambasciata Italiana hanno inaugurato il padiglione Italia. A commento dell'evento il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha rilevato che i porti italiani sono essenziali per garantire la competitività del nostro sistema produttivo, nel quale il settore agricolo brilla per qualità e vivacità. La collaborazione instaurata con ICE è un tassello fondamentale nel lavoro di sistema del nostro Paese. Un tassello che diventa imbattibile quando decide di fare squadra, evidenziando le eccellenze e creando le premesse per l'attrazione d'investimenti, la promozione e l'internazionalizzazione delle nostre produzioni. L'Associazione sostiene con forza la sinergia tra i porti e i settori produttivi, indispensabile per affrontare le grandi sfide della modernità come i cambiamenti climatici, la rivoluzione tecnologica, la digitalizzazione, la sostenibilità e la sicurezza, tutti processi condizionati dalle tensioni geopolitiche sempre più protagonisti dei nostri tempi. A questo proposito, Giampieri ha sottolineato che la cooperazione tra i vari attori della filiera è cruciale per ottimizzare i processi e garantire un futuro sostenibile per il nostro settore. La manifestazione di Berlino ha rappresentato un'importante occasione di networking e condivisione di conoscenze, con oltre 2600 espositori provenienti da circa 90 paesi e 6600 visitatori da 145 Paesi, la Fiera Fruit Logistica è tra le più importanti del settore a livello mondiale. L'Italia anche quest'anno registra il maggior numero di presenze con oltre 400 aziende. Gli eventi e le discussioni tenutesi durante la fiera hanno messo in luce nuove opportunità per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del settore ortofrutticolo. Assoporti assicura che continuerà a lavorare per promuovere la portualità nel suo complesso ponendo i porti come hub strategici per l'export e l'import, collaborando con enti, istituzioni e imprese per garantire un futuro prospero e sostenibile per il settore agroalimentare. Per ulteriori informazioni e per visualizzare le foto dell'evento, visitate la homepage di Assoporti alla sezione notizie o seguite il link: https://www.assoporti.it/it/associazione/comunicazione/eventi/fruit-logistica-2025/

Agenparl

Trieste

19.02.25 LE SFIDE E LE OPPORTUNITÀ LEGATE ALLO SVILUPPO DELL'IDROGENO. IL PORTO DI TRIESTE AL CAIRO, IN EGITTO, AL CENTRO DELLA CONFERENZA HYDROGEN MEDITERRANEAN SUMMIT

Agenparl

19.02.25 LE SFIDE E LE OPPORTUNITÀ LEGATE ALLO SVILUPPO DELL'IDROGENO. IL PORTO DI TRIESTE AL CAIRO, IN EGITTO, AL CENTRO DELLA CONFERENZA HYDROGEN MEDITERRANEAN SUMMIT

02/19/2025 13:44

(AGENPARL) – mer 19 febbraio 2025 COMUNICATO STAMPA LE SFIDE E LE OPPORTUNITÀ LEGATE ALLO SVILUPPO DELL'IDROGENO IL PORTO DI TRIESTE AL CAIRO, IN EGITTO, AL CENTRO DELLA CONFERENZA HYDROGEN MEDITERRANEAN SUMMIT Trieste, 19 febbraio 2025 – Le sfide e le opportunità legate allo sviluppo dell'idrogeno, nel percorso verso una transizione energetica sostenibile, sono state al centro del dibattito questi giorni al Cairo, dove si è svolto l'Hydrogen Mediterranean Summit, evento internazionale organizzato dall'Unione per il Mediterraneo con la collaborazione dell'associazione Hydrogen Egypt. L'evento ha visto la partecipazione di Istituzioni e delegati provenienti da numerosi Paesi, tra cui Egitto, Emirati Arabi Uniti, Marocco, Libia, Francia, Spagna, Grecia, Croazia, Turchia, Lega Araba e Banca Africana di Sviluppo. E proprio l'Egitto si sta candidando a diventare uno dei paesi chiave per la produzione e l'esportazione di idrogeno verde e ammoniaca verde, grazie alle grandi opportunità offerte dalla produzione di idrogeno da fotovoltaico e alla posizione logistica. Durante il summit, particolare attenzione è stata rivolta al ruolo che l'idrogeno, l'ammoniaca e le hydrogen valley – veri e propri distretti energetici, pensati per produrre, immagazzinare e distribuire idrogeno verde – potranno giocare nella transizione energetica dei porti. Non è mancato un focus sugli scali situati lungo la direttrice Suez-Europa, che ha visto protagonisti Trieste e Fiume. Significativa, dal lato egiziano, la presenza del porto di Damietta, tra i più dinamici nel settore dei nuovi combustibili, collegato a Trieste grazie a una nuova rotta RO-RO inaugurata a dicembre. L'intervento del Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Vittorio Torbianelli, invitato a partecipare all'evento, è stato realizzato in collaborazione con la Direzione centrale lavoro e formazione della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, e ha avuto l'obiettivo di presentare il sistema integrato della Hydrogen Valley transfrontaliera del FVG e le sue opportunità. Il tema si inserisce nel quadro del Piano Mattei, che potrebbe favorire lo sviluppo delle infrastrutture per l'interscambio di idrogeno fra Nord Africa e Italia e da qui anche verso altri paesi europei. "Seguire da vicino le dinamiche di quelle che saranno le nuove commodities energetiche è fondamentale per un hub di respiro europeo come il nostro" ha rimarcato Torbianelli. "Ringrazio la Regione FVG per il contributo sui contenuti che abbiamo presentato al Cairo davanti ad una platea internazionale. Trieste, sede del più importante terminal petrolifero del Nord Mediterraneo, è oggetto di grande attenzione da parte dell'Egitto sia per le potenzialità legate a future pipeline, sia per lo sviluppo di terminal intermodali nave/treno per l'idrogeno prodotto in Egitto". Vanna Coslovich Responsabile Relazioni Esterne e Comunicazione Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale

Agenparl

Trieste

Via K. Ludwig von Bruck, 3 34144 Trieste - ITA http://www.adspmao.it Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Ansa.it

Trieste

Trieste presenta Hydrogen Valley al Mediterranean Summit

Ansa.it

Trieste presenta Hydrogen Valley al Mediterranean Summit

02/19/2025 16:24

Svoltosi al Cairo. Egitto candidato a 'Paese chiave' Le sfide e le opportunità legate allo sviluppo dell' idrogeno nel percorso verso una transizione energetica sostenibile con l'Egitto candidato a diventare uno dei paesi chiave per produzione ed esportazione di idrogeno verde e ammoniaca verde. E' stato il tema al centro del dibattito internazionale svoltosi al Cairo, all'Hydrogen Mediterranean Summit, organizzato dall' Unione per il Mediterraneo con l'associazione Hydrogen Egypt. Erano presenti il Porto di Trieste e delegazioni, oltre che dell' Egitto, degli Emirati Arabi Uniti, Marocco, Libia, Francia, Spagna, Grecia, Croazia, Turchia, Lega Araba, Banca Africana Sviluppo. Al Summit si è svolto anche un focus sugli scali situati lungo la direttrice Suez-Europa, con i porti di Trieste, Fiume (Rijeka, Croazia) e Damietta (Egitto), tra i più dinamici nel settore dei nuovi combustibili, collegato quest'ultimo a Trieste grazie a una nuova rotta RO-RO inaugurata a dicembre. Il Commissario straordinario dell'Autorità Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Vittorio Torbianelli, d'accordo con la Direzione centrale lavoro e formazione della Regione Fvg, ha presentato il sistema integrato della Hydrogen Valley transfrontaliera del FVG e le sue opportunità. Il tema si inserisce nel Piano Mattei, che potrebbe favorire lo sviluppo delle infrastrutture per l'interscambio di idrogeno fra Nord Africa e Italia e da qui anche verso altri paesi europei. "Seguire da vicino le dinamiche delle nuove commodities energetiche è fondamentale per un hub di respiro europeo come il nostro" ha rimarcato Torbianelli. "Trieste, sede del più importante terminal petrolifero del Nord Mediterraneo, è oggetto di grande attenzione da parte dell'Egitto sia per le potenzialità legate a future pipeline, sia per lo sviluppo di terminal intermodali nave/treno per l'idrogeno prodotto in Egitto".

Svoltosi al Cairo. Egitto candidato a 'Paese chiave' Le sfide e le opportunità legate allo sviluppo dell' idrogeno nel percorso verso una transizione energetica sostenibile con l'Egitto candidato a diventare uno dei paesi chiave per produzione ed esportazione di idrogeno verde e ammoniaca verde. E' stato il tema al centro del dibattito internazionale svoltosi al Cairo, all'Hydrogen Mediterranean Summit, organizzato dall' Unione per il Mediterraneo con l'associazione Hydrogen Egypt. Erano presenti il Porto di Trieste e delegazioni, oltre che dell' Egitto, degli Emirati Arabi Uniti, Marocco, Libia, Francia, Spagna, Grecia, Croazia, Turchia, Lega Araba, Banca Africana Sviluppo. Al Summit si è svolto anche un focus sugli scali situati lungo la direttrice Suez-Europa, con i porti di Trieste, Fiume (Rijeka, Croazia) e Damietta (Egitto), tra i più dinamici nel settore dei nuovi combustibili, collegato quest'ultimo a Trieste grazie a una nuova rotta RO-RO inaugurata a dicembre. Il Commissario straordinario dell'Autorità Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Vittorio Torbianelli, d'accordo con la Direzione centrale lavoro e formazione della Regione Fvg, ha presentato il sistema integrato della Hydrogen Valley transfrontaliera del FVG e le sue opportunità. Il tema si inserisce nel Piano Mattei, che potrebbe favorire lo sviluppo delle infrastrutture per l'interscambio di idrogeno fra Nord Africa e Italia e da qui anche verso altri paesi europei. "Seguire da vicino le dinamiche delle nuove commodities energetiche è fondamentale per un hub di respiro europeo come il nostro" ha rimarcato Torbianelli. "Trieste, sede del più importante terminal petrolifero del Nord Mediterraneo, è oggetto di grande attenzione da parte dell'Egitto sia per le potenzialità legate a future pipeline, sia per lo sviluppo di terminal intermodali nave/treno per l'idrogeno prodotto in Egitto".

FerPress

Trieste

Hydrogen Mediterranean Summit: Torbianelli, per hub di Trieste importante seguire dinamiche nuove commodities energetiche

FerPress

Hydrogen Mediterranean Summit: Torbianelli, per hub di Trieste importante seguire dinamiche nuove commodities energetiche

02/19/2025 13:45

L'evento ha visto la partecipazione di Istituzioni e delegati provenienti da numerosi Paesi, tra cui Egitto, Emirati Arabi Uniti, Marocco, Libia, Francia, Spagna, Grecia, Croazia, Turchia, Lega Araba e Banca Africana di Sviluppo. E proprio l'Egitto si sta candidando a diventare uno dei paesi chiave per la produzione e l'esportazione di idrogeno verde e ammoniaca verde, grazie alle grandi opportunità offerte dalla produzione di idrogeno da fotovoltaico e alla posizione logistica. Durante il summit, particolare attenzione è stata rivolta al ruolo che l'idrogeno, l'ammoniaca e le hydrogen valley – veri e propri distretti energetici, pensati per produrre, immagazzinare e distribuire idrogeno verde – potranno giocare nella transizione energetica dei porti. Non è mancato un focus sugli scali situati lungo la direttrice Suez-Europa, che ha visto protagonisti Trieste e Fiume. Significativa, dal lato egiziano, la presenza del porto di Damietta, tra i più dinamici nel settore dei nuovi combustibili, collegato a Trieste grazie a una nuova rotta RO-RO inaugurata a dicembre. L'intervento del Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Vittorio Torbianelli, invitato a partecipare all'evento, è stato realizzato in collaborazione con la Direzione centrale lavoro e formazione della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, e ha avuto l'obiettivo di presentare il sistema integrato della Hydrogen Valley transfrontaliera del FVG e le sue opportunità. Il tema si inserisce nel quadro del Piano Mattei, che potrebbe favorire lo sviluppo delle infrastrutture per l'interscambio di idrogeno fra Nord Africa e Italia e da qui anche verso altri paesi europei. "Seguire da vicino le dinamiche di quelle che saranno le nuove commodities energetiche è fondamentale per un hub di respiro europeo come il nostro" ha rimarcato Torbianelli. "Ringrazio la Regione FVG per il contributo sui contenuti che abbiamo presentato al Cairo davanti ad una platea internazionale. Trieste, sede del più importante terminal petrolifero del Nord

L'evento ha visto la partecipazione di Istituzioni e delegati provenienti da numerosi Paesi, tra cui Egitto, Emirati Arabi Uniti, Marocco, Libia, Francia, Spagna, Grecia, Croazia, Turchia, Lega Araba e Banca Africana di Sviluppo. E proprio l'Egitto si sta candidando a diventare uno dei paesi chiave per la produzione e l'esportazione di idrogeno verde e ammoniaca verde, grazie alle grandi opportunità offerte dalla produzione di idrogeno da fotovoltaico e alla posizione logistica. Durante il summit, particolare attenzione è stata rivolta al ruolo che l'idrogeno, l'ammoniaca e le hydrogen valley - veri e propri distretti energetici, pensati per produrre, immagazzinare e distribuire idrogeno verde - potranno giocare nella transizione energetica dei porti. Non è mancato un focus sugli scali situati lungo la direttrice Suez-Europa, che ha visto protagonisti Trieste e Fiume. Significativa, dal lato egiziano, la presenza del porto di Damietta, tra i più dinamici nel settore dei nuovi combustibili, collegato a Trieste grazie a una nuova rotta RO-RO inaugurata a dicembre. L'intervento del Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Vittorio Torbianelli, invitato a partecipare all'evento, è stato realizzato in collaborazione con la Direzione centrale lavoro e formazione della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, e ha avuto l'obiettivo di presentare il sistema integrato della Hydrogen Valley transfrontaliera del FVG e le sue opportunità. Il tema si inserisce nel quadro del Piano Mattei, che potrebbe favorire lo sviluppo delle infrastrutture per l'interscambio di idrogeno fra Nord Africa e Italia e da qui anche verso altri paesi europei. "Seguire da vicino le dinamiche di quelle che saranno le nuove commodities energetiche è fondamentale per un hub di respiro europeo come il nostro" ha rimarcato Torbianelli. "Ringrazio la Regione FVG per il contributo sui contenuti che abbiamo presentato al Cairo davanti ad una platea internazionale. Trieste, sede del più importante terminal petrolifero del Nord Mediterraneo, è oggetto di grande attenzione da parte dell'Egitto sia per le potenzialità legate a future pipeline, sia per lo sviluppo di terminal intermodali nave/treno per l'idrogeno prodotto in Egitto". [/dc].

Messaggero Marittimo

Trieste

Sfide e opportunità dello sviluppo dell'idrogeno sul Porto di Trieste

Messaggero Marittimo.it

Sfide e opportunità dello sviluppo dell'idrogeno sul Porto di Trieste

TRIESTE – Il futuro dell'**idrogeno come vettore energetico sostenibile** è stato al centro del **dibattito all'Hydrogen Mediterranean Summit, tenutosi al Cairo.** L'evento internazionale, organizzato dall'**Unione per il Mediterraneo in collaborazione con Hydrogen Egypt**, ha riunito rappresentanti istituzionali e delegati da numerosi paesi, tra cui **Egitto, Emirati Arabi Uniti, Marocco, Libia, Francia, Spagna, Grecia, Croazia, Turchia, Lega Araba e Banca Africana di Sviluppo.** L'Egitto si propone come attore chiave per la produzione e l'**esportazione di idrogeno verde e ammoniaca verde,** grazie alla sua posizione strategica e alle risorse per la produzione da energia solare. Il summit ha posto particolare attenzione al ruolo dell'idrogeno e delle hydrogen valley nella transizione energetica dei porti, con un focus sulla **direttrice Suez-Europa, che coinvolge scali strategici come Trieste e Fiume.** Dal lato egiziano, **significativa la partecipazione del porto di Damietta,** tra i più attivi nel settore dei combustibili alternativi, **recentemente collegato a Trieste da una nuova rotta RO-RO inaugurata a dicembre.**

Trieste al centro della strategia energetica

TRIESTE Il futuro dell'idrogeno come vettore energetico sostenibile è stato al centro del dibattito all'Hydrogen Mediterranean Summit, tenutosi al Cairo. L'evento internazionale, organizzato dall'Unione per il Mediterraneo in collaborazione con Hydrogen Egypt, ha riunito rappresentanti istituzionali e delegati da numerosi paesi, tra cui Egitto, Emirati Arabi Uniti, Marocco, Libia, Francia, Spagna, Grecia, Croazia, Turchia, Lega Araba e Banca Africana di Sviluppo. L'Egitto si propone come attore chiave per la produzione e l'esportazione di idrogeno verde e ammoniaca verde, grazie alla sua posizione strategica e alle risorse per la produzione da energia solare. Il summit ha posto particolare attenzione al ruolo dell'idrogeno e delle hydrogen valley nella transizione energetica dei porti, con un focus sulla direttrice Suez-Europa, che coinvolge scali strategici come Trieste e Fiume. Dal lato egiziano, significativa la partecipazione del porto di Damietta, tra i più attivi nel settore dei combustibili alternativi, recentemente collegato a Trieste da una nuova rotta RO-RO inaugurata a dicembre. Trieste al centro della strategia energetica Il Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Vittorio Torbianelli, ha partecipato al summit in collaborazione con la Direzione centrale lavoro e formazione della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, illustrando il sistema integrato della Hydrogen Valley transfrontaliera del FVG e le sue prospettive. Il dibattito si inserisce nel quadro del Piano Mattei, un'iniziativa volta a potenziare le infrastrutture per l'interscambio di idrogeno tra Nord Africa, Italia ed Europa. Seguire da vicino le dinamiche delle nuove commodities energetiche è fondamentale per un hub europeo come il nostro, ha dichiarato Torbianelli. Trieste, sede del principale terminal petrolifero del Nord Mediterraneo, attira grande interesse dall'Egitto, sia per la possibilità di future pipeline, sia per lo sviluppo di terminal intermodali nave/treno per l'idrogeno prodotto nel paese nordafricano.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Sea Reporter

Trieste

Il porto di Trieste al centro della conferenza Hydrogen Mediterranean Summit

Sea Reporter

Il porto di Trieste al centro della conferenza Hydrogen Mediterranean Summit

02/19/2025 15:37 Redazione Seareporter

– Le sfide e le opportunità legate allo sviluppo dell'idrogeno, nel percorso verso una transizione energetica sostenibile, sono state al centro del dibattito questi giorni al Cairo, dove si è svolto l'Hydrogen Mediterranean Summit, evento internazionale organizzato dall'Unione per il Mediterraneo con la collaborazione dell'associazione Hydrogen Egypt. L'evento ha visto la partecipazione di Istituzioni e delegati provenienti da numerosi Paesi, tra cui Egitto, Emirati Arabi Uniti, Marocco, Libia, Francia, Spagna, Grecia, Croazia, Turchia, Lega Araba e Banca Africana di Sviluppo. E proprio l'Egitto si sta candidando a diventare uno dei paesi chiave per la produzione e l'esportazione di idrogeno verde e ammoniaca verde, grazie alle grandi opportunità offerte dalla produzione di idrogeno da fotovoltaico e alla posizione logistica. Durante il summit, particolare attenzione è stata rivolta al ruolo che l'idrogeno, l'ammoniaca e le hydrogen valley – veri e propri distretti energetici, pensati per produrre, immagazzinare e distribuire idrogeno verde – potranno giocare nella transizione energetica dei porti. Non è mancato un focus sugli scali situati lungo la direttrice Suez-Europa, che ha visto protagonisti Trieste e Fiume. Significativa, dal lato egiziano, la presenza del porto di Damietta, tra i più dinamici nel settore dei nuovi combustibili, collegato a Trieste grazie a una nuova rotta RO-RO inaugurata a dicembre. L'intervento del Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Vittorio Torbianelli, invitato a partecipare all'evento, è stato realizzato in collaborazione con la Direzione centrale lavoro e formazione della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, e ha avuto l'obiettivo di presentare il sistema integrato della Hydrogen Valley transfrontaliera del FVG e le sue opportunità. Il tema si inserisce nel quadro del Piano Mattei, che potrebbe favorire lo sviluppo delle infrastrutture per l'interscambio di idrogeno fra Nord Africa e Italia e da qui anche verso altri paesi europei. " Seguire da vicino le

- Le sfide e le opportunità legate allo sviluppo dell'idrogeno, nel percorso verso una transizione energetica sostenibile, sono state al centro del dibattito questi giorni al Cairo, dove si è svolto l'Hydrogen Mediterranean Summit, evento internazionale organizzato dall'Unione per il Mediterraneo con la collaborazione dell'associazione Hydrogen Egypt. L'evento ha visto la partecipazione di Istituzioni e delegati provenienti da numerosi Paesi, tra cui Egitto, Emirati Arabi Uniti, Marocco, Libia, Francia, Spagna, Grecia, Croazia, Turchia, Lega Araba e Banca Africana di Sviluppo. E proprio l'Egitto si sta candidando a diventare uno dei paesi chiave per la produzione e l'esportazione di idrogeno verde e ammoniaca verde, grazie alle grandi opportunità offerte dalla produzione di idrogeno da fotovoltaico e alla posizione logistica. Durante il summit, particolare attenzione è stata rivolta al ruolo che l'idrogeno, l'ammoniaca e le hydrogen valley - veri e propri distretti energetici, pensati per produrre, immagazzinare e distribuire idrogeno verde - potranno giocare nella transizione energetica dei porti. Non è mancato un focus sugli scali situati lungo la direttrice Suez-Europa, che ha visto protagonisti Trieste e Fiume. Significativa, dal lato egiziano, la presenza del porto di Damietta, tra i più dinamici nel settore dei nuovi combustibili, collegato a Trieste grazie a una nuova rotta RO-RO inaugurata a dicembre. L'intervento del Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Vittorio Torbianelli, invitato a partecipare all'evento, è stato realizzato in collaborazione con la Direzione centrale lavoro e formazione della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, e ha avuto l'obiettivo di presentare il sistema integrato della Hydrogen Valley transfrontaliera del FVG e le sue opportunità. Il tema si inserisce nel quadro del Piano Mattei, che potrebbe favorire lo sviluppo delle infrastrutture per l'interscambio di idrogeno fra Nord Africa e Italia e da qui anche verso altri paesi europei. " Seguire da vicino le dinamiche di quelle che saranno le nuove commodities energetiche è fondamentale per un hub di respiro europeo come il nostro " ha rimarcato Torbianelli. "Ringrazio la Regione FVG per il contributo sui contenuti che abbiamo presentato al Cairo davanti ad una platea internazionale. Trieste, sede del più importante terminal petrolifero del Nord Mediterraneo, è oggetto di grande attenzione da parte dell'Egitto sia per le potenzialità legate a future pipeline, sia per lo sviluppo di terminal intermodali nave/treno per l'idrogeno prodotto in Egitto".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Ship Mag

Trieste

Missione al Cairo per l'Adsp di Trieste: focus sulle opportunità legate al gas della transizione

Ship Mag

Missione al Cairo per l'Adsp di Trieste: focus sulle opportunità legate al gas della transizione

02/20/2025 01:33

Il Nord Africa si candida a diventare una delle regioni chiave per la produzione e l'esportazione di idrogeno e ammoniaca verde. Torbianelli: "Trieste, sede del più importante terminal petrolifero del Nord Mediterraneo, è oggetto di grande attenzione da parte dell'Egitto" Trieste – Missione egiziana per l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale, unica realtà italiana a partecipare al Cairo all'Hydrogen Mediterranean Summit , evento internazionale organizzato in questi giorni dall'Unione per il Mediterraneo con la collaborazione dell'associazione Hydrogen Egypt . Focus sulle sfide e sulle opportunità legate allo sviluppo del gas della transizione. L'evento ha visto la partecipazione di istituzioni e delegati provenienti da numerosi paesi, tra cui Egitto, Emirati Arabi, Marocco, Libia, Francia, Spagna, Grecia, Croazia, Turchia, Lega Araba e Banca africana di sviluppo. Il Nord Africa si sta candidando a diventare una delle regioni chiave per la produzione e l'esportazione di idrogeno verde e ammoniaca verde, grazie alle grandi opportunità offerte dalla produzione di idrogeno da fotovoltaico e alla posizione logistica. Opportunità che anche l'Egitto vuole cogliere, come sta facendo ad esempio il Marocco. Per l'Italia il tema si inserisce nel quadro del Piano Mattei, che prevede fra l'altro lo sviluppo delle infrastrutture per l'interscambio di idrogeno fra Nord Africa e Italia e da qui anche verso altri Paesi europei. Durante il summit, particolare attenzione è stata rivolta al ruolo che l'idrogeno, l'ammoniaca e le hydrogen valley – distretti energetici, pensati per produrre, immagazzinare e distribuire idrogeno verde – potranno giocare nella transizione energetica dei porti. Non è mancata un'attenzione particolare sugli scali situati lungo la direttrice Suez-Europa, che ha visto protagonisti Trieste e Fiume. Significativa, dal lato egiziano, la presenza del porto di Damietta, tra i più dinamici nel settore dei nuovi combustibili, collegato a Trieste grazie a una nuova rotta ro-ro inaugurata a dicembre. L'intervento del

Il Nord Africa si candida a diventare una delle regioni chiave per la produzione e l'esportazione di idrogeno e ammoniaca verde. Torbianelli: "Trieste, sede del più importante terminal petrolifero del Nord Mediterraneo, è oggetto di grande attenzione da parte dell'Egitto" Trieste - Missione egiziana per l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale, unica realtà italiana a partecipare al Cairo all'Hydrogen Mediterranean Summit , evento internazionale organizzato in questi giorni dall'Unione per il Mediterraneo con la collaborazione dell'associazione Hydrogen Egypt . Focus sulle sfide e sulle opportunità legate allo sviluppo del gas della transizione. L'evento ha visto la partecipazione di istituzioni e delegati provenienti da numerosi paesi, tra cui Egitto, Emirati Arabi, Marocco, Libia, Francia, Spagna, Grecia, Croazia, Turchia, Lega Araba e Banca africana di sviluppo. Il Nord Africa si sta candidando a diventare una delle regioni chiave per la produzione e l'esportazione di idrogeno verde e ammoniaca verde, grazie alle grandi opportunità offerte dalla produzione di idrogeno da fotovoltaico e alla posizione logistica. Opportunità che anche l'Egitto vuole cogliere, come sta facendo ad esempio il Marocco. Per l'Italia il tema si inserisce nel quadro del Piano Mattei, che prevede fra l'altro lo sviluppo delle infrastrutture per l'interscambio di idrogeno fra Nord Africa e Italia e da qui anche verso altri Paesi europei. Durante il summit, particolare attenzione è stata rivolta al ruolo che l'idrogeno, l'ammoniaca e le hydrogen valley - distretti energetici, pensati per produrre, immagazzinare e distribuire idrogeno verde - potranno giocare nella transizione energetica dei porti. Non è mancata un'attenzione particolare sugli scali situati lungo la direttrice Suez-Europa, che ha visto protagonisti Trieste e Fiume. Significativa, dal lato egiziano, la presenza del porto di Damietta, tra i più dinamici nel settore dei nuovi combustibili, collegato a Trieste grazie a una nuova rotta ro-ro inaugurata a dicembre. L'intervento del commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste, Vittorio Torbianelli, invitato a partecipare all'evento, è stato realizzato in collaborazione con la Direzione centrale lavoro e formazione della Regione Friuli Venezia Giulia, e ha avuto l'obiettivo di presentare il sistema integrato della Hydrogen Valley transfrontaliera del Fvg, in fase di sviluppo con il supporto dei fondi Pnrr. "Seguire da vicino le dinamiche di quelle che saranno le nuove commodities energetiche - ha detto Torbianelli - è fondamentale per un hub di respiro europeo come il nostro. Ringrazio la Regione per il contributo sui contenuti che abbiamo presentato al Cairo davanti ad una platea internazionale. Trieste, sede del più importante terminal petrolifero del Nord Mediterraneo, è oggetto di grande attenzione da parte dell'Egitto sia per le potenzialità legate a future pipeline, sia per lo sviluppo di terminal intermodali nave/treno per l'idrogeno prodotto in Egitto". Sentito sulla missione in Egitto, Torbianelli spiega che

Ship Mag

Trieste

"pur trattandosi di scenari ancora lontani, perché ci sono ancora molti elementi da chiarire, la logistica dell'idrogeno verde da Paesi come l'Egitto giocherà probabilmente in futuro un ruolo decisivo . E in questo contesto, il porto di Trieste, già oggi faro europeo per l'energia, è oggetto di grande attenzione anche come possibile terminale intermodale nave-ferro per la supply-chain dell'idrogeno. Le nostre catene logistiche nave-ferrovia sono viste come potenzialmente adatte anche al futuro trasporto intermodale dell'idrogeno su lunga distanza, grazie alla possibilità di integrare gli impianti di produzione con la distribuzione terrestre in Europa".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

The Medi Telegraph

Trieste

Le navi sono attrezzate, i porti no: fare il pieno di gas è un miraggio

The Medi Telegraph

Le navi sono attrezzate, i porti no: fare il pieno di gas è un miraggio

02/19/2025 07:26 Alberto Quarati

Pochi giorni fa Matteo Catani, l'amministratore delegato di Gnv, ha saputo che i cantieri navali cinesi dove la compagnia ha in costruzione due traghetti a gas naturale liquefatto consegneranno le navi con 11 mesi di anticipo Genova - Pochi giorni fa Matteo Catani, l'amministratore delegato di Gnv, ha saputo che i cantieri navali cinesi dove la compagnia ha in costruzione due traghetti a gas naturale liquefatto consegneranno le navi con 11 mesi di anticipo: saranno quindi in Italia il primo alla fine di quest'anno e il secondo a metà del prossimo. Viva l'efficienza, ma questo significa che fra una decina di mesi Gnv dovrà già gestire un traghetto certamente in grado di funzionare anche col carburante tradizionale, ma concettualmente e commercialmente pensato per lavorare col Gnl Il problema, ha spiegato in questi giorni Catani, è che il Gnl nei porti italiani ancora non c'è . Da qui l'appello: «Chiediamo al governo e alle istituzioni il sostegno sulla modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione a basso impatto ambientale, come il Gnl». Ora, in Italia arrivano già diverse navi alimentate a gas, ma sono essenzialmente le navi da crociera di Costa o Msc che si rifornisco in Spagna e Francia, includendo così tra le loro tappe anche quella in cui possono fare carburante. Ma un traghetto si muove da un punto A a un punto B e viceversa: se non ha il rifornimento all'arrivo o alla partenza, tanta strada non ne fa. «E il nostro Paese è in ritardo - spiega Catani, che è anche nel direttivo di Assarmatori -. Senza alcuna polemica, chiediamo solo quello che oggi è già presente altrove». Vero che Gnv potrebbe spostare l'uso di questi traghetti su altre rotte, ad esempio da Barcellona, dove c'è il rifornimento, alle Baleari, «ma dovremmo rivedere piani organizzativi, promozione commerciale, investimenti». Navi e rotte però non si spostano sulla mappa come i carriarmatini del Risiko, dietro ci sono costi e il lavoro di centinaia di persone: «Se fino a qualche anno fa - ...

Pochi giorni fa Matteo Catani, l'amministratore delegato di Gnv, ha saputo che i cantieri navali cinesi dove la compagnia ha in costruzione due traghetti a gas naturale liquefatto consegneranno le navi con 11 mesi di anticipo Genova - Pochi giorni fa Matteo Catani, l'amministratore delegato di Gnv, ha saputo che i cantieri navali cinesi dove la compagnia ha in costruzione due traghetti a gas naturale liquefatto consegneranno le navi con 11 mesi di anticipo: saranno quindi in Italia il primo alla fine di quest'anno e il secondo a metà del prossimo. Viva l'efficienza, ma questo significa che fra una decina di mesi Gnv dovrà già gestire un traghetto certamente in grado di funzionare anche col carburante tradizionale, ma concettualmente e commercialmente pensato per lavorare col Gnl Il problema, ha spiegato in questi giorni Catani, è che il Gnl nei porti italiani ancora non c'è . Da qui l'appello: «Chiediamo al governo e alle istituzioni il sostegno sulla modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione a basso impatto ambientale, come il Gnl». Ora, in Italia arrivano già diverse navi alimentate a gas, ma sono essenzialmente le navi da crociera di Costa o Msc che si riforniscono in Spagna e Francia, includendo così tra le loro tappe anche quella in cui possono fare carburante. Ma un traghetto si muove da un punto A a un punto B e viceversa: se non ha il rifornimento all'arrivo o alla partenza, tanta strada non ne fa. «E il nostro Paese è in ritardo - spiega Catani, che è anche nel direttivo di Assarmatori -. Senza alcuna polemica, chiediamo solo quello che oggi è già presente altrove». Vero che Gnv potrebbe spostare l'uso di questi traghetti su altre rotte, ad esempio da Barcellona, dove c'è il rifornimento, alle Baleari, «ma dovremmo rivedere piani organizzativi, promozione commerciale, investimenti». Navi e rotte però non si spostano sulla mappa come i carriarmatini del Risiko, dietro ci sono costi e il lavoro di centinaia di persone: «Se fino a qualche anno fa - aggiunge Catani - c'era in effetti un problema di uovo e di gallina, bisognava capire chi faceva prima cosa, se gli armatori le navi a gas oppure i porti i terminali di rifornimento. Adesso le navi ci sono. E fuori dall'Italia, anche i terminali». Beniamino Maltese, vicepresidente di Confitarma, ricorda che oggi la maggior parte degli ordini per grandi navi «è per unità a gas o metanolo. L'Italia è terza al mondo per infrastrutture costiere, e credo sarebbe utile se le Autorità portuali impostassero i loro Piani regolatori individuando già quali saranno le aree destinate ai depositi costieri e terminali di rifornimento, atteso che nel nostro Paese la fase delle approvazioni è molto più lunga di quella della costruzione. Se l'Italia, che vive di import-export, decide che il trasporto marittimo è una sua industria primaria, allora dovrebbe avviare un piano di Transizione energetica 5.0 che incentivi l'utilizzo di carburanti alternativi e anche la realizzazione di navi per il rifornimento di gas, con

The Medi Telegraph

Trieste

la possibilità di realizzarle all'estero, come è già consentito in altri Paesi europei come l'Olanda e la Norvegia». Ma qual è lo stato attuale dell'infrastruttura per rifornire di gas le navi in Italia? C'è prima di tutto una questione di permessi , quella su cui fa pressing Catani. Cluster marittimo, istituzioni e associazioni di categoria hanno formulato linee guida per il rifornimento nei porti, che ora devono passare all'ultimo esame, quello dei Vigili del Fuoco. Dopodiché il ministero dei Trasporti le potrà approvare, ma saranno poi le Capitanerie a doverle applicare con appositi regolamenti. Sta al ministero, è la tesi degli armatori, far sì che si arrivi quanto prima all'approvazione dei regolamenti nei porti, senza i quali i rifornimenti di gas sono impossibili: «Allo stato attuale - spiega infatti Dario Soria, direttore generale di Assocostieri - in Italia ci sarebbe già un'offerta di Gnl per il trasporto di circa 500 mila tonnellate annue: nel 2024, 150 mila tonnellate sono state destinate all'autotrazione, 3.000 al trasporto marittimo». L'auspicio è che con i regolamenti, ciò che è già a disposizione diventi fungibile, ma servono anche le opportune autorizzazioni per le infrastrutture. Oggi ci sono solo a Ravenna, Marghera, Oristano e Brindisi. Per quanto riguarda i terminal più prossimi a Genova, sono in corso tre iter, quello per i rigassificatori di Panigaglia e Livorno (via libera atteso a metà anno), e quello per i depositi costieri di Vado Ligure, per cui non si vede l'orizzonte. «Lo scorso anno - spiega Soria - rifornimenti effettuati con una certa regolarità in Italia si sono registrati nei porti di Trieste e Monfalcone». Ma non è solo questione di infrastrutture a terra, ecco il perché della richiesta degli incentivi alla costruzione di bettoline: posto che nell'approvvigionamento i rigassificatori avranno un ruolo, e che difficilmente in ogni porto ci potrà essere un deposito, diventa centrale la questione dei collegamenti. Oggi molti armatori del settore hanno investito su questi mezzi (per esempio Cosulich a Genova e Axpo a Napoli) ma gli ordini sono partiti con un certo ritardo rispetto ad altri Paesi anche per l'incertezza del quadro normativo. Molti ordini sono stati sottoscritti, ma man mano che la flotta a gas crescerà, serviranno nuove bettoline. Maltese peraltro nota come assicurarsi la distribuzione di gas a livello nazionale possa «diventare strategico nel momento in cui le barriere tra Paese e Paese tornano ad alzarsi. Quello che oggi ha un determinato costo per tutti, un domani potrebbe non più averlo». Insomma, c'è da aspettare, ma i tempi ormai sono stretti. I numeri Ma perché si parla proprio del Gnl? Perché è il carburante su cui a livello globale ha scommesso la maggioranza degli armatori per ottemperare alle normative ambientali, che per il settore marittimo non sono solo quelle europee, ma anche quelle internazionali dettate dell' Imo, con l'obiettivo della piena decarbonizzazione al 2050. Il gas (insieme al metanolo, di cui però c'è una disponibilità nettamente inferiore) è indicato come il carburante della transizione energetica dai fuel tradizionali a quelli a zero emissioni di anidride carbonica (tra cui biogas e gas sintetico): la direttiva Fuel Eu pone una gabbia normativa per la quale gli armatori avranno convenienza nell'uso del Gnl fino al 2039, una quindicina d'anni per rendere fruibili le tecnologie più verdi. Alla fine di quest'anno, secondo il rapporto di Assocostieri , le navi a Gnl nel mondo saranno 869, e solo in base agli ordini attuali saranno 1.271 nel 2030. Secondo l'ultimo

rapporto Sea-Lng, nel 2024 il 70% delle navi ordinate dagli armatori è a doppia alimentazione gas-carburante tradizionale, con grande prevalenza nel settore container e della navi per il trasporto auto. In tutto il mondo ci sono 198 terminal per il rifornimento di Gnl, più altri 78 in progetto. In 70 è già possibile rifornirsi di biometano. Le bettoline sono 60, il 22% rispetto al 2023. In Italia i depositi operativi per il rifornimento sono due: Ravenna e Oristano Higas, altri tre sono autorizzati (Oristano Edison, Marghera, Brindisi). A Vado Ligure le autorizzazioni sono in corso, mentre a Crotone è sotto Valutazione d'impatto ambientale.

transportonline.com

Trieste

Il porto di Trieste al Cairo per la conferenza Hydrogen Mediterranean Summit

Sfide e le opportunità legate allo sviluppo dell'idrogeno. TRIESTE - Le sfide e le opportunità legate allo sviluppo dell'idrogeno, nel percorso verso una transizione energetica sostenibile, sono state al centro del dibattito questi giorni al Cairo, dove si è svolto l'Hydrogen Mediterranean Summit, evento internazionale organizzato dall'Unione per il Mediterraneo con la collaborazione dell'associazione Hydrogen Egypt. L'evento ha visto la partecipazione di Istituzioni e delegati provenienti da numerosi Paesi, tra cui Egitto, Emirati Arabi Uniti, Marocco, Libia, Francia, Spagna, Grecia, Croazia, Turchia, Lega Araba e Banca Africana di Sviluppo. E proprio l'Egitto si sta candidando a diventare uno dei paesi chiave per la produzione e l'esportazione di idrogeno verde e ammoniaca verde, grazie alle grandi opportunità offerte dalla produzione di idrogeno da fotovoltaico e alla posizione logistica. Durante il summit, particolare attenzione è stata rivolta al ruolo che l'idrogeno, l'ammoniaca e le hydrogen valley - veri e propri distretti energetici, pensati per produrre, immagazzinare e distribuire idrogeno verde - potranno giocare nella transizione energetica dei porti. Non è mancato un focus sugli scali situati lungo la direttrice Suez-Europa, che ha visto protagonisti Trieste e Fiume. Significativa, dal lato egiziano, la presenza del porto di Damietta, tra i più dinamici nel settore dei nuovi combustibili, collegato a Trieste grazie a una nuova rotta RO-RO inaugurata a dicembre. L'intervento del Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Vittorio Torbianelli, invitato a partecipare all'evento, è stato realizzato in collaborazione con la Direzione centrale lavoro e formazione della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, e ha avuto l'obiettivo di presentare il sistema integrato della Hydrogen Valley transfrontaliera del FVG e le sue opportunità. Il tema si inserisce nel quadro del Piano Mattei, che potrebbe favorire lo sviluppo delle infrastrutture per l'interscambio di idrogeno fra Nord Africa e Italia e da qui anche verso altri paesi europei. Seguire da vicino le dinamiche di quelle che saranno le nuove commodities energetiche è fondamentale per un hub di respiro europeo come il nostro ha rimarcato Torbianelli. Ringrazio la Regione FVG per il contributo sui contenuti che abbiamo presentato al Cairo davanti ad una platea internazionale. Trieste, sede del più importante terminal petrolifero del Nord Mediterraneo, è oggetto di grande attenzione da parte dell'Egitto sia per le potenzialità legate a future pipeline, sia per lo sviluppo di terminal intermodali nave/treno per l'idrogeno prodotto in Egitto. Contatta l'azienda

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

FerPress

Venezia

ZLS Porto Venezia-Rodigino: Marcato, subito conferma del credito per almeno 3 anni per dare certezze alle imprese

FerPress

ZLS Porto Venezia-Rodigino: Marcato, subito conferma del credito per almeno 3 anni per dare certezze alle imprese

02/19/2025 09:58

Dal provvedimento è emerso che, in considerazione dei tempi eccessivamente ristretti richiesti dalla normativa statale per la realizzazione degli investimenti, solo 10 imprese (2 di grandi dimensioni, 3 medie e 5 piccole imprese) sono riuscite ad accedere a questo strumento di incentivazione per un credito d'imposta complessivamente richiesto pari a 876.806 euro, integralmente riconosciuto. "I dati non mentono – ha dichiarato l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Roberto Marcato -. Le imprese si sono ritrovate nella sostanziale impossibilità di accedere al credito d'imposta. Lo scenario normativo che si è palesato di fronte a chi voleva investire nelle ZLS, come la nostra ZLS Porto di Venezia – Rodigino, si è caratterizzato per l'assoluta incertezza e per tempistiche incompatibili con la realtà delle aziende. Abbiamo dovuto attendere il 30 agosto per conoscere le regole di funzionamento della misura, che chiedeva alle imprese di avviare e portare a termine entro il 15 novembre investimenti per almeno 200.000,00 euro. Il tutto con l'incognita di cosa sarebbe accaduto nel 2025, se ci sarebbe stato o meno ancora un credito d'imposta e con quali regole". "Dobbiamo sottolineare che in pochi mesi – prosegue l'assessore – un imprenditore non può programmare un investimento di una certa rilevanza, trovare i finanziamenti necessari, e poi riuscire a realizzarlo compiutamente". È notizia di questi giorni l'emendamento, presentato in Commissione Affari Costituzionali del Senato al decreto "Milleproroghe", che rifinanzia il Credito d'imposta per le ZLS anche per il 2025, confermando la dotazione di 80 milioni di euro: "In attesa del passaggio in Parlamento – commenta Marcato – non posso che mettere in evidenza come, ancora una volta, si rischi di fornire alle imprese un orizzonte temporale troppo ristretto, incoerente con le loro esigenze di programmazione degli investimenti. Senza nulla togliere alla volontà di rifinanziare la misura, che è opportuna ed encomiabile, ribadisco la necessità di prevedere che tale rifinanziamento copra un arco temporale di almeno tre anni. Le imprese hanno bisogno di certezze, l'incertezza è nemica degli investimenti e dello sviluppo". "Per tale motivo – conclude l'assessore – ho già avviato le interlocuzioni con le altre Regioni che hanno istituito sul proprio territorio delle Zone Logistiche Semplificate o che stanno portando avanti il percorso di istituzione, al fine di costruire un fronte comune che si possa fare portavoce, con forza, delle istanze e delle necessità delle imprese che vogliono investire. La ZLS rappresenta un'occasione straordinaria di sviluppo per i territori, ma dobbiamo continuare a lavorare tutti assieme, Attori istituzionali nazionali, regionali, locali e Parti sociali, per garantire che si possano realizzare appieno le sue potenzialità". "Mi aspetto adesso – conclude Marcato – che ci sia un forte coinvolgimento da parte di tutti soggetti rappresentativi del territorio compreso nella ZLS, ed in particolar modo enti locali ed associazioni, affinchè le nostre imprese possano beneficiare

appieno di questa nuova opportunità".

Veneto News

Venezia

Credito d'imposta ZLS Porto di Venezia-Rodigino. Marcato: "Serve un cambio di rotta, dobbiamo dare certezze alle imprese. Subito la conferma del credito per almeno 3 anni".

Veneto News

Credito d'imposta ZLS Porto di Venezia–Rodigino. Marcato: "Serve un cambio di rotta, dobbiamo dare certezze alle imprese. Subito la conferma del credito per almeno 3 anni".

REGIONE DEL VENETO

02/19/2025 15:07

(AVN) – Venezia, 18 febbraio 2025 Lo scorso 10 febbraio l'Agenzia delle Entrate ha pubblicato il provvedimento che dà conto dei risultati raccolti, nel 2024, dal Credito d'imposta ZLS, la misura di sostegno agli investimenti effettuati nelle Zone Logistiche Semplificate introdotta dal D.L. 7 maggio 2024, n. 60. Dal provvedimento è emerso che, in considerazione dei tempi eccessivamente ristretti richiesti dalla normativa statale per la realizzazione degli investimenti, solo 10 imprese (2 di grandi dimensioni, 3 medie e 5 piccole imprese) sono riuscite ad accedere a questo strumento di incentivazione per un credito d'imposta complessivamente richiesto pari a 876.806 euro, integralmente riconosciuto. "I dati non mentono – ha dichiarato l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Roberto Marcato -. Le imprese si sono ritrovate nella sostanziale impossibilità di accedere al credito d'imposta. Lo scenario normativo che si è palesato di fronte a chi voleva investire nelle ZLS, come la nostra ZLS Porto di Venezia – Rodigino, si è caratterizzato per l'assoluta incertezza e per tempistiche incompatibili con la realtà delle aziende. Abbiamo dovuto attendere il 30 agosto per conoscere le regole di funzionamento della misura, che chiedeva alle imprese di avviare e portare a termine entro il 15 novembre investimenti per almeno 200.000,00 euro. Il tutto con l'incognita di cosa sarebbe accaduto nel 2025, se ci sarebbe stato o meno ancora un credito d'imposta e con quali regole". "Dobbiamo sottolineare che in pochi mesi – prosegue l'assessore – un imprenditore non può programmare un investimento di una certa rilevanza, trovare i finanziamenti necessari, e poi riuscire a realizzarlo compiutamente". È notizia di questi giorni l'emendamento, presentato in Commissione Affari Costituzionali del Senato al decreto "Milleproroghe", che rifinanzia il Credito d'imposta per le ZLS anche per il 2025, confermando la dotazione di 80 milioni di euro: "In attesa del passaggio in Parlamento – commenta Marcato – non posso che mettere in evidenza come, ancora una volta, si rischi di fornire alle imprese un orizzonte temporale troppo ristretto, incoerente con le loro esigenze di programmazione degli investimenti. Senza nulla togliere alla volontà di rifinanziare la misura, che è opportuna ed encomiabile, ribadisco la necessità di prevedere che tale rifinanziamento copra un arco temporale di almeno tre anni. Le imprese hanno bisogno di certezze, l'incertezza è nemica degli investimenti e dello sviluppo". "Per tale motivo – conclude l'assessore – ho già avviato le interlocuzioni con le altre Regioni che hanno istituito sul proprio territorio delle Zone Logistiche Semplificate o che stanno portando avanti il percorso di istituzione, al fine di costruire un fronte comune che si possa fare portavoce, con forza, delle istanze e delle necessità delle imprese che vogliono investire. La ZLS rappresenta un'occasione straordinaria di sviluppo per i territori, ma dobbiamo continuare a lavorare tutti assieme, Attori istituzionali nazionali, regionali, locali e Parti sociali, per garantire

che si possano realizzare appieno le sue potenzialità". "Mi aspetto adesso - conclude Marcato - che ci sia un forte coinvolgimento da parte di tutti soggetti rappresentativi del territorio compreso nella ZLS, ed in particolar modo enti locali ed associazioni, affinchè le nostre imprese possano beneficiare appieno di questa nuova opportunità". (SVILUPPO ECONOMICO) Please follow and like us.

Savona News

Savona, Vado

Infrastrutture, il Pd Savona: "Investimenti strategici per uno sviluppo sostenibile del porto di Savona-Vado"

Savona News

Infrastrutture, il Pd Savona: "Investimenti strategici per uno sviluppo sostenibile del porto di Savona-Vado"

02/19/2025 18:06

"Fondamentale potenziare il collegamento ferroviario Savona-Alessandria" Il Partito Democratico di Savona richiama l'attenzione sulla necessità di investimenti infrastrutturali strategici per garantire uno sviluppo sostenibile del porto di Savona-Vado. "L'andamento positivo dei traffici marittimi e la prospettiva di una crescita costante delle merci impongono scelte politiche lungimiranti per evitare il rischio di congestione e inefficienza logistica - si legge in una nota firmata per la Segreteria da Simone Anselmo e Andrea Ferrari - In particolare, riteniamo fondamentale potenziare il collegamento ferroviario Savona-Alessandria, asse nevralgico per il trasporto delle merci verso il Nord Italia e l'Europa. Attualmente, la rete ferroviaria presenta limiti strutturali che ostacolano una piena valorizzazione dello scalo portuale, aumentando la dipendenza dal trasporto su gomma, con conseguenti impatti negativi su traffico e ambiente. Vogliamo ricordare che nell'accordo di programma per la piattaforma di Vado è previsto che il 50 % dei traffici devono essere movimentati via ferro ed è noto che questi traffici possano essere sostenuti totalmente dalla linea costiera Savona-Genova che è già oggi molto intasata di merci e passeggeri ". "Chiediamo che le istituzioni, a tutti i livelli, pongano la questione infrastrutturale del nostro territorio tra le priorità, accelerando gli iter progettuali e garantendo risorse adeguate per l'ammodernamento e il potenziamento della linea ferroviaria - si legge ancora nella nota - Un'infrastruttura efficiente e sostenibile è essenziale non solo per la competitività del nostro porto, ma anche per la crescita economica e occupazionale della provincia di Savona. I costi sono più che raggiungibili per completare il progetto. L'importanza di questo progetto è stata sottolineata anche dalla FILT CGIL dove ha stilato oltre all'importanza strategica anche particolarità tecniche". "Il nostro Consigliere Regionale Roberto Arboscello ha già presentato un ordine del giorno in cui si chiede che il Presidente della Giunta e l'Assessore competente ad attivarsi per la costituzione di un tavolo con tutti i soggetti interessati allo scopo di promuovere un adeguamento infrastrutturale della linea Savona-Alessandria alle esigenze dei traffici portuali - concludono Anselmo e Ferrari - Il PD di Savona continuerà a lavorare affinché questi temi vengano affrontati con urgenza e concretezza, nell'interesse della comunità e dello sviluppo del nostro territorio. Siamo aperti aqualsiasi iniziativa per parlare di questa tematica con forze sindacali, industriali, civili o politiche.

Shipping Italy

Savona, Vado

Aperta un'indagine per terrorismo dopo le esplosioni sulla petroliera Seajevel a Vado

Shipping Italy

Aperta un'indagine per terrorismo dopo le esplosioni sulla petroliera Seajevel a Vado

02/19/2025 19:19 Nicola Capuzzo

Navi Sotto la lente anche il passato recente della petroliera operata da Thenamaris per alcuni viaggi dal porto russo di Novorossijrsk di Redazione SHIPPING ITALY La procura di Genova indaga per terrorismo dopo la doppia esplosione che ha interessato la petroliera Seajewel battente bandiera maltese e operata dalla shipping company greca Thenamaris durante l'ormeggio nel campo boa davanti a Vado Ligure. Quanto avvenuto ha provocato uno squarcio nello scafo e l'ipotesi di reato è naufragio aggravato dal terrorismo. Il procuratore capo Nicola Piacente, con la sostituta Monica Abbatecola della Dda, ha avuto una riunione con la Digos di Genova e la capitaneria di porto mentre c'è stato un secondo sopralluogo dei sommozzatori del Comsubin della Marina militare. Nel frattempo è stata definitivamente accantonata l'ipotesi investigativa dell'incidente tecnico durante le operazioni di scarico del greggio che la nave aveva a bordo per poi sbarcarlo e inviarlo alla raffineria di Trecate (Novara). Esclusa anche la possibilità che la petroliera possa aver urtato un ordigno residuato bellico. Rimane dunque la pista dell'attentato, ipotesi ora formalizzata dall'apertura del fascicolo da parte della Direzione Distrettuale Antimafia di Genova. Il fatto che le lamiere dello scafo risultino squarciate e piegate verso l'interno confermerebbe le esplosioni avvenute all'esterno. La falla di circa un metro e mezzo non è stata abbastanza ampia per provocare l'affondamento della petroliera e comportare una fuoriuscita di greggio. La Seajewel, prima di attraccare davanti alla costa ligure aveva fatto scalo al porto di Orano, in Algeria. In quelle ore potrebbe essere stato collocato l'ordigno che ha provocato le esplosioni. L'attenzione ore si sposta anche sul passato recente di questa nave perché, secondo quanto riporta Marinetraffic, tra febbraio e maggio 2024 aveva compiuto tre viaggi tra il porto russo di Novorossijrsk e Ceyhan, in Turchia. L'attenzione si concentra dunque sul fatto che possa trattarsi di una petroliera impiegata in qualche modo nei trasporti di petrolio russo aggirando le sanzioni imposte a Mosca sui carichi di idrocarburi. Da qui l'ipotesi che la Seajewel possa essere stata bersaglio di un avvertimento a suon di esplosivo. Fino ad oggi, però, questa nave non risulta inserita nella black list europea e nemmeno può ritenersi parte della cosiddetta dark fleet russa (flotta ombra) dal momento che viene regolarmente operata da una primaria shipping company greca. La petroliera attualmente non è sotto sequestro ma resta bloccata alla fonda a Savona per le necessarie riparazioni. A nessuna altra nave o imbarcazione è consentito avvicinarsi.

The Medi Telegraph

Savona, Vado

Bombe sulle petroliera a Savona, atti a Genova: s'indaga per naufragio aggravato da finalità terroristiche

The Medi Telegraph

Bombe sulle petroliera a Savona, atti a Genova: s'indaga per naufragio aggravato da finalità terroristiche

02/19/2025 17:09 Tommaso Fregatti

Summit in Procura degli uffici investigativi. Sequestrata la scatola nera per ricostruire la rotta. Interrogato l'equipaggio Genova - S'indaga per naufragio aggravato dalle finalità terroristiche . Questa mattina la Procura di Genova ha aperto un fascicolo per far luce sul mistero delle esplosioni che hanno colpito nella notte tra venerdì e sabato la petroliera "Seajewel" che si trova alla fonda davanti al porto di Savona. La Procura ha già fatto le prime mosse: sequestrata la scatola nera per ricostruire la rotta della nave e i porti toccati in queste settimane ma anche l'interrogatorio di tutto l'equipaggio per ricostruire le ultime due esplosioni. Ma anche l'analisi sui pesci morti per capire che tipo di sostanza li ha uccisi. Questa mattina il procuratore capo Nicola Piacente ha diretto un summit con l'ufficio antiterrorismo della Procura, le squadre speciali della Digos e alcuni alti ufficiali della capitaneria di Porto. Questo dopo che la Procura di Savona per conto del procuratore capo Ubaldo Pelosi ha trasmesso gli atti a Genova ipotizzando, appunto, il raid terroristico dietro le esplosioni. La svolta è arrivata subito dopo il sopralluogo degli esperti subacquei del Comsubin hanno effettuato ieri ma anche dopo una serie di ricostruzioni investigative . La trasmissione degli atti da Genova a Savona è di prassi perché la Procura del capoluogo ligure è titolata a indagare in tutta la Liguria dove si profilino aggravanti di mafia e terrorismo. Il fascicolo aperto sarà coordinato dal procuratore Piacente e dal sostituto Monica Abattecola che la competenza nelle provincia di Savona. Interrogazione parlamentare Intanto i deputati del Pd Valentina Ghio, Alberto Pandolfo e Luca Pastorino hanno presentato un'interrogazione alla Camera chiedendo al Governo se informato dei fatti e quali iniziative intenda intraprendere per garantire la sicurezza delle infrastrutture marittime e portuali. "Dopo l'esplosione avvenuta sulla petroliera Seajewel, ancorata nel campo boe Sarpom al largo della costa di Savona, il Governo faccia sapere quali iniziative intende intraprendere per garantire la sicurezza delle infrastrutture marittime e portuali italiane - si legge in una nota - L'esplosione sulla petroliera Seajewel, dopo le prime ipotesi di guasto e incidente, dai i primi rilievi effettuati dai carabinieri sommozzatori sembrerebbe invece trattarsi di un'esplosione avvenuta all'esterno della nave, ipotesi confermata anche dalla moria di pesci riscontrata attorno allo scafo e la percezione di una deflagrazione da parte dell'equipaggio. Della questione se ne sta occupando la Procura di Savona, e la Direzione Distrettuale Antimafia e Terrorismo di Genova potrebbe aprire un fascicolo specifico sulla vicenda. Il Governo invece cosa sta facendo? È informato dei fatti e come pensa di intervenire. Il silenzio di questi giorni ne conferma l'inadeguatezza, mentre, visto il quadro internazionale in atto, servirebbero risposte chiare e in tempi brevi".

Agipress

Genova, Voltri

CHIUSURA DEL CASELLO AUTOSTRADALE DI BUSALLA

Agipress

CHIUSURA DEL CASELLO AUTOSTRADALE DI BUSALLA

02/19/2025 17:07

Visualizzazioni: AGIPRESS - Ogni giorno dal casello di Busalla transitano almeno 8.000 veicoli, con una percentuale crescente di tir in provenienza e destinazione il porto di Genova. La chiusura per oltre sette mesi all'anno, la prima volta a partire dall'autunno prossimo sino a maggio inoltrato, quindi nel corrispondente periodo del 2026, rischia di trasformarsi in un vero e proprio paradigma della pericolosissima e sempre meno conciliabile convivenza fra grandi lavori sulla rete autostradale e traffico dui merci su gomma. A sollevare il caso sottolineando le conseguenze apocalittiche sul flusso di merci e camion da e per il principale sistema portuale italiano, quello che fa perno sui porti di Genova e Savona, è Davide Falteri, neo presidente di Federlogistica e profondo conoscitore delle problematiche del mercato logistico nella macro- area del Nord Ovest (nella sola Liguria attraverso i 21 caselli di Autostrade per l'Italia transitano 4,5 milioni di veicoli e su questa rete stradale sono in corso lavori per circa 2,5 miliardi di euro). È vero – sottolinea Falteri – con la chiusura del casello di Busalla e con l'obbligo di dirottare parte del traffico sulle strade provinciali specie con destinazione e provenienza le numerose aziende (più di 2000 con oltre 6000 addetti) che caratterizzano il territorio metropolitano genovese all'imboccatura della Valle Scrivia, è già stata decisa un'esenzione del pedaggio autostradale da Ronco Scrivia a Genova. Ma ciò rischia di cambiare ben poco dal punto di vista delle conseguenze operative di un provvedimento, la chiusura di Busalla, che eufemisticamente viene definito impattante". "Il caso di Busalla – prosegue il Presidente di Federlogistica – crea un ennesimo precedente in una regione, la Liguria, martoriata dai cantieri autostradali e quindi da un congestionamento ormai perenne della rete. Oggi si

Visualizzazioni: AGIPRESS - Ogni giorno dal casello di Busalla transitano almeno 8.000 veicoli, con una percentuale crescente di tir in provenienza e destinazione il porto di Genova. La chiusura per oltre sette mesi all'anno, la prima volta a partire dall'autunno prossimo sino a maggio inoltrato, quindi nel corrispondente periodo del 2026, rischia di trasformarsi in un vero e proprio paradigma della pericolosissima e sempre meno conciliabile convivenza fra grandi lavori sulla rete autostradale e traffico dui merci su gomma. A sollevare il caso sottolineando le conseguenze apocalittiche sul flusso di merci e camion da e per il principale sistema portuale italiano, quello che fa perno sui porti di Genova e Savona, è Davide Falteri, neo presidente di Federlogistica e profondo conoscitore delle problematiche del mercato logistico nella macro- area del Nord Ovest (nella sola Liguria attraverso i 21 caselli di Autostrade per l'Italia transitano 4,5 milioni di veicoli e su questa rete stradale sono in corso lavori per circa 2,5 miliardi di euro). È vero - sottolinea Falteri - con la chiusura del casello di Busalla e con l'obbligo di dirottare parte del traffico sulle strade provinciali specie con destinazione e provenienza le numerose aziende (più di 2000 con oltre 6000 addetti) che caratterizzano il territorio metropolitano genovese all'imboccatura della Valle Scrivia, è già stata decisa un'esenzione del pedaggio autostradale da Ronco Scrivia a Genova. Ma ciò rischia di cambiare ben poco dal punto di vista delle conseguenze operative di un provvedimento, la chiusura di Busalla, che eufemisticamente viene definito impattante". "Il caso di Busalla - prosegue il Presidente di Federlogistica - crea un ennesimo precedente in una regione, la Liguria, martoriata dai cantieri autostradali e quindi da un congestionamento ormai perenne della rete. Oggi si calcola che per coprire i 140 chilometri di autostrada che separano il casello di Milano da quello di Genova ovest, i tempi di percorrenza siano mediamente superiori del 30% rispetto a quelli di 6/7 anni addietro, a causa della apertura a macchia di leopardo, di una infinita sequela di cantieri autostradali; e ciò senza contare le ulteriori soste improduttive causate dai blocchi ai varchi portuali derivanti non da incrementi di traffico, ma dal congestionamento cronico degli stessi". Secondo Federlogistica, dando per scontato che i lavori non possano essere né rinviati, né spalmati in modo diverso nel corso della giornata, l'unica risposta passa attraverso un controllo telematico e informatico dei flussi che renda possibile un arrivo scaglionato delle merci e dei camion ai varchi portuali e viceversa. "Non stiamo dissertando come troppo spesso si fa di progetti a ampio respiro - conclude Falteri - bensì di misure di controllo immediato che consentano di cadenzare arrivi e partenze fra l'altro consentendo all'autotrasporto di non subire gli extra oneri derivanti dalla mancata programmazione logistica; oneri solo in piccola parte compensati dai congestion fees che

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Agipress

Genova, Voltri

già oggi vengono applicati nel porto di Genova. Poniamoci l'obiettivo di fare di Busalla il laboratorio per la verifica e l'implementazione di soluzioni serie sul controllo del traffico camionistico e dei flussi logistici". Agipress Facebook X WhatsApp.

FerPress

Genova, Voltri

Federtrasporto: Falteri, intervenire immediatamente sul controllo telematico dei flussi da e per porto di Genova

FerPress

Federtrasporto: Falteri, intervenire immediatamente sul controllo telematico dei flussi da e per porto di Genova

02/19/2025 14:42

A sollevare il caso sottolineando le conseguenze apocalittiche sul flusso di merci e camion da e per il principale sistema portuale italiano, quello che fa perno sui porti di Genova e Savona, è Davide Falteri, neo presidente di Federlogistica e profondo conoscitore delle problematiche del mercato logistico nella macro-area del Nord Ovest (nella sola Liguria attraverso i 21 caselli di Autostrade per l'Italia transitano 4,5 milioni di veicoli e su questa rete stradale sono in corso lavori per circa 2,5 miliardi di euro). È vero – sottolinea Falteri – con la chiusura del casello di Busalla e con l'obbligo di dirottare parte del traffico sulle strade provinciali specie con destinazione e provenienza le numerose aziende (più di 2000 con oltre 6000 addetti) che caratterizzano il territorio metropolitano genovese all'imboccatura della Valle Scrivia, è già stata decisa un'esenzione del pedaggio autostradale da Ronco Scrivia a Genova. Ma ciò rischia di cambiare ben poco dal punto di vista delle conseguenze operative di un provvedimento, la chiusura di Busalla, che eufemisticamente viene definito impattante". "Il caso di Busalla – prosegue il Presidente di Federlogistica – crea un ennesimo precedente in una regione, la Liguria, martoriata dai cantieri autostradali e quindi da un congestionamento ormai perenne della rete. Oggi si calcola che per coprire i 140 chilometri di autostrada che separano il casello di Milano da quello di Genova ovest, i tempi di percorrenza siano mediamente superiori del 30% rispetto a quelli di 6/7 anni addietro, a causa della apertura a macchia di leopardo, di una infinita sequela di cantieri autostradali; e ciò senza contare le ulteriori soste improduttive causate dai blocchi ai varchi portuali derivanti non da incrementi di traffico, ma dal congestionamento cronico degli stessi". Secondo Federlogistica, dando per scontato che i lavori non possano essere né rinviati, né spalmati in modo diverso nel corso della giornata, l'unica risposta passa attraverso un controllo telematico e informatico dei flussi che renda possibile un arrivo scaglionato delle merci e dei camion ai varchi portuali e viceversa. "Non stiamo dissertando come troppo spesso si fa di progetti a ampio respiro – conclude Falteri – bensì di misure di controllo immediato che consentano di cadenzare arrivi e partenze fra l'altro consentendo all'autotrasporto di non subire gli extra oneri derivanti dalla mancata programmazione logistica; oneri solo in piccola parte compensati dai congestion fees che già oggi vengono applicati nel porto di Genova. Poniamoci l'obiettivo di fare di Busalla il laboratorio per la verifica e l'implementazione di soluzioni serie sul controllo del traffico camionistico e dei flussi logistici".

Informare

Genova, Voltri

Federlogistica, la chiusura del casello autostradale di Busalla può mettere in crisi la logistica nel Nord Ovest

Informare

Federlogistica, la chiusura del casello autostradale di Busalla può mettere in crisi la logistica nel Nord Ovest

02/19/2025 15:34

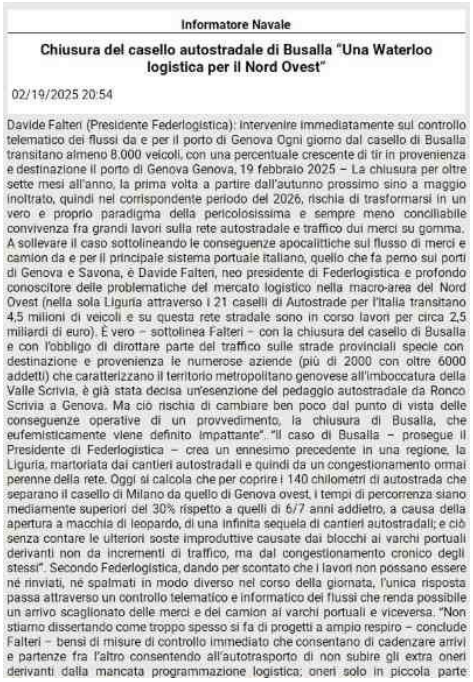
Falteri: intervenire sul controllo telematico dei flussi da e per il porto di Genova I lavori che interesseranno lo svincolo di Busalla sull'autostrada A7 Genova-Milano, che comporteranno la chiusura del casello, allarmano Federlogistica che ricorda come ogni giorno da questo casello transitino almeno 8.000 veicoli, con una percentuale crescente di Tir in provenienza e destinazione il porto di Genova. La federazione teme che la chiusura dello svincolo per oltre sette mesi all'anno, la prima volta a partire dall'autunno prossimo sino a maggio inoltrato, quindi nel corrispondente periodo del 2026, rischi «di trasformarsi in un vero e proprio paradigma della pericolosissima e sempre meno conciliabile convivenza fra grandi lavori sulla rete autostradale e traffico di merci su gomma». «È vero - precisa Davide Falteri, neo presidente di Federlogistica - con la chiusura del casello di Busalla e con l'obbligo di dirottare parte del traffico sulle strade provinciali specie con destinazione e provenienza le numerose aziende (più di 2.000 con oltre 6.000 addetti) che caratterizzano il territorio metropolitano genovese all'imboccatura della Valle Scrivia, è già stata decisa un'esenzione del pedaggio autostradale da Ronco Scrivia a Genova. Ma ciò - avverte Falteri - rischia di cambiare ben poco dal punto di vista delle conseguenze operative di un provvedimento, la chiusura di Busalla, che eufemisticamente viene definito impattante». «Il caso di Busalla - prosegue il presidente di Federlogistica - crea un ennesimo precedente in una regione, la Liguria, martoriata dai cantieri autostradali e quindi da un congestionamento ormai perenne della rete. Oggi si calcola che per coprire i 140 chilometri di autostrada che separano il casello di Milano da quello di Genova ovest, i tempi di percorrenza siano mediamente superiori del 30% rispetto a quelli di 6/7 anni addietro, a causa della apertura a macchia di leopardo, di una infinita sequela di cantieri autostradali; e ciò senza contare le ulteriori soste improduttive causate dai blocchi ai varchi portuali derivanti non da incrementi di traffico, ma dal congestionamento cronico degli stessi». Secondo Federlogistica, dando per scontato che i lavori non possano essere né rinviati, né spalmati in modo diverso nel corso della giornata, l'unica risposta passa attraverso un controllo telematico e informatico dei flussi che renda possibile un arrivo scaglionato delle merci e dei camion ai varchi portuali e viceversa. «Non stiamo dissertando, come troppo spesso si fa, di progetti a ampio respiro - conclude Falteri - bensì di misure di controllo immediato che consentano di cadenzare arrivi e partenze fra l'altro consentendo all'autotrasporto di non subire gli extra oneri derivanti dalla mancata programmazione logistica; oneri solo in piccola parte compensati dai congestion fees che già oggi vengono applicati nel porto di Genova. Poniamoci

l'obiettivo di fare di Busalla il laboratorio per la verifica e l'implementazione di soluzioni serie sul controllo del traffico camionistico e dei flussi logistici».

Informatore Navale

Genova, Voltri

Chiusura del casello autostradale di Busalla "Una Waterloo logistica per il Nord Ovest"



Informatore Navale

Chiusura del casello autostradale di Busalla "Una Waterloo logistica per il Nord Ovest"

02/19/2025 20:54

Davide Falteri (Presidente Federlogistica): intervenire immediatamente sul controllo telematico dei flussi da e per il porto di Genova Ogni giorno dal casello di Busalla transitano almeno 8.000 veicoli, con una percentuale crescente di tir in provenienza e destinazione il porto di Genova Genova, 19 febbraio 2025 – La chiusura per oltre sette mesi all'anno, la prima volta a partire dall'autunno prossimo sino a maggio inoltrato, quindi nel corrispondente periodo del 2026, rischia di trasformarsi in un vero e proprio paradigma della pericolosissima e sempre meno conciliabile convivenza fra grandi lavori sulla rete autostradale e traffico dui merci su gomma. A sollevare il caso sottolineando le conseguenze apocalittiche sul flusso di merci e camion da e per il principale sistema portuale italiano, quello che fa perno sui porti di Genova e Savona, è Davide Falteri, neo presidente di Federlogistica e profondo conoscitore delle problematiche del mercato logistico nella macro-area del Nord Ovest (nella sola Liguria attraverso i 21 caselli di Autostrade per l'Italia transitano 4,5 milioni di veicoli e su questa rete stradale sono in corso lavori per circa 2,5 miliardi di euro). È vero – sottolinea Falteri – con la chiusura del casello di Busalla e con l'obbligo di dirottare parte del traffico sulle strade provinciali specie con destinazione e provenienza le numerose aziende (più di 2000 con oltre 6000 addetti) che caratterizzano il territorio metropolitano genovese all'imboccatura della Valle Scrivia, è già stata decisa un'esenzione del pedaggio autostradale da Ronco Scrivia a Genova. Ma ciò rischia di cambiare ben poco dal punto di vista delle conseguenze operative di un provvedimento, la chiusura di Busalla, che eufemisticamente viene definito impattante". "Il caso di Busalla – prosegue il Presidente di Federlogistica – crea un ennesimo precedente in una regione, la Liguria, martoriata dai cantieri autostradali e quindi da un congestionamento ormai perenne della rete. Oggi si calcola che per coprire i 140 chilometri di autostrada che separano il casello di Milano da quello di Genova ovest, i tempi di percorrenza siano mediamente superiori del 30% rispetto a quelli di 6/7 anni addietro, a causa della apertura a macchia di leopardo, di una infinita sequela di cantieri autostradali; e ciò senza contare le ulteriori soste improduttive causate dai blocchi ai varchi portuali derivanti non da incrementi di traffico, ma dal congestionamento cronico degli stessi". Secondo Federlogistica, dando per scontato che i lavori non possano essere né rinviati, né spalmati in modo diverso nel corso della giornata, l'unica risposta passa attraverso un controllo telematico e informatico dei flussi che renda possibile un arrivo scaglionato delle merci e dei camion ai varchi portuali e viceversa. "Non stiamo dissertando come troppo spesso si fa di progetti a ampio respiro – conclude Falteri – bensì di misure di controllo immediato che consentano di cadenzare arrivi e partenze fra l'altro consentendo all'autotrasporto di non subire gli extra oneri derivanti dalla mancata programmazione logistica; oneri solo in piccola parte

Davide Falteri (Presidente Federlogistica): intervenire immediatamente sul controllo telematico dei flussi da e per il porto di Genova Ogni giorno dal casello di Busalla transitano almeno 8.000 veicoli, con una percentuale crescente di tir in provenienza e destinazione il porto di Genova Genova, 19 febbraio 2025 - La chiusura per oltre sette mesi all'anno, la prima volta a partire dall'autunno prossimo sino a maggio inoltrato, quindi nel corrispondente periodo del 2026, rischia di trasformarsi in un vero e proprio paradigma della pericolosissima e sempre meno conciliabile convivenza fra grandi lavori sulla rete autostradale e traffico dui merci su gomma. A sollevare il caso sottolineando le conseguenze apocalittiche sul flusso di merci e camion da e per il principale sistema portuale italiano, quello che fa perno sui porti di Genova e Savona, è Davide Falteri, neo presidente di Federlogistica e profondo conoscitore delle problematiche del mercato logistico nella macro-area del Nord Ovest (nella sola Liguria attraverso i 21 caselli di Autostrade per l'Italia transitano 4,5 milioni di veicoli e su questa rete stradale sono in corso lavori per circa 2,5 miliardi di euro). È vero - sottolinea Falteri - con la chiusura del casello di Busalla e con l'obbligo di dirottare parte del traffico sulle strade provinciali specie con destinazione e provenienza le numerose aziende (più di 2000 con oltre 6000 addetti) che caratterizzano il territorio metropolitano genovese all'imboccatura della Valle Scrivia, è già stata decisa un'esenzione del pedaggio autostradale da Ronco Scrivia a Genova. Ma ciò rischia di cambiare ben poco dal punto di vista delle conseguenze operative di un provvedimento, la chiusura di Busalla, che eufemisticamente viene definito impattante". "Il caso di Busalla - prosegue il Presidente di Federlogistica - crea un ennesimo precedente in una regione, la Liguria, martoriata dai cantieri autostradali e quindi da un congestionamento ormai perenne della rete. Oggi si calcola che per coprire i 140 chilometri di autostrada che separano il casello di Milano da quello di Genova ovest, i tempi di percorrenza siano mediamente superiori del 30% rispetto a quelli di 6/7 anni addietro, a causa della apertura a macchia di leopardo, di una infinita sequela di cantieri autostradali; e ciò senza contare le ulteriori soste improduttive causate dai blocchi ai varchi portuali derivanti non da incrementi di traffico, ma dal congestionamento cronico degli stessi". Secondo Federlogistica, dando per scontato che i lavori non possano essere né rinviati, né spalmati in modo diverso nel corso della giornata, l'unica risposta passa attraverso un controllo telematico e informatico dei flussi che renda possibile un arrivo scaglionato delle merci e dei camion ai varchi portuali e viceversa. "Non stiamo dissertando come troppo spesso si fa di progetti a ampio respiro - conclude Falteri - bensì di misure di controllo immediato che consentano di cadenzare arrivi e partenze fra l'altro consentendo all'autotrasporto di non subire

gli extra oneri derivanti dalla mancata programmazione logistica; oneri solo in piccola parte compensati dai congestion fees che già oggi vengono applicati nel porto di Genova. Poniamoci l'obiettivo di fare di Busalla il laboratorio per la verifica e l'implementazione di soluzioni serie sul controllo del traffico camionistico e dei flussi logistici".

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Federlogistica critica la chiusura del casello autostradale di Busalla

Messaggero Marittimo.it

Federlogistica critica la chiusura del casello autostradale di Busalla

GENOVA - La **chiusura del casello autostradale di Busalla, prevista per oltre sette mesi all'anno a partire dall'autunno prossimo fino a maggio**, rischia di **aggravare ulteriormente le difficoltà della logistica nel Nord Ovest**. Ogni giorno, **da questo snodo transitano almeno 8.000 veicoli,** con una quota crescente di mezzi pesanti diretti o in partenza **dal porto di Genova**. La sospensione del traffico per lunghi periodi solleva interrogativi sulla **compatibilità tra i grandi cantieri autostradali e il trasporto merci su gomma.** A lanciare l'allarme è **Davide Falteri, presidente di Federlogistica,** che evidenzia l'impatto devastante della chiusura su uno dei principali sistemi portuali italiani, che coinvolge i porti di Genova e Savona. "La Liguria è già in una situazione di estrema criticità per via della molteplicità di cantieri autostradali aperti, che rendono il traffico pesantemente congestionato. Basti pensare che oggi, **per percorrere i 140 chilometri tra Milano e Genova Ovest, i tempi di viaggio sono aumentati del 30% rispetto a 6-7 anni fa,**" sottolinea Falteri.

Impatto economico e misure proposte

Nonostante sia stata prevista **l'esenzione del pedaggio autostradale tra Ronco Scrivia e Genova per alleviare i disagi**, le conseguenze operative della chiusura del casello di Busalla

GENOVA - La chiusura del casello autostradale di Busalla, prevista per oltre sette mesi all'anno a partire dall'autunno prossimo fino a maggio, rischia di aggravare ulteriormente le difficoltà della logistica nel Nord Ovest. Ogni giorno, da questo snodo transitano almeno 8.000 veicoli, con una quota crescente di mezzi pesanti diretti o in partenza dal porto di Genova. La sospensione del traffico per lunghi periodi solleva interrogativi sulla compatibilità tra i grandi cantieri autostradali e il trasporto merci su gomma. A lanciare l'allarme è Davide Falteri, presidente di Federlogistica, che evidenzia l'impatto devastante della chiusura su uno dei principali sistemi portuali italiani, che coinvolge i porti di Genova e Savona. La Liguria è già in una situazione di estrema criticità per via della molteplicità di cantieri autostradali aperti, che rendono il traffico pesantemente congestionato. Basti pensare che oggi, per percorrere i 140 chilometri tra Milano e Genova Ovest, i tempi di viaggio sono aumentati del 30% rispetto a 6-7 anni fa, sottolinea Falteri. Impatto economico e misure proposte Nonostante sia stata prevista l'esenzione del pedaggio autostradale tra Ronco Scrivia e Genova per alleviare i disagi, le conseguenze operative della chiusura del casello di Busalla restano gravose, specialmente per le oltre 2.000 aziende situate nella Valle Scrivia, che impiegano più di 6.000 lavoratori. Secondo Federlogistica, dato che i lavori non possono essere posticipati o distribuiti in maniera più omogenea, l'unica soluzione attuabile nell'immediato è un sistema di controllo telematico e informatico dei flussi di traffico. Questo permetterebbe di gestire in modo scaglionato gli arrivi e le partenze di merci e camion ai varchi portuali, riducendo il rischio di blocchi e ingorghi. Non si tratta di progetti a lungo termine, precisa Falteri, ma di misure concrete e immediate per garantire una programmazione logistica efficiente. Solo così potremo limitare i costi aggiuntivi per il settore dell'autotrasporto, che oggi sono compensati solo in minima parte dai congestion fees applicati nel porto di Genova. Federlogistica propone di trasformare la chiusura del casello di Busalla in un banco di prova per soluzioni innovative nella gestione del traffico merci. Facciamo di Busalla un laboratorio per l'implementazione di un controllo intelligente del traffico camionistico e dei flussi logistici. Questa è un'opportunità per testare e ottimizzare soluzioni che possano poi essere applicate su scala più ampia, conclude Falteri.

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Genova, avanzano i lavori per la nuova diga foranea

Messaggero Marittimo.it

Genova, avanzano i lavori per la nuova diga foranea

GENOVA - Prosegue a ritmo serrato la costruzione della **nuova diga foranea di Genova**. Nei giorni scorsi è stato posizionato con successo il **settimo cassone**, superando le sfide imposte dalle condizioni meteo. L'opera, realizzata dal **consorzio PerGenova Breakwater guidato da Webuild per conto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, vede impegnati circa**

GENOVA - Prosegue a ritmo serrato la costruzione della nuova diga foranea di Genova. Nei giorni scorsi è stato posizionato con successo il settimo cassone, superando le sfide imposte dalle condizioni meteo. L'opera, realizzata dal consorzio PerGenova Breakwater guidato da Webuild per conto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, vede impegnati circa 450 addetti, di cui 150 operano direttamente in mare aperto. Oltre alla posa dei cassoni, avanzano le attività di consolidamento dei fondali, con oltre 19.200 colonne di ghiaia sommerse già realizzate. Parallelamente, proseguono i dragaggi nell'area dell'avamporto, necessari per approfondire il canale di accesso e permettere il transito di navi con pescaggio maggiore. Questa operazione consente il riutilizzo del materiale inerte estratto per il riempimento dei cassoni prefabbricati, in un'ottica di economia circolare. Il progetto prevede l'impiego di tecnologie avanzate per la costruzione della nuova struttura. Tra gli interventi principali, il versamento del pietrame per la creazione dello scanno di imbasamento rappresenta una fase essenziale per garantire una solida base alla diga. In parallelo, si sta procedendo al salpamento delle scogliere della diga esistente, che verranno progressivamente spostate per proteggere la nuova infrastruttura, garantendone la sicurezza e la resistenza nel tempo.

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Spediporto: un'analisi dei dati container del 2024

Messaggero Marittimo.it

Spediporto: un'analisi dei dati container del 2024

GENOVA - Il sistema portuale genovese (Genova e Savona) ha movimentato nel 2024 **2 milioni e 820 mila container**, secondo i dati comunicati dall'**Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale**, numeri che indicano una crescita.

"I dati sull'aumento dei container sono importanti **ma ci sono alcuni aspetti che vanno analizzati con attenzione perché nascondono problemi significativi, come quello della carenza di servizi adeguati alla merce**" mette in guardia il **direttore generale Spediporto Giampaolo Botta**.

L'aumento del traffico è per Botta "frutto di **un forte incremento del transhipment** che, in particolare nel porto di Savona, ha avuto un vero e proprio boom, **con un aumento del 1421% rispetto al 2022 e del 128% rispetto al 2023**.
Va detto, però, che i trasbordi non lasciano molto in termini economici al territorio.
Piuttosto è necessario capire **come si arrivi al calo dei container pieni in export** (-3,5% rispetto al 2023, -6% nel confronto con il 2022) mentre l'import registra un timido aumento (+1,9%) che, però, non compensa il dato negativo che emerge rispetto al 2022 con un -4,8%".

[caption id="attachment_101065" align="alignleft" width="300"] © fotografo: Roberto Merlo "Autorità

GENOVA - Il sistema portuale genovese (Genova e Savona) ha movimentato nel 2024 2 milioni e 820 mila container, secondo i dati comunicati dall'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, numeri che indicano una crescita. I dati sull'aumento dei container sono importanti ma ci sono alcuni aspetti che vanno analizzati con attenzione perché nascondono problemi significativi, come quello della carenza di servizi adeguati alla merce mette in guardia il direttore generale Spediporto Giampaolo Botta. L'aumento del traffico è per Botta "frutto di un forte incremento del transhipment che, in particolare nel porto di Savona, ha avuto un vero e proprio boom, con un aumento del 1421% rispetto al 2022 e del 128% rispetto al 2023. Va detto, però, che i trasbordi non lasciano molto in termini economici al territorio. Piuttosto è necessario capire come si arrivi al calo dei container pieni in export (-3,5% rispetto al 2023, -6% nel confronto con il 2022) mentre l'import registra un timido aumento (+1,9%) che, però, non compensa il dato negativo che emerge rispetto al 2022 con un -4,8%. Secondo il dg le cause sarebbero da ricercare nell'inadeguatezza dei servizi che continua a penalizzare il porto di Genova: "Servono certezze sui tempi di uscita della merce, perché le lungaggini legate a carenze di personale, dotazioni tecnologiche inadeguate, mancanza di spazi, fanno aumentare i costi e lo rendono non competitivo rispetto ai porti del nord Europa. E non vanno neppure sottovalutate le difficoltà che sta vivendo il mondo dell'autotrasporto, che rischiano di aumentare nei prossimi mesi e che sarà necessario affrontare in piena sintonia con la categoria e le aziende. Per dare sostanza al suo ragionamento, Botta porta i dati della recente indagine SRM Contship presentata a Milano; le imprese lombarde, venete ed emiliano romagnole utilizzano il porto di Genova nelle operazioni di import per il 29% e in export per il 47%. Si tratta, però, di percentuali nettamente più basse rispetto alla media 2019-2024 attestata, per l'import al 66% e per l'export al 70%. Il tutto mentre, ad esempio, il vicino porto della Spezia guadagna, nelle preferenze delle imprese, 8 punti percentuali sulla media quinquennale in import e 11 in export. La carenza di servizi e i costi da sostenere per i controlli della merce stanno creando una cattiva reputazione per il porto di Genova aggiunge e le aziende ci segnalano costantemente le difficoltà che vivono e che riguardano in particolare alcuni traffici come l'alimentare o i prodotti sanitari. Già l'operatività ordinaria è resa più difficile dall'indispensabile processo di rinnovamento delle infrastrutture; perdere tempo e denaro per i vari controlli, non avendo certezze sui tempi di uscita della merce dai porti rende la situazione insostenibile. E che l'export rappresenti un problema per l'economia ligure e genovese in particolare emerge anche dal recente studio di Confindustria che ha certificato un calo, nel secondo semestre 2024, sia del fatturato da clienti esteri (-1,9%, una diminuzione che non si registrava dal secondo semestre 2020, in piena

pandemia Covid) che degli ordini da clienti esteri (-0.5%).

Sea Reporter

Genova, Voltri

Chiusura del casello autostradale di Busalla. Una Waterloo logistica per il Nord Ovest

Sea Reporter

Chiusura del casello autostradale di Busalla. Una Waterloo logistica per il Nord Ovest

02/19/2025 15:01 Redazione Seareporter

Feb 19, 2025 Genova – Ogni giorno dal casello di Busalla transitano almeno 8.000 veicoli, con una percentuale crescente di tir in provenienza e destinazione il porto di Genova. La chiusura per oltre sette mesi all'anno, la prima volta a partire dall'autunno prossimo sino a maggio inoltrato, quindi nel corrispondente periodo del 2026, rischia di trasformarsi in un vero e proprio paradigma della pericolosissima e sempre meno conciliabile convivenza fra grandi lavori sulla rete autostradale e traffico dui merci su gomma. A sollevare il caso sottolineando le conseguenze apocalittiche sul flusso di merci e camion da e per il principale sistema portuale italiano, quello che fa perno sui porti di Genova e Savona, è Davide Falteri, neo presidente di Federlogistica e profondo conoscitore delle problematiche del mercato logistico nella macro-area del Nord Ovest (nella sola Liguria attraverso i 21 caselli di Autostrade per l'Italia transitano 4,5 milioni di veicoli e su questa rete stradale sono in corso lavori per circa 2,5 miliardi di euro). È vero – sottolinea Falteri – con la chiusura del casello di Busalla e con l'obbligo di dirottare parte del traffico sulle strade provinciali specie con destinazione e provenienza le numerose aziende (più di 2000 con oltre 6000 addetti) che caratterizzano il territorio metropolitano genovese all'imboccatura della Valle Scrivia, è già stata decisa un'esenzione del pedaggio autostradale da Ronco Scrivia a Genova. Ma ciò rischia di cambiare ben poco dal punto di vista delle conseguenze operative di un provvedimento, la chiusura di Busalla, che eufemisticamente viene definito impattante". "Il caso di Busalla – prosegue il Presidente di Federlogistica – crea un ennesimo precedente in una regione, la Liguria, martoriata dai cantieri autostradali e quindi da un congestionamento ormai perenne della rete. Oggi si calcola che per coprire i 140 chilometri di autostrada che separano il casello di Milano da quello di Genova ovest, i tempi di percorrenza siano mediamente superiori del 30% rispetto a quelli di 6/7 anni addietro, a causa della apertura a macchia di leopardo, di una infinita sequela di cantieri autostradali; e ciò senza contare le ulteriori soste improduttive causate dai blocchi ai varchi portuali derivanti non da incrementi di traffico, ma dal congestionamento cronico degli stessi". Secondo Federlogistica, dando per scontato che i lavori non possano essere né rinviati, né spalmati in modo diverso nel corso della giornata, l'unica risposta passa attraverso un controllo telematico e informatico dei flussi che renda possibile un arrivo scaglionato delle merci e dei camion ai varchi portuali e viceversa. "Non stiamo dissertando come troppo spesso si fa di progetti a ampio respiro - conclude Falteri - bensì di misure di controllo immediato che consentano di cadenzare arrivi e partenze fra l'altro consentendo all'autotrasporto di non subire gli extra oneri derivanti dalla mancata programmazione logistica; oneri solo in piccola parte compensati dai congestion

fees che già oggi vengono applicati nel porto di Genova. Poniamoci l'obiettivo di fare di Busalla il laboratorio per la verifica e l'implementazione di soluzioni serie sul controllo del traffico camionistico e dei flussi logistici".

Ship Mag

Genova, Voltri

Federlogistica: una Waterloo per il porto di Genova la chiusura del casello autostradale di Busalla

Ship Mag

Federlogistica: una Waterloo per il porto di Genova la chiusura del casello autostradale di Busalla

02/20/2025 02:12 Monica Zunino

Il presidente Falteri denuncia "conseguenze apocalittiche" sul flusso di merci e camion da e per il principale sistema portuale italiano. "Serve un controllo telematico e informatico dei flussi per un arrivo scaglionato ai varchi portuali" Genova – La chiusura del casello autostradale di Busalla per sette mesi a partire dal prossimo autunno fino a maggio inoltrato e poi successivamente per altri sette mesi nello stesso periodo del 2026, rischia di trasformarsi in una vera e propria "Waterloo" per la logistica legata al porto di Genova. "Un vero e proprio paradigma della pericolosissima e sempre meno conciliabile convivenza fra grandi lavori sulla rete autostradale e traffico di merci su gomma" lancia l'allarme il neopresidente di Federlogistica, Davide Falteri , sottolineando le "conseguenze apocalittiche" della chiusura sul flusso di merci e camion da e per il principale sistema portuale italiano, quello che fa perno sui porti di Genova e Savona. L'unica risposta, secondo Federlogistica, dando per scontato che i lavori non possano essere né rinviati, né "spalmati" diversamente nel corso della giornata, è un controllo telematico e informatico dei flussi che renda possibile un arrivo scaglionato delle merci e dei camion ai varchi portuali e viceversa. Altrimenti il rischio sarà il caos. Qualche numero: ogni giorno transitano dal casello di Busalla almeno 8 mila veicoli , con una percentuale crescente di tir con provenienza e destinazione il porto di Genova, ricorda Falteri. Ancora: "Nella sola Liguria attraverso i 21 caselli di Autostrade per l'Italia transitano 4,5 milioni di veicoli, una rete in cui sono in corso lavori per circa 2,5 miliardi di euro" "Il caso di Busalla crea un ennesimo precedente in una regione, la Liguria, martoriata dai cantieri autostradali e quindi da un congestionamento ormai perenne della rete – dice il presidente di Federlogistica – Oggi si calcola che per coprire i 140 chilometri di autostrada che separano il casello di Milano da quello di Genova ovest, i tempi di percorrenza siano mediamente superiori del 30% rispetto

Il presidente Falteri denuncia "conseguenze apocalittiche" sul flusso di merci e camion da e per il principale sistema portuale italiano. "Serve un controllo telematico e informatico dei flussi per un arrivo scaglionato ai varchi portuali" Genova - La chiusura del casello autostradale di Busalla per sette mesi a partire dal prossimo autunno fino a maggio inoltrato e poi successivamente per altri sette mesi nello stesso periodo del 2026, rischia di trasformarsi in una vera e propria "Waterloo" per la logistica legata al porto di Genova. "Un vero e proprio paradigma della pericolosissima e sempre meno conciliabile convivenza fra grandi lavori sulla rete autostradale e traffico di merci su gomma" lancia l'allarme il neopresidente di Federlogistica, Davide Falteri , sottolineando le "conseguenze apocalittiche" della chiusura sul flusso di merci e camion da e per il principale sistema portuale italiano, quello che fa perno sui porti di Genova e Savona. L'unica risposta, secondo Federlogistica, dando per scontato che i lavori non possano essere né rinviati, né "spalmati" diversamente nel corso della giornata, è un controllo telematico e informatico dei flussi che renda possibile un arrivo scaglionato delle merci e dei camion ai varchi portuali e viceversa. Altrimenti il rischio sarà il caos. Qualche numero: ogni giorno transitano dal casello di Busalla almeno 8 mila veicoli , con una percentuale crescente di tir con provenienza e destinazione il porto di Genova, ricorda Falteri. Ancora: "Nella sola Liguria attraverso i 21 caselli di Autostrade per l'Italia transitano 4,5 milioni di veicoli, una rete in cui sono in corso lavori per circa 2,5 miliardi di euro" "Il caso di Busalla crea un ennesimo precedente in una regione, la Liguria, martoriata dai cantieri autostradali e quindi da un congestionamento ormai perenne della rete - dice il presidente di Federlogistica - Oggi si calcola che per coprire i 140 chilometri di autostrada che separano il casello di Milano da quello di Genova ovest, i tempi di percorrenza siano mediamente superiori del 30% rispetto a quelli di 6/7 anni addietro , a causa della apertura a macchia di leopardo, di una infinita sequela di cantieri autostradali; e ciò senza contare le ulteriori soste improduttive causate dai blocchi ai varchi portuali derivanti non da incrementi di traffico, ma dal congestionamento cronico degli stessi". Con la chiusura del casello di Busalla, ricorda ancora Falteri, scatterà l'obbligo di dirottare parte del traffico sulle strade provinciali, specie quello con destinazione e provenienza le più di duemila aziende con oltre 6 mila addetti che caratterizzano il territorio metropolitano genovese all'imboccatura della Valle Scrivia. Ma se è vero che "è già stata decisa un'esenzione del pedaggio autostradale da Ronco Scrivia a Genova - premette Falteri - ciò rischia di cambiare ben poco dal punto di vista delle conseguenze operative di un provvedimento, la chiusura del casello, che eufemisticamente viene definito impattante". La proposta quindi è usare la tecnologia per poter scaglionare gli arrivi

ai varchi. " Parliamo di misure di controllo immediato che consentano di cadenzare arrivi e partenze fra l'altro consentendo all'autotrasporto di non subire gli extra oneri derivanti dalla mancata programmazione logistica; oneri solo in piccola parte compensati dai congestion fees che già oggi vengono applicati nel porto di Genova - dice Falteri - Poniamoci l'obiettivo di fare di Busalla il laboratorio per la verifica e l'implementazione di soluzioni serie sul controllo del traffico camionistico e dei flussi logistici".

Ship Mag

Genova, Voltri

Spediporto: a Genova e Savona 2,8 milioni di container ma servizi inadeguati

Ship Mag

Spediporto: a Genova e Savona 2,8 milioni di container ma servizi inadeguati

02/20/2025 03:53 Monica Zunino

Il direttore generale Botta: "Servono certezze sui tempi di uscita della merce. Le lungaggini, legate a carenze di personale, dotazioni tecnologiche inadeguate e mancanza di spazi, fanno aumentare i costi " Genova – Aumentano i container movimentati nei porti di Genova, Savona e Vado ligure, che complessivamente hanno chiuso il 2024 con 2 milioni 820.502 teu, il 2,9% in più dell'anno precedente e il miglior risultato dal 2017. Ma è necessario migliorare i servizi alla merce, oggi inadeguati, avverte Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto , l'associazione degli spedizionieri genovesi. "La carenza di servizi e i costi da sostenere per i controlli della merce stanno creando una cattiva reputazione per il porto di Genova", denuncia. "I dati sull'aumento dei container movimentati nel 2024 nei porti dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale sono importanti, ma ci sono alcuni aspetti che vanno analizzati con attenzione perché nascondono problemi significativi, come quello della carenza di servizi adeguati alla merce", sostiene Botta. E spiega: "I 2,8 milioni di container messi a bilancio con la fine dell'anno sono frutto di un forte incremento del transhipment che, in particolare nel porto di Savona, ha avuto un vero e proprio boom, con un aumento del 1421% rispetto al 2022 e del 128% rispetto al 2023. Va detto, però, che i trasbordi non lasciano molto in termini economici al territorio . Piuttosto è necessario capire come si arrivi al calo dei container pieni in export (-3,5% rispetto al 2023, -6% nel confronto con il 2022), mentre l'import registra un timido aumento (+1,9%) che, però, non compensa il dato negativo che emerge rispetto al 2022 con un -4,8%". La risposta, per Spediporto, è proprio da cercare nella carenza di servizi alla merce. " L'inadeguatezza dei servizi continua a penalizzare il porto di Genova. Servono certezze sui tempi di uscita della merce, perché le lungaggini legate a carenze di personale, dotazioni tecnologiche inadeguate, mancanza di spazi, fanno aumentare i costi e lo rendono non competitivo rispetto ai porti del Nord Europa . E non vanno neppure sottovalutate le difficoltà che sta vivendo il mondo dell'autotrasporto, che rischiano di aumentare nei prossimi mesi e che sarà necessario affrontare in piena sintonia con la categoria e le aziende". Anche i dati dell'indagine presentata da Contship e Srm, secondo cui le imprese manifatturiere di Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna utilizzano il porto di Genova nelle operazioni di import per il 29% e in export per il 47% , per Spediporto vanno letti con attenzione perché evidenziano un arretramento. "Si tratta di percentuali nettamente più basse rispetto alla media 2019-2024 - commenta Botta - attestata, per l'import al 66% e per l'export al 70%. Il tutto mentre, ad esempio, il vicino porto della Spezia guadagna, nelle preferenze delle imprese, 8 punti percentuali sulla media quinquennale in import e 11 in export". Le aziende lamentano continue difficoltà che riguardano in particolare i traffici alimentari e i prodotti sanitari. "Già l'operatività

ordinaria è resa più difficile dall'indispensabile processo di rinnovamento delle infrastrutture - continua Botta - Perdere tempo e denaro per i vari controlli, non avendo certezze sui tempi di uscita della merce dai porti rende la situazione insostenibile".

Citta della Spezia

La Spezia

Porto: Avena fa un passo indietro, la comunità portuale propone il nome di Pisano

Citta della Spezia

Porto: Avena fa un passo indietro, la comunità portuale propone il nome di Pisano

02/20/2025 00:39

Nell'attuale fase di avvicinamento alla nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale il quadro muta di giorno in giorno, talvolta di ora in ora. E se sino a una settimana fa tutti i contatti e le trattative si svolgevano in maniera riservata, dopo le dichiarazioni nette e decise rese alla stampa dal viceministro Edoardo Rixi nell'auditorium "G. S. Bucchioni" di Via Fossamastra, negli ultimi giorni le voci sui nomi di possibili aspiranti a raccogliere il testimone di Mario Sommariva si susseguono senza sosta. E' di poche ore fa, per esempio, la notizia della rinuncia a qualsiasi velleità di diventare il numero uno dell'Authority portuale da parte di Salvatore Avena , dopo aver preso atto del veto sulla sua candidatura posto da Fratelli d'Italia. Avena, candidato proposto dalla comunità portuale spezzina, ha dunque fatto un passo indietro durante una riunione ristretta in cui i rappresentanti di Agenti marittimi, Doganalisti e Spedizionieri e terminalisti spezzini hanno trovato una nuova intesa sul nome di Bruno Pisano , veterano dei doganalisti, manager di un gruppo multinazionale nel settore e presidenze nazionale di Assocad. Gli operatori, Avena compreso, rimangono così fedeli alla linea delle richieste provenienti dal porto, dalla città e dalle forze economiche e sociali di avere un presidente dell'Adsp con competenze e professionalità, ma espressione del territorio e al contempo vanno incontro al viceministro Rixi, che aveva chiesto di poter valutare una candidatura che potesse ottenere il favore del più ampio numero di forze politiche, con predilezione per quelle della maggioranza di governo, ovviamente. Una caratteristica che Avena, con un passato da assessore comunale nella giunta spezzina di centrosinistra tra il 2007 e il 2012, suo malgrado non aveva. La politica ha così riaffermato il suo primato, sia a livello locale che sul fronte istituzionale, e ora l'impressione è che la proposta della comunità portuale spezzina abbia tutte le carte in regola per giocarsi sino in fondo la possibilità di arrivare alla nomina. Certo, rimangono in campo i nomi dell'attuale commissario straordinario Federica Montaresi , e le suggestioni di figure espressione diretta del mondo politico come il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini o quello di Lerici Leonardo Paoletti , oltre a quelli rimbalzati da fuori provincia come il segretario generale dell'Adsp di Livorno e Piombino Matteo Paroli o il presidente del Consorzio Zai Matteo Gasparato, ma stando alle parole del viceministro Rixi, al netto di compensazioni politiche ed equilibri regionali o nazionali, si tratta di ipotesi che sembrano un passo indietro. La decisione, come detto, spetta alla politica, in tutte le sue sfaccettature: dapprima quella locale per poi passare all'ambito ministeriale, ritornare sui territori per l'intesa da parte dei presidenti delle Regioni Liguria e Toscana, e infine riprendere la strada per Roma, dove sarà richiesta l'approvazione da parte delle commissioni parlamentari competenti. Un percorso tortuoso e ricco di imprevisti di

ogni genere. Quel che è certo, in riva al Golfo, è che il porto spezzino dopo un periodo di stagnazione, anni di incertezze di ogni tipo e infine il fulmine a ciel sereno delle dimissioni dell'ex presidente Sommariva, ha bisogno di una guida salda e autorevole, che ne conosca le dinamiche e sia in grado di portare avanti un mandato contraddistinto dalla stabilità.

Port Logistic Press

La Spezia

Un milione di scatti fotografici di Claudio Pistelli per raccontare La Spezia dal 1979 al 2023

Port Logistic Press

A million photographs by Claudio Pistelli to tell the story of La Spezia from 1979 to 2023

02/19/2025 15:36 Ufficio Stampa

Reading time: minutes Rome – Following Italy's participation in the Fruit Logistica Fair in Berlin, Assoporti wishes to.

LA SPEZIA Un milione di scatti fotografici per raccontare i fatti della città, dal 1979 al 2023. È questo il patrimonio raccolto da Claudio Pistelli durante la sua carriera di fotocronista per Il Secolo XIX: un tesoro culturale che restituisce la storia della comunità in modo diretto, senza orpelli narrativi. Una realtà nuda e cruda, fatta di drammi (quelli legati alla cronaca nera) e di eventi (cerimonie, spettacoli, mutamenti urbanistici e altro) che hanno segnato la crescita sociale della città. Un patrimonio emerso durante una serata promossa dal gruppo fotografico Obiettivo Spezia, con Claudio come ospite d'onore e destinatario di una pergamena che lo riconosce come socio onorario per il 2025, un riconoscimento già attribuito nel 2016 al collega e amico Mauro Frascatore de La Nazione, scomparso nel 2022. L'evento si è svolto nella sede dell'Associazione Pro Spezia Ciassa Brin, scelta per accogliere il numeroso pubblico. Ci sarebbero volute ore per apprezzare appieno la selezione di 400.000 immagini che Claudio ha catalogato nel corso dell'ultimo anno, suddividendole per temi. Quella serata è stata insomma solo un assaggio, accompagnato da emozioni e sorprese: le prime vissute da chi quei fatti li ha ricordati, le seconde provate dai giovani del gruppo fotografico, impegnati a documentare, per passione, la storia della città. In attesa di un'auspicabile iniziativa istituzionale che trasformi questo patrimonio professionale in un bene collettivo, il riconoscimento di Claudio Pistelli come socio onorario di Obiettivo Spezia, consegnato dal presidente Roberto Celi.

The Medi Telegraph

La Spezia

Nomine nei porti, da Gasparato a Gariglio: i nomi sui tavoli della politica

The Medi Telegraph

Nomine nei porti, da Gasparato a Gariglio: i nomi sui tavoli della politica

02/19/2025 11:04 Simone Gallotti

Per Ravenna invece sul tavolo c'è il nome di Davide Gariglio, ex deputato e uomo dei porti del Pd, ma il partito non è tutto allineato Il gioco degli incastri fatica a trovare soluzione, ma qualche tassello sembra trovare posto nell'intricata vicenda delle nomine dei prossimi presidenti dei porti italiani. Il ministero dei Trasporti sta gestendo il dossier, ma la diversità dei contesti impone una prudenza che rischia di sembrare lentezza. In ogni caso, come premesso, qualcosa di muove. In Puglia, ad esempio, per il vertice dello scalo di Bari è in netto vantaggio l'avvocato Francesco Mastro , già membro del comitato di gestione dello scalo. Docente di diritto dei Trasporti e della Navigazione all'Università Mercatorum, Mastro conosce bene le banchine del capoluogo pugliese. L'ex numero uno, Ugo Patroni Griffi che si era dimesso alcuni mesi fa, è invece uno dei nomi che circolano per la futura presidenza di Assoport i, come successore di Rodolfo Giampieri. A Taranto invece si fa sempre più insistente il nome di Giovanni Gugliotti, ex presidente della provincia. E saliamo sino in Liguria: la situazione alla Spezia è di uno stallo alla messicana. Bruno Pisano, figura storica dei locali spedizionieri, è stato scelto perché apprezzato dalla community portuale e su quel nome è stata trovata l'intesa, con l'ok anche di Salvatore Avena, l'altro potenziale candidato, espressione sempre della community . Ma il derby si intreccia con i desiderata di Fratelli d'Italia, il partito che dovrà scegliere il presidente della Spezia. Ed è per questo che sul tavolo ci sarebbe anche il nome del sindaco Peracchini che libererebbe così la casella dove potrebbe poi approdare la deputata di FdI Maria Grazia Frijia . «Fantapolitica» dice una fonte di destra, ma la suggestione in effetti è stata considerata dagli strateghi. Ecco perché alla fine potrebbe arrivare Matteo Gasparato, veneto, al timone degli interporti italiani . Per lui l'alternativa potrebbe essere Civitavecchia. Per Ravenna invece sul tavolo c'è il nome di Davide Gariglio, ex deputato e uomo dei porti del Pd, ma il partito non è tutto allineato. -.

FerPress

Ravenna

Porto Ravenna: Autorità portuale sarà gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del porto

FerPress

Porto Ravenna: Autorità portuale sarà gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del porto

02/19/2025 16:43

Si tratta di un passaggio epocale per il porto di Ravenna che, con questo Protocollo, pone le basi per un ulteriore sviluppo del traffico ferroviario intermodale. Il Protocollo prevede che l'Autorità Portuale diventi l'interlocutore unico per terminal portuali ed operatori ferroviari e si occupi di tutte le attività necessarie per l'utilizzo dei binari e del sistema dei raccordi ferroviari all'interno del porto. A Ravenna questa infrastruttura è costituita dalle due dorsali ferroviarie dei nuovi scali merci in sinistra e destra Canale Candiano ed estesa per quasi 30 km di binari. Rimarranno in carico a RFI la manutenzione straordinaria e gli investimenti in nuove infrastrutture mentre l'autorità Portuale si occuperà della gestione ordinaria e dei rapporti con i terminal collegati alla ferrovia. Negli ultimi anni i volumi delle merci trasportate su ferrovia in import/export nel Porto di Ravenna sono aumentati fino ad arrivare a rappresentare di media il 13,5 % del totale complessivo delle merci movimentate con un numero di oltre 8000 treni all'anno. Questo risultato pone il Porto di Ravenna al secondo posto in Italia per trasporto merci su ferrovia. Come previsto dall'Unione Europea, l'obiettivo prefissato è quello di trasferire su ferrovia entro il 2030 il 30% del totale complessivo di merci movimentate. Negli ultimi mesi si sta consolidando la domanda crescente da parte del mercato e tutti i terminalisti del porto hanno significative previsioni di crescita, anche per le nuove prospettive di sviluppo dei traffici legate ai progetti di potenziamento dello scalo in corso di realizzazione. Sono previsti, oltre a nuovi investimenti da parte degli operatori per l'utilizzo della ferrovia, cinque nuove domande di collegamento ferroviario che porteranno la maggioranza dei terminal ad avere un proprio raccordo ferroviario interno. Il nuovo assetto operativo permetterà di gestire in maniera più efficiente la dorsale ferroviaria portuale. "Si tratta di una firma storica per l'Autorità Portuale e per il Porto di Ravenna, dichiara il Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi - una scelta strategica per il futuro del nostro porto che ci pone difronte a nuove responsabilità di gestione ma punta sullo sviluppo del traffico intermodale con determinazione per rendere il nostro porto un luogo sempre più moderno e decarbonizzato. Ringrazio tutti gli operatori che hanno intrapreso questo percorso insieme all'Autorità Portuale." "L'assegnazione all'Autorità di Sistema Portuale del ruolo di Gestore Unico Comprensoriale ferroviario permetterà di accompagnare la crescita della quota di traffico merci ferroviario dell'area portuale di Ravenna, ha aggiunto il Direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di RFI, Filippo Catalano. Il percorso non è stato semplice e serviranno ancora alcuni mesi per definire il passaggio

completo delle competenze, ma è indubbio che questo Protocollo garantirà un maggiore efficientamento e una semplificazione della gestione dei raccordi e delle richieste di nuovi allacci all'interno de Porto di Ravenna".

Informare

Ravenna

L'AdSP diventerà Gestore Unico delle manovre ferroviarie nel porto di Ravenna

Informare

L'AdSP diventerà Gestore Unico delle manovre ferroviarie nel porto di Ravenna

02/19/2025 18:44

Rimarranno in carico a RFI la manutenzione straordinaria e gli investimenti in nuove infrastrutture L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale gestirà le operazioni di manovra ferroviaria nel porto di Ravenna. Stamani il presidente dell'AdSP, Daniele Rossi, e il direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di Rete Ferroviaria Italiana (gruppo Ferrovie dello Stato Italiane), Filippo Catalano, hanno sottoscritto il protocollo di intesa che porterà l'ente portuale ad essere il Gestore Unico di queste attività all'interno dello scalo portuale. A metà 2023 il servizio di manovra ferroviaria all'intero del porto ravennate era stato aggiudicato per cinque anni all'associazione temporanea di imprese composta dalla Mercitalia Shunting & Terminal del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e dall'impresa ferroviaria Dinazzano Po del 13 giugno Il protocollo prevede che l'authority portuale diventi l'interlocutore unico per terminal portuali ed operatori ferroviari e si occupi di tutte le attività necessarie per l'utilizzo dei binari e del sistema dei raccordi ferroviari all'interno del porto. L'AdSP ha ricordato che a Ravenna questa infrastruttura è costituita dalle due dorsali ferroviarie dei nuovi scali merci in sinistra e destra Canale Candiano ed estesa per quasi 30 chilometri di binari. Il protocollo prevede che rimangano in carico a RFI la manutenzione straordinaria e gli investimenti in nuove infrastrutture, mentre l'AdSP si occuperà della gestione ordinaria e dei rapporti con i terminal collegati alla ferrovia. «Si tratta - ha esultato Daniele Rossi - di una firma storica per l'Autorità Portuale e per il porto di Ravenna. Una scelta strategica per il futuro del nostro porto che ci pone difronte a nuove responsabilità di gestione ma punta sullo sviluppo del traffico intermodale con determinazione per rendere il nostro porto un luogo sempre più moderno e decarbonizzato. Ringrazio tutti gli operatori che hanno intrapreso questo percorso insieme all'Autorità Portuale». «L'assegnazione all'Autorità di Sistema Portuale del

Rimarranno in carico a RFI la manutenzione straordinaria e gli investimenti in nuove infrastrutture L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale gestirà le operazioni di manovra ferroviaria nel porto di Ravenna. Stamani il presidente dell'AdSP, Daniele Rossi, e il direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di Rete Ferroviaria Italiana (gruppo Ferrovie dello Stato Italiane), Filippo Catalano, hanno sottoscritto il protocollo di intesa che porterà l'ente portuale ad essere il Gestore Unico di queste attività all'interno dello scalo portuale. A metà 2023 il servizio di manovra ferroviaria all'intero del porto ravennate era stato aggiudicato per cinque anni all'associazione temporanea di imprese composta dalla Mercitalia Shunting & Terminal del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e dall'impresa ferroviaria Dinazzano Po del 13 giugno Il protocollo prevede che l'authority portuale diventi l'interlocutore unico per terminal portuali ed operatori ferroviari e si occupi di tutte le attività necessarie per l'utilizzo dei binari e del sistema dei raccordi ferroviari all'interno del porto. L'AdSP ha ricordato che a Ravenna questa infrastruttura è costituita dalle due dorsali ferroviarie dei nuovi scali merci in sinistra e destra Canale Candiano ed estesa per quasi 30 chilometri di binari. Il protocollo prevede che rimangano in carico a RFI la manutenzione straordinaria e gli investimenti in nuove infrastrutture, mentre l'AdSP si occuperà della gestione ordinaria e dei rapporti con i terminal collegati alla ferrovia. «Si tratta - ha esultato Daniele Rossi - di una firma storica per l'Autorità Portuale e per il porto di Ravenna. Una scelta strategica per il futuro del nostro porto che ci pone difronte a nuove responsabilità di gestione ma punta sullo sviluppo del traffico intermodale con determinazione per rendere il nostro porto un luogo sempre più moderno e decarbonizzato. Ringrazio tutti gli operatori che hanno intrapreso questo percorso insieme all'Autorità Portuale». «L'assegnazione all'Autorità di Sistema Portuale del ruolo di Gestore Unico Comprensoriale ferroviario - ha affermato Filippo Catalano - permetterà di accompagnare la crescita della quota di traffico merci ferroviario dell'area portuale di Ravenna. Il percorso non è stato semplice e serviranno ancora alcuni mesi per definire il passaggio completo delle competenze, ma è indubbio che questo protocollo garantirà un maggiore efficientamento e una semplificazione della gestione dei raccordi e delle richieste di nuovi allacci all'interno del porto di Ravenna» L'ente portuale ha evidenziato che negli ultimi anni i volumi delle merci trasportate su ferrovia in import/export nel porto di Ravenna sono aumentati fino ad arrivare a rappresentare di media il 13,5% del totale complessivo delle merci movimentate con un numero di oltre 8.000 treni all'anno, risultato

che pone il porto di Ravenna al secondo posto in Italia per trasporto merci su ferrovia.

Messaggero Marittimo

Ravenna

Ravenna: accordo tra AdSp e RFI per la gestione unica delle manovre ferroviarie

Messaggero Marittimo.it

Ravenna: accordo tra AdSp e RFI per la gestione unica delle manovre ferroviarie

RAVENNA – Una svolta epocale per il porto di Ravenna e il suo sistema di trasporto intermodale. È stato firmato nelle scorse ore il Protocollo di Intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna e Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), che segna un cambiamento fondamentale nella gestione delle manovre ferroviarie all'interno dello scalo romagnolo. L'accordo, sottoscritto dal presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi, e dal direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di RFI, Filippo Catalano, attribuisce all'AdSp il ruolo di Gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del porto.

Un nuovo modello di gestione ferroviaria per il porto

Con questa intesa, l'Autorità di Sistema portuale diventa l'unico interlocutore per terminal portuali e operatori ferroviari, semplificando e ottimizzando l'uso della rete ferroviaria interna. La **gestione unificata** consentirà una maggiore efficienza nell'utilizzo dei binari e del sistema di raccordi ferroviari presenti all'interno dell'area portuale, facilitando il coordinamento delle operazioni logistiche. L'infrastruttura ferroviaria del porto di Ravenna si sviluppa lungo due dorsali principali,

RAVENNA Una svolta epocale per il porto di Ravenna e il suo sistema di trasporto intermodale. È stato firmato nelle scorse ore il Protocollo di Intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna e Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), che segna un cambiamento fondamentale nella gestione delle manovre ferroviarie all'interno dello scalo romagnolo. L'accordo, sottoscritto dal presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi, e dal direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di RFI, Filippo Catalano, attribuisce all'AdSp il ruolo di Gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del porto. Un nuovo modello di gestione ferroviaria per il porto Con questa intesa, l'Autorità di Sistema portuale diventa l'unico interlocutore per terminal portuali e operatori ferroviari, semplificando e ottimizzando l'uso della rete ferroviaria interna. La gestione unificata consentirà una maggiore efficienza nell'utilizzo dei binari e del sistema di raccordi ferroviari presenti all'interno dell'area portuale, facilitando il coordinamento delle operazioni logistiche. L'infrastruttura ferroviaria del porto di Ravenna si sviluppa lungo due dorsali principali, poste sulla sinistra e sulla destra del Canale Candiano, per un'estensione complessiva di quasi 30 km di binari. L'accordo stabilisce che RFI manterrà la competenza sulla manutenzione straordinaria e sugli investimenti infrastrutturali di rilievo, mentre l'Autorità Portuale gestirà l'operatività quotidiana e i rapporti con i terminal collegati alla rete ferroviaria. Ravenna ai vertici del trasporto ferroviario delle merci Negli ultimi anni, il trasporto ferroviario nel porto di Ravenna ha registrato una crescita significativa, raggiungendo una quota pari al 13,5% del traffico merci totale, con oltre 8.000 treni movimentati ogni anno. Questo dato colloca Ravenna al secondo posto in Italia per volumi di merci trasportate su ferrovia, consolidando il ruolo dello scalo come hub strategico per la logistica sostenibile. L'obiettivo fissato dall'Unione Europea è ambizioso: trasferire almeno il 30% delle merci su ferrovia entro il 2030 per ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci su gomma e migliorare l'efficienza della catena logistica. La crescente domanda da parte del mercato e le prospettive di sviluppo legate ai progetti di potenziamento dello scalo stanno spingendo i terminalisti a investire sempre più nell'utilizzo della ferrovia. Nei prossimi mesi, sono previste cinque nuove richieste di collegamento ferroviario che permetteranno alla maggior parte dei terminal di disporre di un proprio raccordo ferroviario interno, migliorando ulteriormente la connettività dello scalo. Un assetto operativo più efficiente Grazie a questo nuovo modello di gestione, la dorsale ferroviaria del porto di Ravenna potrà operare con maggiore efficienza, riducendo i tempi di movimentazione delle merci e aumentando la competitività dello scalo sui mercati internazionali. L'accordo rappresenta un passo strategico per lo sviluppo dell'intermodalità, rafforzando la centralità di Ravenna nella rete

Messaggero Marittimo

Ravenna

logistica nazionale ed europea. Si tratta di una firma storica per l'Autorità Portuale e per il Porto di Ravenna, dichiara il Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi - una scelta strategica per il futuro del nostro porto che ci pone difronte a nuove responsabilità di gestione ma punta sullo sviluppo del traffico intermodale con determinazione per rendere il nostro porto un luogo sempre più moderno e decarbonizzato. Ringrazio tutti gli operatori che hanno intrapreso questo percorso insieme all'Autorità Portuale. L'assegnazione all'Autorità di Sistema Portuale del ruolo di Gestore Unico Comprensoriale ferroviario permetterà di accompagnare la crescita della quota di traffico merci ferroviario dell'area portuale di Ravenna - ha aggiunto il Direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di RFI, Filippo Catalano - Il percorso non è stato semplice e serviranno ancora alcuni mesi per definire il passaggio completo delle competenze, ma è indubbio che questo Protocollo garantirà un maggiore efficientamento e una semplificazione della gestione dei raccordi e delle richieste di nuovi allacci all'interno del Porto di Ravenna.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Ravenna Today

Ravenna

I movimenti ferroviari nel Porto saranno gestiti dall'Autorità portuale: siglato un accordo con Rfi

"Un passaggio epocale per Ravenna che, con questo protocollo, pone le basi per un ulteriore sviluppo del traffico ferroviario intermodale"

Ravenna Today

I movimenti ferroviari nel Porto saranno gestiti dall'Autorità portuale: siglato un accordo con Rfi

02/19/2025 16:05 Gestione Consensi, Al Tcf

"Un passaggio epocale per Ravenna che, con questo protocollo, pone le basi per un ulteriore sviluppo del traffico ferroviario intermodale" A Ravenna questa infrastruttura è costituita dalle due dorsali ferroviarie dei nuovi scali merci in sinistra e destra Canale Candiano ed estesa per quasi 30 km di binari. Rimarranno in carico a Rfi la manutenzione straordinaria e gli investimenti in nuove infrastrutture mentre l'Autorità si occuperà della gestione ordinaria e dei rapporti con i terminal collegati alla ferrovia. Negli ultimi anni, si spiega, i volumi delle merci trasportate su ferrovia in import/export nel Porto di Ravenna sono aumentati fino ad arrivare a rappresentare di media il 13,5 % del totale complessivo delle merci movimentate con un numero di oltre ottomila treni all'anno. Questo risultato, si va avanti, pone il Porto di Ravenna al secondo posto in Italia per trasporto merci su ferrovia. "Si tratta di una firma storica per l'Autorità Portuale e per il Porto di Ravenna, dichiara il Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi - una scelta strategica per il futuro del nostro porto che ci pone difronte a nuove responsabilità di gestione ma punta sullo sviluppo del traffico intermodale con determinazione per rendere il nostro porto un luogo sempre più moderno e decarbonizzato. Ringrazio tutti gli operatori che hanno intrapreso questo percorso insieme all'Autorità Portuale." "L'assegnazione all'Autorità di Sistema Portuale del ruolo di Gestore Unico Comprensoriale ferroviario permetterà di accompagnare la crescita della quota di traffico merci ferroviario dell'area portuale di Ravenna, ha aggiunto il Direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di RFI Filippo Catalano. Il percorso non è stato semplice e serviranno ancora alcuni

Sarà l'Autorità portuale di Ravenna il gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del porto. L'accordo è stato siglato mercoledì dal presidente dell'Autorità Daniele Rossi e Filippo Catalano, direttore della direzione operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di Rete Ferroviaria Italiana, manovre ferroviarie all'interno del Porto di Ravenna. Si tratta, spiegano l'Autorità e Rfi, di "un passaggio epocale per il porto di Ravenna che, con questo protocollo, pone le basi per un ulteriore sviluppo del traffico ferroviario intermodale". L'accordo prevede che l'Autorità portuale diventi l'interlocutore unico per terminal portuali ed operatori ferroviari e si occupi di tutte le attività necessarie per l'utilizzo dei binari e del sistema dei raccordi ferroviari all'interno del porto. A Ravenna questa infrastruttura è costituita dalle due dorsali ferroviarie dei nuovi scali merci in sinistra e destra Canale Candiano ed estesa per quasi 30 km di binari. Rimarranno in carico a Rfi la manutenzione straordinaria e gli investimenti in nuove infrastrutture mentre l'Autorità si occuperà della gestione ordinaria e dei rapporti con i terminal collegati alla ferrovia. Negli ultimi anni, si spiega, i volumi delle merci trasportate su ferrovia in import/export nel Porto di Ravenna sono aumentati fino ad arrivare a rappresentare di media il 13,5 % del totale complessivo delle merci movimentate con un numero di oltre ottomila treni all'anno. Questo risultato, si va avanti, pone il Porto di Ravenna al secondo posto in Italia per trasporto merci su ferrovia. "Si tratta di una firma storica per l'Autorità Portuale e per il Porto di Ravenna, dichiara il Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi - una scelta strategica per il futuro del nostro porto che ci pone difronte a nuove responsabilità di gestione ma punta sullo sviluppo del traffico intermodale con determinazione per rendere il nostro porto un luogo sempre più moderno e decarbonizzato. Ringrazio tutti gli operatori che hanno intrapreso questo percorso insieme all'Autorità Portuale." "L'assegnazione all'Autorità di Sistema Portuale del ruolo di Gestore Unico Comprensoriale ferroviario permetterà di accompagnare la crescita della quota di traffico merci ferroviario dell'area portuale di Ravenna, ha aggiunto il Direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di RFI, Filippo Catalano. Il percorso non è stato semplice e serviranno ancora alcuni mesi per definire il passaggio completo delle competenze, ma è indubbio che questo Protocollo garantirà un maggiore efficientamento e una semplificazione della gestione dei raccordi e delle richieste di nuovi allacci all'interno del Porto di Ravenna".

Ravenna Today

Ravenna

Declassamento della dogana di Ravenna, tavolo di confronto in Comune: "Scelta incomprensibile"

Ravenna Today

Declassamento della dogana di Ravenna, tavolo di confronto in Comune: "Scelta incomprensibile"

02/19/2025 18:08 Gestione Consensi, Al Tcf

Chiesto un incontro al Governo. Il sindaco facente-funzioni Sbaraglia e l'assessora Randi: "Contraddizione con l'avvio della Zona Logistica Semplificata. Preoccupati per l'effettiva operatività dei servizi portuali" L'istituzione di un tavolo permanente come sede di confronto. E, come primo passo, la richiesta di un incontro al Governo, il più presto possibile, per ribadire la ferma contrarietà al declassamento della dogana di Ravenna, perché basata su un algoritmo che non tiene conto della complessità del sistema logistico portuale, né degli investimenti che si stanno portando avanti. E' quanto è stato definito oggi, a Ravenna, nel primo incontro del tavolo di confronto che vede protagonisti il Comune, la Regione Emilia-Romagna e tutti i soggetti interessati dalla decisione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di declassare l'ufficio doganale di Ravenna dalla prima alla terza fascia, tra cui le associazioni di categoria, la Camera di Commercio, le organizzazioni sindacali, l'Unione utenti operatori del porto. Presenti l'assessora regionale alle Infrastrutture, Irene Priolo, il sindaco facente funzioni Fabio Sbaraglia, l'assessora al Porto Annagiulia Randi e i rappresentanti dei soggetti interessati. Comune e Regione, dopo aver ascoltato le preoccupazioni e le forti perplessità sugli effetti che questa decisione potrà avere, non solo sull'economia locale, ma anche su quella nazionale, vista la strategicità del porto di Ravenna, hanno, dunque, ribadito che l'attenzione su questo tema rimarrà alta e che è necessaria un'azione condivisa. A questo proposito è stata condivisa la volontà di istituire un tavolo permanente per discutere su eventuali nuove azioni da intraprendere. Il prossimo passo, dunque, sarà quello di chiedere un incontro a un rappresentante del Governo e in quell'occasione sottoporgli il documento redatto da Comune e Regione e condiviso con tutti i portatori di interesse dell'area portuale, nel quale si evidenziano le criticità del metodo utilizzato per la classificazione, basato su un algoritmo che non tiene conto della complessità dell'infrastruttura del porto di Ravenna né degli investimenti che sta intraprendendo. Una volta ottenute delle risposte verrà convocato nuovamente il tavolo per discutere di eventuali passi successivi. "Abbiamo bisogno di tenere alta l'attenzione su un'infrastruttura strategica non solo per la nostra Regione, ma per l'intero sistema Paese - ha sottolineato Priolo - un nodo cruciale per l'industria nazionale delle filiere della trasformazione. Se così non fosse, non avrebbe avuto neanche senso individuare con un decreto la Zona Logistica Semplificata. Noi stiamo già lavorando su due aspetti, con un'azione condivisa da tutte le istituzioni coinvolte: come incentivare le imprese che hanno una connessione con il porto e iniziare un iter per costruire la zona franca doganale prevista per la Zls. Se noi abbiamo un ufficio delle dogane depotenziato, noi non riusciremo nemmeno a fare queste cose". "Il tavolo convocato questa

mattina con tutti i soggetti coinvolti del mondo portuale - hanno spiegato Sbaraglia e Randi - ci conferma una forte e condivisa preoccupazione circa il futuro dell'ufficio doganale di Ravenna. Resta incomprensibile la contraddizione tra gli investimenti sia pubblici, che privati, che stanno coinvolgendo positivamente il nostro scalo, l'avvio di progetti importanti come la Zona Logistica Semplificata e un declassamento della nostra dogana che dimostra un approccio meramente teorico e tecnico lontanissimo da un'assunzione di responsabilità davanti alla complessità del nostro porto. La nostra preoccupazione, infatti, non si limita ad aspetti formali ma ha a che fare con l'effettiva operatività dei servizi portuali e più in generale con la considerazione che uno scalo così importante come Ravenna merita di avere nelle strategie nazionali. Per questo, unitamente alla Regione, chiederemo con urgenza un incontro al Governo.".

Ravenna24Ore.it

Ravenna

Declassamento della dogana di Ravenna, istituito un tavolo di confronto con Comune e Regione

Ravenna24Ore.it

Declassamento della dogana di Ravenna, istituito un tavolo di confronto con Comune e Regione

02/19/2025 18:45 Luca Bolognesi

L'istituzione di un tavolo permanente come sede di confronto. E, come primo passo, la richiesta di un incontro al Governo, al più presto possibile, per ribadire la ferma contrarietà al declassamento della dogana di Ravenna, "perché basata su un algoritmo che non tiene conto della complessità del sistema logistico portuale, né degli investimenti che si stanno portando avanti". È quanto è stato definito oggi, a Ravenna, nel primo incontro del tavolo di confronto che vede protagonisti il Comune, la Regione Emilia-Romagna e tutti i soggetti interessati dalla decisione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di declassare l'ufficio doganale di Ravenna dalla prima alla terza fascia, tra cui le associazioni di categoria, la Camera di Commercio, le organizzazioni sindacali, l'Unione utenti operatori del porto. Presenti l'assessora regionale alle Infrastrutture, Irene Priolo, il sindaco facente funzioni Fabio Sbaraglia, l'assessora al Porto Annagiulia Randi e i rappresentanti dei soggetti interessati. Comune e Regione, dopo aver ascoltato le preoccupazioni e le forti perplessità sugli effetti che questa decisione potrà avere, non solo sull'economia locale, ma anche su quella nazionale, vista la strategicità del porto di Ravenna, hanno, dunque, ribadito che l'attenzione su questo tema rimarrà alta e che è necessaria un'azione condivisa. Inoltre, i due enti hanno sottolineato la volontà di voler istituire un tavolo permanente per un confronto continuo e per discutere su eventuali nuove azioni da intraprendere. Per questo, il prossimo passo sarà quello di chiedere un incontro a un rappresentante del Governo e in quell'occasione sottoporgli il documento redatto da Comune e Regione e condiviso con tutti i portatori di interesse dell'area portuale, in cui evidenziare le criticità del metodo

L'istituzione di un tavolo permanente come sede di confronto. E, come primo passo, la richiesta di un incontro al Governo, al più presto possibile, per ribadire la ferma contrarietà al declassamento della dogana di Ravenna, "perché basata su un algoritmo che non tiene conto della complessità del sistema logistico portuale, né degli investimenti che si stanno portando avanti". È quanto è stato definito oggi, a Ravenna, nel primo incontro del tavolo di confronto che vede protagonisti il Comune, la Regione Emilia-Romagna e tutti i soggetti interessati dalla decisione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di declassare l'ufficio doganale di Ravenna dalla prima alla terza fascia, tra cui le associazioni di categoria, la Camera di Commercio, le organizzazioni sindacali, l'Unione utenti operatori del porto. Presenti l'assessora regionale alle Infrastrutture, Irene Priolo, il sindaco facente funzioni Fabio Sbaraglia, l'assessora al Porto Annagiulia Randi e i rappresentanti dei soggetti interessati. Comune e Regione, dopo aver ascoltato le preoccupazioni e le forti perplessità sugli effetti che questa decisione potrà avere, non solo sull'economia locale, ma anche su quella nazionale, vista la strategicità del porto di Ravenna, hanno, dunque, ribadito che l'attenzione su questo tema rimarrà alta e che è necessaria un'azione condivisa. Inoltre, i due enti hanno sottolineato la volontà di voler istituire un tavolo permanente per un confronto continuo e per discutere su eventuali nuove azioni da intraprendere. Per questo, il prossimo passo sarà quello di chiedere un incontro a un rappresentante del Governo e in quell'occasione sottoporgli il documento redatto da Comune e Regione e condiviso con tutti i portatori di interesse dell'area portuale, in cui evidenziare le criticità del metodo utilizzato per la classificazione, basato su un algoritmo che non tiene conto della complessità dell'infrastruttura del porto di Ravenna né degli investimenti che sta intraprendendo. Una volta ottenute delle risposte verrà convocato nuovamente il tavolo per discutere di eventuali passi successivi. "Il Tavolo convocato questa mattina con tutti i soggetti coinvolti del mondo portuale- hanno spiegato Sbaraglia e Randi- ci conferma una forte e condivisa preoccupazione circa il futuro dell'ufficio doganale di Ravenna. Resta incomprensibile la contraddizione tra gli investimenti sia pubblici, che privati, che stanno coinvolgendo positivamente il nostro scalo, l'avvio di progetti importanti come la Zona Logistica Semplificata e un declassamento della nostra dogana che dimostra un approccio meramente teorico e tecnico lontanissimo da un'assunzione di responsabilità davanti alla complessità del nostro porto. La nostra preoccupazione, infatti, non si limita ad aspetti formali ma ha a che fare con l'effettiva operatività dei servizi portuali e più in generale con la considerazione che uno scalo così importante come Ravenna merita di avere nelle strategie nazionali. Per questo,

unitamente alla Regione, chiederemo con urgenza un incontro al Governo". "Abbiamo bisogno di tenere alta l'attenzione su un'infrastruttura strategica non solo per la nostra Regione, ma per l'intero sistema Paese - ha sottolineato Priolo-: un nodo cruciale per l'industria nazionale delle filiere della trasformazione. Se così non fosse, non avrebbe avuto neanche senso individuare con un decreto la Zona Logistica Semplificata. Noi stiamo già lavorando su due aspetti, con un'azione condivisa da tutte le istituzioni coinvolte: come incentivare le imprese che hanno una connessione con il porto e iniziare un iter per costruire la zona franca doganale prevista per la ZLS. Se noi abbiamo un ufficio delle dogane depotenziato, noi non riusciremo nemmeno a fare queste cose".

RavennaNotizie.it

Ravenna

Rigassificatori di Ravenna, La Spezia e Piombino conferiti in Snam Fsru Italia

Riassetto societario per alcune attività di Snam nel Gnl , a seguito della fusione per incorporazione di Gnl Italia spa in Snam Fsru Italia srl. Come riporta Gnl Italia Spa, società proprietaria e gestore del terminale di rigassificazione di Gnl di Panigaglia (La Spezia), è stata fusa in Snam Fsru Italia Srl, l'azienda in cui la scorsa estate era già stata conferita la Fsru 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. Snam in una nota al mercato ha comunicato che: "A partire dal 1° marzo 2025, a seguito della fusione di Gnl Italia Spa in Snam Fsru Italia Srl, la titolarità dei contratti attualmente intestati a Gnl passerà a Fsru. Conseguentemente Fsru 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".

RavennaNotizie.it

Rigassificatori di Ravenna, La Spezia e Piombino conferiti in Snam Fsru Italia

02/19/2025 09:41

Riassetto societario per alcune attività di Snam nel Gnl , a seguito della fusione per incorporazione di Gnl Italia spa in Snam Fsru Italia srl. Come riporta Gnl Italia Spa, società proprietaria e gestore del terminale di rigassificazione di Gnl di Panigaglia (La Spezia), è stata fusa in Snam Fsru Italia Srl, l'azienda in cui la scorsa estate era già stata conferita la Fsru 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. Snam in una nota al mercato ha comunicato che: "A partire dal 1° marzo 2025, a seguito della fusione di Gnl Italia Spa in Snam Fsru Italia Srl, la titolarità dei contratti attualmente intestati a Gnl passerà a Fsru. Conseguentemente Fsru 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".

RavennaNotizie.it

Ravenna

Storico accordo. Autorità Portuale sarà Gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del Porto di Ravenna

RavennaNotizie.it

Storico accordo. Autorità Portuale sarà Gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del Porto di Ravenna

02/19/2025 15:20 DANIELE ROSSI

Il Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi ed il Direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di Rete Ferroviaria Italiana, Filippo Catalano, hanno sottoscritto questa mattina, 19 febbraio, il Protocollo di Intesa che porterà l'Autorità Portuale ad essere il Gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del Porto di Ravenna. Si tratta di un passaggio epocale per il porto di Ravenna che, con questo Protocollo, pone le basi per un ulteriore sviluppo del traffico ferroviario intermodale. "Il Protocollo prevede che l'Autorità Portuale diventi l'interlocutore unico per terminal portuali ed operatori ferroviari e si occupi di tutte le attività necessarie per l'utilizzo dei binari e del sistema dei raccordi ferroviari all'interno del porto – spiegano da RFI –. A Ravenna questa infrastruttura è costituita dalle due dorsali ferroviarie dei nuovi scali merci in sinistra e destra Canale Candiano ed estesa per quasi 30 km di binari. Rimarranno in carico a RFI la manutenzione straordinaria e gli investimenti in nuove infrastrutture mentre l'autorità Portuale si occuperà della gestione ordinaria e dei rapporti con i terminal collegati alla ferrovia". "Negli ultimi anni i volumi delle merci trasportate su ferrovia in import/export nel Porto di Ravenna sono aumentati fino ad arrivare a rappresentare di media il 13,5 % del totale complessivo delle merci movimentate con un numero di oltre 8000 treni all'anno. Questo risultato pone il Porto di Ravenna al secondo posto in Italia per trasporto merci su ferrovia – proseguono – . Come previsto dall'Unione Europea, l'obiettivo prefissato è quello di trasferire su ferrovia entro il 2030 il 30% del totale complessivo di merci movimentate". Negli ultimi mesi si sta consolidando la domanda crescente da parte del mercato e tutti i terminalisti

Il Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi ed il Direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di Rete Ferroviaria Italiana, Filippo Catalano, hanno sottoscritto questa mattina, 19 febbraio, il Protocollo di Intesa che porterà l'Autorità Portuale ad essere il Gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del Porto di Ravenna. Si tratta di un passaggio epocale per il porto di Ravenna che, con questo Protocollo, pone le basi per un ulteriore sviluppo del traffico ferroviario intermodale. "Il Protocollo prevede che l'Autorità Portuale diventi l'interlocutore unico per terminal portuali ed operatori ferroviari e si occupi di tutte le attività necessarie per l'utilizzo dei binari e del sistema dei raccordi ferroviari all'interno del porto - spiegano da RFI -. A Ravenna questa infrastruttura è costituita dalle due dorsali ferroviarie dei nuovi scali merci in sinistra e destra Canale Candiano ed estesa per quasi 30 km di binari. Rimarranno in carico a RFI la manutenzione straordinaria e gli investimenti in nuove infrastrutture mentre l'autorità Portuale si occuperà della gestione ordinaria e dei rapporti con i terminal collegati alla ferrovia". "Negli ultimi anni i volumi delle merci trasportate su ferrovia in import/export nel Porto di Ravenna sono aumentati fino ad arrivare a rappresentare di media il 13,5 % del totale complessivo delle merci movimentate con un numero di oltre 8000 treni all'anno. Questo risultato pone il Porto di Ravenna al secondo posto in Italia per trasporto merci su ferrovia - proseguono - . Come previsto dall'Unione Europea, l'obiettivo prefissato è quello di trasferire su ferrovia entro il 2030 il 30% del totale complessivo di merci movimentate". Negli ultimi mesi si sta consolidando la domanda crescente da parte del mercato e tutti i terminalisti del porto hanno significative previsioni di crescita , anche per le nuove prospettive di sviluppo dei traffici legate ai progetti di potenziamento dello scalo in corso di realizzazione. Sono previsti, oltre a nuovi investimenti da parte degli operatori per l'utilizzo della ferrovia, cinque nuove domande di collegamento ferroviario che porteranno la maggioranza dei terminal ad avere un proprio raccordo ferroviario interno. Il nuovo assetto operativo permetterà di gestire in maniera più efficiente la dorsale ferroviaria portuale. "Si tratta di una firma storica per l'Autorità Portuale e per il Porto di Ravenna - dichiara il Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi - una scelta strategica per il futuro del nostro porto che ci pone difronte a nuove responsabilità di gestione ma punta sullo sviluppo del traffico intermodale con determinazione per rendere il nostro porto un luogo sempre più moderno e decarbonizzato. Ringrazio tutti gli operatori che hanno intrapreso questo percorso insieme all'Autorità Portuale." "L'assegnazione all'Autorità di Sistema Portuale del ruolo

di Gestore Unico Comprensoriale ferroviario permetterà di accompagnare la crescita della quota di traffico merci ferroviario dell'area portuale di Ravenna - ha aggiunto il Direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di RFI, Filippo Catalano . Il percorso non è stato semplice e serviranno ancora alcuni mesi per definire il passaggio completo delle competenze, ma è indubbio che questo Protocollo garantirà un maggiore efficientamento e una semplificazione della gestione dei raccordi e delle richieste di nuovi allacci all'interno de Porto di Ravenna".

RavennaNotizie.it

Ravenna

Declassamento dogana Ravenna. Comune, Regione e soggetti coinvolti chiedono incontro urgente al Governo

Incontro con assessora Priolo, sindaco facente funzioni Sbaraglia e enti interessati: "Scelta che non tiene conto della complessità del porto e degli investimenti che si stanno portando avanti"

RavennaNotizie.it

Declassamento dogana Ravenna. Comune, Regione e soggetti coinvolti chiedono incontro urgente al Governo

02/19/2025 17:46

Incontro con assessora Priolo, sindaco facente funzioni Sbaraglia e enti interessati: "Scelta che non tiene conto della complessità del porto e degli investimenti che si stanno portando avanti" L'istituzione di un tavolo permanente come sede di confronto. E, come primo passo, la richiesta di un incontro al Governo, il più presto possibile, per ribadire la ferma contrarietà al declassamento della dogana di Ravenna , perché basata su un algoritmo che non tiene conto della complessità del sistema logistico portuale, né degli investimenti che si stanno portando avanti. È quanto è stato definito oggi, a Ravenna, nel primo incontro del tavolo di confronto che vede protagonisti il Comune, la Regione Emilia-Romagna e tutti i soggetti interessati dalla decisione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di declassare l'ufficio doganale di Ravenna dalla prima alla terza fascia, tra cui le associazioni di categoria, la Camera di Commercio, le organizzazioni sindacali, l'Unione utenti operatori del porto. Presenti l'assessora regionale alle Infrastrutture, Irene Priolo, il sindaco facente funzioni Fabio Sbaraglia, l'assessora al Porto Annagiulia Randi e i rappresentanti dei soggetti interessati. Comune e Regione, dopo aver ascoltato le preoccupazioni e le forti perplessità sugli effetti che questa decisione potrà avere, non solo sull'economia locale, ma anche su quella nazionale, vista la strategicità del porto di Ravenna, hanno, dunque, ribadito che l'attenzione su questo tema rimarrà alta e che è necessaria un'azione condivisa. A questo proposito è stata condivisa la volontà di istituire un tavolo permanente per discutere su eventuali nuove azioni da intraprendere. Il prossimo passo, dunque, sarà quello di chiedere un incontro a un rappresentante del Governo e in quell'occasione sottoporgli il documento redatto da Comune e Regione e condiviso con tutti i portatori di interesse dell'area portuale, nel quale si evidenziano le criticità del metodo utilizzato per la classificazione, basato su un algoritmo che non tiene conto della complessità dell'infrastruttura del porto di Ravenna né degli investimenti che sta intraprendendo. Una volta ottenute delle risposte verrà convocato nuovamente il tavolo per discutere di eventuali passi successivi. "Abbiamo bisogno di tenere alta l'attenzione su un'infrastruttura strategica non solo per la nostra Regione, ma per l'intero sistema Paese- ha sottolineato Priolo- : un nodo cruciale per l'industria nazionale delle filiere della trasformazione. Se così non fosse, non avrebbe avuto neanche senso individuare con un decreto la Zona Logistica Semplificata. Noi stiamo già lavorando su due aspetti, con un'azione condivisa da tutte le istituzioni coinvolte: come incentivare le imprese che hanno una connessione con il porto e iniziare un iter per costruire la zona franca doganale prevista per la Z.L.S.. Se noi abbiamo un ufficio delle dogane depotenziato, noi non riusciremo nemmeno a fare queste cose". "Il tavolo convocato questa mattina con tutti i soggetti coinvolti del mondo portuale- hanno spiegato Sbaraglia e Randi- ci conferma una forte e condivisa preoccupazione

circa il futuro dell'ufficio doganale di Ravenna. Resta incomprensibile la contraddizione tra gli investimenti sia pubblici, che privati, che stanno coinvolgendo positivamente il nostro scalo, l'avvio di progetti importanti come la Zona Logistica Semplificata e un declassamento della nostra dogana che dimostra un approccio meramente teorico e tecnico lontanissimo da un'assunzione di responsabilità davanti alla complessità del nostro porto". "La nostra preoccupazione, infatti, non si limita ad aspetti formali ma ha a che fare con l'effettiva operatività dei servizi portuali e più in generale con la considerazione che uno scalo così importante come Ravenna merita di avere nelle strategie nazionali. Per questo, unitamente alla Regione, chiederemo con urgenza un incontro al Governo" concludono.

ravennawebtv.it

Ravenna

Porto di Ravenna: storico accordo fra Autorità Portuale e Rete Ferroviaria Italiana

ravennawebtv.it

Porto di Ravenna: storico accordo fra Autorità Portuale e Rete Ferroviaria Italiana

02/19/2025 14:47 DANIELE ROSSI

Il Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi ed il Direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di Rete Ferroviaria Italiana, Filippo Catalano, hanno sottoscritto questa mattina il Protocollo di Intesa che porterà l'Autorità Portuale ad essere il Gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del Porto di Ravenna. Si tratta di un passaggio epocale per il porto di Ravenna che, con questo Protocollo, pone le basi per un ulteriore sviluppo del traffico ferroviario intermodale. Il Protocollo prevede che l'Autorità Portuale diventi l'interlocutore unico per terminal portuali ed operatori ferroviari e si occupi di tutte le attività necessarie per l'utilizzo dei binari e del sistema dei raccordi ferroviari all'interno del porto. A Ravenna questa infrastruttura è costituita dalle due dorsali ferroviarie dei nuovi scali merci in sinistra e destra Canale Candiano ed estesa per quasi 30 km di binari. Rimarranno in carico a RFI la manutenzione straordinaria e gli investimenti in nuove infrastrutture mentre l'autorità Portuale si occuperà della gestione ordinaria e dei rapporti con i terminal collegati alla ferrovia. Negli ultimi anni i volumi delle merci trasportate su ferrovia in import/export nel Porto di Ravenna sono aumentati fino ad arrivare a rappresentare di media il 13,5 % del totale complessivo delle merci movimentate con un numero di oltre 8000 treni all'anno. Questo risultato pone il Porto di Ravenna al secondo posto in Italia per trasporto merci su ferrovia. Come previsto dall'Unione Europea, l'obiettivo prefissato è quello di trasferire su ferrovia entro il 2030 il 30% del totale complessivo di merci movimentate. Negli ultimi mesi si sta consolidando la domanda crescente da parte del mercato e tutti i terminalisti del porto hanno significative previsioni di crescita, anche per le nuove prospettive di sviluppo dei traffici legate ai progetti di potenziamento dello scalo in corso di realizzazione. Sono previsti, oltre a nuovi investimenti da parte degli operatori per l'utilizzo della ferrovia, cinque nuove domande di collegamento ferroviario che porteranno la maggioranza dei terminal ad avere un proprio raccordo ferroviario interno. Il nuovo assetto operativo permetterà di gestire in maniera più efficiente la dorsale ferroviaria portuale. "Si tratta di una firma storica per l'Autorità Portuale e per il Porto di Ravenna, dichiara il Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi - una scelta strategica per il futuro del nostro porto che ci pone difronte a nuove responsabilità di gestione ma punta sullo sviluppo del traffico intermodale con determinazione per rendere il nostro porto un luogo sempre più moderno e decarbonizzato. Ringrazio tutti gli operatori che hanno intrapreso questo percorso insieme all'Autorità Portuale." "L'assegnazione all'Autorità di Sistema Portuale del ruolo di Gestore Unico Comprensoriale

ferroviario permetterà di accompagnare la crescita della quota di traffico merci ferroviario dell'area portuale di Ravenna, ha aggiunto il Direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di RFI, Filippo Catalano. Il percorso non è stato semplice e serviranno ancora alcuni mesi per definire il passaggio completo delle competenze, ma è indubbio che questo Protocollo garantirà un maggiore efficientamento e una semplificazione della gestione dei raccordi e delle richieste di nuovi allacci all'interno de Porto di Ravenna".

ravennawebtv.it

Ravenna

Declassamento della dogana di Ravenna, primo tavolo di confronto tra Comune, Regione e soggetti coinvolti

ravennawebtv.it

Declassamento della dogana di Ravenna, primo tavolo di confronto tra Comune, Regione e soggetti coinvolti

02/19/2025 18:10

L'istituzione di un tavolo permanente come sede di confronto. E, come primo passo, la richiesta di un incontro al Governo, al più presto possibile, per ribadire la ferma contrarietà al declassamento della dogana di Ravenna, perché basata su un algoritmo che non tiene conto della complessità del sistema logistico portuale, né degli investimenti che si stanno portando avanti. È quanto è stato definito oggi, a Ravenna, nel primo incontro del tavolo di confronto che vede protagonisti il Comune, la Regione Emilia-Romagna e tutti i soggetti interessati dalla decisione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di declassare l'ufficio doganale di Ravenna dalla prima alla terza fascia, tra cui le associazioni di categoria, la Camera di Commercio, le organizzazioni sindacali, l'Unione utenti operatori del porto. Presenti l'assessora regionale alle Infrastrutture, Irene Priolo, il sindaco facente funzioni Fabio Sbaraglia, l'assessora al Porto Annagiulia Randi e i rappresentanti dei soggetti interessati. Comune e Regione, dopo aver ascoltato le preoccupazioni e le forti perplessità sugli effetti che questa decisione potrà avere, non solo sull'economia locale, ma anche su quella nazionale, vista la strategicità del porto di Ravenna, hanno, dunque, ribadito che l'attenzione su questo tema rimarrà alta e che è necessaria un'azione condivisa. Inoltre, i due enti hanno sottolineato la volontà di voler istituire un tavolo permanente per un confronto continuo e per discutere su eventuali nuove azioni da intraprendere. Per questo, il prossimo passo sarà quello di chiedere un incontro a un rappresentante del Governo e in quell'occasione sottoporgli il documento redatto da Comune e Regione e condiviso con tutti i portatori di interesse dell'area portuale, in cui evidenziare le criticità del

L'istituzione di un tavolo permanente come sede di confronto. E, come primo passo, la richiesta di un incontro al Governo, al più presto possibile, per ribadire la ferma contrarietà al declassamento della dogana di Ravenna, perché basata su un algoritmo che non tiene conto della complessità del sistema logistico portuale, né degli investimenti che si stanno portando avanti. È quanto è stato definito oggi, a Ravenna, nel primo incontro del tavolo di confronto che vede protagonisti il Comune, la Regione Emilia-Romagna e tutti i soggetti interessati dalla decisione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di declassare l'ufficio doganale di Ravenna dalla prima alla terza fascia, tra cui le associazioni di categoria, la Camera di Commercio, le organizzazioni sindacali, l'Unione utenti operatori del porto. Presenti l'assessora regionale alle Infrastrutture, Irene Priolo, il sindaco facente funzioni Fabio Sbaraglia, l'assessora al Porto Annagiulia Randi e i rappresentanti dei soggetti interessati. Comune e Regione, dopo aver ascoltato le preoccupazioni e le forti perplessità sugli effetti che questa decisione potrà avere, non solo sull'economia locale, ma anche su quella nazionale, vista la strategicità del porto di Ravenna, hanno, dunque, ribadito che l'attenzione su questo tema rimarrà alta e che è necessaria un'azione condivisa. Inoltre, i due enti hanno sottolineato la volontà di voler istituire un tavolo permanente per un confronto continuo e per discutere su eventuali nuove azioni da intraprendere. Per questo, il prossimo passo sarà quello di chiedere un incontro a un rappresentante del Governo e in quell'occasione sottoporgli il documento redatto da Comune e Regione e condiviso con tutti i portatori di interesse dell'area portuale, in cui evidenziare le criticità del metodo utilizzato per la classificazione, basato su un algoritmo che non tiene conto della complessità dell'infrastruttura del porto di Ravenna né degli investimenti che sta intraprendendo. Una volta ottenute delle risposte verrà convocato nuovamente il tavolo per discutere di eventuali passi successivi. "Il Tavolo convocato questa mattina con tutti i soggetti coinvolti del mondo portuale- hanno spiegato Sbaraglia e Randi- ci conferma una forte e condivisa preoccupazione circa il futuro dell'ufficio doganale di Ravenna. Resta incomprensibile la contraddizione tra gli investimenti sia pubblici, che privati, che stanno coinvolgendo positivamente il nostro scalo, l'avvio di progetti importanti come la Zona Logistica Semplificata e un declassamento della nostra dogana che dimostra un approccio meramente teorico e tecnico lontanissimo da un'assunzione di responsabilità davanti alla complessità del nostro porto. La nostra preoccupazione, infatti, non si limita ad aspetti formali ma ha a che fare con l'effettiva operatività dei servizi portuali e più in generale con la considerazione che uno scalo così importante come Ravenna merita di avere nelle strategie nazionali. Per questo,

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

unitamente alla Regione, chiederemo con urgenza un incontro al Governo." "Abbiamo bisogno di tenere alta l'attenzione su un'infrastruttura strategica non solo per la nostra Regione, ma per l'intero sistema Paese - ha sottolineato Priolo-: un nodo cruciale per l'industria nazionale delle filiere della trasformazione. Se così non fosse, non avrebbe avuto neanche senso individuare con un decreto la Zona Logistica Semplificata. Noi stiamo già lavorando su due aspetti, con un'azione condivisa da tutte le istituzioni coinvolte: come incentivare le imprese che hanno una connessione con il porto e iniziare un iter per costruire la zona franca doganale prevista per la ZLS. Se noi abbiamo un ufficio delle dogane depotenziato, noi non riusciremo nemmeno a fare queste cose".

Shipping Italy

Ravenna

All'Autorità Portale competenze e gestione di binari e ferrovie del porto di Ravenna

Shipping Italy

All'Autorità Portale competenze e gestione di binari e ferrovie del porto di Ravenna

02/19/2025 18:42 Nicola Capuzzo

Porti L'accordo porterà un ulteriore sviluppo del traffico ferroviario intermodale. Garantiti maggiore efficientamento e semplificazione della gestione di raccordi e dei nuovi allacci di REDAZIONE SHIPPING ITALY I binari del porto di Ravenna passano da Rfi alla locale port authority. A questo proposito è stato sottoscritto dal presidente dell'Autorità Portuale, Daniele Rossi, e dal direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di Rete Ferroviaria Italiana, Filippo Catalano, il Protocollo di intesa che porterà l'Adsp a essere il gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno dello scalo. La firma del protocollo rappresenta un passaggio epocale per il porto di Ravenna che, spiega l'ente, pone le basi per un ulteriore sviluppo del traffico ferroviario intermodale. Il protocollo prevede che "l'Autorità Portuale diventi l'interlocutore unico per terminal portuali e operatori ferroviari e che si occupi di tutte le attività necessarie per l'utilizzo dei binari e del sistema dei raccordi ferroviari all'interno del porto". A Ravenna questa infrastruttura è costituita dalle due dorsali ferroviarie dei nuovi scali merci in sinistra e destra Canale Candiano ed estesa per quasi 30 km di binari. Rimarranno in carico a Rfi la manutenzione straordinaria e gli investimenti in nuove infrastrutture mentre l'autorità Portuale si occuperà della gestione ordinaria e dei rapporti con i terminal collegati alla ferrovia. Dal punto di vista operativo il gestore delle manovre ferroviaria in porto rimarranno le società Mercitalia Shunting & Terminal insieme a Dinazzano Po in virtà di un contratto di 5 anni siglato nel 2023 Negli ultimi anni i volumi delle merci trasportate su ferrovia in import/export nel porto di Ravenna sono aumentati fino ad arrivare a rappresentare di media il 13,5 % del totale complessivo delle merci movimentate con un numero di oltre 8.000 treni all'anno. Risultati che hanno portato lo scalo romagnolo al secondo posto in Italia per trasporto merci su ferrovia. L'obiettivo prefissato dall'Unione Europea è quello di trasferire su ferrovia entro il 2030 il 30% del totale complessivo di merci movimentate. "Per quanto riguarda Ravenna si sta consolidando negli ultimi mesi la domanda crescente da parte del mercato e tutti i terminalisti del porto hanno significative previsioni di crescita, anche per le nuove prospettive di sviluppo dei traffici legate ai progetti di potenziamento dello scalo in corso di realizzazione. Sono previsti, oltre a nuovi investimenti da parte degli operatori per l'utilizzo della ferrovia, cinque nuove domande di collegamento ferroviario che porteranno la maggioranza dei terminal ad avere un proprio raccordo ferroviario interno" è scritto in una nota della port authority, secondo la quale il nuovo assetto operativo permetterà di gestire in maniera più efficiente la dorsale ferroviaria portuale. "Si tratta di una firma storica per l'Autorità Portuale e per il porto di Ravenna" dichiara il presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi. "Una scelta strategica per il futuro del nostro porto che ci pone difronte a nuove responsabilità di gestione ma punta sullo sviluppo del traffico intermodale con determinazione per rendere il nostro porto

un luogo sempre più moderno e decarbonizzato. Ringrazio tutti gli operatori che hanno intrapreso questo percorso insieme all'Autorità Portuale". "L'assegnazione all'Autorità di Sistema Portuale del ruolo di Gestore Unico Comprensoriale ferroviario permetterà di accompagnare la crescita della quota di traffico merci ferroviario dell'area portuale di Ravenna, ha aggiunto il direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di Rfi, Filippo Catalano. Il percorso non è stato semplice e serviranno ancora alcuni mesi per definire il passaggio completo delle competenze, ma è indubbio che questo Protocollo garantirà un maggiore efficientamento e una semplificazione della gestione dei raccordi e delle richieste di nuovi allacci all'interno del porto di Ravenna".

Tele Romagna 24

Ravenna

RAVENNA: Infrastrutture, accordo tra Autorità portuale e Rfi

Tele Romagna 24

RAVENNA: Infrastrutture, accordo tra Autorità portuale e Rfi

02/19/2025 15:18 Redazione Ravenna

L'Autorità portuale sarà gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del Porto di Ravenna. E' quanto stabilito dal protocollo di intesa siglato dal presidente della stessa Autorità portuale di Ravenna, Daniele Rossi e dal direttore della Direzione operativa infrastrutture territoriale Bologna di Rfi-Rete Ferroviaria Italiana, Filippo Catalano. Nel dettaglio, viene spiegato, il documento prevede che l'Autorità portuale diventi l'interlocutore unico per terminal portuali ed operatori ferroviari e si occupi di tutte le attività necessarie per l'utilizzo dei binari e del sistema dei raccordi ferroviari all'interno dello scalo romagnolo. A Ravenna questa infrastruttura è costituita dalle due dorsali ferroviarie dei nuovi scali merci a sinistra e destra del Canale Candiano ed estesa per quasi 30 chilometri di binari. A seguito dell'intesa, viene evidenziato, rimarranno in carico a Rete ferroviaria italiana la manutenzione straordinaria e gli investimenti in nuove infrastrutture mentre l'autorità Portuale si occuperà della gestione ordinaria e dei rapporti con i terminal collegati alla ferrovia. "Si tratta di una firma storica per l'Autorità Portuale e per il Porto di Ravenna - osserva in una nota il presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna - una scelta strategica per il futuro del nostro porto che ci pone difronte a nuove responsabilità di gestione ma punta sullo sviluppo del traffico intermodale con determinazione per rendere il nostro porto un luogo sempre più moderno e decarbonizzato". Di fatto, aggiunge il direttore della Direzione operativa infrastrutture territoriale Bologna di Rfi, "l'assegnazione all'Autorità di Sistema Portuale del ruolo di gestore unico comprensoriale ferroviario permetterà di accompagnare la crescita della quota di traffico merci ferroviario dell'area portuale di Ravenna: il percorso non è stato semplice e serviranno ancora alcuni mesi per definire il passaggio completo delle competenze, ma - conclude - è indubbio che questo protocollo garantirà un maggiore efficientamento e una semplificazione della gestione dei raccordi e delle richieste di nuovi allacci all'interno del Porto di Ravenna".

L'Autorità portuale sarà gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del Porto di Ravenna. E' quanto stabilito dal protocollo di intesa siglato dal presidente della stessa Autorità portuale di Ravenna, Daniele Rossi e dal direttore della Direzione operativa infrastrutture territoriale Bologna di Rfi-Rete Ferroviaria Italiana, Filippo Catalano. Nel dettaglio, viene spiegato, il documento prevede che l'Autorità portuale diventi l'interlocutore unico per terminal portuali ed operatori ferroviari e si occupi di tutte le attività necessarie per l'utilizzo dei binari e del sistema dei raccordi ferroviari all'interno dello scalo romagnolo. A Ravenna questa infrastruttura è costituita dalle due dorsali ferroviarie dei nuovi scali merci a sinistra e destra del Canale Candiano ed estesa per quasi 30 chilometri di binari. A seguito dell'intesa, viene evidenziato, rimarranno in carico a Rete ferroviaria italiana la manutenzione straordinaria e gli investimenti in nuove infrastrutture mentre l'autorità Portuale si occuperà della gestione ordinaria e dei rapporti con i terminal collegati alla ferrovia. "Si tratta di una firma storica per l'Autorità Portuale e per il Porto di Ravenna - osserva in una nota il presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna - una scelta strategica per il futuro del nostro porto che ci pone difronte a nuove responsabilità di gestione ma punta sullo sviluppo del traffico intermodale con determinazione per rendere il nostro porto un luogo sempre più moderno e decarbonizzato". Di fatto, aggiunge il direttore della Direzione operativa infrastrutture territoriale Bologna di Rfi, "l'assegnazione all'Autorità di Sistema Portuale del ruolo di gestore unico comprensoriale ferroviario permetterà di accompagnare la crescita della quota di traffico merci ferroviario dell'area portuale di Ravenna: il percorso non è stato semplice e serviranno ancora alcuni mesi per definire il passaggio completo delle competenze, ma - conclude - è indubbio che questo protocollo garantirà un maggiore efficientamento e una semplificazione della gestione dei raccordi e delle richieste di nuovi allacci all'interno del Porto di Ravenna".

La Gazzetta Marittima

Livorno

Dazi Trump: l'export livornese negli Usa vale 300 milioni

La Gazzetta Marittima

Dazi Trump: l'export livornese negli Usa vale 300 milioni

02/19/2025 19:44

LIVORNO. L'economia livornese ha un conto in sospeso con le decisioni prese negli Stati Uniti fin da quando prima la Delphi e poi la Trw, due multinazionali del Michigan con quartier generale a 33 miglia l'una dall'altra, licenziarono quasi un migliaio di operai chiudendo i cancelli delle due metà dello stabilimento ex Spica che avevano rilevato pochi anni prima (qui il link a un articolo che avevo scritto in tandem con Giulio Corsi per "Il Tirreno" sulla storia dell'industria dell'auto a Livorno). Adesso, in conseguenza dei dazi annunciati da Donald Trump come sbarramento anti-import, la batosta potrebbe essere ancor più pesante . Anche perché doppia o tripla: colpisce le imprese produttrici, quelle che si occupano della commercializzazione e quelle che orbitano attorno ai porti di exportazione. Questo vale in particolare per Livorno. Dal lato della geografia dell'export: gli Stati Uniti sono di gran lunga il mercato numero uno per le aziende labroniche che vendono all'estero le proprie merci. Lo dicono i dati del centro studi della Camera di Commercio: 301,8 milioni di euro l'ammontare nel 2024, e già lo scorso anno avevano preso una bella sberla , visto che in precedenza si superava di slancio il mezzo miliardo di euro (554,4 nel 2023, 565,3 nel 2022, 589,3 nel 2021). Pur in netto calo così come tutto l'export più che dimezzato, il valore complessivo del mercato Usa targato Livorno risultava più del doppio del secondo classificato, la Spagna. Non è tutto: nella mappa delle destinazioni dell'export livornese, al terzo posto c'è la Germania (quasi 130 milioni di euro lo scorso anno), ex locomotiva economica d'Europa ora ruzzolata in una recessione bislacca. E non è il solo: anche per il sistema produttivo fiorentino gli Stati Uniti risultano in testa ai mercati di destinazione, così come - lo riporta "Repubblica" - il marmo di Carrara, e anche vino e olio a dar retta ai ricercatori di Intesa San Paolo che si occupano di tenere gli occhi aperti su distretti e poli tecnologici toscani. L'effetto dazi americani peserà sull'economia livornese anche sul fronte del porto. Livorno è uno scalo che per tradizione ultrasecolare ha solidi legami commerciali con la costa atlantica degli Stati Uniti : l'emblema è la storia di Elizabeth Ann Seton, prima donna americana a essere proclamata santa dalla Chiesa e al tempo stesso legatissima a Livorno. Lasciamo perdere gli altari dell'Ottocento, e guardiamo all'oggi e alle banchine: Livorno, che è praticamente tagliata fuori dalle rotte dall'Estremo Oriente, è spesso vista come il riferimento per il sistema piccolo-aziendale toscano che spedisce verso gli Usa. Basti dire che, a prestar fede alle cifre Istat, nel periodo da Capodanno a fine estate 2024 l'export toscano ha inviato negli Usa merci per un valore di 7,5 miliardi di euro , prevedibilmente in crescita rispetto all'anno precedente (circa nove miliardi nell'arco dei dodici mesi). I dati dell'ente camerale fiorentino pronosticano che la provincia di Firenze registri una impennata del 16% nelle esportazioni.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

La Gazzetta Marittima

Livorno

Quali sono i settori che tirano di più? L'industria farmaceutica : più di tre miliardi e mezzo, 1,3 miliardi il sistema moda, poco meno di 900 milioni l'agroalimentare. In quest'ultimo campo la preoccupazione maggiore riguarda olio e vino : il mercato statunitense costituisce quasi la metà delle vendite all'estero, sul fronte del vini sono comunque il riferimento numero uno per l'export (per il Chianti Classico prende la via della clientela americana una bottiglia su tre , per il Brunello di Montalcino non molto meno). Complessivamente l'export del vino made in Italy, quando saranno resi noti i dati definitivi dell'intero 2024, oltrepasserà la soglia di 1,9 miliardi di euro: gli Stati Uniti da soli equivalgono quasi a un quarto dell'export "tricolore" di vino (24%) A tal riguardo, è da tener presente che ha radici alle porte di Livorno una delle più brillanti aziende della logistica portuale agro-alimentare: è la Hillebrand Gori, che funziona un po' da "cantina del mondo" e dai magazzini dell'interporto di Guasticce spedisce ai quattro angoli del mappamondo, America in primis. È da registrare un aspetto curioso: gli operatori del settore segnalano che negli Usa c'è una corsa a fare scorta di vino italiano prima che vengano eventualmente imposti i dazi. Il quotidiano confindustriale "Sole 24 Ore" riferisce che «l'export di spumanti verso gli Usa nel mese di novembre è cresciuto in volume del 41%, quello dei vini fermi imbottigliati del 17%», secondo i dati dell'Osservatorio di Unione Italiana Vini (Uiv). È proprio uno sprint finale, che raddoppia la già brillante crescita dei mesi precedenti (con le cifre di novembre il 2024 arriva, in attesa dei dati dicembre per completare l'annata, a più 7%, che negli spumanti sfiora il 20%. Sempre sul fronte cibo, in Toscana c'è anche la situazione della Maremma : l'export della provincia di Grosseto nel 2024 dovrebbe, a dati definitivi accertati, superare i 400 milioni di euro, «più della metà dei quali ascrivibili alle produzioni agroalimentari», riporta "Il Tirreno" che dà voce alle paure degli operatori economici. In concreto, il territorio maremmano è, «per specializzazione produttiva e peso specifico del mercato americano sulle sue esportazioni», una delle zone che rischiano di essere fra le più penalizzate dai dazi Usa di Trump. Potrebbero risentirne meno i prodotti che si collocano nella fascia alta , in cui il consumatore, magari mugugnando, è disposto a subire un rincaro di 10-20 punti percentuali del prezzo: il suo portafoglio e la sua attenzione alla qualità dei consumi gli potrebbero consentire di pagare quel quid in più e finita lì. È da chiarire poi cosa accadrà a tutta quella merce che non è made in Italy ma si "traveste" per sembrarlo: i prodotti "italian sounding", che si inventano un marchio o un nome apparentemente italiano per fare l'occhiolino al consumatore. Chiunque abbia messo il naso in un ipermercato di una metropoli americana, eccezion fatta forse per l'America profonda strapaesana, non può che aver notato l'alluvione di queste merci di cui il "Parmesan" è l'esempio più noto. Quintali e quintali di tutto un po', giusto per accileccare la classe media che non vuol spendere granché e vuol togliersi qualche sfizio rispetto al cibo-spazzatura. Gli operatori spiegano che proviene dal Mediterrano l'80% dell'olio extravergine di oliva che finisce sulle tavole degli americani: difficile credere che un eventuale dazio tutelerebbe i produttori locali statunitensi, visto che la produzione interna americana è quasi tutta sulla Cista Ovest e arriva a malapena a coprire

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

La Gazzetta Marittima

Livorno

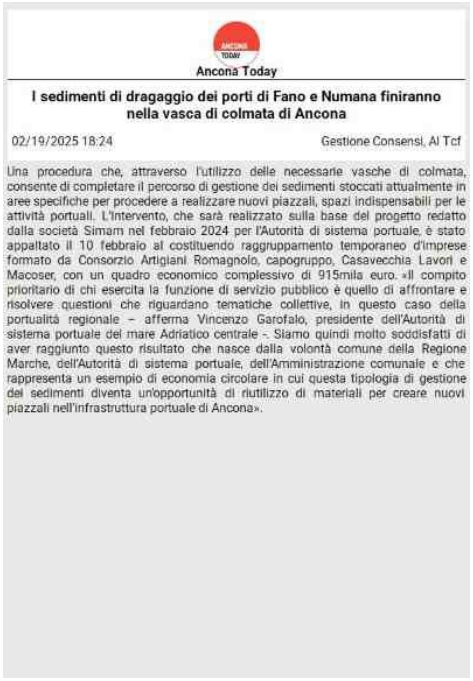
il 5% del mercato. Più probabile cioè che a chiacchiere l'istituzione di dazi venga sbandierata come l'esigenza di tutelare gli operatori locali, in realtà è prevalentemente una guerra geopolitica giocata sul campo dell'import-export cercando come e dove colpire l'avversario facendogli più male. Detto per inciso, questo significa che è finito in soffitta il vecchio schema in cui l'Occidente era un tutt'uno: adesso, i n questo nuovo schema assurdo, gli Usa vedono nell'Europa una avversaria , per quanto paradossale possa sembrare.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

I sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana finiranno nella vasca di colmata di Ancona


Ancona Today

I sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana finiranno nella vasca di colmata di Ancona

02/19/2025 18:24 Gestione Consensi, Al Tcf

Una procedura che, attraverso l'utilizzo delle necessarie vasche di colmata, consente di completare il percorso di gestione dei sedimenti stoccati attualmente in aree specifiche per procedere a realizzare nuovi piazzali, spazi indispensabili per le attività portuali. L'intervento, che sarà realizzato sulla base del progetto redatto dalla società Simam nel febbraio 2024 per l'Autorità di sistema portuale, è stato appaltato il 10 febbraio al costituendo raggruppamento temporaneo d'imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo, capogruppo, Casavecchia Lavori e Macoser, con un quadro economico complessivo di 915mila euro. «Il compito prioritario di chi esercita la funzione di servizio pubblico è quello di affrontare e risolvere questioni che riguardano tematiche collettive, in questo caso della portualità regionale – afferma Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Siamo quindi molto soddisfatti di aver raggiunto questo risultato che nasce dalla volontà comune della Regione Marche, dell'Autorità di sistema portuale, dell'Amministrazione comunale e che rappresenta un esempio di economia circolare in cui questa tipologia di gestione dei sedimenti diventa un'opportunità di riutilizzo di materiali per creare nuovi piazzali nell'infrastruttura portuale di Ancona».

Una procedura che, attraverso l'utilizzo delle necessarie vasche di colmata, consente di completare il percorso di gestione dei sedimenti stoccati attualmente in aree specifiche per procedere a realizzare nuovi piazzali, spazi indispensabili per le attività portuali. L'intervento, che sarà realizzato sulla base del progetto redatto dalla società Simam nel febbraio 2024 per l'Autorità di sistema portuale, è stato appaltato il 10 febbraio al costituendo raggruppamento temporaneo d'imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo, capogruppo, Casavecchia Lavori e Macoser, con un quadro economico complessivo di 915mila euro. «Il compito prioritario di chi esercita la funzione di servizio pubblico è quello di affrontare e risolvere questioni che riguardano tematiche collettive, in questo caso della portualità regionale - afferma Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Siamo quindi molto soddisfatti di aver raggiunto questo risultato che nasce dalla volontà comune della Regione Marche, dell'Autorità di sistema portuale, dell'Amministrazione comunale e che rappresenta un esempio di economia circolare in cui questa tipologia di gestione dei sedimenti diventa un'opportunità di riutilizzo di materiali per creare nuovi piazzali nell'infrastruttura portuale di Ancona».

Ansa.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana, ok appalto

Ansa.it

Sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana, ok appalto

02/19/2025 18:02

Progetto e intervento dell'Autorità sistema portuale-comune Fano "È stato aggiudicato l'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana temporaneamente stoccati nei siti di Torrette di Fano, scalo di Fano e nella zona industriale di Numana. Sulla base di una specifica convenzione del giugno 2024, il progetto e l'esecuzione dei lavori sono a cura dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale mentre la procedura di gara per l'aggiudicazione dell'appalto è stata effettuata dalla Centrale unica di committenza del Comune di Fano". Lo rende noto la stessa Autorità portuale sottolineando che si tratta di "Un risultato concreto che nasce dallo spirito di collaborazione fra istituzioni". L'immersione nella vasca di colmata - spiega la nota - era prevista nell'accordo di programma sottoscritto nel 2008 da ministero dell'Ambiente, Regione Marche, Comune di Fano, Comune di Senigallia, Comune di Numana, Icram (oggi Ispra) e dall'allora Autorità portuale di Ancona con lo scopo di dare attuazione agli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree portuali marchigiane favorendo una gestione integrata ambientale dei sedimenti. Una procedura che, attraverso l'utilizzo delle necessarie vasche di colmata, consente di completare il percorso di gestione dei sedimenti stoccati attualmente in aree specifiche per procedere a realizzare nuovi piazzali, spazi indispensabili per le attività portuali. L'intervento, che sarà realizzato sulla base del progetto redatto dalla società Simam nel febbraio 2024 per l'Autorità di sistema portuale, è stato appaltato il 10 febbraio al costituendo raggruppamento temporaneo d'imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo, capogruppo, Casavecchia Lavori e Macoser, con un quadro economico complessivo di 915 mila euro. "Il compito prioritario di chi esercita la funzione di servizio pubblico è quello di affrontare e risolvere questioni che riguardano tematiche collettive, in questo caso della portualità regionale - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Siamo quindi molto soddisfatti di aver raggiunto questo risultato, che nasce dalla volontà comune della Regione Marche, dell'Autorità di sistema portuale, dell'Amministrazione comunale e che rappresenta un esempio di economia circolare in cui questa tipologia di gestione dei sedimenti diventa un'opportunità di riutilizzo di materiali per creare nuovi piazzali nell'infrastruttura portuale di Ancona".

Progetto e intervento dell'Autorità sistema portuale-comune Fano "È stato aggiudicato l'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana temporaneamente stoccati nei siti di Torrette di Fano, scalo di Fano e nella zona industriale di Numana. Sulla base di una specifica convenzione del giugno 2024, il progetto e l'esecuzione dei lavori sono a cura dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale mentre la procedura di gara per l'aggiudicazione dell'appalto è stata effettuata dalla Centrale unica di committenza del Comune di Fano". Lo rende noto la stessa Autorità portuale sottolineando che si tratta di "Un risultato concreto che nasce dallo spirito di collaborazione fra istituzioni". L'immersione nella vasca di colmata - spiega la nota - era prevista nell'accordo di programma sottoscritto nel 2008 da ministero dell'Ambiente, Regione Marche, Comune di Fano, Comune di Senigallia, Comune di Numana, Icram (oggi Ispra) e dall'allora Autorità portuale di Ancona con lo scopo di dare attuazione agli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree portuali marchigiane favorendo una gestione integrata ambientale dei sedimenti. Una procedura che, attraverso l'utilizzo delle necessarie vasche di colmata, consente di completare il percorso di gestione dei sedimenti stoccati attualmente in aree specifiche per procedere a realizzare nuovi piazzali, spazi indispensabili per le attività portuali. L'intervento, che sarà realizzato sulla base del progetto redatto dalla società Simam nel febbraio 2024 per l'Autorità di sistema portuale, è stato appaltato il 10 febbraio al costituendo raggruppamento temporaneo d'imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo, capogruppo, Casavecchia Lavori e Macoser, con un quadro economico complessivo di 915 mila euro. "Il compito prioritario di chi esercita la funzione di servizio pubblico è quello di affrontare e risolvere questioni che riguardano tematiche collettive, in questo caso della portualità regionale - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Siamo quindi molto soddisfatti di aver raggiunto questo risultato, che nasce dalla volontà comune della Regione Marche, dell'Autorità di sistema portuale, dell'Amministrazione comunale e che rappresenta un esempio di economia circolare in cui questa tipologia di gestione dei sedimenti diventa un'opportunità di riutilizzo di materiali per creare nuovi piazzali nell'infrastruttura portuale di Ancona".

corriereadriatico.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Fano, 17 anni dopo l'accordo di programma appaltata la rimozione dei fanghi stoccati

corriereadriatico.it

Porto di Fano, 17 anni dopo l'accordo di programma appaltata la rimozione dei fanghi stoccati

02/20/2025 03:04

FANO Un risultato concreto che nasce dallo spirito di collaborazione fra istituzioni. È stato aggiudicato l'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana stoccati anche da oltre un decennio nei siti dello scalo marittimo di Fano, dell'ara ex Fantasy World di Torrette di Fano e nella zona industriale di Numana La convenzione Sulla base di una specifica convenzione del giugno 2024, il progetto e l'esecuzione dei lavori sono a cura dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale mentre la procedura di gara per l'aggiudicazione dell'appalto è stata effettuata dalla centrale unica di committenza del Comune di Fano. L'immersione nella vasca di colmata - informa una nota dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale - era prevista nell'accordo di programma sottoscritto nel 2008 da Ministero dell'Ambiente, Regione Marche, Comune di Fano, Comune di Senigallia, Comune di Numana, Icram (oggi Ispra) e dall'allora Autorità portuale di Ancona con lo scopo di dare attuazione agli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree portuali marchigiane favorendo una gestione integrata ambientale dei sedimenti. Una procedura che, attraverso l'utilizzo delle necessarie vasche di colmata, consente di completare il percorso di gestione dei sedimenti stoccati attualmente in aree specifiche per procedere a realizzare nuovi piazzali, spazi indispensabili per le attività portuali. L'intervento, che sarà realizzato sulla base del progetto redatto dalla società Simam nel febbraio 2024 per l'Autorità di sistema portuale, è stato appaltato il 10 febbraio scorso al costituendo raggruppamento temporaneo d'imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo, capogruppo, Casavecchia Lavori e Macoser, con un quadro economico complessivo di 915 mila euro. Il presidente dell'autorità «Il compito prioritario di chi esercita la funzione di servizio pubblico è quello di affrontare e risolvere questioni che riguardano tematiche

FANO Un risultato concreto che nasce dallo spirito di collaborazione fra istituzioni. È stato aggiudicato l'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana stoccati anche da oltre un decennio nei siti dello scalo marittimo di Fano, dell'ara ex Fantasy World di Torrette di Fano e nella zona industriale di Numana La convenzione Sulla base di una specifica convenzione del giugno 2024, il progetto e l'esecuzione dei lavori sono a cura dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale mentre la procedura di gara per l'aggiudicazione dell'appalto è stata effettuata dalla centrale unica di committenza del Comune di Fano. L'immersione nella vasca di colmata - informa una nota dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale - era prevista nell'accordo di programma sottoscritto nel 2008 da Ministero dell'Ambiente, Regione Marche, Comune di Fano, Comune di Senigallia, Comune di Numana, Icram (oggi Ispra) e dall'allora Autorità portuale di Ancona con lo scopo di dare attuazione agli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree portuali marchigiane favorendo una gestione integrata ambientale dei sedimenti. Una procedura che, attraverso l'utilizzo delle necessarie vasche di colmata, consente di completare il percorso di gestione dei sedimenti stoccati attualmente in aree specifiche per procedere a realizzare nuovi piazzali, spazi indispensabili per le attività portuali. L'intervento, che sarà realizzato sulla base del progetto redatto dalla società Simam nel febbraio 2024 per l'Autorità di sistema portuale, è stato appaltato il 10 febbraio scorso al costituendo raggruppamento temporaneo d'imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo, capogruppo, Casavecchia Lavori e Macoser, con un quadro economico complessivo di 915 mila euro. Il presidente dell'autorità «Il compito prioritario di chi esercita la funzione di servizio pubblico è quello di affrontare e risolvere questioni che riguardano tematiche collettive, in questo caso della portualità regionale - afferma Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Siamo quindi molto soddisfatti di aver raggiunto questo risultato, che nasce dalla volontà comune della Regione Marche, dell'Autorità di sistema portuale, dell'Amministrazione comunale e che rappresenta un esempio di economia circolare in cui questa tipologia di gestione dei sedimenti diventa un'opportunità di riutilizzo di materiali per creare nuovi piazzali nell'infrastruttura portuale di Ancona». Il sindaco di Fano «Dopo vent'anni di attesa, oggi giungiamo a un risultato storico» è il commento del sindaco di Fano Luca Serfilippi sulla notizia dell'aggiudicazione dell'appalto per il trasferimento dei fanghi temporaneamente stoccati nell'area di Fantasy World a Torrette e al porto di Fano. Si chiude così un

capitolo rimasto aperto per troppo tempo: 17 anni di attese, rinvii e incertezze. «Diamo finalmente una risposta concreta a un problema che si trascinava da troppo tempo - dichiara il sindaco di Fano, Luca Serfilippi -. Questo intervento segna un momento storico per la nostra città ed è il frutto di un grande lavoro di squadra tra Comune di Fano, Autorità di sistema portuale e Regione Marche». All'epoca dello stoccaggio l'attuale sindaco era assessore comunale all'ambiente della seconda giunta Aguzzi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO DI FANO: AGGIUDICATO APPALTO PER IMMERSIONE DEI SEDIMENTI IN VASCA DI COLMATA AD ANCONA

Il Nautilus

PORTO DI FANO: AGGIUDICATO APPALTO PER IMMERSIONE DEI SEDIMENTI IN VASCA DI COLMATA AD ANCONA

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

02/19/2025 19:06

Grazie alla collaborazione istituzionale fra l'Autorità di sistema portuale, che ha redatto il progetto e realizza l'intervento, e il Comune di Fano, che ha curato l'affidamento dei lavori Ancona – Un risultato concreto che nasce dallo spirito di collaborazione fra istituzioni. È stato aggiudicato l'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana temporaneamente stoccati nei siti di Torrette di Fano, scalo di Fano e nella zona industriale di Numana. Sulla base di una specifica convenzione del giugno 2024, il progetto e l'esecuzione dei lavori sono a cura dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale mentre la procedura di gara per l'aggiudicazione dell'appalto è stata effettuata dalla Centrale unica di committenza del Comune di Fano. L'immersione nella vasca di colmata era prevista nell'accordo di programma sottoscritto nel 2008 da Ministero dell'Ambiente, Regione Marche, Comune di Fano, Comune di Senigallia, Comune di Numana, Icram (oggi Ispra) e dall'allora Autorità portuale di Ancona con lo scopo di dare attuazione agli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree portuali marchigiane favorendo una gestione integrata ambientale dei sedimenti. Una procedura che, attraverso l'utilizzo delle necessarie vasche di colmata, consente di completare il percorso di gestione dei sedimenti stoccati attualmente in aree specifiche per procedere a realizzare nuovi piazzali, spazi indispensabili per le attività portuali. L'intervento, che sarà realizzato sulla base del progetto redatto dalla società Simam nel febbraio 2024 per l'Autorità di sistema portuale, è stato appaltato il 10 febbraio al costituendo raggruppamento temporaneo d'imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo, capogruppo, Casavecchia Lavori e Macoser, con un quadro economico complessivo di 915 mila euro. "Il compito prioritario di chi esercita la funzione di servizio pubblico è quello di affrontare e risolvere questioni che riguardano tematiche collettive, in questo caso della portualità regionale - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Siamo quindi molto soddisfatti di aver raggiunto questo risultato, che nasce dalla volontà comune della Regione Marche, dell'Autorità di sistema portuale, dell'Amministrazione comunale e che rappresenta un esempio di economia circolare in cui questa tipologia di gestione dei sedimenti diventa un'opportunità di riutilizzo di materiali per creare nuovi piazzali nell'infrastruttura portuale di Ancona".

Grazie alla collaborazione istituzionale fra l'Autorità di sistema portuale, che ha redatto il progetto e realizza l'intervento, e il Comune di Fano, che ha curato l'affidamento dei lavori Ancona - Un risultato concreto che nasce dallo spirito di collaborazione fra istituzioni. È stato aggiudicato l'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana temporaneamente stoccati nei siti di Torrette di Fano, scalo di Fano e nella zona industriale di Numana. Sulla base di una specifica convenzione del giugno 2024, il progetto e l'esecuzione dei lavori sono a cura dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale mentre la procedura di gara per l'aggiudicazione dell'appalto è stata effettuata dalla Centrale unica di committenza del Comune di Fano. L'immersione nella vasca di colmata era prevista nell'accordo di programma sottoscritto nel 2008 da Ministero dell'Ambiente, Regione Marche, Comune di Fano, Comune di Senigallia, Comune di Numana, Icram (oggi Ispra) e dall'allora Autorità portuale di Ancona con lo scopo di dare attuazione agli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree portuali marchigiane favorendo una gestione integrata ambientale dei sedimenti. Una procedura che, attraverso l'utilizzo delle necessarie vasche di colmata, consente di completare il percorso di gestione dei sedimenti stoccati attualmente in aree specifiche per procedere a realizzare nuovi piazzali, spazi indispensabili per le attività portuali. L'intervento, che sarà realizzato sulla base del progetto redatto dalla società Simam nel febbraio 2024 per l'Autorità di sistema portuale, è stato appaltato il 10 febbraio al costituendo raggruppamento temporaneo d'imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo, capogruppo, Casavecchia Lavori e Macoser, con un quadro economico complessivo di 915 mila euro. "Il compito prioritario di chi esercita la funzione di servizio pubblico è quello di affrontare e risolvere questioni che riguardano tematiche collettive, in questo caso della portualità regionale - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Siamo quindi molto soddisfatti di aver raggiunto questo risultato, che nasce dalla volontà comune della Regione Marche, dell'Autorità di sistema portuale, dell'Amministrazione comunale e che rappresenta un esempio di economia circolare in cui questa tipologia di gestione dei sedimenti diventa un'opportunità di riutilizzo di materiali per creare nuovi piazzali nell'infrastruttura portuale di Ancona".

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana

Informare

Appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana

02/19/2025 19:23

Intervento del valore di 915mila euro Ancona 19 febbraio 2025 È stato aggiudicato l'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana temporaneamente stoccati nei siti di Torrette di Fano, scalo di Fano e nella zona industriale di Numana. Sulla base di una specifica convenzione del giugno scorso, il progetto e l'esecuzione dei lavori sono a cura dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale mentre la procedura di gara per l'aggiudicazione dell'appalto è stata effettuata dalla centrale unica di committenza del Comune di Fano. L'immersione nella vasca di colmata era prevista nell'accordo di programma sottoscritto nel 2008 da Ministero dell'Ambiente, Regione Marche, Comune di Fano, Comune di Senigallia, Comune di Numana, Icram (oggi Ispra) e dall'allora Autorità Portuale di Ancona con lo scopo di dare attuazione agli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree portuali marchigiane favorendo una gestione integrata ambientale dei sedimenti. L'AdSP ha evidenziato che la procedura, attraverso l'utilizzo delle necessarie vasche di colmata, consente di completare il percorso di gestione dei sedimenti stoccati attualmente in aree specifiche per procedere a realizzare nuovi piazzali, spazi indispensabili per le attività portuali. L'intervento è stato appaltato il 10 febbraio al costituendo raggruppamento temporaneo d'imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo, capogruppo, Casavecchia Lavori e Macoser, con un quadro economico complessivo di 915mila euro.

Intervento del valore di 915mila euro Ancona 19 febbraio 2025 È stato aggiudicato l'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana temporaneamente stoccati nei siti di Torrette di Fano, scalo di Fano e nella zona industriale di Numana. Sulla base di una specifica convenzione del giugno scorso, il progetto e l'esecuzione dei lavori sono a cura dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale mentre la procedura di gara per l'aggiudicazione dell'appalto è stata effettuata dalla centrale unica di committenza del Comune di Fano. L'immersione nella vasca di colmata era prevista nell'accordo di programma sottoscritto nel 2008 da Ministero dell'Ambiente, Regione Marche, Comune di Fano, Comune di Senigallia, Comune di Numana, Icram (oggi Ispra) e dall'allora Autorità Portuale di Ancona con lo scopo di dare attuazione agli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree portuali marchigiane favorendo una gestione integrata ambientale dei sedimenti. L'AdSP ha evidenziato che la procedura, attraverso l'utilizzo delle necessarie vasche di colmata, consente di completare il percorso di gestione dei sedimenti stoccati attualmente in aree specifiche per procedere a realizzare nuovi piazzali, spazi indispensabili per le attività portuali. L'intervento è stato appaltato il 10 febbraio al costituendo raggruppamento temporaneo d'imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo, capogruppo, Casavecchia Lavori e Macoser, con un quadro economico complessivo di 915mila euro.

Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Fano: aggiudicato l'appalto per l'immersione dei sedimenti nella vasca di colmata di Ancona

Messaggero Marittimo.it

Porto di Fano: aggiudicato l'appalto per l'immersione dei sedimenti nella vasca di colmata di Ancona

ANCONA – Un passo avanti decisivo nella gestione ambientale dei porti marchigiani. È stato **aggiudicato l'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio provenienti dai porti di Fano e Numana,** attualmente stoccati nei siti di Torrette di Fano, allo scalo di Fano e nella zona industriale di Numana. L'intervento nasce dalla **sinergia istituzionale tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale,** responsabile del progetto e della realizzazione, e il **Comune di Fano,** che ha curato la procedura di gara attraverso la propria **Centrale Unica di Committenza.** Una collaborazione consolidata da una **convenzione firmata nel giugno 2024,** che ha consentito di avviare il percorso amministrativo necessario alla realizzazione dell'opera.

L'operazione rientra nel quadro dell'**Accordo di Programma sottoscritto nel 2008 tra il Ministero**

ANCONA Un passo avanti decisivo nella gestione ambientale dei porti marchigiani. È stato aggiudicato l'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio provenienti dai porti di Fano e Numana, attualmente stoccati nei siti di Torrette di Fano, allo scalo di Fano e nella zona industriale di Numana. L'intervento nasce dalla sinergia istituzionale tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, responsabile del progetto e della realizzazione, e il Comune di Fano, che ha curato la procedura di gara attraverso la propria Centrale Unica di Committenza. Una collaborazione consolidata da una convenzione firmata nel giugno 2024, che ha consentito di avviare il percorso amministrativo necessario alla realizzazione dell'opera. L'operazione rientra nel quadro dell'Accordo di Programma sottoscritto nel 2008 tra il Ministero dell'Ambiente, la Regione Marche, i Comuni di Fano, Senigallia e Numana, l'Istituto Centrale per la Ricerca scientifica e tecnologica Applicata al Mare (oggi ISPRA) e l'allora Autorità Portuale di Ancona. L'obiettivo è garantire la sicurezza ambientale delle aree portuali attraverso la bonifica e la gestione sostenibile dei sedimenti dragati, favorendo al contempo la creazione di nuove infrastrutture portuali. Grazie all'utilizzo delle vasche di colmata, i sedimenti stoccati potranno essere riutilizzati per la realizzazione di nuovi piazzali, fondamentali per lo sviluppo delle attività portuali. L'opera, progettata dalla società Simam per conto dell'Autorità di Sistema Portuale, è stata assegnata il 10 febbraio al costituendo Raggruppamento Temporaneo di Imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo (capogruppo), Casavecchia Lavori e Macoser. L'importo complessivo dell'appalto ammonta a 915 mila euro. Soddisfazione è stata espressa dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo: Il nostro compito è affrontare e risolvere le problematiche che riguardano la portualità regionale, e questo intervento rappresenta un esempio concreto di economia circolare. La collaborazione tra Regione Marche, Autorità di Sistema Portuale e Amministrazione comunale ha permesso di trasformare la gestione dei sedimenti in un'opportunità per lo sviluppo del porto di Ancona, creando nuove aree operative a servizio del traffico marittimo. Con l'aggiudicazione dell'appalto, il progetto entra ora nella fase operativa, segnando un traguardo importante per la sostenibilità ambientale e la competitività dei porti marchigiani.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Primo Magazine

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Fano: appalto per immersione dei sedimenti in colmata ad Ancona

Primo Magazine

Fano: appalto per immersione dei sedimenti in colmata ad Ancona

02/19/2025 21:55

19 febbraio 2025 – Un risultato concreto che nasce dallo spirito di collaborazione fra istituzioni. È stato aggiudicato l'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana temporaneamente stoccati nei siti di Torrette di Fano, scalo di Fano e nella zona industriale di Numana. Sulla base di una specifica convenzione del giugno 2024, il progetto e l'esecuzione dei lavori sono a cura dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale mentre la procedura di gara per l'aggiudicazione dell'appalto è stata effettuata dalla Centrale unica di committenza del Comune di Fano. L'immersione nella vasca di colmata era prevista nell'accordo di programma sottoscritto nel 2008 da Ministero dell'Ambiente, Regione Marche, Comune di Fano, Comune di Senigallia, Comune di Numana, Icram (oggi Ispra) e dall'allora Autorità portuale di Ancona con lo scopo di dare attuazione agli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree portuali marchigiane favorendo una gestione integrata ambientale dei sedimenti. Una procedura che, attraverso l'utilizzo delle necessarie vasche di colmata, consente di completare il percorso di gestione dei sedimenti stoccati attualmente in aree specifiche per procedere a realizzare nuovi piazzali, spazi indispensabili per le attività portuali. L'intervento, che sarà realizzato sulla base del progetto redatto dalla società Simam nel febbraio 2024 per l'Autorità di sistema portuale, è stato appaltato il 10 febbraio al costituendo raggruppamento temporaneo d'imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo, capogruppo, Casavecchia Lavori e Macoser, con un quadro economico complessivo di 915 mila euro.

19 febbraio 2025 - Un risultato concreto che nasce dallo spirito di collaborazione fra istituzioni. È stato aggiudicato l'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana temporaneamente stoccati nei siti di Torrette di Fano, scalo di Fano e nella zona industriale di Numana. Sulla base di una specifica convenzione del giugno 2024, il progetto e l'esecuzione dei lavori sono a cura dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale mentre la procedura di gara per l'aggiudicazione dell'appalto è stata effettuata dalla Centrale unica di committenza del Comune di Fano. L'immersione nella vasca di colmata era prevista nell'accordo di programma sottoscritto nel 2008 da Ministero dell'Ambiente, Regione Marche, Comune di Fano, Comune di Senigallia, Comune di Numana, Icram (oggi Ispra) e dall'allora Autorità portuale di Ancona con lo scopo di dare attuazione agli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree portuali marchigiane favorendo una gestione integrata ambientale dei sedimenti. Una procedura che, attraverso l'utilizzo delle necessarie vasche di colmata, consente di completare il percorso di gestione dei sedimenti stoccati attualmente in aree specifiche per procedere a realizzare nuovi piazzali, spazi indispensabili per le attività portuali. L'intervento, che sarà realizzato sulla base del progetto redatto dalla società Simam nel febbraio 2024 per l'Autorità di sistema portuale, è stato appaltato il 10 febbraio al costituendo raggruppamento temporaneo d'imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo, capogruppo, Casavecchia Lavori e Macoser, con un quadro economico complessivo di 915 mila euro.

vivereancona.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Numana: aggiudicato l'appalto per l'immersione dei sedimenti nella vasca di colmata di Ancona

vivereancona.it

Numana: aggiudicato l'appalto per l'immersione dei sedimenti nella vasca di colmata di Ancona

02/19/2025 17:13

Un risultato concreto che nasce dallo spirito di collaborazione fra istituzioni. È stato aggiudicato l'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana temporaneamente stoccati nei siti di Torrette di Fano, scalo di Fano e nella zona industriale di Numana. Sulla base di una specifica convenzione del giugno 2024, il progetto e l'esecuzione dei lavori sono a cura dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale mentre la procedura di gara per l'aggiudicazione dell'appalto è stata effettuata dalla Centrale unica di committenza del Comune di Fano. L'immersione nella vasca di colmata era prevista nell'accordo di programma sottoscritto nel 2008 da Ministero dell'Ambiente, Regione Marche, Comune di Fano, Comune di Senigallia, Comune di Numana, Icram (oggi Ispra) e dall'allora Autorità portuale di Ancona con lo scopo di dare attuazione agli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree portuali marchigiane favorendo una gestione integrata ambientale dei sedimenti. Una procedura che, attraverso l'utilizzo delle necessarie vasche di colmata, consente di completare il percorso di gestione dei sedimenti stoccati attualmente in aree specifiche per procedere a realizzare nuovi piazzali, spazi indispensabili per le attività portuali. L'intervento, che sarà realizzato sulla base del progetto redatto dalla società Simam nel febbraio 2024 per l'Autorità di sistema portuale, è stato appaltato il 10 febbraio al costituendo raggruppamento temporaneo d'imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo, capogruppo, Casavecchia Lavori e Macoser, con un quadro economico complessivo di 915 mila euro. "Il compito prioritario di chi esercita la funzione di servizio pubblico è quello di affrontare e risolvere questioni che riguardano tematiche collettive, in questo caso della portualità regionale – afferma Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale –. Siamo quindi molto soddisfatti di

Un risultato concreto che nasce dallo spirito di collaborazione fra istituzioni. È stato aggiudicato l'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di Ancona dei sedimenti di dragaggio dei porti di Fano e Numana temporaneamente stoccati nei siti di Torrette di Fano, scalo di Fano e nella zona industriale di Numana. Sulla base di una specifica convenzione del giugno 2024, il progetto e l'esecuzione dei lavori sono a cura dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale mentre la procedura di gara per l'aggiudicazione dell'appalto è stata effettuata dalla Centrale unica di committenza del Comune di Fano. L'immersione nella vasca di colmata era prevista nell'accordo di programma sottoscritto nel 2008 da Ministero dell'Ambiente, Regione Marche, Comune di Fano, Comune di Senigallia, Comune di Numana, Icram (oggi Ispra) e dall'allora Autorità portuale di Ancona con lo scopo di dare attuazione agli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree portuali marchigiane favorendo una gestione integrata ambientale dei sedimenti. Una procedura che, attraverso l'utilizzo delle necessarie vasche di colmata, consente di completare il percorso di gestione dei sedimenti stoccati attualmente in aree specifiche per procedere a realizzare nuovi piazzali, spazi indispensabili per le attività portuali. L'intervento, che sarà realizzato sulla base del progetto redatto dalla società Simam nel febbraio 2024 per l'Autorità di sistema portuale, è stato appaltato il 10 febbraio al costituendo raggruppamento temporaneo d'imprese formato da Consorzio Artigiani Romagnolo, capogruppo, Casavecchia Lavori e Macoser, con un quadro economico complessivo di 915 mila euro. "Il compito prioritario di chi esercita la funzione di servizio pubblico è quello di affrontare e risolvere questioni che riguardano tematiche collettive, in questo caso della portualità regionale - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Siamo quindi molto soddisfatti di aver raggiunto questo risultato, che nasce dalla volontà comune della Regione Marche, dell'Autorità di sistema portuale, dell'Amministrazione comunale e che rappresenta un esempio di economia circolare in cui questa tipologia di gestione dei sedimenti diventa un'opportunità di riutilizzo di materiali per creare nuovi piazzali nell'infrastruttura portuale di Ancona". Questo è un comunicato stampa pubblicato il 19-02-2025 alle 17:08 sul giornale del 20 febbraio 2025 0 letture Commenti.

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

CONSUMI: MAXI BLITZ DI 1500 AGRICOLTORI COLDIRETTI AL PORTO DI CIVITAVECCHIA CONTRO LE NAVI DI OLIO STRANIERO

Agenparl

CONSUMI: MAXI BLITZ DI 1500 AGRICOLTORI COLDIRETTI AL PORTO DI CIVITAVECCHIA CONTRO LE NAVI DI OLIO STRANIERO

02/19/2025 09:33

(AGENPARL) – mer 19 febbraio 2025 19 Febbraio 2025 CONSUMI: MAXI BLITZ DI 1500 AGRICOLTORI COLDIRETTI AL PORTO DI CIVITAVECCHIA CONTRO LE NAVI DI OLIO STRANIERO Blitz al porto di Civitavecchia di millecinquecento agricoltori della Coldiretti contro le navi cariche di olio straniero in arrivo nello scalo romano. Una protesta eclatante contro l'invasione di prodotto low cost che fa crollare i prezzi dell'extravergine Made in Italy, che finiscono spesso per essere venduti come tricolori. Gli agricoltori guidati dal vicepresidente nazionale della Coldiretti Davide Granieri sono radunati nell'area del Terminal Amerigo Vespucci con cartelli e slogan per denunciare il rischio che l'arrivo sul mercato di olio a basso costo, spesso di dubbia provenienza e qualità, possa danneggiare gravemente il nostro patrimonio agroalimentare di eccellenza. Una decina di barche con le bandiere gialle presidia lo spazio davanti al porto per intercettare i natanti. 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.

(AGENPARL) - mer 19 febbraio 2025 19 Febbraio 2025 CONSUMI: MAXI BLITZ DI 1500 AGRICOLTORI COLDIRETTI AL PORTO DI CIVITAVECCHIA CONTRO LE NAVI DI OLIO STRANIERO Blitz al porto di Civitavecchia di millecinquecento agricoltori della Coldiretti contro le navi cariche di olio straniero in arrivo nello scalo romano. Una protesta eclatante contro l'invasione di prodotto low cost che fa crollare i prezzi dell'extravergine Made in Italy, che finiscono spesso per essere venduti come tricolori. Gli agricoltori guidati dal vicepresidente nazionale della Coldiretti Davide Granieri sono radunati nell'area del Terminal Amerigo Vespucci con cartelli e slogan per denunciare il rischio che l'arrivo sul mercato di olio a basso costo, spesso di dubbia provenienza e qualità, possa danneggiare gravemente il nostro patrimonio agroalimentare di eccellenza. Una decina di barche con le bandiere gialle presidia lo spazio davanti al porto per intercettare i natanti. 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.

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

CONSUMI: COLDIRETTI, CON 65 MILIONI DI LITRI E' INVASIONE DI OLIO STRANIERO, ALLARME FRODI

Agenparl

CONSUMI: COLDIRETTI, CON 65 MILIONI DI LITRI E' INVASIONE DI OLIO STRANIERO, ALLARME FRODI

02/19/2025 12:32

(AGENPARL) – mer 19 febbraio 2025 19 Febbraio 2025 CONSUMI: COLDIRETTI, CON 65 MILIONI DI LITRI E' INVASIONE DI OLIO STRANIERO, ALLARME FRODI Blitz degli agricoltori al porto di Civitavecchia per denunciare la concorrenza sleale L'arrivo di 65 milioni di litri di olio extra Ue nel 2024 alimenta il rischio di frodi e inganni ai danni dei cittadini e fa crollare i prezzi del vero extravergine italiano. A denunciarlo è la Coldiretti con il blitz degli agricoltori, saliti a duemila con l'arrivo di produttori da altre regioni, per presidiare il porto di Civitavecchia in occasione dell'arrivo di una nave carica di prodotto estero. Una decina di barche con le bandiere gialle sono salpate dallo scalo romano per intercettare i natanti mentre gli olivicoltori guidati dal vicepresidente nazionale della Coldiretti Davide Granieri si sono radunati sulla banchina con cartelli e slogan per chiedere misure immediate. Un grido di allarme contro la concorrenza sleale, considerata l'alta qualità del prodotto Made in Italy e il fatto che quello straniero finisce spesso per essere venduto come tricolore, sfruttando il prezzo più basso L'olio tunisino, ad esempio – denuncia Coldiretti –, viene venduto oggi sotto i 5 euro al litro, con una pressione al ribasso sulle quotazioni di quello italiano che punta a costringere gli olivicoltori nazionali a svendere il proprio al di sotto dei costi di produzione. A favorire le importazioni dalla Tunisia è anche l'accordo stipulato dalla Ue che prevede l'importazione annuale, nel periodo 1° gennaio – 31 dicembre, di 56.700 tonnellate di oli vergini d'oliva, nella cui categoria merceologica sono compresi olio extravergine d'oliva, olio vergine d'oliva e olio lampante, senza applicazione di dazi doganali. L'obiettivo di chi acquista olio straniero è realizzare margini sempre più alti di profitto tramite speculazioni che mettono all'angolo i produttori nazionali e inondano i mercati di prodotto di bassa qualità. Un fenomeno che spinge ulteriormente il pericolo di frodi ai danni dei consumatori, contro i quali si sono peraltro intensificati i controlli delle forze dell'ordine, del Masaf e dell'Icqrf. "Il rischio è che l'immissione di olio extravergine d'oliva a basso costo, spesso di dubbia provenienza e qualità, possa danneggiare gravemente il nostro patrimonio agroalimentare di eccellenza – spiega David Granieri, vicepresidente nazionale Coldiretti e presidente Unaprol –. Le preoccupazioni sono fondate, soprattutto quando si pensa alla qualità e alla sicurezza alimentare. Non possiamo permettere che la concorrenza sleale danneggi il mercato dell'olio d'oliva e le nostre produzioni di alta qualità". A questo proposito, Granieri solleva un punto critico relativo al Regolamento UE 2020/761, che disciplina l'importazione preferenziale di olio d'oliva dalla Tunisia. "E' fondamentale garantire che l'olio importato rispetti gli stessi elevati standard di qualità e sicurezza che caratterizzano l'olio extravergine d'oliva europeo – sottolinea –. L'assenza di un controllo rigoroso sulla qualità e sulla provenienza dell'olio

(AGENPARL) - mer 19 febbraio 2025 19 Febbraio 2025 CONSUMI: COLDIRETTI, CON 65 MILIONI DI LITRI E' INVASIONE DI OLIO STRANIERO, ALLARME FRODI Blitz degli agricoltori al porto di Civitavecchia per denunciare la concorrenza sleale L'arrivo di 65 milioni di litri di olio extra Ue nel 2024 alimenta il rischio di frodi e inganni ai danni dei cittadini e fa crollare i prezzi del vero extravergine italiano. A denunciarlo è la Coldiretti con il blitz degli agricoltori, saliti a duemila con l'arrivo di produttori da altre regioni, per presidiare il porto di Civitavecchia in occasione dell'arrivo di una nave carica di prodotto estero. Una decina di barche con le bandiere gialle sono salpate dallo scalo romano per intercettare i natanti mentre gli olivicoltori guidati dal vicepresidente nazionale della Coldiretti Davide Granieri si sono radunati sulla banchina con cartelli e slogan per chiedere misure immediate. Un grido di allarme contro la concorrenza sleale, considerata l'alta qualità del prodotto Made in Italy e il fatto che quello straniero finisce spesso per essere venduto come tricolore, sfruttando il prezzo più basso L'olio tunisino, ad esempio - denuncia Coldiretti -, viene venduto oggi sotto i 5 euro al litro, con una pressione al ribasso sulle quotazioni di quello italiano che punta a costringere gli olivicoltori nazionali a svendere il proprio al di sotto dei costi di produzione. A favorire le importazioni dalla Tunisia è anche l'accordo stipulato dalla Ue che prevede l'importazione annuale, nel periodo 1° gennaio - 31 dicembre, di 56.700 tonnellate di oli vergini d'oliva, nella cui categoria merceologica sono compresi olio extravergine d'oliva, olio vergine d'oliva e olio lampante, senza applicazione di dazi doganali. L'obiettivo di chi acquista olio straniero è realizzare margini sempre più alti di profitto tramite speculazioni che mettono all'angolo i produttori nazionali e inondano i mercati di prodotto di bassa qualità. Un fenomeno che spinge ulteriormente il pericolo di frodi ai danni dei consumatori, contro i quali si sono peraltro intensificati i controlli delle forze dell'ordine, del Masaf e dell'Icqrf. "Il rischio è che l'immissione di olio extravergine d'oliva a basso costo, spesso di dubbia provenienza e qualità, possa danneggiare gravemente il nostro patrimonio agroalimentare di eccellenza - spiega David Granieri, vicepresidente nazionale Coldiretti e presidente Unaprol -. Le preoccupazioni sono fondate, soprattutto quando si pensa alla qualità e alla sicurezza alimentare. Non possiamo permettere che la concorrenza sleale danneggi il mercato dell'olio d'oliva e le nostre produzioni di alta qualità". A questo proposito, Granieri solleva un punto critico relativo al Regolamento UE 2020/761, che disciplina l'importazione preferenziale di olio d'oliva dalla Tunisia. "E' fondamentale garantire che l'olio importato rispetti gli stessi elevati standard di qualità e sicurezza che caratterizzano l'olio extravergine d'oliva europeo - sottolinea -. L'assenza di un controllo rigoroso sulla qualità e sulla provenienza dell'olio

importato potrebbe compromettere la fiducia dei consumatori e mettere a rischio la reputazione dell'olio italiano, considerato uno dei migliori al mondo". In risposta a questa situazione, Coldiretti e Unaprol chiedono la creazione di un Registro Telematico Unico europeo, simile al sistema italiano Sian. "Questo strumento - spiega Granieri -, garantirebbe maggiore trasparenza e tracciabilità, permettendo di tutelare i consumatori e valorizzare il prodotto autentico". 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.

AskaNews.it

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

1500 agricoltori a porto Civitavecchia contro olio straniero

Blitz organizzto da Coldiretti, con vicepresidente David Granieri Roma, 19 feb. (askanews) - Blitz al porto di Civitavecchia di millecinquecento agricoltori della Coldiretti contro le navi cariche di olio straniero in arrivo nello scalo romano. Una protesta contro l'invasione di prodotto low cost che fa crollare i prezzi dell'extravergine Made in Italy, che finiscono spesso per essere venduti come tricolori. Gli agricoltori, guidati dal vicepresidente nazionale della Coldiretti Davide Granieri, sono radunati nell'area del Terminal Amerigo Vespucci con cartelli e slogan per denunciare il rischio che l'arrivo sul mercato di olio a basso costo, spesso di dubbia provenienza e qualità, possa danneggiare gravemente il nostro patrimonio agroalimentare di eccellenza. Una decina di barche con le bandiere gialle presidia lo spazio davanti al porto per intercettare i natanti.

AskaNews.it

1500 agricoltori a porto Civitavecchia contro olio straniero

02/19/2025 10:25

Blitz organizzto da Coldiretti, con vicepresidente David Granieri Roma, 19 feb. (askanews) – Blitz al porto di Civitavecchia di millecinquecento agricoltori della Coldiretti contro le navi cariche di olio straniero in arrivo nello scalo romano. Una protesta contro l'invasione di prodotto low cost che fa crollare i prezzi dell'extravergine Made in Italy, che finiscono spesso per essere venduti come tricolori. Gli agricoltori, guidati dal vicepresidente nazionale della Coldiretti Davide Granieri, sono radunati nell'area del Terminal Amerigo Vespucci con cartelli e slogan per denunciare il rischio che l'arrivo sul mercato di olio a basso costo, spesso di dubbia provenienza e qualità, possa danneggiare gravemente il nostro patrimonio agroalimentare di eccellenza. Una decina di barche con le bandiere gialle presidia lo spazio davanti al porto per intercettare i natanti.

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Olio straniero, blitz di Coldiretti in porto: «È invasione»

CivOnline

Olio straniero, blitz di Coldiretti in porto: «È invasione»

02/19/2025 14:45 Francesco Baldini

Questa mattina circa 2mila agricoltori si sono radunati in un sit-in di protesta per denunciare la concorrenza sleale extra UE. Il presidente Granieri: «Chiediamo attenzione e regolamentazione» Francesco Baldini CIVITAVECCHIA – Questa mattina circa duemila agricoltori, grazie all'arrivo di produttori da altre Regioni, si sono mobilitati con un sit-in nel porto di Civitavecchia, sotto la sede dell'AdSP, per protestare contro quella che Coldiretti definisce «invasione di olio straniero». Una manifestazione pacifica con un'azione simbolica, organizzata appunto dalla Coldiretti, che ha visto anche dieci imbarcazioni sventolare le bandiere gialle in mare per intercettare una nave proveniente dalla Tunisia «carica – spiegano – di prodotto estero», mentre sulla banchina olivicoltori e produttori mostravano cartelli e slogan per chiedere misure immediate contro la concorrenza sleale. Secondo Coldiretti, come sottolineato in una nota, nel 2024 sono stati importati 65 milioni di litri di olio extra UE, alimentando il rischio di frode e inganno per i consumatori. «Importiamo olio straniero a dazi zero, si rischia la concorrenza sleale nei confronti dei nostri prodotti», denuncia David Granieri , presidente di Coldiretti Lazio e vicepresidente nazionale. «Produciamo 300mila tonnellate di olio – ha aggiunto -, ne consumiamo 500mila, ne esportiamo 600mila, se abbiamo bisogno di oltre un milione di tonnellate come è possibile che le cisterne dei nostri agricoltori siano sempre piene?». A preoccupare gli olivicoltori è soprattutto il meccanismo di importazione agevolato dell'olio tunisino, favorito da un accordo UE che consente l'ingresso senza dazi doganali di 56.700 tonnellate di olio vergine d'oliva tra gennaio e dicembre. «L'olio tunisino viene venduto a meno di 5 euro al litro, schiacciando il nostro mercato e costringendo i produttori italiani a svendere sotto i costi di produzione», sottolinea Coldiretti. A condividere la preoccupazione è Camilla Petrucci , delegata di Giovane Impresa Lazio per Coldiretti: «Portiamo avanti questa battaglia da anni, chiedendo un'etichettatura chiara e trasparente per

Questa mattina circa 2mila agricoltori si sono radunati in un sit-in di protesta per denunciare la concorrenza sleale extra UE. Il presidente Granieri: «Chiediamo attenzione e regolamentazione» Francesco Baldini CIVITAVECCHIA - Questa mattina circa duemila agricoltori, grazie all'arrivo di produttori da altre Regioni, si sono mobilitati con un sit-in nel porto di Civitavecchia, sotto la sede dell'AdSP, per protestare contro quella che Coldiretti definisce «invasione di olio straniero». Una manifestazione pacifica con un'azione simbolica, organizzata appunto dalla Coldiretti, che ha visto anche dieci imbarcazioni sventolare le bandiere gialle in mare per intercettare una nave proveniente dalla Tunisia «carica - spiegano - di prodotto estero», mentre sulla banchina olivicoltori e produttori mostravano cartelli e slogan per chiedere misure immediate contro la concorrenza sleale. Secondo Coldiretti, come sottolineato in una nota, nel 2024 sono stati importati 65 milioni di litri di olio extra UE, alimentando il rischio di frode e inganno per i consumatori. «Importiamo olio straniero a dazi zero, si rischia la concorrenza sleale nei confronti dei nostri prodotti», denuncia David Granieri , presidente di Coldiretti Lazio e vicepresidente nazionale. «Produciamo 300mila tonnellate di olio - ha aggiunto -, ne consumiamo 500mila, ne esportiamo 600mila, se abbiamo bisogno di oltre un milione di tonnellate come è possibile che le cisterne dei nostri agricoltori siano sempre piene?». A preoccupare gli olivicoltori è soprattutto il meccanismo di importazione agevolato dell'olio tunisino, favorito da un accordo UE che consente l'ingresso senza dazi doganali di 56.700 tonnellate di olio vergine d'oliva tra gennaio e dicembre. «L'olio tunisino viene venduto a meno di 5 euro al litro, schiacciando il nostro mercato e costringendo i produttori italiani a svendere sotto i costi di produzione», sottolinea Coldiretti. A condividere la preoccupazione è Camilla Petrucci , delegata di Giovane Impresa Lazio per Coldiretti: «Portiamo avanti questa battaglia da anni, chiedendo un'etichettatura chiara e trasparente per i consumatori. Contrastiamo tutti i prodotti che entrano senza regole, ma ci ritroviamo sempre soli in questa battaglia». L'importazione senza controlli stringenti potrebbe compromettere la qualità dell'olio extravergine d'oliva italiano, considerato uno dei migliori al mondo. «Non possiamo permettere che la concorrenza sleale distrugga il nostro settore», ribadisce Granieri. Coldiretti e Unaprol chiedono quindi l'istituzione di un Registro Telematico Unico europeo, simile al sistema Sian italiano, per garantire maggiore trasparenza e tracciabilità dell'olio importato. «Questo strumento permetterebbe di tutelare i consumatori e valorizzare il prodotto autentico», afferma Granieri, che lancia un appello alle istituzioni: «Chiediamo attenzione e regolamentazione. Quello che sta accadendo oggi all'olio riguarda tutta l'ortofrutta. Non possiamo più tollerare l'esproprio della ricchezza del nostro territorio, succede in tutte le regioni, non solo

nel Lazio». Le operazioni di protesta si sono svolte sotto il monitoraggio delle forze dell'ordine e della Guardia di Finanza, che ha scortato le imbarcazioni in mare. Un segnale forte da parte degli agricoltori, che chiedono regole certe per difendere il Made in Italy e il futuro dell'olivicoltura nazionale. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Olio straniero, blitz di Coldiretti in porto: «È invasione»

La Provincia di Civitavecchia

Olio straniero, blitz di Coldiretti in porto: «È invasione»

02/19/2025 15:12 Francesco Baldini

CIVITAVECCHIA – Questa mattina circa duemila agricoltori, grazie all'arrivo di produttori da altre Regioni, si sono mobilitati con un sit-in nel porto di Civitavecchia, sotto la sede dell'AdSP, per protestare contro quella che Coldiretti definisce «invasione di olio straniero». Una manifestazione pacifica con un'azione simbolica, organizzata appunto dalla Coldiretti, che ha visto anche dieci imbarcazioni sventolare le bandiere gialle in mare per intercettare una nave proveniente dalla Tunisia «carica – spiegano – di prodotto estero», mentre sulla banchina olivicoltori e produttori mostravano cartelli e slogan per chiedere misure immediate contro la concorrenza sleale. Secondo Coldiretti, come sottolineato in una nota, nel 2024 sono stati importati 65 milioni di litri di olio extra UE, alimentando il rischio di frode e inganno per i consumatori. «Importiamo olio straniero a dazi zero, si rischia la concorrenza sleale nei confronti dei nostri prodotti», denuncia David Granieri , presidente di Coldiretti Lazio e vicepresidente nazionale. «Produciamo 300mila tonnellate di olio – ha aggiunto –, ne consumiamo 500mila, ne esportiamo 600mila, se abbiamo bisogno di oltre un milione di tonnellate come è possibile che le cisterne dei nostri agricoltori siano sempre piene?». A preoccupare gli olivicoltori è soprattutto il meccanismo di importazione agevolato dell'olio tunisino, favorito da un accordo UE che consente l'ingresso senza dazi doganali di 56.700 tonnellate di olio vergine d'oliva tra gennaio e dicembre. «L'olio tunisino viene venduto a meno di 5 euro al litro, schiacciando il nostro mercato e costringendo i produttori italiani a svendere sotto i costi di produzione», sottolinea Coldiretti. A condividere la preoccupazione è Camilla Petrucci , delegata di Giovane Impresa Lazio per Coldiretti: «Portiamo avanti questa battaglia da anni, chiedendo un'etichettatura chiara e trasparente per i consumatori. Contrastiamo tutti i prodotti che entrano senza regole, ma ci ritroviamo sempre soli in questa battaglia». L'importazione senza controlli stringenti potrebbe compromettere la qualità dell'olio extravergine d'oliva italiano, considerato uno dei migliori al mondo. «Non possiamo permettere che la concorrenza sleale distrugga il nostro settore», ribadisce Granieri. Coldiretti e Unaprol chiedono quindi l'istituzione di un Registro Telematico Unico europeo, simile al sistema Sian italiano, per garantire maggiore trasparenza e tracciabilità dell'olio importato. «Questo strumento permetterebbe di tutelare i consumatori e valorizzare il prodotto autentico», afferma Granieri, che lancia un appello alle istituzioni: «Chiediamo attenzione e regolamentazione. Quello che sta accadendo oggi all'olio riguarda tutta l'ortofrutta. Non possiamo più tollerare l'esproprio della ricchezza del nostro territorio, succede in tutte le regioni, non solo nel Lazio». Le operazioni di protesta si sono svolte sotto il monitoraggio delle forze dell'ordine e della Guardia di Finanza, che ha scortato le imbarcazioni in mare. Un segnale forte da

parte degli agricoltori, che chiedono regole certe per difendere il Made in Italy e il futuro dell'olivicoltura nazionale.
©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

La Gazzetta Marittima

Napoli

Più nautica con le ZES

La Gazzetta Marittima

Più nautica con le ZES

02/19/2025 18:01

NAPOLI – "Il comparto della nautica rappresenta per la città uno dei settori più importanti perché da un lato abbiamo tutta l'area metropolitana, dove risiedono i grandi produttori e dove c'è un insediamento industriale importante. Poi c'è tutto il tema della portualità, dell'indotto portato alla portualità, dell'accoglienza turistica; quindi, un settore che dà tanto lavoro e che ne potrebbe dare ancora di più perché la risorsa mare è una delle grandi risorse della nostra città". Le parole del sindaco di Napoli Gaetano Manfredi, pronunciate in occasione della sua visita al NauticSud in chiusura dopo un importante successo di pubblico, hanno illuminato il volto di molti espositori presenti e, soprattutto, quello del Gennaro Amato, presidente dei Afina, l'associazione filiera italiana della nautica, che da anni parla di economia e di diportismo legati alla nautica. "Sono parole che esprimono una volontà esecutiva delle istituzioni, quelle pronunciate dal Primo Cittadino, e che dimostrano l'importanza di dover affrontare soluzioni percorribili e definite per raggiungere obiettivi comuni – ha detto Gennaro Amato –. L'importante è accogliere le istanze del comparto prima che entri in crisi irreversibile. L'assenza di ormeggi comporterebbe l'interruzione delle produzioni e la consequenziale perdita di posti di lavoro, senza contare, come detto dal Sindaco Manfredi, la perdita di economia circolare ed indotta a volano dalla nautica da diporto". Ma Gaetano Manfredi, nella sua doppia veste di sindaco di Napoli e presidente dell'Anci (Associazione Nazionale Comuni Italiani), è andato oltre, rispondendo a chi gli chiedeva, appunto nel suo doppio ruolo, se anche in altre città d'Italia, lungo la linea di costa, si stiano trovando soluzioni. "Sicuramente oggi c'è la necessità di sfruttare meglio la risorsa portuale per il diporto – ha detto Manfredi –. Chiaro che è un settore dove da un lato bisogna incentivare l'investimento privato perché è uno dei settori dove c'è la sostenibilità dell'investimento privato, è anche importante che a fianco a questo ci siano delle procedure più snelle che consentono decisioni rapide, perché

NAPOLI - "Il comparto della nautica rappresenta per la città uno dei settori più importanti perché da un lato abbiamo tutta l'area metropolitana, dove risiedono i grandi produttori e dove c'è un insediamento industriale importante. Poi c'è tutto il tema della portualità, dell'indotto portato alla portualità, dell'accoglienza turistica; quindi, un settore che dà tanto lavoro e che ne potrebbe dare ancora di più perché la risorsa mare è una delle grandi risorse della nostra città". Le parole del sindaco di Napoli Gaetano Manfredi, pronunciate in occasione della sua visita al NauticSud in chiusura dopo un importante successo di pubblico, hanno illuminato il volto di molti espositori presenti e, soprattutto, quello del Gennaro Amato, presidente dei Afina, l'associazione filiera italiana della nautica, che da anni parla di economia e di diportismo legati alla nautica. "Sono parole che esprimono una volontà esecutiva delle istituzioni, quelle pronunciate dal Primo Cittadino, e che dimostrano l'importanza di dover affrontare soluzioni percorribili e definite per raggiungere obiettivi comuni - ha detto Gennaro Amato -. L'importante è accogliere le istanze del comparto prima che entri in crisi irreversibile. L'assenza di ormeggi comporterebbe l'interruzione delle produzioni e la consequenziale perdita di posti di lavoro, senza contare, come detto dal Sindaco Manfredi, la perdita di economia circolare ed indotta a volano dalla nautica da diporto". Ma Gaetano Manfredi, nella sua doppia veste di sindaco di Napoli e presidente dell'Anci (Associazione Nazionale Comuni Italiani), è andato oltre, rispondendo a chi gli chiedeva, appunto nel suo doppio ruolo, se anche in altre città d'Italia, lungo la linea di costa, si stiano trovando soluzioni. "Sicuramente oggi c'è la necessità di sfruttare meglio la risorsa portuale per il diporto - ha detto Manfredi -. Chiaro che è un settore dove da un lato bisogna incentivare l'investimento privato perché è uno dei settori dove c'è la sostenibilità dell'investimento privato, è anche importante che a fianco a questo ci siano delle procedure più snelle che consentono decisioni rapide, perché chiaramente il fattore tempo rappresenta per gli investitori un parametro importante quanto il denaro. Quindi questa è sicuramente una necessità, spesso nelle aree portuali o dove si è possibile realizzare porti, ci sono tante competenze e questo allunga i tempi". Poi, anche a seguito di quanto discusso al NauticSud nei giorni scorsi con il ministro Santanchè e con il capo dipartimento del Ministero di Musumeci, Pierpaolo Ribuffo, si è affrontata l'idea delle Zes quali soluzioni agevolanti per intervenire, velocemente, sulle realizzazioni di nuovi Marina per la nautica da diporto. "Sicuramente la ZES può essere uno strumento perché chiaramente con l'autorizzazione unica facilita il contingentamento dei tempi - ha concluso Gaetano Manfredi - e poi dà anche degli incentivi dal punto di vista fiscale per sostenere un settore che senza dubbio è un grande motore di economia in tutta Italia".

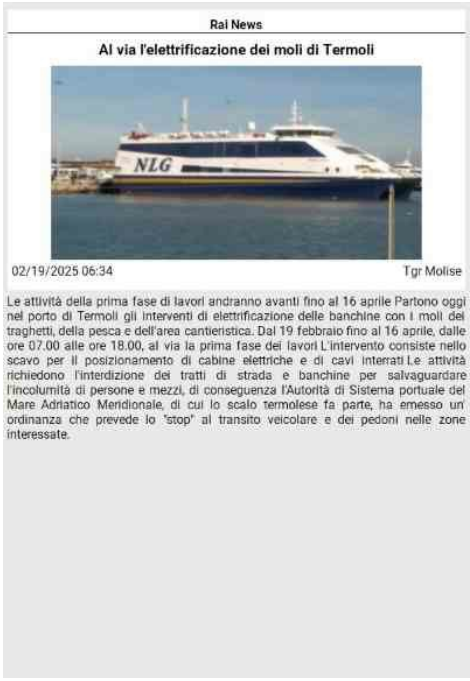
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Rai News

Bari

Al via l'elettrificazione dei moli di Termoli

Le attività della prima fase di lavori andranno avanti fino al 16 aprile Partono oggi nel porto di Termoli gli interventi di elettrificazione delle banchine con i moli dei traghetti, della pesca e dell'area cantieristica. Dal 19 febbraio fino al 16 aprile, dalle ore 07.00 alle ore 18.00, al via la 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.


Rai News

Al via l'elettrificazione dei moli di Termoli

02/19/2025 06:34 Tgr Molise

Le attività della prima fase di lavori andranno avanti fino al 16 aprile Partono oggi nel porto di Termoli gli interventi di elettrificazione delle banchine con i moli dei traghetti, della pesca e dell'area cantieristica. Dal 19 febbraio fino al 16 aprile, dalle ore 07.00 alle ore 18.00, al via la 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.

Brindisi Report

Brindisi

Referendum, Cgil: parte da Brindisi la campagna regionale per i "Cinque sì"

Brindisi Report

Referendum, Cgil: parte da Brindisi la campagna regionale per i "Cinque sì"

02/19/2025 15:30 Redazione Febbraio

Le assemblee generali della Cgil Puglia si sono riunite presso la sede dell'Autorità di sistema portuale. Di Cesare: "Tenere insieme i temi delle vertenze con quelli dei referendum" BRINDISI - "Cinque sì ai referendum su lavoro e cittadinanza per riconnettere in questo Paese diritti civili e sociali. Un grande esercizio di democrazia e partecipazione per intervenire su leggi sbagliate e ingiuste e rilanciare una discussione collettiva, alla quale la politica non può sentirsi estranea e non prendere posizione, sulla centralità e la dignità del lavoro nella nostra società. a qui lo slogan "il voto è la nostra rivolta". È partita dal salone dell'Autorità portuale di Brindisi la mobilitazione della Cgil Puglia per la campagna referendaria 2025 che vedrà gli italiani andare al voto entro la metà di giugno su cinque referendari: precarietà, sicurezza, licenziamenti illegittimi, cittadinanza i temi al centro dei quesiti per i quali sono stati raccolti oltre 2 milioni di forme complessivamente. Oltre 400 tra dirigenti, delegati e delegate sono giunti da tutta la regione per l'Assemblea delle assemblee generali della confederazione pugliese, con i lavori che sono stati chiusi dalla segretaria della Cgil nazionale, Daniela Barbaresi. Massimo Di Cesare, segretario generale della Cgil Brindisi, ha ringraziato "per aver scelto questo territorio che vive una grave crisi industriale che rischia di determinare pesanti ricadute sociali". Di Cesare ha posto come obiettivo quello di "tenere insieme i temi delle vertenze con quelli dei referendum". "In attesa della costituzione dei comitati a sostegno dei cinque sì – afferma Dei Cesare - la Cgil Puglia parte da Brindisi per affermare: il voto è la nostra rivolta! Con questa modalità parleremo ai lavoratori: a quei 3.500 che hanno perso un impiego stabile, ai 7.500 che hanno

Le assemblee generali della Cgil Puglia si sono riunite presso la sede dell'Autorità di sistema portuale. Di Cesare: "Tenere insieme i temi delle vertenze con quelli dei referendum" BRINDISI - "Cinque sì ai referendum su lavoro e cittadinanza per riconnettere in questo Paese diritti civili e sociali. Un grande esercizio di democrazia e partecipazione per intervenire su leggi sbagliate e ingiuste e rilanciare una discussione collettiva, alla quale la politica non può sentirsi estranea e non prendere posizione, sulla centralità e la dignità del lavoro nella nostra società. a qui lo slogan "il voto è la nostra rivolta". È partita dal salone dell'Autorità portuale di Brindisi la mobilitazione della Cgil Puglia per la campagna referendaria 2025 che vedrà gli italiani andare al voto entro la metà di giugno su cinque referendari: precarietà, sicurezza, licenziamenti illegittimi, cittadinanza i temi al centro dei quesiti per i quali sono stati raccolti oltre 2 milioni di forme complessivamente. Oltre 400 tra dirigenti, delegati e delegate sono giunti da tutta la regione per l'Assemblea delle assemblee generali della confederazione pugliese, con i lavori che sono stati chiusi dalla segretaria della Cgil nazionale, Daniela Barbaresi. Massimo Di Cesare, segretario generale della Cgil Brindisi, ha ringraziato "per aver scelto questo territorio che vive una grave crisi industriale che rischia di determinare pesanti ricadute sociali". Di Cesare ha posto come obiettivo quello di "tenere insieme i temi delle vertenze con quelli dei referendum". "In attesa della costituzione dei comitati a sostegno dei cinque sì - afferma Dei Cesare - la Cgil Puglia parte da Brindisi per affermare: il voto è la nostra rivolta! Con questa modalità parleremo ai lavoratori: a quei 3.500 che hanno perso un impiego stabile, ai 7.500 che hanno trovato solo un lavoro precario, a quei circa 2.500 lavoratori del petrolchimico che rischiano di perdere salario e occupazione". "Riconquistiamoci i diritti - afferma ancora il segretario generale della Cgil Brindisi - coinvolgendo tutti i cittadini, a partire dai luoghi di lavoro e dalle fabbriche. Rischieremo critiche, rimproveri, attacchi, ma come sempre dobbiamo stare tra e con i lavoratori. E poi dobbiamo parlare ai giovani, coinvolgendoli attraverso la forza della storia e della esperienza del nostro sindacato dei pensionati vero collante intergenerazionale". Poi la relazione introduttiva di Gigia Bucci . "L'unità delle lavoratrici e dei lavoratori e di tutto il gruppo dirigente pugliese è per noi il massimo impegno a difesa dell'occupazione ed è l'unico modo possibile per dire a Eni, al governo a ogni multinazionale o management - ha detto la segretaria generale della Cgil pugliese - che non siamo più disposti ad accettare logiche che non hanno nulla di politica industriale. Essere qui a Brindisi è il nostro modo di essere sindacato confederale. Mentre loro dividono noi uniamo. Così come vogliamo fare con i referendum, superare norme che dividono lavoratori e cittadini tra loro. i diritti

sono tali se tutelano tutte e tutti". Una regione, la Puglia, nella quale a far data dal primo gennaio 2026 vedrà circa 11.000 lavoratori scoperti da ammortizzatori sociali; in cui il lavoro quando c'è è povero e precario e in cui l'industria sta smantellando i suoi impianti e le sue produzioni. Una Regione che su 40 vertenze depositate al Sepac non è in grado di raccontare e testimoniare processi di reindustrializzazione di quelle vertenze che sono state quasi tutte gestite solo ed esclusivamente attraverso ammortizzatori sociali. "Noi chiediamo lavoro, investimenti e non ammortizzatori sociali!" ha affermato Bucci da palco. Nel corso dei lavori decine di interventi di lavoratori e lavoratrici che hanno raccontato uno spaccato del mondo del lavoro pugliese spesso precario, sotto attacco, che attraversa crisi produttive, che reclama salari dignitosi, che si prepara ad affrontare l'importante sfida del rinnovo delle Rsu nei settori pubblici, una sfida di democrazia e rappresentanza che richiama all'impegno tutta la Cgil, al di là delle categorie coinvolte. Nelle conclusioni, la segretaria nazionale Daniela Barbaresi ha voluto sottolineare come "un sindacato come il nostro deve avere l'ambizione di essere soggetto di trasformazione della società, attore di cambiamento. Non in modo astratto ma intervenendo sulla qualità della vita e del lavoro delle persone. Questo per noi sono i referendum". Una battaglia "che immaginiamo come straordinario esercizio di democrazia e partecipazione, in una fase difficile dove proprio la partecipazione è in crisi se guardiamo le elezioni. Ma dobbiamo condurla non ci può essere cambiamento senza partecipazione, perché il lavoro torni a essere tutelato, stabile, sicuro, dignitoso. Torni a essere adeguatamente retribuito. Abbiamo davanti una sfida difficile, portare al voto 25 milioni di persone. Ma dobbiamo avere l'ambizione di provarci: sarà faticoso, sarà impegnativo, ma lo facciamo per migliorare le condizioni delle persone, tutte non solo quelle che rappresentiamo". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/.

Shipping Italy

Brindisi

Sbarcate a Brindisi 9 turbine eoliche lunghe 81 metri (FOTO)

Shipping Italy

Sbarcate a Brindisi 9 turbine eoliche lunghe 81 metri (FOTO)

02/19/2025 10:58 Nicola Capuzzo

Porti Fra le aziende coinvolte A Galli & Figlio srl, Titi Shipping, Sir spa servizi industriali, Compagnia Portuale Briamo, Bis Brindisi Imbarchi e Sbarchi e Geo trasporti di REDAZIONE SHIPPING ITALY Il porto di Brindisi ha fatto nei giorni scorsi da sfondo a una operazione eccezionale, che ha segnato anche il suo debutto in un nuovo genere di traffici project cargo. Nello scalo sono state infatti sbarcate 9 turbine eoliche lunghe 81 metri relative al progetto Mondo Nuovo di Nordex Lse, che prevede la realizzazione di un parco onshore nei Comuni di Mesagne e di Brindisi. Più precisamente, spiega una nota della AdSP del Mar Adriatico Meridionale, il carico è stato composto da 27 pale, arrivate con la nave Tian Fu, e dalle torri, trasportate sempre via mare dalla Eems Dundee. Tutti i pezzi sono stati scaricati sul piazzale di Costa Morena Est. Le operazioni sono poi proseguite via terra, con il trasporto del carico su due camion Astra a formare un convoglio di 35 metri, oltre l'unità di traino. Come spiegato dalla port authority, i mezzi, costruiti a più assi, grazie ad alcune innovative tecnologie riescono a comunicare tra loro per distribuire in tempo reale la potenza del motore e adattarsi alle esigenze del percorso. L'imponente carovana è stata poi completata da un Blade Lifter Goldhofer, un sistema utilizzato per il trasporto e lo spostamento delle mega turbine eoliche composto da "un sollevatore idraulico avanzato che consente di alzare la lama del vento fino a circa 60°, per superare ostacoli lungo il percorso", progettato "per mantenere il baricentro basso e ridurre il rischio di ribaltamento". Dietro la mega operazione, un team di imprese della zona. Il trasporto è stato infatti coordinato da A Galli & Figlio srl, con il supporto di Titi Shipping, Sir spa servizi industriali, Compagnia Portuale Briamo, Bis Brindisi Imbarchi e Sbarchi e Geo trasporti. A supporto hanno operato anche gli addetti alla viabilità della port authority, la Capitaneria di porto di Brindisi, la Questura di Brindisi e la Polizia locale. Quando saranno installate, prosegue la nota della AdSPMam, le 9 turbine eoliche, ciascuna

Il porto di Brindisi ha fatto nei giorni scorsi da sfondo a una operazione eccezionale, che ha segnato anche il suo debutto in un nuovo genere di traffici project cargo. Nello scalo sono state infatti sbarcate 9 turbine eoliche lunghe 81 metri relative al progetto Mondo Nuovo di Nordex Lse, che prevede la realizzazione di un parco onshore nei Comuni di Mesagne e di Brindisi. Più precisamente, spiega una nota della AdSP del Mar Adriatico Meridionale, il carico è stato composto da 27 pale, arrivate con la nave Tian Fu, e dalle torri, trasportate sempre via mare dalla Eems Dundee. Tutti i pezzi sono stati scaricati sul piazzale di Costa Morena Est. Le operazioni sono poi proseguite via terra, con il trasporto del carico su due camion Astra a formare un convoglio di 35 metri, oltre l'unità di traino. Come spiegato dalla port authority, i mezzi, costruiti a più assi, grazie ad alcune innovative tecnologie riescono a comunicare tra loro per distribuire in tempo reale la potenza del motore e adattarsi alle esigenze del percorso. L'imponente carovana è stata poi completata da un Blade Lifter Goldhofer, un sistema utilizzato per il trasporto e lo spostamento delle mega turbine eoliche composto da "un sollevatore idraulico avanzato che consente di alzare la lama del vento fino a circa 60°, per superare ostacoli lungo il percorso", progettato "per mantenere il baricentro basso e ridurre il rischio di ribaltamento". Dietro la mega operazione, un team di imprese della zona. Il trasporto è stato infatti coordinato da A Galli & Figlio srl, con il supporto di Titi Shipping, Sir spa servizi industriali, Compagnia Portuale Briamo, Bis Brindisi Imbarchi e Sbarchi e Geo trasporti. A supporto hanno operato anche gli addetti alla viabilità della port authority, la Capitaneria di porto di Brindisi, la Questura di Brindisi e la Polizia locale. Quando saranno installate, prosegue la nota della AdSPMam, le 9 turbine eoliche, ciascuna composta da tre pale, raggiungeranno i 118 metri di altezza, con un rotore del diametro di 163 metri e saranno capaci di generare 5,9 MW ciascuna. L'operazione, evidenzia ancora l'ente, fa da apripista a questo tipo di traffici, ovvero quello relativo allo sbarco di turbine eoliche di grandi dimensioni, in cui il porto di Brindisi ha fatto dunque il suo debutto.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Shipping Italy

Taranto

Tre richieste di rinvio a giudizio per i lavori della banchina Est al Molo San Cataldo di Taranto

Shipping Italy

Tre richieste di rinvio a giudizio per i lavori della banchina Est al Molo San Cataldo di Taranto

02/19/2025 10:42 Nicola Capuzzo

Porti Secondo l'accusa gli indagati si erano adoperati "con mezzi fraudolenti per turbare la regolarità della procedura ad evidenza pubblica di affidamento dei lavori" di Redazione SHIPPING ITALY Tre richieste di rinvio a giudizio sono state formulate per la presunta turbativa d'asta di una gara d'appalto da 22 milioni di euro nel porto di Taranto a seguito e delle indagini sul maxi appalto per i "lavori di rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di Levante del Molo San Cataldo e della calata 1 del Porto di Taranto" bandito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio. Secondo quanto riportato dalla Gazzetta del Mezzogiorno le richieste di rinvio a giudizio interessano Eugenio Rainone quale co-amministratore della società Rcm Costruzioni Srl aggiudicataria della gara, Claudio Paccanaro ex amministratore unico del Consorzio Stabile Alveare Network e Vincenzo Cintura, dipendente del consorzio. L'accusa nei loro confronti è di essersi adoperati "con mezzi fraudolenti per turbare la regolarità della procedura ad evidenza pubblica di affidamento dei lavori" e "con intese e collusioni" avrebbero indotto alcune società appartenenti al Consorzio Stabile Alveare Network a negare il proprio consenso affinché la società concorrente Doronzo Infrastrutture potesse utilizzare il proprio volume di affari grazie all'istituto del cosiddetto "avvalimento". L'indagine dei militari nasceva da un esposto proprio della Doronzo srl che, dopo essersi classificata prima, è stata esclusa dalla port authority di Taranto sulla base di una serie di documenti prodotti, secondo l'accusa, dalla Rcm. In sostanza, la Doronzo srl, aveva indicato il consorzio come una sorta di partner per raggiungere quei requisiti richiesti dal bando e che da sola la società non avrebbe potuto raggiungere. Per gli investigatori i tre imputati avrebbero sostanzialmente convinto i vertici di alcune società consorziate a rifiutare quell'accordo per impedire l'aggiudicazione. L'obiettivo degli indagati, secondo gli investigatori, era quello di

Tre richieste di rinvio a giudizio sono state formulate per la presunta turbativa d'asta di una gara d'appalto da 22 milioni di euro nel porto di Taranto a seguito e delle indagini sul maxi appalto per i "lavori di rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di Levante del Molo San Cataldo e della calata 1 del Porto di Taranto" bandito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio. Secondo quanto riportato dalla Gazzetta del Mezzogiorno le richieste di rinvio a giudizio interessano Eugenio Rainone quale co-amministratore della società Rcm Costruzioni Srl aggiudicataria della gara, Claudio Paccanaro ex amministratore unico del Consorzio Stabile Alveare Network e Vincenzo Cintura, dipendente del consorzio. L'accusa nei loro confronti è di essersi adoperati "con mezzi fraudolenti per turbare la regolarità della procedura ad evidenza pubblica di affidamento dei lavori" e "con intese e collusioni" avrebbero indotto alcune società appartenenti al Consorzio Stabile Alveare Network a negare il proprio consenso affinché la società concorrente Doronzo Infrastrutture potesse utilizzare il proprio volume di affari grazie all'istituto del cosiddetto "avvalimento". L'indagine dei militari nasceva da un esposto proprio della Doronzo srl che, dopo essersi classificata prima, è stata esclusa dalla port authority di Taranto sulla base di una serie di documenti prodotti, secondo l'accusa, dalla Rcm. In sostanza, la Doronzo srl, aveva indicato il consorzio come una sorta di partner per raggiungere quei requisiti richiesti dal bando e che da sola la società non avrebbe potuto raggiungere. Per gli investigatori i tre imputati avrebbero sostanzialmente convinto i vertici di alcune società consorziate a rifiutare quell'accordo per impedire l'aggiudicazione. L'obiettivo degli indagati, secondo gli investigatori, era quello di "screditare, nei confronti dell'Autorità di Sistema Portuale di Taranto", il Consorzio Stabile Alveare Network in modo da rendere inutilizzabile l'avvalimento e quindi estromettere Doronzo Infrastrutture. Azioni che avrebbero prodotto i loro risultati dato che l'Autorità Portuale di Taranto (non indagata), sarebbe stata indotta in errore al punto "da sottrarre - si legge nei documenti dell'inchiesta - l'assegnazione dell'appalto al legittimo assegnatario, che dalle procedure di gara risultava essere la Doronzo Costruzioni, per affidarlo alla Rcm Costruzioni". Questo obiettivo, secondo l'accusa, sarebbe stato raggiunto con il raggiro dei vertici di tre società consorziate che una volta interrogate dai militari dell'Arma dei Carabinieri hanno spiegato i dettagli della vicenda e solo con il senno di poi hanno compreso quale fosse realmente l'obiettivo delle richieste che gli venivano poste da Rainone, da Paccarato oppure da Cintura. Il disegno era quello di "veicolare i contenziosi tra il Consorzio Stabile Alveare Network ed alcune società consorziate per minare la credibilità ed attendibilità dello stesso agli occhi della Stazione Appaltante costituita presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio,

condizionandone la libertà di giudizio, nell'assegnazione dell'appalto bandito". Danneggiando l'immagine di affidabilità del consorzio, di conseguenza, "ledeva - scrivono ancora gli inquirenti - l'interesse legittimo, tanto della Doronzo Infrastrutture che della Pubblica Amministrazione, in vantaggio della Rcm Costruzioni". Il completamento dei lavori e l'inaugurazione dell'opera risalgono a fine 2021. Allora una nota della locale Adsp spiegava che "il completamento dei lavori della banchina di levante del Molo San Cataldo, oltre ad ammodernare la parte più storica del porto di Taranto, rappresenta un'ulteriore opportunità di valorizzazione della infrastruttura ai fini turistici, contribuendo alla affermazione della città - Porto di Taranto come destinazione crocieristica nel Mediterraneo".

Ansa.it

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Porto Gioia Tauro, sì Comitato gestione a variazione Pot

Ansa.it

Porto Gioia Tauro, si Comitato gestione a variazione Pot

02/19/2025 12:39

'66 milioni per progetto elettrificazione banchina levante' La discussione degli elementi che definiscono la policy dell'Ente, adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione è stata al centro della riunione del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio. Lo riferisce una nota dell'Autorità "Tra gli argomenti posti all'ordine del giorno - è detto in una nota - è stata approvata la ratifica della variazione d'urgenza del Bilancio 2024 che ha previsto, tra le varie misure, lo stanziamento di un milione di euro da destinare al rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione, linee o consorzi d'armamento che svolgono l'attività di trasporto merci in relazione alla propria tipologia di traffico nei porti di competenza e che ha recepito le maggiori entrate a titolo di tasse merci e di canoni concessori. Degna di nota risulta l'approvazione della variazione del Programma operativo triennale che ha ampliato a 66 milioni di euro il finanziamento del progetto di elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro, dei quali 18 milioni già assegnati all'Ente e, inizialmente, derivanti dal Fondo di Coesione. I restanti e attuali 48 milioni di euro sono stati previsti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha così stanziato la copertura dell'intero pacchetto finanziario, facendolo però derivare dal Piano nazionale di ripresa e resilienza". "Sul punto, il presidente dell'Autorità Andrea Agostinelli, ringraziando tutti i membri del Comitato per la relativa approvazione - riporta la nota - ha sottolineato l'importanza della nuova sfida accolta dall'Ente. 'In data 22 febbraio con ufficializzazione da parte del Mit abbiamo ottenuto un ulteriore finanziamento di questa infrastruttura per 48 milioni di euro - ha sostenuto Agostinelli - che, sommati alla somma già stanziata di 18 milioni di euro verrà ampliato a 66 milioni di euro. Una sfida particolarmente ardua in quanto il finanziamento non grava più sul Fondo complementare ma sul Pnrr, ciò significa dover procedere al relativo collaudo entro il mese di marzo 2026'.Tra gli altri punti all'ordine del giorno, è stata data approvazione ad una serie di provvedimenti di gestione demaniale che vanno nella direzione di garantire la corretta fruizione degli ambiti portuali e demaniali in genere e che confermano la massima attenzione dell'Ente verso le tematiche del lavoro portuale, tra i quali rileva il parere favorevole per il rilascio al Comune di Corigliano Rossano della concessione pluriennale per il mantenimento del mercato ittico, che mette la parola fine ad una complessa vicenda amministrativa molto risalente nel tempo. Il Comitato si è espresso, altresì, positivamente in merito alla richiesta di concessione di un'area demaniale pari a 34 mila metri quadri a favore di Automar S.p.A, società leader nel settore della logistica integrata per l'automotive,

permettendo di ampliare notevolmente la capacità recettiva del terminal nel porto di Gioia Tauro. Analogo parere positivo è stato espresso dal Comitato su una domanda di rinnovo ventennale di una concessione presentata dalla Callipo Group S.r.l. storica azienda di conserve ittiche, allo scopo di mantenere un capannone all'interno del porto di Gioia Tauro, al fine di costituire una filiera per la lavorazione del tonno".

FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Porto di Gioia Tauro: riunione del Comitato di gestione

FerPress

Porto di Gioia Tauro: riunione del Comitato di gestione

02/19/2025 10:28

Tra gli argomenti posti all'ordine del giorno, è stata approvata la ratifica della variazione d'urgenza del Bilancio 2024 che ha previsto, tra le varie misure, lo stanziamento di 1 milione di euro da destinare al rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione, linee o consorzi d'armamento che svolgono l'attività di trasporto merci in relazione alla propria tipologia di traffico nei porti di competenza e che ha recepito le maggiori entrate a titolo di tasse merci e di canoni concessori. Degna di nota risulta l'approvazione della variazione del Programma Operativo Triennale che ha ampliato a 66 milioni di euro il finanziamento del progetto di elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro, dei quali 18 milioni già assegnati all'Ente e, inizialmente, derivanti dal Fondo di Coesione. I restanti e attuali 48 milioni di euro sono stati previsti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha così stanziato la copertura dell'intero pacchetto finanziario, facendolo però derivare dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Sul punto, il presidente Andrea Agostinelli, ringraziando tutti i membri del Comitato di Gestione per la relativa approvazione, ha sottolineato l'importanza della nuova sfida accolta dall'Ente: – <<In data 22.02.2025, con ufficializzazione da parte del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, abbiamo ottenuto un ulteriore finanziamento di questa infrastruttura per 48 milioni di euro che, sommati alla somma già stanziata di 18 milioni di euro verrà ampliato a 66 milioni di euro. Una sfida particolarmente ardua in quanto il finanziamento non grava più sul Fondo complementare ma sul PNRR, ciò significa dover procedere al relativo collaudo entro il mese di marzo 2026>>. Si è poi passati alla discussione relativa al recepimento della contrattazione di II livello del personale non dirigenziale dell'Ente, scaduta nel 2009, il cui rinnovo è stato più volte sollecitato dal Collegio dei revisori e dalla Corte dei conti, che è stata sottoscritta dalle associazioni sindacali lo scorso giugno e approvata dal MIT nel novembre del 2024. Stesso accoglimento per la

Tra gli argomenti posti all'ordine del giorno, è stata approvata la ratifica della variazione d'urgenza del Bilancio 2024 che ha previsto, tra le varie misure, lo stanziamento di 1 milione di euro da destinare al rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione, linee o consorzi d'armamento che svolgono l'attività di trasporto merci in relazione alla propria tipologia di traffico nei porti di competenza e che ha recepito le maggiori entrate a titolo di tasse merci e di canoni concessori. Degna di nota risulta l'approvazione della variazione del Programma Operativo Triennale che ha ampliato a 66 milioni di euro il finanziamento del progetto di elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro, dei quali 18 milioni già assegnati all'Ente e, inizialmente, derivanti dal Fondo di Coesione. I restanti e attuali 48 milioni di euro sono stati previsti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha così stanziato la copertura dell'intero pacchetto finanziario, facendolo però derivare dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Sul punto, il presidente Andrea Agostinelli, ringraziando tutti i membri del Comitato di Gestione per la relativa approvazione, ha sottolineato l'importanza della nuova sfida accolta dall'Ente: - <>. Si è poi passati alla discussione relativa al recepimento della contrattazione di II livello del personale non dirigenziale dell'Ente, scaduta nel 2009, il cui rinnovo è stato più volte sollecitato dal Collegio dei revisori e dalla Corte dei conti, che è stata sottoscritta dalle associazioni sindacali lo scorso giugno e approvata dal MIT nel novembre del 2024. Stesso accoglimento per la contrattazione di II livello del personale dirigenziale, scaduta nel 2012 e sottoscritta lo scorso 20 dicembre. Infine, come atto dovuto, è stato recepito il CCNL Porti del personale dipendente delle Autorità portuali approvato di recente a livello nazionale. L'organo gestionale ha, inoltre, espresso parere favorevole al nuovo Regolamento per il reclutamento del personale dell'AdSP includendone le relative osservazioni ministeriali. Tra gli altri punti all'ordine del giorno, è stata data approvazione ad una serie di provvedimenti di gestione demaniale che vanno nella direzione di garantire la corretta fruizione degli ambiti portuali e demaniali in genere e che confermano la massima attenzione dell'Ente verso le tematiche del lavoro portuale, tra i quali rileva il parere favorevole per il rilascio al Comune di Corigliano Rossano della concessione pluriennale per il mantenimento del mercato ittico, che mette

la parola fine ad una complessa vicenda amministrativa molto risalente nel tempo. Il Comitato si è espresso, altresì, positivamente in merito alla richiesta di concessione di un'area demaniale pari a 34.000 mq a favore di Automar S.p.A, società leader nel settore della logistica integrata per l'automotive, permettendo di ampliare notevolmente la capacità recettiva del terminal nel porto di Gioia Tauro. Analogo parere positivo è stato espresso dal Comitato su una domanda di rinnovo ventennale di una concessione presentata dalla Callipo Group S.r.l. storica azienda di conserve ittiche, allo scopo di mantenere un capannone all'interno del porto di Gioia Tauro, al fine di costituire una filiera per la lavorazione del tonno. A conclusione dei lavori del Comitato di Gestione, grande soddisfazione è stata espressa dal presidente Andrea Agostinelli per l'approvazione da parte del Comitato di Gestione di tutti i punti all'ordine del giorno.

Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

AdSP MTMI: 66 milioni di euro per elettrificare la banchina di levante del porto di Gioia Tauro

Il Nautilus

AdSP MTMI: 66 milioni di euro per elettrificare la banchina di levante del porto di Gioia Tauro

02/19/2025 12:43

Si è riunito, ieri mattina, il Comitato di Gestione, presieduto da Andrea Agostinelli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio e coordinato dal segretario generale f.f. Pasquale Faraone. Al centro della discussione gli elementi che definiscono la policy dell'Ente, adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. Tra gli argomenti posti all'ordine del giorno, è stata approvata la ratifica della variazione d'urgenza del Bilancio 2024 che ha previsto, tra le varie misure, lo stanziamento di 1 milione di euro da destinare al rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione, linee o consorzi d'armamento che svolgono l'attività di trasporto merci in relazione alla propria tipologia di traffico nei porti di competenza e che ha recepito le maggiori entrate a titolo di tasse merci e di canoni concessori. Degna di nota risulta l'approvazione della variazione del Programma Operativo Triennale che ha ampliato a 66 milioni di euro il finanziamento del progetto di elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro, dei quali 18 milioni già assegnati all'Ente e, inizialmente, derivanti dal Fondo di Coesione. I restanti e attuali 48 milioni di euro sono stati previsti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha così stanziato la copertura dell'intero pacchetto finanziario, facendolo però derivare dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Sul punto, il presidente Andrea Agostinelli, ringraziando tutti i membri del Comitato di Gestione per la relativa approvazione, ha sottolineato l'importanza della nuova sfida accolta dall'Ente: – "In data 22.02.2025, con ufficializzazione da parte del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, abbiamo ottenuto un ulteriore finanziamento di questa infrastruttura per 48 milioni di euro che, sommati alla somma già stanziata di 18 milioni di euro verrà ampliato a 66 milioni di euro. Una sfida particolarmente ardua in quanto il finanziamento non grava più sul Fondo complementare ma sul PNRR, ciò significa

Si è riunito, ieri mattina, il Comitato di Gestione, presieduto da Andrea Agostinelli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio e coordinato dal segretario generale f.f. Pasquale Faraone. Al centro della discussione gli elementi che definiscono la policy dell'Ente, adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. Tra gli argomenti posti all'ordine del giorno, è stata approvata la ratifica della variazione d'urgenza del Bilancio 2024 che ha previsto, tra le varie misure, lo stanziamento di 1 milione di euro da destinare al rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione, linee o consorzi d'armamento che svolgono l'attività di trasporto merci in relazione alla propria tipologia di traffico nei porti di competenza e che ha recepito le maggiori entrate a titolo di tasse merci e di canoni concessori. Degna di nota risulta l'approvazione della variazione del Programma Operativo Triennale che ha ampliato a 66 milioni di euro il finanziamento del progetto di elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro, dei quali 18 milioni già assegnati all'Ente e, inizialmente, derivanti dal Fondo di Coesione. I restanti e attuali 48 milioni di euro sono stati previsti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha così stanziato la copertura dell'intero pacchetto finanziario, facendolo però derivare dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Sul punto, il presidente Andrea Agostinelli, ringraziando tutti i membri del Comitato di Gestione per la relativa approvazione, ha sottolineato l'importanza della nuova sfida accolta dall'Ente: - "In data 22.02.2025, con ufficializzazione da parte del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, abbiamo ottenuto un ulteriore finanziamento di questa infrastruttura per 48 milioni di euro che, sommati alla somma già stanziata di 18 milioni di euro verrà ampliato a 66 milioni di euro. Una sfida particolarmente ardua in quanto il finanziamento non grava più sul Fondo complementare ma sul PNRR, ciò significa dover procedere al relativo collaudo entro il mese di marzo 2026". Si è poi passati alla discussione relativa al recepimento della contrattazione di II livello del personale non dirigenziale dell'Ente, scaduta nel 2009, il cui rinnovo è stato più volte sollecitato dal Collegio dei revisori e dalla Corte dei conti, che è stata sottoscritta dalle associazioni sindacali lo scorso giugno e approvata dal MIT nel novembre del 2024. Stesso accoglimento per la contrattazione di II livello del personale dirigenziale, scaduta nel 2012 e sottoscritta lo scorso 20 dicembre. Infine, come atto dovuto, è stato recepito il CCNL Porti del personale dipendente delle Autorità portuali approvato di recente a livello nazionale. L'organo gestionale ha, inoltre, espresso parere favorevole al nuovo Regolamento per il reclutamento del personale dell'AdSP includendone le relative osservazioni ministeriali. Tra gli altri punti all'ordine del giorno, è stata data approvazione ad una serie di provvedimenti

di gestione demaniale che vanno nella direzione di garantire la corretta fruizione degli ambiti portuali e demaniali in genere e che confermano la massima attenzione dell'Ente verso le tematiche del lavoro portuale, tra i quali rileva il parere favorevole per il rilascio al Comune di Corigliano Rossano della concessione pluriennale per il mantenimento del mercato ittico, che mette la parola fine ad una complessa vicenda amministrativa molto risalente nel tempo. Il Comitato si è espresso, altresì, positivamente in merito alla richiesta di concessione di un'area demaniale pari a 34.000 mq a favore di Automar S.p.A, società leader nel settore della logistica integrata per l'automotive, permettendo di ampliare notevolmente la capacità recettiva del terminal nel porto di Gioia Tauro. Analogo parere positivo è stato espresso dal Comitato su una domanda di rinnovo ventennale di una concessione presentata dalla Callipo Group S.r.l. storica azienda di conserve ittiche, allo scopo di mantenere un capannone all'interno del porto di Gioia Tauro, al fine di costituire una filiera per la lavorazione del tonno. A conclusione dei lavori del Comitato di Gestione, grande soddisfazione è stata espressa dal presidente Andrea Agostinelli per l'approvazione da parte del Comitato di Gestione di tutti i punti all'ordine del giorno.

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Un milione di euro per la riduzione dell'importo delle tasse di ancoraggio nel porto di Gioia Tauro

Informare

Un milione di euro per la riduzione dell'importo delle tasse di ancoraggio nel porto di Gioia Tauro

02/19/2025 10:56

Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, riunitosi ieri, ha approvato la ratifica della variazione d'urgenza del bilancio 2024 dell'ente che ha previsto, tra le varie misure, lo stanziamento di un milione di euro da destinare al rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione, linee o consorzi d'armamento che svolgono l'attività di trasporto merci in relazione alla propria tipologia di traffico nei porti di competenza e che ha recepito le maggiori entrate a titolo di tasse merci e di canoni concessori. Inoltre è stata approvata la variazione del Programma Operativo Triennale che ha ampliato a 66 milioni di euro il finanziamento del progetto di elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro, dei quali 18 milioni già assegnati all'ente e, inizialmente, derivanti dal Fondo di Coesione. I restanti 48 milioni di euro sono stati previsti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha così stanziato la copertura dell'intero pacchetto finanziario, facendolo però derivare dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Tra gli altri argomenti all'ordine del giorno, il Comitato di gestione ha approvato la richiesta di concessione di un'area demaniale pari a 34.000 metri quadri a favore di Automar che consentirà all'azienda di ampliare notevolmente la capacità del terminal per la movimentazione di automobili del porto di Gioia Tauro.

Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, riunitosi ieri, ha approvato la ratifica della variazione d'urgenza del bilancio 2024 dell'ente che ha previsto, tra le varie misure, lo stanziamento di un milione di euro da destinare al rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione, linee o consorzi d'armamento che svolgono l'attività di trasporto merci in relazione alla propria tipologia di traffico nei porti di competenza e che ha recepito le maggiori entrate a titolo di tasse merci e di canoni concessori. Inoltre è stata approvata la variazione del Programma Operativo Triennale che ha ampliato a 66 milioni di euro il finanziamento del progetto di elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro, dei quali 18 milioni già assegnati all'ente e, inizialmente, derivanti dal Fondo di Coesione. I restanti 48 milioni di euro sono stati previsti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha così stanziato la copertura dell'intero pacchetto finanziario, facendolo però derivare dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Tra gli altri argomenti all'ordine del giorno, il Comitato di gestione ha approvato la richiesta di concessione di un'area demaniale pari a 34.000 metri quadri a favore di Automar che consentirà all'azienda di ampliare notevolmente la capacità del terminal per la movimentazione di automobili del porto di Gioia Tauro.

Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

ADM Porto di Gioia Tauro - Nota del Presidente Andrea Agostinelli

Informatore Navale

ADM Porto di Gioia Tauro – Nota del Presidente Andrea Agostinelli

02/19/2025 13:15

Il 30 gennaio 2025 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,

Il 30 gennaio 2025 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.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Informatore Navale

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.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, nuovi investimenti per lo sviluppo portuale

Messaggero Marittimo.it

Gioia Tauro, nuovi investimenti per lo sviluppo portuale

GIOIA TAURO - Il **Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio** si è riunito sotto la **presidenza di Andrea Agostinelli, con il coordinamento del segretario generale Pasquale Faraone**. Al centro del dibattito, l'approvazione di importanti misure volte a potenziare lo sviluppo infrastrutturale e gestionale dei porti della circoscrizione. Tra i punti all'ordine del giorno, il Comitato ha ratificato una **variazione d'urgenza del Bilancio 2024,** che prevede lo **stanziamento di 1 milione di euro per il rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione**. La misura punta a **incentivare il trasporto merci,** tenendo conto delle esigenze del traffico portuale. Inoltre, il bilancio ha recepito un **incremento delle entrate derivanti da tasse sulle merci e canoni concessori.**

Potenziamento dell'elettrificazione portuale

Di particolare rilievo l'approvazione della variazione del **Programma Operativo Triennale, che ha portato a 66 milioni di euro il finanziamento destinato all'elettrificazione della banchina di**

GIOIA TAURO - Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio si è riunito sotto la presidenza di Andrea Agostinelli, con il coordinamento del segretario generale Pasquale Faraone. Al centro del dibattito, l'approvazione di importanti misure volte a potenziare lo sviluppo infrastrutturale e gestionale dei porti della circoscrizione. Tra i punti all'ordine del giorno, il Comitato ha ratificato una variazione d'urgenza del Bilancio 2024, che prevede lo stanziamento di 1 milione di euro per il rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione. La misura punta a incentivare il trasporto merci, tenendo conto delle esigenze del traffico portuale. Inoltre, il bilancio ha recepito un incremento delle entrate derivanti da tasse sulle merci e canoni concessori. Potenziamento dell'elettrificazione portuale Di particolare rilievo l'approvazione della variazione del Programma Operativo Triennale, che ha portato a 66 milioni di euro il finanziamento destinato all'elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha stanziato ulteriori 48 milioni di euro, coprendo integralmente l'investimento attraverso i fondi del PNRR. Il presidente Agostinelli ha sottolineato l'importanza della sfida legata alla realizzazione del progetto, che dovrà essere completato entro marzo 2026. "In data 22 gennaio 2025, con ufficializzazione da parte del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, abbiamo ottenuto un ulteriore finanziamento di questa infrastruttura per 48 milioni di euro che, sommati alla somma già stanziata di 18 milioni di euro verrà ampliato a 66 milioni di euro. Una sfida particolarmente ardua in quanto il finanziamento non grava più sul Fondo complementare ma sul PNRR, ciò significa dover procedere al relativo collaudo entro il mese di marzo 2026" ha ricordato Agostinelli. Contrattazione e regolamenti Un altro tema centrale della riunione è stato il recepimento della contrattazione di II livello del personale non dirigenziale, in attesa di rinnovo dal 2009, e quella del personale dirigenziale, scaduta nel 2012. Entrambe le misure, già sottoscritte dai sindacati e approvate dal MIT, rappresentano un passo avanti nella gestione delle risorse umane dell'Ente. Contestualmente, il Comitato ha dato parere favorevole al nuovo Regolamento per il reclutamento del personale, includendo le osservazioni ministeriali. Sviluppo delle concessioni demaniali L'organo gestionale ha approvato diverse misure relative alla gestione del demanio marittimo, con l'obiettivo di ottimizzare l'uso degli spazi portuali. Tra le decisioni più significative, il rilascio al Comune di Corigliano Rossano della concessione pluriennale per il mercato ittico, risolvendo una complessa vicenda amministrativa. Inoltre, è stata concessa un'area demaniale di 34.000 mq ad Automar S.p.A., azienda leader nella logistica automotive, per ampliare la capacità operativa del terminal di Gioia Tauro. Infine, è stato dato parere positivo alla richiesta della Callipo Group S.r.l. per il rinnovo

ventennale di una concessione all'interno del porto di Gioia Tauro, destinata alla lavorazione del tonno, rafforzando così la filiera ittica del territorio.

Rai News

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Cocaina nascosta nei sacchi di pellet. 788 chili sequestrati nel porto di Gioia Tauro

Operazione della Guardia di Finanza dopo mesi di indagini e controlli. Sul mercato avrebbe fruttato quasi 130 milioni di euro L'individuazione, non casuale. Il maxi sequestro al porto di Gioia Tauro è il risultato di una azione rafforzata, mirata a colpire le organizzazioni criminali nella fonte principale di ricchezza: il traffico internazionale di droga. I controlli sono stati intensificati negli ultimi mesi, in tutta l'area. E l'ultima operazione assesta un colpo imponente alla criminalità: 788 chili di cocaina purissima sono stati individuati fra i sacchi di pellet e i surgelati. Droga che se immessa sul mercato avrebbe fruttato quasi 130 milioni di euro. L'ultimo blitz della Guardia di Finanza di Reggio e dell'Agenzia delle Dogane, entra nel vivo con i controlli sui container. Tre sono sospetti e provengono dal Sud America. Guardano ai porti italiani e spagnoli. I controlli sono sofisticati, con apparecchiature scanner e poi ci sono le unità cinofile della Finanza. Vengono fuori i panetti di cocaina, alcuni sono nascosti nei sacchi di pellet, altri all'interno di una intercapedine ricavata nel vano motore di un container che trasportava pesce surgelato. Quasi 800 chili di cocaina, da smistare nelle piazze principali di spaccio. Lo spiegano in una nota gli investigatori:" I trafficanti stanno diversificando le tecniche di occultamento della cocaina, per superare i controlli". Ma le indagini nel reggino sono serrate e i riflettori sull'area di Gioia Tauro sempre accesi. Interviste Ivan Conidi - Comandante Gruppo GDF Gioia Tauro Antonio Di Noto - Direttore ADM Calabria.

Rai News

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

66 milioni di euro per elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro

Rai News

66 milioni di euro per elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro

02/19/2025 11:14 Tgr Calabria

Si è riunito, ieri mattina, il Comitato di Gestione, presieduto da Andrea Agostinelli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio e coordinato dal segretario generale f.f. Pasquale Faraone Si è riunito, ieri mattina, il Comitato di Gestione, presieduto da Andrea Agostinelli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio e coordinato dal segretario generale f.f. Pasquale Faraone. Al centro della discussione gli elementi che definiscono la policy dell'Ente, adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. Tra gli argomenti posti all'ordine del giorno, è stata approvata la ratifica della variazione d'urgenza del Bilancio 2024 che ha previsto, tra le varie misure, lo stanziamento di 1 milione di euro da destinare al rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione, linee o consorzi d'armamento che svolgono l'attività di trasporto merci in relazione alla propria tipologia di traffico nei porti di competenza e che ha recepito le maggiori entrate a titolo di tasse merci e di canoni concessori. Degna di nota risulta l'approvazione della variazione del Programma Operativo Triennale che ha ampliato a 66 milioni di euro il finanziamento del progetto di elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro, dei quali 18 milioni già assegnati all'Ente e, inizialmente, derivanti dal Fondo di Coesione. I restanti e attuali 48 milioni di euro sono stati previsti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha così stanziato la copertura dell'intero pacchetto finanziario, facendolo però derivare dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Sul punto, il presidente Andrea Agostinelli, ringraziando tutti i membri del Comitato di Gestione per la relativa approvazione, ha sottolineato l'importanza della nuova sfida accolta dall'Ente: - "In data 22.02.2025, con ufficializzazione da parte del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, abbiamo ottenuto un ulteriore finanziamento di questa infrastruttura per 48 milioni

Si è riunito, ieri mattina, il Comitato di Gestione, presieduto da Andrea Agostinelli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio e coordinato dal segretario generale f.f. Pasquale Faraone Si è riunito, ieri mattina, il Comitato di Gestione, presieduto da Andrea Agostinelli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio e coordinato dal segretario generale f.f. Pasquale Faraone. Al centro della discussione gli elementi che definiscono la policy dell'Ente, adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. Tra gli argomenti posti all'ordine del giorno, è stata approvata la ratifica della variazione d'urgenza del Bilancio 2024 che ha previsto, tra le varie misure, lo stanziamento di 1 milione di euro da destinare al rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione, linee o consorzi d'armamento che svolgono l'attività di trasporto merci in relazione alla propria tipologia di traffico nei porti di competenza e che ha recepito le maggiori entrate a titolo di tasse merci e di canoni concessori. Degna di nota risulta l'approvazione della variazione del Programma Operativo Triennale che ha ampliato a 66 milioni di euro il finanziamento del progetto di elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro, dei quali 18 milioni già assegnati all'Ente e, inizialmente, derivanti dal Fondo di Coesione. I restanti e attuali 48 milioni di euro sono stati previsti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha così stanziato la copertura dell'intero pacchetto finanziario, facendolo però derivare dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Sul punto, il presidente Andrea Agostinelli, ringraziando tutti i membri del Comitato di Gestione per la relativa approvazione, ha sottolineato l'importanza della nuova sfida accolta dall'Ente: - "In data 22.02.2025, con ufficializzazione da parte del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, abbiamo ottenuto un ulteriore finanziamento di questa infrastruttura per 48 milioni di euro che, sommati alla somma già stanziata di 18 milioni di euro verrà ampliato a 66 milioni di euro. Una sfida particolarmente ardua in quanto il finanziamento non grava più sul Fondo complementare ma sul PNRR, ciò significa dover procedere al relativo collaudo entro il mese di marzo 2026". Si è poi passati alla discussione relativa al recepimento della contrattazione di II livello del personale non dirigenziale dell'Ente, scaduta nel 2009, il cui rinnovo è stato più volte sollecitato dal Collegio dei revisori e dalla Corte dei conti, che è stata sottoscritta dalle associazioni sindacali lo scorso giugno e approvata dal MIT nel novembre del 2024. Stesso accoglimento per la contrattazione di II livello del personale dirigenziale, scaduta nel 2012 e sottoscritta lo scorso 20 dicembre. Infine, come atto dovuto, è stato recepito il CCNL Porti del personale dipendente delle Autorità portuali approvato di recente a livello nazionale. L'organo gestionale ha, inoltre, espresso

parere favorevole al nuovo Regolamento per il reclutamento del personale dell'AdSP includendone le relative osservazioni ministeriali. Tra gli altri punti all'ordine del giorno, è stata data approvazione ad una serie di provvedimenti di gestione demaniale che vanno nella direzione di garantire la corretta fruizione degli ambiti portuali e demaniali in genere e che confermano la massima attenzione dell'Ente verso le tematiche del lavoro portuale, tra i quali rileva il parere favorevole per il rilascio al Comune di Corigliano Rossano della concessione pluriennale per il mantenimento del mercato ittico, che mette la parola fine ad una complessa vicenda amministrativa molto risalente nel tempo. Il Comitato si è espresso, altresì, positivamente in merito alla richiesta di concessione di un'area demaniale pari a 34.000 mq a favore di Automar S.p.A, società leader nel settore della logistica integrata per l'automotive, permettendo di ampliare notevolmente la capacità recettiva del terminal nel porto di Gioia Tauro. Analogo parere positivo è stato espresso dal Comitato su una domanda di rinnovo ventennale di una concessione presentata dalla Callipo Group S.r.l. storica azienda di conserve ittiche, allo scopo di mantenere un capannone all'interno del porto di Gioia Tauro, al fine di costituire una filiera per la lavorazione del tonno. A conclusione dei lavori del Comitato di Gestione, grande soddisfazione è stata espressa dal presidente Andrea Agostinelli per l'approvazione da parte del Comitato di Gestione di tutti i punti all'ordine del giorno.

Sea Reporter

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Riunione Comitato di Gestione: approvata la ratifica della variazione del Bilancio 2024

Sea Reporter

Riunione Comitato di Gestione: approvata la ratifica della variazione del Bilancio 2024

02/19/2025 13:04 Redazione Seareporter

Gioia Tauro – Si è riunito, ieri mattina, il Comitato di Gestione, presieduto da Andrea Agostinelli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio e coordinato dal segretario generale f.f. Pasquale Faraone. Al centro della discussione gli elementi che definiscono la policy dell'Ente, adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. Tra gli argomenti posti all'ordine del giorno, è stata approvata la ratifica della variazione d'urgenza del Bilancio 2024 che ha previsto, tra le varie misure, lo stanziamento di 1 milione di euro da destinare al rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione, linee o consorzi d'armamento che svolgono l'attività di trasporto merci in relazione alla propria tipologia di traffico nei porti di competenza e che ha recepito le maggiori entrate a titolo di tasse merci e di canoni concessori. Degna di nota risulta l'approvazione della variazione del Programma Operativo Triennale che ha ampliato a 66 milioni di euro il finanziamento del progetto di elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro, dei quali 18 milioni già assegnati all'Ente e, inizialmente, derivanti dal Fondo di Coesione. I restanti e attuali 48 milioni di euro sono stati previsti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha così stanziato la copertura dell'intero pacchetto finanziario, facendolo però derivare dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Sul punto, il presidente Andrea Agostinelli, ringraziando tutti i membri del Comitato di Gestione per la relativa approvazione, ha sottolineato l'importanza della nuova sfida accolta dall'Ente: – <<In data 22.02.2025, con ufficializzazione da parte del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, abbiamo ottenuto un ulteriore finanziamento di questa infrastruttura per 48 milioni di euro che, sommati alla somma già stanziata di 18 milioni di euro verrà ampliato a 66 milioni di euro. Una sfida particolarmente ardua in quanto il finanziamento non grava più sul Fondo complementare ma sul PNRR, ciò significa

Gioia Tauro - Si è riunito, ieri mattina, il Comitato di Gestione, presieduto da Andrea Agostinelli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio e coordinato dal segretario generale f.f. Pasquale Faraone. Al centro della discussione gli elementi che definiscono la policy dell'Ente, adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. Tra gli argomenti posti all'ordine del giorno, è stata approvata la ratifica della variazione d'urgenza del Bilancio 2024 che ha previsto, tra le varie misure, lo stanziamento di 1 milione di euro da destinare al rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione, linee o consorzi d'armamento che svolgono l'attività di trasporto merci in relazione alla propria tipologia di traffico nei porti di competenza e che ha recepito le maggiori entrate a titolo di tasse merci e di canoni concessori. Degna di nota risulta l'approvazione della variazione del Programma Operativo Triennale che ha ampliato a 66 milioni di euro il finanziamento del progetto di elettrificazione della banchina di levante del porto di Gioia Tauro, dei quali 18 milioni già assegnati all'Ente e, inizialmente, derivanti dal Fondo di Coesione. I restanti e attuali 48 milioni di euro sono stati previsti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha così stanziato la copertura dell'intero pacchetto finanziario, facendolo però derivare dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Sul punto, il presidente Andrea Agostinelli, ringraziando tutti i membri del Comitato di Gestione per la relativa approvazione, ha sottolineato l'importanza della nuova sfida accolta dall'Ente: - <>. Si è poi passati alla discussione relativa al recepimento della contrattazione di II livello del personale non dirigenziale dell'Ente, scaduta nel 2009, il cui rinnovo è stato più volte sollecitato dal Collegio dei revisori e dalla Corte dei conti, che è stata sottoscritta dalle associazioni sindacali lo scorso giugno e approvata dal MIT nel novembre del 2024. Stesso accoglimento per la contrattazione di II livello del personale dirigenziale, scaduta nel 2012 e sottoscritta lo scorso 20 dicembre. Infine, come atto dovuto, è stato recepito il CCNL Porti del personale dipendente delle Autorità portuali approvato di recente a livello nazionale. L'organo gestionale ha, inoltre, espresso parere favorevole al nuovo Regolamento per il reclutamento del personale dell'AdSP includendone le relative osservazioni ministeriali. Tra gli altri punti all'ordine del giorno, è stata data approvazione ad

una serie di provvedimenti di gestione demaniale che vanno nella direzione di garantire la corretta fruizione degli ambiti portuali e demaniali in genere e che confermano la massima attenzione dell'Ente verso le tematiche del lavoro portuale, tra i quali rileva il parere favorevole per il rilascio al Comune di Corigliano Rossano della concessione pluriennale per il mantenimento del mercato ittico, che mette la parola fine ad una complessa vicenda amministrativa molto risalente nel tempo. Il Comitato si è espresso, altresì, positivamente in merito alla richiesta di concessione di un'area demaniale pari a 34.000 mq a favore di Automar S.p.A, società leader nel settore della logistica integrata per l'automotive, permettendo di ampliare notevolmente la capacità recettiva del terminal nel porto di Gioia Tauro. Analogo parere positivo è stato espresso dal Comitato su una domanda di rinnovo ventennale di una concessione presentata dalla Callipo Group S.r.l. storica azienda di conserve ittiche, allo scopo di mantenere un capannone all'interno del porto di Gioia Tauro, al fine di costituire una filiera per la lavorazione del tonno. A conclusione dei lavori del Comitato di Gestione, grande soddisfazione è stata espressa dal presidente Andrea Agostinelli per l'approvazione da parte del Comitato di Gestione di tutti i punti all'ordine del giorno.

Affari Italiani

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Gruppo FS, investiti 1,4 miliardi nella logistica: focus su innovazione e intermodalità

Affari Italiani

Gruppo FS, investiti 1,4 miliardi nella logistica: focus su innovazione e intermodalità

02/19/2025 12:21

Donnarumma (Gruppo FS): "Il Polo Logistica sta attuando una profonda trasformazione per rispondere al meglio alle esigenze del mercato" Gruppo FS, pianificati nuovi investimenti nel Piano Strategico 2025-2029: rinnovo della flotta e piattaforma web integrata Il Polo Logistica del Gruppo FS punta a un ruolo sempre più centrale nel trasporto merci europeo , con un investimento di 1,4 miliardi di euro destinato allo sviluppo di nuovi asset fisici e digitali. Un piano ambizioso, delineato nella strategia , presentato lo scorso dicembre dall'Amministratore Delegato Stefano Antonio Donnarumma L'obiettivo del Polo Logistica è consolidarsi come operatore multimodale di riferimento in Europa , rafforzando il trasporto integrato intermodale e posizionandosi come Freight Forwarder a supporto del sistema industriale continentale. Il focus sarà su un approccio orientato al cliente, con un'offerta sostenibile end-to-end e una crescente proiezione internazionale " Il Polo Logistica sta attuando una profonda trasformazione per rispondere al meglio alle esigenze del mercato, incrementando l'efficientamento operativo, le sinergie di business e valorizzando gli asset ", ha spiegato l'Amministratore Delegato del Gruppo FS Stefano Antonio Donnarumma , " Per affrontare al meglio le diverse sfide legate all'evoluzione del settore del trasporto ferroviario in Europa, il Piano strategico 2025-2029 prevede ricavi in crescita con un tasso annuo di circa l'8%, che arriveranno a 2 miliardi di euro nel 2029 e investimenti per un impegno complessivo di 2,16 miliardi di euro, focalizzati su digitalizzazione e sostenibilità, sviluppo terminal e asset strategici, acquisto loco elettriche e carri di ultima generazione ". Nei prossimi cinque anni, il Polo Logistica del Gruppo FS si prepara a un profondo rinnovamento della propria flotta, con l'obiettivo di rispondere in modo sempre più efficiente e sostenibile alle esigenze del mercato. Il piano prevede l'introduzione di mezzi moderni e diversificati , tra cui 110 locomotive elettriche 25 locomotive da manovra ibride o a carburanti alternativi , oltre 2.000 carri di ultima generazione 42 camion 5 gru mobili 8 gru a portale e una nuova nave ibrida per il traghettamento nello Stretto di Messina Un pacchetto di investimenti mirato, volto a potenziare le sinergie tra i diversi mezzi di trasporto e offrire soluzioni sempre più innovative e integrate . A supporto di questa trasformazione, verrà introdotta una piattaforma digitale avanzata che fungerà da interfaccia unica per i clienti , consentendo la gestione completa end-to-end del trasporto. Questo sistema digitale avrà il compito di connettere domanda e offerta nel trasporto combinato ferro-gomma-nave, ottimizzando il collegamento tra terminal, hub e ultimo miglio Complessivamente, il Piano Strategico 2025-2029 del Polo Logistico prevede investimenti per 2,16 miliardi di euro , con un focus su digitalizzazione, sostenibilità e sviluppo di infrastrutture strategiche . Il nuovo piano andrà ad integrare una flotta già composta da 650 locomotori, 14.000 carri, 5 navi

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

e 30 camion , oltre ai 21 terminal gestiti in Italia e in Europa, rafforzando così il ruolo del Gruppo FS nel settore logistico europeo. Argomenti gruppo fs 2025 gruppo fs innovazione gruppo fs piano strategico gruppo fs polo logistica gruppo fs stefano donnarumma.

Agenparl

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Città Metropolitana di Messina: Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Agenparl

Città Metropolitana di Messina: Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

02/19/2025 18:32

(AGENPARL) – mer 19 febbraio 2025 Citt Metropolitana di Messina: Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorit di Sistema Portuale dello Stretto Rizzo succede al dimissionario Davide Maimone La Citt Metropolitana di Messina vuole essere sempre pi protagonista del rilancio economico di Messina e dell'intera area dello Stretto, mettendo a disposizione professionalit e sinergie necessarie al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo. In quest'ottica, il Sindaco Metropolitano Federico Basile ha incaricato Massimo Rizzo quale componente del Comitato di Gestione dell'Autorit di Sistema Portuale dello Stretto, in rappresentanza di Palazzo dei Leoni. Rizzo, che succede al dimissionario Davide Maimone, un professionista con competenze amministrative, legali e gestionali che avr il compito di contribuire alla definizione delle nuove strategie di programmazione del sistema portuale dello Stretto. Si tratta di una sfida importante, in una fase storica che vede il porto di Messina in forte crescita, soprattutto nel settore crocieristico. L'obiettivo quello di dare continuit a una collaborazione tra enti che, in questi anni, ha determinato una forte implementazione delle attivit dello scalo marittimo di Messina che, attualmente, lo pone al sesto posto a livello nazionale e al diciassettesimo tra gli scali mediterranei. "Le capacit, le competenze e le esperienze professionali di Massimo Rizzo ha dichiarato il Sindaco Metropolitano Federico Basile – costituiscono una garanzia di alta rappresentanza per Palazzo dei Leoni, in vista di un ulteriore rafforzamento del ruolo strategico del porto di Messina che, in questi anni, ha fatto registrare dati di crescita impressionanti, soprattutto nel settore turistico. Desidero ringraziare l'ing. Davide Maimone che, nell'esercizio del suo incarico all'interno del Comitato di Gestione, ha contribuito al raggiungimento di obiettivi pi che lusinghieri, grazie alle sue notevoli doti professionali". Il Responsabile dellUfficio Comunicazione Istituzionale Dott. Giuseppe Span Il Responsabile del Servizio Gabinetto Istituzionale Ing. G. Maggioloti Citt Metropolitana di Messina: Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorit di Sistema Portuale dello Stretto Rizzo succede al dimissionario Davide Maimone La Citt Metropolitana di Messina vuole essere sempre pi protagonista del rilancio economico di Messina e dell'intera area dello Stretto, mettendo a disposizione professionalit e sinergie necessarie al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo. In quest'ottica, il Sindaco Metropolitano Federico Basile ha incaricato Massimo Rizzo quale componente del Comitato di Gestione dell'Autorit di Sistema Portuale dello Stretto, in rappresentanza di Palazzo dei Leoni. Rizzo, che succede al dimissionario Davide Maimone, un professionista con competenze amministrative, legali e gestionali che avr il compito di contribuire alla definizione delle nuove strategie di programmazione del sistema portuale dello Stretto. Si tratta di una sfida importante, in una fase storica che vede il porto di Messina in forte crescita, soprattutto nel settore crocieristico. L'obiettivo quello di dare continuit a una collaborazione tra enti che, in questi anni, ha determinato una forte implementazione delle attivit dello scalo marittimo di Messina che, attualmente, lo pone al sesto posto a livello nazionale e al diciassettesimo tra gli scali mediterranei. "Le capacit, le competenze e le esperienze professionali di Massimo Rizzo ha dichiarato il Sindaco Metropolitano Federico Basile - costituiscono una garanzia di alta rappresentanza per Palazzo dei Leoni, in vista di un ulteriore rafforzamento del ruolo strategico del porto di Messina che, in questi anni, ha fatto registrare dati di crescita impressionanti, soprattutto nel settore turistico. Desidero ringraziare l'ing. Davide Maimone che, nell'esercizio del suo incarico all'interno del Comitato di Gestione, ha contribuito al raggiungimento di obiettivi pi che lusinghieri, grazie alle sue notevoli doti professionali". Il Responsabile dellUfficio Comunicazione Istituzionale Dott. Giuseppe Span Il Responsabile del Servizio Gabinetto Istituzionale Ing. G. Maggioloti Citt Metropolitana di Messina: Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorit di Sistema Portuale dello Stretto Rizzo succede al dimissionario Davide Maimone La Citt Metropolitana di Messina vuole essere sempre pi protagonista del rilancio economico di Messina e dell'intera area dello Stretto, mettendo a disposizione professionalit e sinergie necessarie al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo. In quest'ottica, il Sindaco Metropolitano Federico Basile ha incaricato Massimo Rizzo quale componente del Comitato di Gestione dell'Autorit di Sistema Portuale dello Stretto, in rappresentanza di Palazzo dei Leoni. Rizzo, che succede al dimissionario Davide Maimone, un professionista con competenze amministrative, legali e gestionali che avr il compito di contribuire alla definizione delle nuove strategie di programmazione del sistema portuale dello Stretto.

Agenparl

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Si tratta di una sfida importante, in una fase storica che vede il porto di Messina in forte crescita, soprattutto nel settore crocieristico. L'obiettivo quello di dare continuit a una collaborazione tra enti che, in questi anni, ha determinato una forte implementazione delle attivit dello scalo marittimo di Messina che, attualmente, lo pone al sesto posto a livello nazionale e al diciassettesimo tra gli scali mediterranei. 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.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

FerPress

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Polo logistica gruppo Fs: 1,4 mld di investimenti per nuovi asset fisici e digitali

FerPress

Polo logistica gruppo Fs: 1,4 mld di investimenti per nuovi asset fisici e digitali

02/19/2025 11:59

È quanto previsto dal Piano Strategico 2025-2029, presentato lo scorso dicembre dall'Amministratore Delegato del Gruppo, Stefano Antonio Donnarumma, che affida al Polo Logistica la missione di affermarsi sempre di più come operatore multimodale di sistema nello scenario europeo, con particolare focus sul trasporto integrato intermodale. L'obiettivo è diventare un Freight Forwarder a supporto del sistema industriale europeo, con un approccio che metta il cliente al centro, un'offerta sostenibile end-to-end e una solida impronta internazionale. "Il Polo Logistica sta attuando una profonda trasformazione per rispondere al meglio alle esigenze del mercato, incrementando l'efficientamento operativo, le sinergie di business e valorizzando gli asset", ha spiegato l'Amministratore Delegato del Gruppo Fs, Stefano Antonio Donnarumma, "Per affrontare al meglio le diverse sfide legate all'evoluzione del settore del trasporto ferroviario in Europa, il Piano strategico 2025-2029 prevede ricavi in crescita con un tasso annuo di circa l'8%, che arriveranno a 2 miliardi di euro nel 2029 e investimenti per un impegno complessivo di 2,16 miliardi di euro, focalizzati su digitalizzazione e sostenibilità, sviluppo terminal e asset strategici, acquisto loco elettriche e carri di ultima generazione". Nei prossimi cinque anni il Polo Logistica vedrà un significativo rinnovo della flotta con mezzi più moderni e diversificati, per rispondere al meglio alle esigenze del mercato. In particolare, entreranno a far parte della flotta 110 locomotive elettriche per la trazione, 25 locomotive da manovra sia ibride che con carburanti alternativi, oltre 2.000 carri di ultima generazione. A questi si aggiungono 42 camion, 5 gru mobili e 8 gru a portale e la nuova nave ibrida per il traghettamento sullo stretto di Messina. Asset fondamentali per alimentare sinergie e offrire soluzioni innovative e integrate. Un rinnovamento guidato da tecnologie di ultima generazione, grazie all'introduzione di una piattaforma web che rappresenterà l'interfaccia unica verso il cliente, consentendo una gestione end-to-end del trasporto. Un aggregatore per collegare domanda e offerta del trasporto combinato ferro-gomma-nave, in grado di interfacciarsi con i terminal e gli hub per ultimo miglio. Complessivamente, il Piano Strategico del Polo Logistica del Gruppo FS prevede investimenti per 2,16 miliardi di euro, focalizzati su digitalizzazione e sostenibilità, sviluppo terminal e asset strategici. Gli investimenti andranno ad integrare la flotta attuale, composta da 650 locomotori, 14mila carri, 5 navi e 30 camion, a cui si aggiungono i 21 Terminal gestiti in Italia e in Europa.

È quanto previsto dal Piano Strategico 2025-2029, presentato lo scorso dicembre dall'Amministratore Delegato del Gruppo, Stefano Antonio Donnarumma, che affida al Polo Logistica la missione di affermarsi sempre di più come operatore multimodale di sistema nello scenario europeo, con particolare focus sul trasporto integrato intermodale. L'obiettivo è diventare un Freight Forwarder a supporto del sistema industriale europeo, con un approccio che metta il cliente al centro, un'offerta sostenibile end-to-end e una solida impronta internazionale. "Il Polo Logistica sta attuando una profonda trasformazione per rispondere al meglio alle esigenze del mercato, incrementando l'efficientamento operativo, le sinergie di business e valorizzando gli asset", ha spiegato l'Amministratore Delegato del Gruppo Fs, Stefano Antonio Donnarumma, "Per affrontare al meglio le diverse sfide legate all'evoluzione del settore del trasporto ferroviario in Europa, il Piano strategico 2025-2029 prevede ricavi in crescita con un tasso annuo di circa l'8%, che arriveranno a 2 miliardi di euro nel 2029 e investimenti per un impegno complessivo di 2,16 miliardi di euro, focalizzati su digitalizzazione e sostenibilità, sviluppo terminal e asset strategici, acquisto loco elettriche e carri di ultima generazione". Nei prossimi cinque anni il Polo Logistica vedrà un significativo rinnovo della flotta con mezzi più moderni e diversificati, per rispondere al meglio alle esigenze del mercato. In particolare, entreranno a far parte della flotta 110 locomotive elettriche per la trazione, 25 locomotive da manovra sia ibride che con carburanti alternativi, oltre 2.000 carri di ultima generazione. A questi si aggiungono 42 camion, 5 gru mobili e 8 gru a portale e la nuova nave ibrida per il traghettamento sullo stretto di Messina. Asset fondamentali per alimentare sinergie e offrire soluzioni innovative e integrate. Un rinnovamento guidato da tecnologie di ultima generazione, grazie all'introduzione di una piattaforma web che rappresenterà l'interfaccia unica verso il cliente, consentendo una gestione end-to-end del trasporto. Un aggregatore per collegare domanda e offerta del trasporto combinato ferro-gomma-nave, in grado di interfacciarsi con i terminal e gli hub per ultimo miglio. Complessivamente, il Piano Strategico del Polo Logistica del Gruppo FS prevede investimenti per 2,16 miliardi di euro, focalizzati su digitalizzazione e sostenibilità, sviluppo terminal e asset strategici. Gli investimenti andranno ad integrare la flotta attuale, composta da 650 locomotori, 14mila carri, 5 navi e 30 camion, a cui si aggiungono i 21 Terminal gestiti in Italia e in Europa.

ilcittadinodimessina.it

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Città Metropolitana di Messina: Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

ilcittadinodimessina.it

Città Metropolitana di Messina: Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

02/19/2025 12:03

Rizzo succede al dimissionario Davide Maimone La Città Metropolitana di Messina vuole essere sempre più protagonista del rilancio economico di Messina e dell'intera area dello Stretto, mettendo a disposizione professionalità e sinergie necessarie al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo. In quest'ottica, il Sindaco Metropolitano Federico Basile ha incaricato Massimo Rizzo quale componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, in rappresentanza di Palazzo dei Leoni. Rizzo, che succede al dimissionario Davide Maimone, è un professionista con competenze amministrative, legali e gestionali che avrà il compito di contribuire alla definizione delle nuove strategie di programmazione del sistema portuale dello Stretto. Si tratta di una sfida importante, in una fase storica che vede il porto di Messina in forte crescita, soprattutto nel settore crocieristico. L'obiettivo è quello di dare continuità a una collaborazione tra enti che, in questi anni, ha determinato una forte implementazione delle attività dello scalo marittimo di Messina che, attualmente, lo pone al sesto posto a livello nazionale e al diciassettesimo tra gli scali mediterranei. "Le capacità, le competenze e le esperienze professionali di Massimo Rizzo – ha dichiarato il Sindaco Metropolitano Federico Basile – costituiscono una garanzia di alta rappresentanza per Palazzo dei Leoni, in vista di un ulteriore rafforzamento del ruolo strategico del porto di Messina che, in questi anni, ha fatto registrare dati di crescita impressionanti, soprattutto nel settore turistico. Desidero ringraziare l'ing. Davide Maimone che, nell'esercizio del suo incarico all'interno del Comitato di Gestione, ha contribuito al raggiungimento di obiettivi più che lusinghieri, grazie alle sue notevoli doti professionali". In questo articolo: LEGGI ANCHE.

Rizzo succede al dimissionario Davide Maimone La Città Metropolitana di Messina vuole essere sempre più protagonista del rilancio economico di Messina e dell'intera area dello Stretto, mettendo a disposizione professionalità e sinergie necessarie al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo. In quest'ottica, il Sindaco Metropolitano Federico Basile ha incaricato Massimo Rizzo quale componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, in rappresentanza di Palazzo dei Leoni. Rizzo, che succede al dimissionario Davide Maimone, è un professionista con competenze amministrative, legali e gestionali che avrà il compito di contribuire alla definizione delle nuove strategie di programmazione del sistema portuale dello Stretto. Si tratta di una sfida importante, in una fase storica che vede il porto di Messina in forte crescita, soprattutto nel settore crocieristico. L'obiettivo è quello di dare continuità a una collaborazione tra enti che, in questi anni, ha determinato una forte implementazione delle attività dello scalo marittimo di Messina che, attualmente, lo pone al sesto posto a livello nazionale e al diciassettesimo tra gli scali mediterranei. "Le capacità, le competenze e le esperienze professionali di Massimo Rizzo - ha dichiarato il Sindaco Metropolitano Federico Basile - costituiscono una garanzia di alta rappresentanza per Palazzo dei Leoni, in vista di un ulteriore rafforzamento del ruolo strategico del porto di Messina che, in questi anni, ha fatto registrare dati di crescita impressionanti, soprattutto nel settore turistico. Desidero ringraziare l'ing. Davide Maimone che, nell'esercizio del suo incarico all'interno del Comitato di Gestione, ha contribuito al raggiungimento di obiettivi più che lusinghieri, grazie alle sue notevoli doti professionali". In questo articolo: LEGGI ANCHE.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Informare

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Investimenti pari a 1,4 miliardi di euro per lo sviluppo del Polo Logistica del gruppo FS Italiane

Informare

Investimenti pari a 1,4 miliardi di euro per lo sviluppo del Polo Logistica del gruppo FS Italiane

02/19/2025 15:06

Gli investimenti per nuovi asset fisici e digitali sono previsti dal Piano Strategico 2025-2029 Ammonteranno a 1,4 miliardi di euro gli investimenti per nuovi asset fisici e digitali per lo sviluppo del business del Polo Logistica del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Lo ha reso noto oggi il gruppo ferroviario specificando che tale è la cifra prevista dal Piano Strategico 2025-2029 presentato lo scorso dicembre dall'amministratore delegato del gruppo, Stefano Antonio Donnarumma. L'obiettivo è che il Polo Logistica diventi un freight forwarder a supporto del sistema industriale europeo, con un approccio che metta il cliente al centro, un'offerta sostenibile end-to-end e una solida impronta internazionale. Nei prossimi cinque anni è previsto un significativo rinnovo della flotta del Polo Logistica con mezzi più moderni e diversificati. In particolare, entreranno a far parte della flotta 110 locomotive elettriche per la trazione, 25 locomotive da manovra sia ibride che con carburanti alternativi, oltre 2.000 carri di ultima generazione. A questi si aggiungeranno 42 camion, cinque gru mobili e otto gru a portale e la nuova nave ibrida per il traghettamento sullo stretto di Messina. Gli investimenti andranno ad integrare la flotta attuale che è composta da 650 locomotori, 14mila carri, cinque navi e 30 camion, a cui si aggiungono i 21 terminal gestiti in Italia e in Europa. Il rinnovamento sarà accompagnato e guidato da tecnologie di ultima generazione grazie all'introduzione di una piattaforma web che rappresenterà l'interfaccia unica verso il cliente, consentendo una gestione end-to-end del trasporto. «Il Polo Logistica - ha spiegato Donnarumma - sta attuando una profonda trasformazione per rispondere al meglio alle esigenze del mercato, incrementando l'efficientamento operativo, le sinergie di business e valorizzando gli asset. Per affrontare al meglio le diverse sfide legate all'evoluzione del settore del trasporto ferroviario in Europa - ha ricordato - il Piano Strategico 2025-2029 prevede ricavi in crescita con un tasso annuo di circa l'8%, che arriveranno a due miliardi di euro nel 2029 e investimenti per un impegno complessivo di 2,16 miliardi di euro, focalizzati su digitalizzazione e sostenibilità, sviluppo terminal e asset strategici, acquisto loco elettriche e carri di ultima generazione».

Gli investimenti per nuovi asset fisici e digitali sono previsti dal Piano Strategico 2025-2029 Ammonteranno a 1,4 miliardi di euro gli investimenti per nuovi asset fisici e digitali per lo sviluppo del business del Polo Logistica del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Lo ha reso noto oggi il gruppo ferroviario specificando che tale è la cifra prevista dal Piano Strategico 2025-2029 presentato lo scorso dicembre dall'amministratore delegato del gruppo, Stefano Antonio Donnarumma. L'obiettivo è che il Polo Logistica diventi un freight forwarder a supporto del sistema industriale europeo, con un approccio che metta il cliente al centro, un'offerta sostenibile end-to-end e una solida impronta internazionale. Nei prossimi cinque anni è previsto un significativo rinnovo della flotta del Polo Logistica con mezzi più moderni e diversificati. In particolare, entreranno a far parte della flotta 110 locomotive elettriche per la trazione, 25 locomotive da manovra sia ibride che con carburanti alternativi, oltre 2.000 carri di ultima generazione. A questi si aggiungeranno 42 camion, cinque gru mobili e otto gru a portale e la nuova nave ibrida per il traghettamento sullo stretto di Messina. Gli investimenti andranno ad integrare la flotta attuale che è composta da 650 locomotori, 14mila carri, cinque navi e 30 camion, a cui si aggiungono i 21 terminal gestiti in Italia e in Europa. Il rinnovamento sarà accompagnato e guidato da tecnologie di ultima generazione grazie all'introduzione di una piattaforma web che rappresenterà l'interfaccia unica verso il cliente, consentendo una gestione end-to-end del trasporto. «Il Polo Logistica - ha spiegato Donnarumma - sta attuando una profonda trasformazione per rispondere al meglio alle esigenze del mercato, incrementando l'efficientamento operativo, le sinergie di business e valorizzando gli asset. Per affrontare al meglio le diverse sfide legate all'evoluzione del settore del trasporto ferroviario in Europa - ha ricordato - il Piano Strategico 2025-2029 prevede ricavi in crescita con un tasso annuo di circa l'8%, che arriveranno a due miliardi di euro nel 2029 e investimenti per un impegno complessivo di 2,16 miliardi di euro, focalizzati su digitalizzazione e sostenibilità, sviluppo terminal e asset strategici, acquisto loco elettriche e carri di ultima generazione».

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Gruppo FS, per il Polo Logistica pianificato un investimento di 1,4 miliardi

Informazioni Marittime

Gruppo FS, per il Polo Logistica pianificato un investimento di 1,4 miliardi

02/19/2025 16:10

Tra il 2025 e il 2029, previsto il rinnovo della flotta ed una nuova piattaforma web integrata Gli investimenti per nuovi asset fisici e digitali, fondamentali per lo sviluppo del business del Polo Logistica del gruppo FS Italiane , ammontano a 1,4 miliardi di euro. È quanto previsto dal Piano Strategico 2025-2029, presentato lo scorso dicembre dall'amministratore delegato del gruppo, Stefano Antonio Donnarumma, che affida al Polo Logistica la missione di affermarsi sempre di più come operatore multimodale di sistema nello scenario europeo, con particolare focus sul trasporto integrato intermodale. L'obiettivo è diventare un Freight Forwarder a supporto del sistema industriale europeo, con un approccio che metta il cliente al centro, un'offerta sostenibile end-to-end e una solida impronta internazionale. "Il Polo Logistica sta attuando una profonda trasformazione per rispondere al meglio alle esigenze del mercato, incrementando l'efficientamento operativo, le sinergie di business e valorizzando gli asset", ha spiegato Donnarumma, "Per affrontare al meglio le diverse sfide legate all'evoluzione del settore del trasporto ferroviario in Europa, il Piano strategico 2025-2029 prevede ricavi in crescita con un tasso annuo di circa l'8%, che arriveranno a 2 miliardi di euro nel 2029 e investimenti per un impegno complessivo di 2,16 miliardi di euro, focalizzati su digitalizzazione e sostenibilità, sviluppo terminal e asset strategici, acquisto loco elettriche e carri di ultima generazione". Nei prossimi cinque anni il Polo Logistica vedrà un significativo rinnovo della flotta con mezzi più moderni e diversificati, per rispondere al meglio alle esigenze del mercato. In particolare, entreranno a far parte della flotta 110 locomotive elettriche per la trazione, 25 locomotive da manovra sia ibride che con carburanti alternativi, oltre 2.000 carri di ultima generazione. A questi si aggiungono 42 camion, 5 gru mobili e 8 gru a portale e la nuova nave ibrida per il traghettamento sullo stretto di Messina. Asset fondamentali per alimentare sinergie e offrire soluzioni innovative e integrate. Un rinnovamento guidato da tecnologie di ultima generazione, grazie all'introduzione di una piattaforma web che rappresenterà l'interfaccia unica verso il cliente, consentendo una gestione end-to-end del trasporto. Un aggregatore per collegare domanda e offerta del trasporto combinato ferro-gomma-nave, in grado di interfacciarsi con i terminal e gli hub per ultimo miglio. Complessivamente, il Piano Strategico del Polo Logistica del gruppo FS prevede investimenti per 2,16 miliardi di euro, focalizzati su digitalizzazione e sostenibilità, sviluppo terminal e asset strategici. Gli investimenti andranno ad integrare la flotta attuale, composta da 650 locomotori, 14mila carri, 5 navi e 30 camion, a cui si aggiungono i 21 Terminal gestiti in Italia e in Europa. Condividi Tag ferrovie Articoli correlati.

Sea Reporter

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Gruppo Fs, Polo Logistica: 1,4 Miliardi di investimenti in nuovi asset

Sea Reporter

Gruppo Fs, Polo Logistica: 1,4 Miliardi di investimenti in nuovi asset

02/19/2025 13:26 Redazione Seareporter

Feb 19, 2025 È quanto previsto dal Piano Strategico 2025-2029 presentato lo scorso dicembre dall'Amministratore Delegato del Gruppo, Stefano Antonio Donnarumma , che affida al Polo Logistica la missione di affermarsi sempre di più come operatore multimodale di sistema nello scenario europeo, con particolare focus sul trasporto integrato intermodale. L'obiettivo è diventare un Freight Forwarder a supporto del sistema industriale europeo, con un approccio che metta il cliente al centro, un'offerta sostenibile end-to-end e una solida impronta internazionale. " Il Polo Logistica sta attuando una profonda trasformazione per rispondere al meglio alle esigenze del mercato, incrementando l'efficientamento operativo, le sinergie di business e valorizzando gli asset", ha spiegato l'Amministratore Delegato del Gruppo Fs, Stefano Antonio Donnarumma "Per affrontare al meglio le diverse sfide legate all'evoluzione del settore del trasporto ferroviario in Europa, il Piano strategico 2025-2029 prevede ricavi in crescita con un tasso annuo di circa l'8%, che arriveranno a 2 miliardi di euro nel 2029 e investimenti per un impegno complessivo di 2,16 miliardi di euro, focalizzati su digitalizzazione e sostenibilità, sviluppo terminal e asset strategici, acquisto loco elettriche e carri di ultima generazione". Nei prossimi cinque anni il Polo Logistica vedrà un significativo rinnovo della flotta con mezzi più moderni e diversificati, per rispondere al meglio alle esigenze del mercato. In particolare, entreranno a far parte della flotta 110 locomotive della flotta 110 locomotive elettriche per la trazione, 25 locomotive da manovra sia ibride che con carburanti alternativi, oltre 2.000 carri di ultima generazione. A questi si aggiungono 42 camion, 5 gru mobili e 8 gru a portale e la nuova nave ibrida per il traghettamento sullo stretto di Messina. Asset fondamentali per alimentare sinergie e offrire soluzioni innovative e integrate. Un rinnovamento guidato da tecnologie di ultima generazione, grazie all'introduzione di una piattaforma web che

Feb 19, 2025 È quanto previsto dal Piano Strategico 2025-2029 presentato lo scorso dicembre dall'Amministratore Delegato del Gruppo, Stefano Antonio Donnarumma , che affida al Polo Logistica la missione di affermarsi sempre di più come operatore multimodale di sistema nello scenario europeo, con particolare focus sul trasporto integrato intermodale. L'obiettivo è diventare un Freight Forwarder a supporto del sistema industriale europeo, con un approccio che metta il cliente al centro, un'offerta sostenibile end-to-end e una solida impronta internazionale. " Il Polo Logistica sta attuando una profonda trasformazione per rispondere al meglio alle esigenze del mercato, incrementando l'efficientamento operativo, le sinergie di business e valorizzando gli asset", ha spiegato l'Amministratore Delegato del Gruppo Fs, Stefano Antonio Donnarumma "Per affrontare al meglio le diverse sfide legate all'evoluzione del settore del trasporto ferroviario in Europa, il Piano strategico 2025-2029 prevede ricavi in crescita con un tasso annuo di circa l'8%, che arriveranno a 2 miliardi di euro nel 2029 e investimenti per un impegno complessivo di 2,16 miliardi di euro, focalizzati su digitalizzazione e sostenibilità, sviluppo terminal e asset strategici, acquisto loco elettriche e carri di ultima generazione". Nei prossimi cinque anni il Polo Logistica vedrà un significativo rinnovo della flotta con mezzi più moderni e diversificati, per rispondere al meglio alle esigenze del mercato. In particolare, entreranno a far parte della flotta 110 locomotive elettriche per la trazione, 25 locomotive da manovra sia ibride che con carburanti alternativi, oltre 2.000 carri di ultima generazione. A questi si aggiungono 42 camion, 5 gru mobili e 8 gru a portale e la nuova nave ibrida per il traghettamento sullo stretto di Messina. Asset fondamentali per alimentare sinergie e offrire soluzioni innovative e integrate. Un rinnovamento guidato da tecnologie di ultima generazione, grazie all'introduzione di una piattaforma web che rappresenterà l'interfaccia unica verso il cliente, consentendo una gestione end-to-end del trasporto. Un aggregatore per collegare domanda e offerta del trasporto combinato ferro-gomma-nave, in grado di interfacciarsi con i terminal e gli hub per ultimo miglio. Complessivamente, il Piano Strategico del Polo Logistica del Gruppo FS prevede investimenti per 2,16 miliardi di euro focalizzati su digitalizzazione e sostenibilità, sviluppo terminal e asset strategici. Gli investimenti andranno ad integrare la flotta attuale, composta da 650 locomotori, 14mila carri, 5 navi e 30 camion, a cui si aggiungono i 21 Terminal gestiti in Italia e in Europa.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Stretto Web

Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

02/19/2025 10:48 Danilo Loria

Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, succede al dimissionario Davide Maimone La Città Metropolitana di Messina vuole essere sempre più protagonista del rilancio economico di Messina e dell'intera area dello Stretto, mettendo a disposizione professionalità e sinergie necessarie al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo. In quest'ottica, il Sindaco Metropolitano Federico Basile ha incaricato Massimo Rizzo quale componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, in rappresentanza di Palazzo dei Leoni. Rizzo succede a Maimone Rizzo, che succede al dimissionario Davide Maimone, è un professionista con competenze amministrative, legali e gestionali che avrà il compito di contribuire alla definizione delle nuove strategie di programmazione del sistema portuale dello Stretto. Si tratta di una sfida importante, in una fase storica che vede il porto di Messina in forte crescita, soprattutto nel settore crocieristico. L'obiettivo è quello di dare continuità a una collaborazione tra enti che, in questi anni, ha determinato una forte implementazione delle attività dello scalo marittimo di Messina che, attualmente, lo pone al sesto posto a livello nazionale e al diciassettesimo tra gli scali mediterranei. Basile: "Rizzo competente" "Le capacità, le competenze e le esperienze professionali di Massimo Rizzo – ha dichiarato il Sindaco Metropolitano Federico Basile – costituiscono una garanzia di alta rappresentanza per Palazzo dei Leoni, in vista di un ulteriore rafforzamento del ruolo strategico del porto di Messina che

Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Massimo Rizzo nominato componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, succede al dimissionario Davide Maimone La Città Metropolitana di Messina vuole essere sempre più protagonista del rilancio economico di Messina e dell'intera area dello Stretto, mettendo a disposizione professionalità e sinergie necessarie al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo. In quest'ottica, il Sindaco Metropolitano Federico Basile ha incaricato Massimo Rizzo quale componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, in rappresentanza di Palazzo dei Leoni. Rizzo succede a Maimone Rizzo, che succede al dimissionario Davide Maimone, è un professionista con competenze amministrative, legali e gestionali che avrà il compito di contribuire alla definizione delle nuove strategie di programmazione del sistema portuale dello Stretto. Si tratta di una sfida importante, in una fase storica che vede il porto di Messina in forte crescita, soprattutto nel settore crocieristico. L'obiettivo è quello di dare continuità a una collaborazione tra enti che, in questi anni, ha determinato una forte implementazione delle attività dello scalo marittimo di Messina che, attualmente, lo pone al sesto posto a livello nazionale e al diciassettesimo tra gli scali mediterranei. Basile: "Rizzo competente" "Le capacità, le competenze e le esperienze professionali di Massimo Rizzo - ha dichiarato il Sindaco Metropolitano Federico Basile - costituiscono una garanzia di alta rappresentanza per Palazzo dei Leoni, in vista di un ulteriore rafforzamento del ruolo strategico del porto di Messina che, in questi anni, ha fatto registrare dati di crescita impressionanti, soprattutto nel settore turistico. Desidero ringraziare l'ing. Davide Maimone che, nell'esercizio del suo incarico all'interno del Comitato di Gestione, ha contribuito al raggiungimento di obiettivi più che lusinghieri, grazie alle sue notevoli doti professionali".

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Il Porto di Villa San Giovanni, "infrastruttura essenziale per la mobilità e la logistica"

"Il Porto di Villa San Giovanni: la Porta dello Stretto. Il porto di Villa San Giovanni è da sempre un punto strategico per i collegamenti tra la Sicilia e la Calabria. Sin dall'Ottocento, con lo sviluppo delle prime infrastrutture portuali, ha svolto un ruolo chiave nel traffico marittimo dello Stretto di Messina, diventando il principale snodo per il trasporto di passeggeri, veicoli e merci. Oggi rappresenta un'infrastruttura essenziale per la mobilità e la logistica dell'area, garantendo continuità territoriale". E' quanto afferma l' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.

Stretto Web

Il Porto di Villa San Giovanni, "infrastruttura essenziale per la mobilità e la logistica"

02/19/2025 16:38 Ilaria Calabrò

"Il Porto di Villa San Giovanni: la Porta dello Stretto. Il porto di Villa San Giovanni è da sempre un punto strategico per i collegamenti tra la Sicilia e la Calabria. Sin dall'Ottocento, con lo sviluppo delle prime infrastrutture portuali, ha svolto un ruolo chiave nel traffico marittimo dello Stretto di Messina, diventando il principale snodo per il trasporto di passeggeri, veicoli e merci. Oggi rappresenta un'infrastruttura essenziale per la mobilità e la logistica dell'area, garantendo continuità territoriale". E' quanto afferma l' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.

LiveSicilia

Catania

Piano regolatore del porto di Catania, l'investimento da 940 milioni

LiveSicilia

Piano regolatore del porto di Catania, l'investimento da 940 milioni

02/19/2025 06:36 Antonio Giordano

CATANIA – Quasi un miliardo di investimenti diretti, che arriverà a raddoppiare considerando anche l'indotto e gli investimenti indiretti . Un contributo all'economia della città di più di 600 milioni di euro all'anno, con il settore più in crescita che curiosamente è quello del retail, ovvero dei negozi e del commercio. Sono i numeri che riguardano il Piano regolatore portuale di Catania , attualmente in fase di Valutazione ambientale strategica e che l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale, che lo ha stilato, punta a fare approvare entro il 2025. Cifre, investimenti, tempi, impatto economico e prospettive di crescita sono tutti contenuti in un documento che il gruppo di consulenza strategica Teha – The European House Ambrosetti ha stilato con l'Autorità portuale per studiare l'impatto economico e la creazione di valore del nuovo Prp di Catania. Il metodo e gli investimenti Il documento considera tre diversi tipi di impatto degli investimenti sul Piano regolatore portuale. I primi sono gli impatti diretti, ossia i costi sostenuti per la realizzazione del Piano regolatore e consumi realizzati nell'area portuale. Ci sono poi quelli indiretti, che riguardano forniture e occupazione attivate dagli investimenti diretti; e impatto indotto, ovvero "consumi realizzati per effetto dei redditi pagati dalle imprese direttamente impegnate e da quelle indirettamente coinvolte nelle filiere e la relativa occupazione sostenuta". Il documento stilato da Teha e Autorità portuale poi distingue tra impatti generati nella realizzazione del Piano regolatore, ovvero da tutti i lavori previsti, e impatti generati quando sarà operativo, con tutte le infrastrutture pienamente operative. La realizzazione del Piano regolatore Il numero da tenere a mente per la realizzazione del Piano regolatore del porto di Catania è 940 milioni : sono i soldi che in questo momento si prevede di usare per le opere. L'investimento avverrà nell'arco di tre decenni. Nel primo decennio, dal 2025 al 2035, saranno spesi 440 milioni di euro per completare le due darsene del porto

CATANIA - Quasi un miliardo di investimenti diretti, che arriverà a raddoppiare considerando anche l'indotto e gli investimenti indiretti . Un contributo all'economia della città di più di 600 milioni di euro all'anno, con il settore più in crescita che curiosamente è quello del retail, ovvero dei negozi e del commercio. Sono i numeri che riguardano il Piano regolatore portuale di Catania , attualmente in fase di Valutazione ambientale strategica e che l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale, che lo ha stilato, punta a fare approvare entro il 2025. Cifre, investimenti, tempi, impatto economico e prospettive di crescita sono tutti contenuti in un documento che il gruppo di consulenza strategica Teha - The European House Ambrosetti ha stilato con l'Autorità portuale per studiare l'impatto economico e la creazione di valore del nuovo Prp di Catania. Il metodo e gli investimenti Il documento considera tre diversi tipi di impatto degli investimenti sul Piano regolatore portuale. I primi sono gli impatti diretti, ossia i costi sostenuti per la realizzazione del Piano regolatore e consumi realizzati nell'area portuale. Ci sono poi quelli indiretti, che riguardano forniture e occupazione attivate dagli investimenti diretti; e impatto indotto, ovvero "consumi realizzati per effetto dei redditi pagati dalle imprese direttamente impegnate e da quelle indirettamente coinvolte nelle filiere e la relativa occupazione sostenuta". Il documento stilato da Teha e Autorità portuale poi distingue tra impatti generati nella realizzazione del Piano regolatore, ovvero da tutti i lavori previsti, e impatti generati quando sarà operativo, con tutte le infrastrutture pienamente operative. La realizzazione del Piano regolatore Il numero da tenere a mente per la realizzazione del Piano regolatore del porto di Catania è 940 milioni : sono i soldi che in questo momento si prevede di usare per le opere. L'investimento avverrà nell'arco di tre decenni. Nel primo decennio, dal 2025 al 2035, saranno spesi 440 milioni di euro per completare le due darsene del porto vecchio e del porto nuovo e per relizzare la nuova darsena turistica. In più saranno concluse le infrastrutture già presenti ma incomplete e saranno demolite le strutture vetuste o che intralciano i piani di sviluppo del porto. Nel decennio dal 2035 al 2045 verranno impiegati 210 milioni di euro per prolungare la diga foranea (90 milioni verranno impiegati solo per questa parte di progetto), e la costruzione di altre strutture, tra cui il piazzale triangolare per l'ormeggio dei mezzi nautici. Nell'ultima fase, dal 2045 al 2055, sarà la volta della costruzione della nuova darsena commerciale a sud , che punta a incrementare gli spazi per il traffico Ro/Ro. Questo e altri interventi costeranno in totale 290 milioni di euro. Alla fine dell'intervento gli spazi del porto saranno aumentati del 30 per cento. La "moltiplicazione" Queste le somme previste per la realizzazione del Prp, ovvero l'impatto diretto . Nel documento sulle

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

LiveSicilia

Catania

previsioni, però, Teha e Autorità portuale prevedono, come si diceva, anche impatti indiretti e indotti. Nel documento si legge che i 940 milioni ne attiveranno altri 1.337 (un miliardo e 3) in modo indiretto e 222 in modo indottto, per un impatto economico complessivo nel corso della realizzazione di 2,53 miliardi di euro. In termini di occupazione durante la realizzazione , il piano prevede la creazione di 3.051 posti di lavoro diretti FTE, ossia Full time equivalent, una misura che esprime il carico di lavoro per un dipendente per renderlo comparabile a un dipendente a tempo pieno. A questi si somma la previsione di 6.200 posti indiretti e 1.031 indotti. Il porto operativo La seconda parte dell'analisi riguarda l'impatto economico del porto quando sarà pienamente operativo , con le opere finite, il waterfront completato, maggiori spazi per il movimento merci e per i passeggeri in arrivo con le navi da crociera. Il punto di partenza è il porto come è oggi . Nello scalo catanese oggi lavorano poco più di mille persone, con un fatturato pari a 167 milioni di euro e un contributo annuo al Pil pari a 70 milioni di euro. Partendo da questa base, nel documento di Teha e Autorità portuale si afferma che il nuovo Prp di Catania genererà un giro d'affari addizionale diretto di 278 milioni di Euro, a cui si somma la generazione di ulteriori 329 milioni di Euro in maniera indiretta e 62 milioni di Euro in maniera indotta, per un totale di 669 milioni di Euro addizionali all'anno. L'occupazione totale finale sarà di 3.700 posti FTE, tra diretti, indotti e indiretti. I settori Lo studio individua poi i settori maggiormente avvantaggiati dal nuovo piano . Curiosamente, il settore economico più impattato dal nuovo Prp non sarà qualcosa di direttamente connesso alla navigazione, alle barche o al movimento merci, ma quello del retail, "visti - si legge nel documento - gli ampi spazi ad esso dedicati nella nuova conformazione portuale". In altre parole aumenteranno gli spazi commerciali , con un giro d'affari ogni anno di 124 milioni di euro e mille posti di lavoro aggiuntivi, e un contributo annuo al Pil pari a 69 milioni di euro. L'aumento di posti per la diportistica privata , con 269 nuovi stalli di cui il 20 per cento per barche superiori ai 18 metri e 12 per mega yacht, porterà un giro d'affari addizionale di 66 milioni di euro e 325 posti di lavoro, con un Pil addizionale di 23 milioni di euro. L'ampliamento La crescita del traffico merci è stimata infine , negli scenari medi, in un più 106 per cento rispetto al 2022 quando la funzione commerciale del porto sarà definitivamente operativa. In numero questo si traduce in 44 milioni di euro di ricavi in più, 14 milioni di valore aggiunto e 260 posti di lavoro in più. Il Piano regolatore portuale di Catania prevede progetti per l'ampliamento della zona turistica, la creazione di un waterfront e di una nuova darsena commerciale. Leggi qui tutte le notizie di Catania.

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

VIDEO | Msc apre le porte ai palermitani, il concerto tributo a Battiato a bordo di una nave da crociera

Per la prima volta al porto di Palermo, il palco di Fantasia ha ospitato "Storia di un bambino di nome Franco", un omaggio al cantautore catanese. Lo spettacolo fa parte di "Mare d'Incontri", rassegna culturale gratuita già approdata a Napoli e Bari. Il sales manager Lupelli: "In arrivo anche nel capoluogo le navi extralusso" Video popolari.

Palermo Today

VIDEO | Msc apre le porte ai palermitani, il concerto tributo a Battiato a bordo di una nave da crociera

02/19/2025 20:07 Rosaura Bonfardino, Videomaker Palermo Febbraio

Per la prima volta al porto di Palermo, il palco di Fantasia ha ospitato "Storia di un bambino di nome Franco", un omaggio al cantautore catanese. Lo spettacolo fa parte di "Mare d'Incontri", rassegna culturale gratuita già approdata a Napoli e Bari. Il sales manager Lupelli: "In arrivo anche nel capoluogo le navi extralusso" Video popolari.

FerPress

Focus

Il Gruppo Grimaldi estende il suo network all'India. Previste due partenze al mese dall'Europa

Il nuovo collegamento prevede scali in alcuni dei principali porti del Nord Europa e della penisola iberica, secondo la rotta Southampton - Anversa - Bremerhaven - Setubal/Vigo - Mumbai. Dopo aver raggiunto l'India, le navi proseguiranno la loro navigazione verso l'Estremo Oriente, toccando Taiwan, Giappone, Corea del Sud e Cina. Ogni mese, il servizio prevede anche la connessione tra l'India e i principali porti del Golfo Persico, in Oman, Emirati Arabi Uniti, Qatar, Bahrein, Arabia Saudita e Kuwait. A scalare per la prima volta, il prossimo 20 febbraio, il porto di Mumbai sarà la nave PCTC (Pure Car & Truck Carrier) Grande California: una nave moderna e flessibile, presa in consegna meno di quattro anni fa, che può trasportare circa 7.800 CEU (Car Equivalent Unit) o in alternativa circa 5.000 metri lineari di merce rotabile di ogni tipo e circa 2.800 CEU. In totale, saranno sette le unità car carrier gemelle impiegate sul nuovo servizio per l'India, garantendo una capacità adeguata per soddisfare la crescente domanda di trasporto marittimo di qualità sulla tratta. E nell'ambito della continua espansione nel mercato asiatico, il Gruppo Grimaldi non esclude un ampliamento della propria presenza anche in India, con l'aggiunta di scali in altri porti strategici del Paese. Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

FerPress

Focus

Partnership tra Lloyd's Register Foundation e WEF per una transizione verso porti positivi per natura e persone

FerPress

Partnership tra Lloyd's Register Foundation e WEF per una transizione verso porti positivi per natura e persone

02/19/2025 10:08

I porti sono essenziali per l'occupazione e la crescita economica a livello internazionale e nazionale. I porti degli Stati Uniti rappresentano circa il 10% del PIL del paese, mentre le attività portuali nell'Eurozona rappresentano circa il 16% dei profitti dell'intera economia blu dell'UE. La partnership include un progetto triennale a partire da marzo 2025, volto a garantire impegni dai principali porti globali e a condividere strategie verificabili che avvantaggiano le persone e la natura. Parallelamente, gli sforzi aumenteranno la consapevolezza sulla costruzione di nuovi porti nei mercati emergenti, per garantire che i nuovi investimenti incorporino criteri positivi per la natura. "I porti svolgono un ruolo significativo nel guidare la crescita delle economie emergenti. Con l'aumento della domanda di infrastrutture portuali, abbiamo bisogno di pratiche innovative e metodi di ingegneria per garantire un settore più sicuro, pulito e sostenibile", ha affermato Alfredo Giron, Head of Ocean, World Economic Forum, "Per fare questo è essenziale che la transizione positiva per la natura dei porti fornisca anche benefici per le persone". La nuova partnership si concentrerà su strategie chiave per accelerare la transizione del settore verso la natura positiva, adottando al contempo pratiche che migliorino la sicurezza delle persone e delle merci, migliorando le condizioni di lavoro e garantendo la prosperità sociale. Un'attenzione aggiuntiva sarà rivolta ai metodi per proteggere la natura negli ecosistemi costieri e marini vicino ai porti. "Dobbiamo garantire che i porti che adattiamo e creiamo non si limitino a raggiungere obiettivi economici e sociali, ma proteggano, ripristinino e migliorino attivamente la natura", ha affermato Thomas Thune Andersen, Chairman, Lloyd's Register Foundation. "La nostra nuova partnership strategica a lungo termine con il World Economic Forum unirà migliori pratiche per la natura a operazioni più sicure nei porti, portando a migliori condizioni di lavoro, ecosistemi più sani e accesso a nuovi capitali per approcci positivi per la natura e le persone". Oltre a fornire infrastrutture critiche per il commercio regionale e globale, i porti ospitano anche alcune delle più grandi zone industriali del mondo, quindi alcuni dei maggiori emettitori di CO2. Per raggiungere obiettivi globali in materia di natura e clima, come il Global Biodiversity Framework e gli obiettivi dell'Accordo di Parigi, è essenziale promuovere la collaborazione per la natura positiva e ampliare lo sviluppo di soluzioni di energia pulita per i trasporti e l'industria nelle aree portuali, bilanciando al contempo la sicurezza energetica e garantendo una transizione equa. "Affrontare l'impatto ambientale attuale e previsto dei porti e delle aree industriali nel contesto della transizione energetica è fondamentale", ha affermato Jörgen Sandström, Head, Transforming Industrial

Ecosystems, World Economic Forum. "Promuovendo la collaborazione e sbloccando l'innovazione, puntiamo a garantire una transizione equa e ridurre le emissioni di CO2e, guidare la crescita economica e preservare gli ecosistemi naturali". Le trasformazioni necessarie nelle zone industriali portuali per soluzioni di energia pulita rappresentano un'opportunità per una strategia di rigenerazione olistica. Metodi di pianificazione sensibili per l'uso del suolo e del mare nelle aree portuali possono ridurre al minimo gli impatti negativi sugli ecosistemi costieri e marini, a vantaggio sia dell'ecosistema naturale che della comunità locale. L'implementazione di strategie positive per la natura può portare opportunità di business per i porti di tutto il mondo. Il rapporto del World Economic Forum su Nature-Positive: The Role of Ports ha scoperto che dare priorità a strategie positive per la natura, inclusa la decarbonizzazione, potrebbe sbloccare oltre 54 miliardi di dollari di risparmi sui costi e ricavi entro il 2030 per le aziende che operano lungo la catena del valore del settore portuale.

Informare

Focus

Il gruppo Grimaldi estende il suo network marittimo all'India

Informare

Il gruppo Grimaldi estende il suo network marittimo all'India

02/19/2025 12:59

Il gruppo armatoriale italiano Grimaldi estende la sua rete di collegamenti marittimi all'India attivando a partire da questo mese un servizio regolare con due partenze mensili dall'Europa verso il subcontinente indiano. Il nuovo collegamento prevede scali in alcuni dei principali porti del Nord Europa e della penisola iberica, secondo la rotta Southampton - Anversa - Bremerhaven - Setubal/Vigo - Mumbai. Dopo aver raggiunto l'India, le navi proseguiranno la loro navigazione verso l'Estremo Oriente, toccando Taiwan, Giappone, Corea del Sud e Cina. Ogni mese, il servizio prevede anche la connessione tra l'India e i principali porti del Golfo Persico, in Oman, Emirati Arabi Uniti, Qatar, Bahrein, Arabia Saudita e Kuwait. A scalare per la prima volta il porto di Mumbai, il prossimo 20 febbraio, sarà la pure car and truck carrier Grande California che può trasportare veicoli pari a circa 7.800 ceu o, in alternativa, circa 5.000 metri lineari di merce rotabile di ogni tipo e circa 2.800 ceu. In totale, saranno sette le unità car carrier gemelle impiegate nel nuovo servizio per l'India. Nell'ambito della sua continua espansione nel mercato asiatico, il gruppo partenopeo non ha escluso un ulteriore ampliamento della propria presenza anche in India con l'aggiunta di scali in altri porti strategici del Paese.

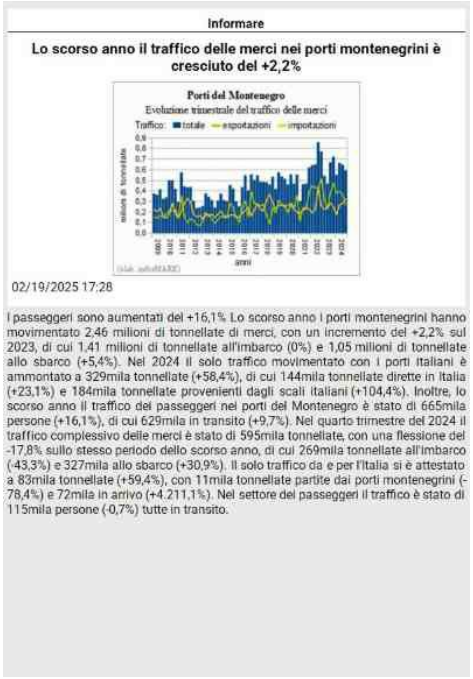
Il gruppo armatoriale italiano Grimaldi estende la sua rete di collegamenti marittimi all'India attivando a partire da questo mese un servizio regolare con due partenze mensili dall'Europa verso il subcontinente indiano. Il nuovo collegamento prevede scali in alcuni dei principali porti del Nord Europa e della penisola iberica, secondo la rotta Southampton - Anversa - Bremerhaven - Setubal/Vigo - Mumbai. Dopo aver raggiunto l'India, le navi proseguiranno la loro navigazione verso l'Estremo Oriente, toccando Taiwan, Giappone, Corea del Sud e Cina. Ogni mese, il servizio prevede anche la connessione tra l'India e i principali porti del Golfo Persico, in Oman, Emirati Arabi Uniti, Qatar, Bahrein, Arabia Saudita e Kuwait. A scalare per la prima volta il porto di Mumbai, il prossimo 20 febbraio, sarà la pure car and truck carrier Grande California che può trasportare veicoli pari a circa 7.800 ceu o, in alternativa, circa 5.000 metri lineari di merce rotabile di ogni tipo e circa 2.800 ceu. In totale, saranno sette le unità car carrier gemelle impiegate nel nuovo servizio per l'India. Nell'ambito della sua continua espansione nel mercato asiatico, il gruppo partenopeo non ha escluso un ulteriore ampliamento della propria presenza anche in India con l'aggiunta di scali in altri porti strategici del Paese.

Informare

Focus

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

I passeggeri sono aumentati del +16,1% Lo scorso anno i porti montenegrini hanno movimentato 2,46 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +2,2% sul 2023, di cui 1,41 milioni di tonnellate all'imbarco (0%) e 1,05 milioni di tonnellate allo sbarco (+5,4%). Nel 2024 il solo traffico movimentato con i porti italiani è ammontato a 329mila tonnellate (+58,4%), di cui 144mila tonnellate dirette in Italia (+23,1%) e 184mila tonnellate provenienti dagli scali italiani (+104,4%). Inoltre, lo scorso anno il traffico dei passeggeri nei porti del Montenegro è stato di 665mila persone (+16,1%), di cui 629mila in transito (+9,7%). Nel quarto trimestre del 2024 il traffico complessivo delle merci è stato di 595mila tonnellate, con una flessione del -17,8% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 269mila tonnellate all'imbarco (-43,3%) e 327mila allo sbarco (+30,9%). Il solo traffico da e per l'Italia si è attestato a 83mila tonnellate (+59,4%), con 11mila tonnellate partite dai porti montenegrini (-78,4%) e 72mila in arrivo (+4.211,1%). Nel settore dei passeggeri il traffico è stato di 115mila persone (-0,7%) tutte in transito.



Informatore Navale

Focus

ASSOMARINAS e ULISSES siglano un protocollo d'intesa per l'innovazione nella nautica e nella gestione dei marina

Informatore Navale

ASSOMARINAS e ULISSES siglano un protocollo d'intesa per l'innovazione nella nautica e nella gestione dei marina

Assomarina e Ulisses siglano un Protocollo d'intesa per l'innovazione nella nautica e nella gestione dei marina

02/19/2025 18:54

. Assomarinas e Ulisses 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.

. Assomarinas e Ulisses 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.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Informatore Navale

Focus

Il CNSM celebra 50 anni di vela offshore a Caorle, la prima è stata La Cinquecento - Da aprile a ottobre 4 regate della vela d'altura

Informatore Navale

Il CNSM celebra 50 anni di vela offshore a Caorle, la prima è stata La Cinquecento – Da aprile a ottobre 4 regate della vela d'altura

02/19/2025 19:45

La rotta offshore adriatica è tracciata: nel sito del CNSM sono disponibili bandi e moduli d'iscrizione alle regate del Circolo Nautico Santa Margherita, per programmare la stagione agonistica a Caorle Le celebrazioni proseguono nel solco dell'altura che ha fatto la storia da quel lontano 1975, quando un gruppo di appassionati portò per la prima volta nel Mediterraneo la vela in doppio ideando la 500×2, ora affiancata da 3 regate che compongono il Trofeo Caorle X2 XTutti Nel 2025 ricorreranno 50 anni di vela offshore, che il CNSM si appresta a celebrare con tanti eventi organizzati in collaborazione con la città di Caorle, Comune Europeo dello Sport 2025. A pochi giorni dall'apertura delle iscrizioni, numerosi equipaggi hanno già confermato la loro presenza, con un incremento di quelli provenienti dal nord Europa. La prima regata del Trofeo Caorle X2 XTutti sarà la costiera La Ottanta, all'undicesima edizione, che si correrà il weekend del 5-6 aprile sulla rotta Caorle-Grado-Pirano, aperta sia ad imbarcazioni stazzate sia per quante sceglieranno di correre in Open. La stagione proseguirà con La Duecento e La Cinquecento Trofeo Pellegrini, valide ai fini della classifica del Campionato Italiano Offshore della Federazione Italiana Vela, a cui sarà possibile iscriversi, in omaggio alla tradizione degli anni passati, sia in Orc che in Irc. Dal 2 al 4 maggio si correrà La Duecento, organizzata con la partnership di Antal, che metterà in palio l'ambito Trofeo Line Honour. Dal 1 al 7 giugno andrà in scena la classicissima La Cinquecento Trofeo Pellegrini, giunta alla 51° edizione, che porterà gli equipaggi da Caorle alle Isole Tremiti passando per l'isola croata di Sansego, in un percorso tecnico, affascinante, impegnativo. La conclusione della stagione sarà affidata a La Cinquanta, la più veloce delle regate del Trofeo, lungo la rotta Caorle- Lignano – Grado, che si disputerà il 25 e 26 ottobre. La novità del 2025 sarà il Trofeo Orologio, che si disputerà sabato 5 luglio, nelle acque antistanti la passeggiata a mare. Il

La rotta offshore adriatica è tracciata: nel sito del CNSM sono disponibili bandi e moduli d'iscrizione alle regate del Circolo Nautico Santa Margherita, per programmare la stagione agonistica a Caorle Le celebrazioni proseguono nel solco dell'altura che ha fatto la storia da quel lontano 1975, quando un gruppo di appassionati portò per la prima volta nel Mediterraneo la vela in doppio ideando la 500×2, ora affiancata da 3 regate che compongono il Trofeo Caorle X2 XTutti Nel 2025 ricorreranno 50 anni di vela offshore, che il CNSM si appresta a celebrare con tanti eventi organizzati in collaborazione con la città di Caorle, Comune Europeo dello Sport 2025. A pochi giorni dall'apertura delle iscrizioni, numerosi equipaggi hanno già confermato la loro presenza, con un incremento di quelli provenienti dal nord Europa. La prima regata del Trofeo Caorle X2 XTutti sarà la costiera La Ottanta, all'undicesima edizione, che si correrà il weekend del 5-6 aprile sulla rotta Caorle-Grado-Pirano, aperta sia ad imbarcazioni stazzate sia per quante sceglieranno di correre in Open. La stagione proseguirà con La Duecento e La Cinquecento Trofeo Pellegrini, valide ai fini della classifica del Campionato Italiano Offshore della Federazione Italiana Vela, a cui sarà possibile iscriversi, in omaggio alla tradizione degli anni passati, sia in Orc che in Irc. Dal 2 al 4 maggio si correrà La Duecento, organizzata con la partnership di Antal, che metterà in palio l'ambito Trofeo Line Honour. Dal 1 al 7 giugno andrà in scena la classicissima La Cinquecento Trofeo Pellegrini, giunta alla 51° edizione, che porterà gli equipaggi da Caorle alle Isole Tremiti passando per l'isola croata di Sansego, in un percorso tecnico, affascinante, impegnativo. La conclusione della stagione sarà affidata a La Cinquanta, la più veloce delle regate del Trofeo, lungo la rotta Caorle- Lignano - Grado, che si disputerà il 25 e 26 ottobre. La novità del 2025 sarà il Trofeo Orologio, che si disputerà sabato 5 luglio, nelle acque antistanti la passeggiata a mare. Il nuovo appuntamento, organizzato in collaborazione con la Darsena dell'Orologio, vuole offrire l'opportunità a tutte le imbarcazioni di scendere in mare per una giornata di vela, da chiudere alla sera in darsena godendo di preziosi momenti conviviali. L'annuncio del programma delle regate e degli eventi 2025 è stato dato dal Presidente del Circolo Nautico Santa Margherita Gian Alberto Marcorin, in anteprima ai soci riuniti per la tradizionale cena sociale. "Anche quest'anno con le regate che compongono il Trofeo Caorle X2 XTutti miriamo a dare ai partecipanti eventi di alto livello sportivo e agonistico, senza dimenticare la componente legata all'accoglienza. Per il nostro sodalizio è fondamentale poter contare sulla disponibilità delle istituzioni cittadine e su una città come Caorle, attenta all'ospitalità e con una forte vocazione turistica e marinaresca. In occasione de La Duecento e de La Cinquecento ospiteremo alcuni eventi che avranno per protagonisti, oltre alla vela, anche l'enogastronomia e le tradizioni.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Informatore Navale

Focus

Tra show cooking, degustazioni ed eventi culturali come proiezioni, concerti e incontri con velisti e scrittori, il programma 2025 nella Città Europea dello Sport sarà ricco e intenso, per i partecipanti e per gli ospiti della località. ". Le regate del Circolo Nautico Santa Margherita sono organizzate in collaborazione con il Comune di Caorle e la Darsena dell'Orologio che offrirà gli ormeggi, con la possibilità di contare anche sull'ospitalità di Marina Sant'Andrea per le imbarcazioni con pescaggio superiore ai 3 metri. Title Sponsor 2025 de La Cinquecento è Pellegrini Impresa di Costruzioni, azienda specializzata nel settore dell'edilizia industriale e civile, che da solide tradizioni ha sviluppato nuove tecnologie costruttive, affiancata da Banca BCC Pordenonese e Monsile. Main Sponsor 2025 de La Duecento sono Antal, azienda all'avanguardia nell'innovazione tecnologica, con un'offerta completa di oltre 1000 articoli di attrezzature per il piano di coperta di imbarcazioni a vela dai 30 ai 140 piedi e Zanutta, leader nell'edilizia, ferramenta e termoidraulica con oltre 50 punti vendita in Nord Italia. Technical Sponsor 2025 de La Duecento e La Cinquecento sono Vennvind, brand di abbigliamento nautico e per il tempo libero, Birra Castello, parte di un gruppo che oggi è il primo produttore di birra a capitale italiano, Venezianico, produttore di orologi automatici di alta qualità, Alber produttore di calze e collant, Cantina Colli del Soligo con il noto prosecco, Bosco del Merlo parte del gruppo Casa Paladin produttore di pregiati vini, Om Ravenna, Dial Bevande, Trim, Biscotti Palmisano, I Pescaori.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Informatore Navale

Focus

MSC WORLD AMERICA COMPLETA CON SUCCESSO LE PROVE IN MARE

Informatore Navale

MSC WORLD AMERICA COMPLETA CON SUCCESSO LE PROVE IN MARE

02/19/2025 21:02

La terza nave a GNL di MSC Crociere entra nella fase finale di preparazione per la stagione inaugurale nei Caraibi, la nave farà il suo debutto a Miami il prossimo 9 aprile e partirà per la sua crociera inaugurale il 12 aprile 2025 MSC World America farà scalo nel nuovo terminal PortMiami di MSC Crociere, il più grande del mondo Ginevra,19 febbraio 2025 - L'ultima ammiraglia di MSC Crociere, MSC World America, ha completato con successo le prove in mare nell'Oceano Atlantico. MSC World America sarà la 23esima nave di MSC Crociere e rappresenta un'evoluzione della World Class, con spazi e concept ripensati appositamente per il mercato statunitense e per tutti gli ospiti europei, poiché coniuga perfettamente lo stile europeo con il comfort americano. La nave sarà anche la prima della flotta a presentare sette distretti a bordo che riuniscono una serie di esperienze su misura. Combinando bar, ristoranti, strutture per l'intrattenimento e il tempo libero, ogni area soddisferà le esigenze, gli umori e i desideri di tutti i viaggiatori. MSC World America ha completato con successo la serie di prove in mare nell'Oceano Atlantico, volte alla verifica delle prestazioni dei motori della nave, alla manovrabilità, al monitoraggio di consumo di carburante, alla verifica dei sistemi di sicurezza, la velocità e gli spazi di arresto. La nave riceverà ora gli ultimi ritocchi presso i cantieri Chantiers de l'Atlantique di Saint Nazaire, in Francia, prima di essere ufficialmente consegnata alla Compagnia il 27 marzo. MSC World America sarà poi battezzata ufficialmente il 9 aprile presso il nuovo MSC Cruise Terminal di Port Miami, il più grande terminal crociere del mondo. Il viaggio inaugurale di MSC World America vedrà protagonista anche l'isola privata Ocean Cay MSC Marine Reserve della Compagnia alle Bahamas, prima dell'impiego della nave nel Mar dei Caraibi. La nave, a 22 ponti e 216.638 tonnellate di stazza lorda, misura 333,3 metri di lunghezza e 47 metri di larghezza, ha una capacità di 6.762 passeggeri e 2.138 membri dell'equipaggio, dispone di 2.614 cabine e offre oltre 38.400 m2 di spazio pubblico. MSC World America disporrà di 18 bar e lounge e 19 punti di ristoro, tra cui quattro ristoranti principali, due buffet, due locali nell'MSC Yacht Club riservati esclusivamente ai suoi ospiti, oltre a sei ristoranti di specialità separati. Gli ospiti possono aspettarsi nuovi concept di ristorazione, tra cui il ristorante greco Paxos e l'unico ristorante Eataly in mare, oltre a nuove opzioni fast casual gratuite per soddisfare ogni gusto e tentazione. Sulla nuova ammiraglia debutteranno anche due nuovissimi concept di lounge: All-Stars Sports Bar, che offre un'autentica atmosfera da partita con piatti americani e giochi da bar, e The Loft, un locale polivalente per commedie, karaoke e altro ancora. La stagione inaugurale della nave da Miami inizia il 12 aprile. La nave alternerà itinerari di 7 notti nei Caraibi orientali e occidentali con scali a Puerto Plata, Repubblica Dominicana; San Juan, Porto Rico; Costa Maya e Cozumel, Messico;

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Informatore Navale

Focus

Isla de Roatan, Honduras; e Ocean Cay. L'utilizzo di GNL da parte di MSC World America consente una transizione diretta verso carburanti GNL bio e sintetici rinnovabili. La nave è dotata di connettività elettrica a terra, che consente di spegnere i motori della nave quando è in porto, eliminando le emissioni locali e migliorando la qualità dell'aria locale; il nuovo MSC Cruise Terminal è dotato di capacità di alimentazione da terra. La nave dispone anche di un avanzato impianto di trattamento delle acque reflue e di un impianto completo di gestione del riciclaggio a bordo per ridurre al minimo i rifiuti. L'attuale portafoglio ordini di MSC Crociere comprende la MSC World Asia, che sarà consegnata nel 2026, e una quarta nave World Class che arriverà nel 2027.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Informazioni Marittime

Focus

Clia annuncia le presenze all'European Cruise Week 2025

Informazioni Marittime

Clia annuncia le presenze all'European Cruise Week 2025

02/19/2025 14:04

Il meeting internazionale si terrà a Rotterdam dal 12 al 14 marzo Clia , l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, annuncia le presenze istituzionali alla European Cruise Week 2025 , che si terrà a Rotterdam dal 12 al 14 marzo prossimi, tra cui Apostolos Tzitzikostas, commissario europeo per i trasporti sostenibili e il turismo, il quale terrà il discorso di apertura. Ci saranno poi: Marina Hadjimanolis, viceministro allo shipping di Cipro; Petri Peltonen, sottosegretario all'economia e all'occupazione della Finlandia; Christos Stylianides, ministro degli affari marittimi e della politica insulare della Grecia; Fotini Ioannidou, direttore Trasporti Marittimi della DG MOVE della Commissione Ue; Maja Bakran Marcich, vicedirettore della DG Mobilità e Trasporti Commissione Ue; Maive Rute, vicedirettore DG Crescita Commissione Ue; Barry Madlener, ministro delle Infrastrutture dei Paesi Bassi; Toni Glavina, ministro del Turismo della Croazia; Heike Deggim, direttore sicurezza marittima dell'Organizzazione Marittima Internazionale. Saranno inoltre presenti i ceo delle compagnie crocieristiche, i vertici dei Gruppi europei della cantieristica, i rappresentanti di autorità marittime, autorità portuali e terminal, fornitori e stakeholder. "La partecipazione e l'interesse delle istituzioni dimostrano la sempre maggiore comprensione di quanto il comparto crocieristico sia importante per l'innovazione industriale e lo sviluppo del settore marittimo europeo. Questo evento sarà fondamentale per parlare di come la crocieristica può migliorare competitività, sostenibilità e resilienza del settore manifatturiero marittimo europeo" dice Samuel Maubanc, direttore generale di Clia Europa. Le compagnie stanno da anni investendo in nuove tecnologie anche per ciò che riguarda l'uso di nuovi carburanti 'puliti'. Molte delle nuove navi sono infatti già dotate di motori in grado di adeguarsi in modo flessibile ai nuovi combustibili e pronte ad utilizzare carburanti a basse emissioni. Per cui, tra gli argomenti del vertice ci sarà sicuramente lo sviluppo, l'uso e la disponibilità su larga scala di tali

Il meeting internazionale si terrà a Rotterdam dal 12 al 14 marzo Clia , l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, annuncia le presenze istituzionali alla European Cruise Week 2025 , che si terrà a Rotterdam dal 12 al 14 marzo prossimi, tra cui Apostolos Tzitzikostas, commissario europeo per i trasporti sostenibili e il turismo, il quale terrà il discorso di apertura. Ci saranno poi: Marina Hadjimanolis, viceministro allo shipping di Cipro; Petri Peltonen, sottosegretario all'economia e all'occupazione della Finlandia; Christos Stylianides, ministro degli affari marittimi e della politica insulare della Grecia; Fotini Ioannidou, direttore Trasporti Marittimi della DG MOVE della Commissione Ue; Maja Bakran Marcich, vicedirettore della DG Mobilità e Trasporti Commissione Ue; Maive Rute, vicedirettore DG Crescita Commissione Ue; Barry Madlener, ministro delle Infrastrutture dei Paesi Bassi; Toni Glavina, ministro del Turismo della Croazia; Heike Deggim, direttore sicurezza marittima dell'Organizzazione Marittima Internazionale. Saranno inoltre presenti i ceo delle compagnie crocieristiche, i vertici dei Gruppi europei della cantieristica, i rappresentanti di autorità marittime, autorità portuali e terminal, fornitori e stakeholder. "La partecipazione e l'interesse delle istituzioni dimostrano la sempre maggiore comprensione di quanto il comparto crocieristico sia importante per l'innovazione industriale e lo sviluppo del settore marittimo europeo. Questo evento sarà fondamentale per parlare di come la crocieristica può migliorare competitività, sostenibilità e resilienza del settore manifatturiero marittimo europeo" dice Samuel Maubanc, direttore generale di Clia Europa. Le compagnie stanno da anni investendo in nuove tecnologie anche per ciò che riguarda l'uso di nuovi carburanti 'puliti'. Molte delle nuove navi sono infatti già dotate di motori in grado di adeguarsi in modo flessibile ai nuovi combustibili e pronte ad utilizzare carburanti a basse emissioni. Per cui, tra gli argomenti del vertice ci sarà sicuramente lo sviluppo, l'uso e la disponibilità su larga scala di tali combustibili innovativi, come anche il loro prezzo. Inoltre, si parlerà di turismo sostenibile, della lunga catena di approvvigionamento europea della crocieristica, di infrastrutture portuali. La settimana della crociera si compone di una parte istituzionale, lo European Summit, e di una parte fieristica, l'Innovation EXPO. Lo European Summit è un vertice in cui si riunisce la comunità crocieristica assieme a tutti gli stakeholder quali autorità portuali, terminal, cantieristica, ONG e organizzazioni internazionali. L'Innovation Showcase è un forum in cui gli espositori presenteranno soluzioni e prodotti provenienti da tutta Europa. Le aziende fornitrici di tutta la catena del valore potranno entrare in contatto diretto con i responsabili acquisti delle compagnie per sviluppare importanti opportunità commerciali e presentare prodotti, servizi, soluzioni e progetti. Condividi Tag clia crociere Articoli correlati.

La Gazzetta Marittima

Focus

Assotutela e Tails insieme

La Gazzetta Marittima

Assotutela e Tails insieme

02/19/2025 09:04

MILANO – "Assotutela e Tails hanno siglato un accordo per rafforzare la tutela dei diritti di imprese e cittadini, promuovendo l'arbitrato come strumento rapido ed efficace di risoluzione delle controversie. Un accordo importante, che vedrà insieme due realtà che da anni si battono per la tutela della comunità: Assotutela, presieduta oggi da Michel Emi Maritato, nasce oltre un decennio fa per difendere i consumatori e opera nel settore dei rimborsi, dell'usura bancaria, dell'anatocismo, e degli interessi ultra legali; Tails, "Tribunale Arbitrale per l'impresa, il lavoro e lo sport" è un'associazione apolitica ed apartitica senza fini di lucro, presieduta da Franco Antonio Pinardi, che promuove la cultura della giustizia, dell'equità e della legalità, nonché la diffusione dell'istituto dell'arbitrato e l'organizzazione di tribunali arbitrali competenti e professionali. "L'intesa mira a garantire una maggiore accessibilità alla giustizia alternativa, offrendo soluzioni concrete per la risoluzione di dispute in ambito commerciale, civile e amministrativo. Grazie a questo accordo, le parti potranno avvalersi di un percorso strutturato, riducendo tempi e costi rispetto ai tradizionali iter giudiziari. A nostro giudizio infatti gli arbitrati rappresentano non solo una risposta alle sfide attuali del sistema giuridico, ma anche una via per costruire un futuro più giusto e sostenibile per le relazioni commerciali e il tessuto sociale nel suo complesso", hanno spiegato Maritato ed il presidente Vicario della Commissione di Garanzia avvocato Luigi Vingiani. Che, poi, hanno aggiunto: "Questo accordo è un segnale forte per la promozione della giustizia alternativa e del diritto alla tutela, confermando l'impegno di Assotutela e Tails nel fornire soluzioni innovative e alla portata di tutti, cittadini e imprese". Nei prossimi mesi, le due associazioni avranno come obiettivo quello di costituire una rete capillare di sportelli informativi su tutto il territorio: da Milano a Napoli, fino a Roma e altre importanti città.

MILANO - "Assotutela e Tails hanno siglato un accordo per rafforzare la tutela dei diritti di imprese e cittadini, promuovendo l'arbitrato come strumento rapido ed efficace di risoluzione delle controversie. Un accordo importante, che vedrà insieme due realtà che da anni si battono per la tutela della comunità: Assotutela, presieduta oggi da Michel Emi Maritato, nasce oltre un decennio fa per difendere i consumatori e opera nel settore dei rimborsi, dell'usura bancaria, dell'anatocismo, e degli interessi ultra legali; Tails, "Tribunale Arbitrale per l'impresa, il lavoro e lo sport" è un'associazione apolitica ed apartitica senza fini di lucro, presieduta da Franco Antonio Pinardi, che promuove la cultura della giustizia, dell'equità e della legalità, nonché la diffusione dell'istituto dell'arbitrato e l'organizzazione di tribunali arbitrali competenti e professionali. "L'intesa mira a garantire una maggiore accessibilità alla giustizia alternativa, offrendo soluzioni concrete per la risoluzione di dispute in ambito commerciale, civile e amministrativo. Grazie a questo accordo, le parti potranno avvalersi di un percorso strutturato, riducendo tempi e costi rispetto ai tradizionali iter giudiziari. A nostro giudizio infatti gli arbitrati rappresentano non solo una risposta alle sfide attuali del sistema giuridico, ma anche una via per costruire un futuro più giusto e sostenibile per le relazioni commerciali e il tessuto sociale nel suo complesso", hanno spiegato Maritato ed il presidente Vicario della Commissione di Garanzia avvocato Luigi Vingiani. Che, poi, hanno aggiunto: "Questo accordo è un segnale forte per la promozione della giustizia alternativa e del diritto alla tutela, confermando l'impegno di Assotutela e Tails nel fornire soluzioni innovative e alla portata di tutti, cittadini e imprese". Nei prossimi mesi, le due associazioni avranno come obiettivo quello di costituire una rete capillare di sportelli informativi su tutto il territorio: da Milano a Napoli, fino a Roma e altre importanti città.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

La Gazzetta Marittima

Focus

La "giornata delle balene"

La Gazzetta Marittima

La "giornata delle balene"

02/19/2025 09:16

GENOVA – Domenica scorsa 16 febbraio si è celebrata in tutto il mondo la "giornata delle balene", per ricordare le varie campagne in corso per la salvaguardia guardia di questi pacifici, grandi abitatori del mare. Le collisioni tra navi e balene – è stato riferito dai vari rapporti sul tema – rappresentano una delle principali minacce per la sopravvivenza di questi maestosi mammiferi marini, e l'urgenza di affrontare il problema è più evidente che mai. Recenti studi, tra cui una ricerca pubblicata su Science, e il lavoro della World Sustainability Foundation e Friend of the Sea, offrono una visione approfondita del rischio globale e delle possibili soluzioni. La mappatura dei pericoli: secondo lo studio pubblicato su Science, il 92% degli habitat dei cetacei si sovrappone alle rotte di navigazione globale. I dati, basati sulla mappatura di oltre 435.000 localizzazioni di balene e i percorsi di quasi 176.000 navi, evidenziano che meno del 7% delle aree a rischio adotta strategie di mitigazione. La velocità delle navi, spesso superiore ai 20 nodi, rappresenta un fattore chiave: scendere sotto i 13 nodi potrebbe ridurre significativamente il rischio di collisioni. Questi dati si intrecciano con le ricerche della World Sustainability Foundation, che ha analizzato l'impatto delle collisioni nelle Important Marine Mammals Areas (IMMA), con un focus particolare sul Mar Mediterraneo. Qui, specie come la balenottera comune e il capodoglio affrontano rischi elevati, aggravati dall'intensità del traffico marittimo. La portata globale del problema: il problema non si limita al Mediterraneo. Lo studio pubblicato su Science ha individuato aree ad alto rischio anche nell'Atlantico settentrionale, dove la balena franca è particolarmente vulnerabile a causa della sua lentezza, e nel Pacifico, dove le rotte di navigazione si intersecano con i percorsi migratori di diverse specie di balene. Le collisioni non solo mettono a rischio la vita dei cetacei, quali telecamere a infrarossi e sistemi di osservazione automatizzati. Friend of the Sea, inoltre, promuove la certificazione "Whale-Safe", un riconoscimento per gli operatori marittimi che adottano pratiche sostenibili per prevenire le collisioni. Un aspetto cruciale è la necessità di maggiore consapevolezza pubblica. Un sondaggio condotto dalla World Sustainability Foundation ha rivelato che il 50% del pubblico non conosce la gravità del problema. Paolo Bray, fondatore di Friend of the Sea, sottolinea: "Solo attraverso una comprensione diffusa del problema possiamo sperare di mobilitare le risorse e il supporto necessari per implementare soluzioni efficaci.".

GENOVA - Domenica scorsa 16 febbraio si è celebrata in tutto il mondo la "giornata delle balene", per ricordare le varie campagne in corso per la salvaguardia guardia di questi pacifici, grandi abitatori del mare. Le collisioni tra navi e balene - è stato riferito dai vari rapporti sul tema - rappresentano una delle principali minacce per la sopravvivenza di questi maestosi mammiferi marini, e l'urgenza di affrontare il problema è più evidente che mai. Recenti studi, tra cui una ricerca pubblicata su Science, e il lavoro della World Sustainability Foundation e Friend of the Sea, offrono una visione approfondita del rischio globale e delle possibili soluzioni. La mappatura dei pericoli: secondo lo studio pubblicato su Science, il 92% degli habitat dei cetacei si sovrappone alle rotte di navigazione globale. I dati, basati sulla mappatura di oltre 435.000 localizzazioni di balene e i percorsi di quasi 176.000 navi, evidenziano che meno del 7% delle aree a rischio adotta strategie di mitigazione. La velocità delle navi, spesso superiore ai 20 nodi, rappresenta un fattore chiave: scendere sotto i 13 nodi potrebbe ridurre significativamente il rischio di collisioni. Questi dati si intrecciano con le ricerche della World Sustainability Foundation, che ha analizzato l'impatto delle collisioni nelle Important Marine Mammals Areas (IMMA), con un focus particolare sul Mar Mediterraneo. Qui, specie come la balenottera comune e il capodoglio affrontano rischi elevati, aggravati dall'intensità del traffico marittimo. La portata globale del problema: il problema non si limita al Mediterraneo. Lo studio pubblicato su Science ha individuato aree ad alto rischio anche nell'Atlantico settentrionale, dove la balena franca è particolarmente vulnerabile a causa della sua lentezza, e nel Pacifico, dove le rotte di navigazione si intersecano con i percorsi migratori di diverse specie di balene. Le collisioni non solo mettono a rischio la vita dei cetacei, ma possono avere un impatto economico e operativo significativo anche per le compagnie di navigazione, a causa dei danni alle navi e dei potenziali rischi per l'equipaggio. Soluzioni a portata di mano: tra le proposte emergono interventi come la riduzione della velocità delle navi, la reindirizzazione delle rotte e l'uso di tecnologie avanzate per rilevare i cetacei, quali telecamere a infrarossi e sistemi di osservazione automatizzati. Friend of the Sea, inoltre, promuove la certificazione "Whale-Safe", un riconoscimento per gli operatori marittimi che adottano pratiche sostenibili per prevenire le collisioni. Un aspetto cruciale è la necessità di maggiore consapevolezza pubblica. Un sondaggio condotto dalla World Sustainability Foundation ha rivelato che il 50% del pubblico non conosce la gravità del problema. Paolo Bray, fondatore di Friend of the Sea, sottolinea: "Solo attraverso una comprensione diffusa del problema possiamo sperare di mobilitare le risorse e il supporto necessari per implementare soluzioni efficaci.".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

La Gazzetta Marittima

Focus

È nata l'Accademia Boero

La Gazzetta Marittima

È nata l'Accademia Boero

02/19/2025 18:01

GENOVA - Gruppo Boero, azienda leader nel mercato dei prodotti vernicianti per edilizia e yachting, ha inaugurato Gruppo Boero Academy, l'innovativo hub di formazione e scambio di conoscenze per la crescita di professionisti e organizzazioni delle filiere di edilizia, architettura e yachting. Attraverso un'offerta selezionata di incontri teorici e pratici nell'ambito della formazione manageriale e delle soluzioni applicative per edilizia, architettura e yachting, Gruppo Boero Academy si pone l'obiettivo di costruire dei piani di sviluppo di competenze riservati al personale interno e agli specialisti del settore, per aiutarli a rendere più sostenibili, efficienti e sicuri i propri progetti e a generare valore nelle loro realtà aziendali e nella società. Le proposte formative includono incontri e corsi in aula, di tipo teorico e pratico, presso la sede di Gruppo Boero Academy a Rivalta Scrivia (AL), così come moduli online. Gli elementi essenziali di passione e performance e la filosofia del "Positive Impact" del Gruppo Boero guidano anche le scelte di Gruppo Boero Academy, nella volontà di creare, attraverso la propria offerta formativa, un impatto positivo sull'ambiente, sulle persone e sul territorio in cui si vive e si lavora. Spiega Riccardo Carpanese, direttore marketing di Gruppo Boero. "Il progetto ha previsto un grande impegno anche in termini di risorse umane specializzate: un team di collaboratori di Gruppo Boero ha lavorato in modo dedicato, coinvolgendo profili interdisciplinari anche attraverso focus group volti a disegnare una proposta che rispondesse a reali esigenze di crescita professionale. Consulenti di marketing e comunicazione, esperti di formazione manageriale e progettisti ci hanno supportato nel definire un luogo e una proposta allineati ai nostri valori che potesse costituire una via distintiva". Continua Carpanese. "Il nostro Gruppo ha colto la crescente necessità di mettere a sistema le competenze interne e degli attori delle filiere in cui operiamo, dedicando a questo nostro impegno anche un luogo di incontro centrale, l'Academy. L'aspetto distintivo rispetto a quanto avviene di norma nella nostra

GENOVA - Gruppo Boero, azienda leader nel mercato dei prodotti vernicianti per edilizia e yachting, ha inaugurato Gruppo Boero Academy, l'innovativo hub di formazione e scambio di conoscenze per la crescita di professionisti e organizzazioni delle filiere di edilizia, architettura e yachting. Attraverso un'offerta selezionata di incontri teorici e pratici nell'ambito della formazione manageriale e delle soluzioni applicative per edilizia, architettura e yachting, Gruppo Boero Academy si pone l'obiettivo di costruire dei piani di sviluppo di competenze riservati al personale interno e agli specialisti del settore, per aiutarli a rendere più sostenibili, efficienti e sicuri i propri progetti e a generare valore nelle loro realtà aziendali e nella società. Le proposte formative includono incontri e corsi in aula, di tipo teorico e pratico, presso la sede di Gruppo Boero Academy a Rivalta Scrivia (AL), così come moduli online. Gli elementi essenziali di passione e performance e la filosofia del "Positive Impact" del Gruppo Boero guidano anche le scelte di Gruppo Boero Academy, nella volontà di creare, attraverso la propria offerta formativa, un impatto positivo sull'ambiente, sulle persone e sul territorio in cui si vive e si lavora. Spiega Riccardo Carpanese, direttore marketing di Gruppo Boero. "Il progetto ha previsto un grande impegno anche in termini di risorse umane specializzate: un team di collaboratori di Gruppo Boero ha lavorato in modo dedicato, coinvolgendo profili interdisciplinari anche attraverso focus group volti a disegnare una proposta che rispondesse a reali esigenze di crescita professionale. Consulenti di marketing e comunicazione, esperti di formazione manageriale e progettisti ci hanno supportato nel definire un luogo e una proposta allineati ai nostri valori che potesse costituire una via distintiva". Continua Carpanese. "Il nostro Gruppo ha colto la crescente necessità di mettere a sistema le competenze interne e degli attori delle filiere in cui operiamo, dedicando a questo nostro impegno anche un luogo di incontro centrale, l'Academy. L'aspetto distintivo rispetto a quanto avviene di norma nella nostra industria è la volontà di non occuparci solo di formazione frontale, ma di trasformare la nostra Academy in un luogo dove, assieme a professionisti di spicco e rappresentanti della filiera di riferimento, sarà possibile riflettere sui trend attuali e sugli scenari di sviluppo del settore, in un processo di arricchimento reciproco". Continua Carpanese. "Per quanto riguarda, nello specifico, il mondo dello yachting, le esigenze della filiera sono di carattere globale, quali l'ottimizzazione dei processi di manutenzione e la riduzione dell'impatto ambientale. Con la nostra proposta "Boero LifeCycle" rappresentiamo un partner sempre presente in tutte le fasi di vita dell'imbarcazione. Gli utilizzatori possono rivolgersi in tutto il mondo ai nostri partner per effettuare gli interventi di manutenzione con una gamma completa e integrata di soluzioni e servizi che puntano a limitare la frequenza di carenaggio, con un approccio

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

più rispettoso dell'ambiente ed efficiente dal punto di vista dei costi. Oltre all'acquisizione di conoscenze tecniche, le sfide di mercato attuali richiedono abilità sempre più solide anche in ambito comunicativo, strategico, commerciale e di gestione. Gruppo Boero Academy, con un'offerta formativa di corsi trasversali e corsi tecnici specifici per il mondo dello yachting, intende rispondere alle esigenze di crescita personale e professionale della filiera". Continua Carpanese. "Sul fronte delle soluzioni, nell'ottica di garantire un futuro più blu e rispettoso dei mari, abbiamo sottoposto le nostre soluzioni antivegetative, Magellan 630 EXTRA e Giraglia 633 EXTRA a verifica da parte di Water Revolution Foundation e sono state riconosciute come due delle soluzioni più sostenibili del mercato, con un impatto ambientale del 20% inferiore rispetto alle antivegetative standard. Stiamo inoltre rilanciando la linea Challenger PRO, il nostro Topcoat, con il quale stiamo crescendo rapidamente e puntiamo a conquistare importanti quote di mercato. Per raggiungere questo obiettivo stiamo puntando molto sulla formazione teorico-applicativa di tutta la filiera a livello.

Sea Reporter

Focus

Cruise Week 2025, svelate presenze politici e istituzioni

Sea Reporter

Cruise Week 2025, svelate presenze politici e istituzioni

02/19/2025 13:18 Redazione Seareporter

– CLIA, associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, annuncia le presenze istituzionali alla European Cruise Week 2025, che si terrà a Rotterdam dal 12 al 14 marzo prossimi, tra cui Apostolos Tzitzikostas, Commissario europeo per i trasporti sostenibili e il turismo, il quale terrà il discorso di apertura. Ci saranno poi: Marina Hadjimanolis, Viceministro allo shipping di Cipro; Petri Peltonen, Sottosegretario all'economia e all'occupazione della Finlandia; Christos Stylianides, Ministro degli affari marittimi e della politica insulare della Grecia; Fotini Ioannidou, Direttore Trasporti Marittimi della DG MOVE della Commissione Ue; Maja Bakran Marcich, Vicedirettore della DG Mobilità e Trasporti Commissione Ue; Maive Rute, Vicedirettore DG Crescita Commissione Ue; Barry Madlener, Ministro delle Infrastrutture dei Paesi Bassi; Tonči Glavina, Ministro del Turismo della Croazia; Heike Deggim, Direttore sicurezza marittima dell'Organizzazione Marittima Internazionale. Saranno inoltre presenti i CEO delle compagnie crocieristiche, i vertici dei Gruppi europei della cantieristica, i rappresentanti di autorità marittime, autorità portuali e terminal, fornitori e stakeholder. "La partecipazione e l'interesse delle istituzioni dimostrano la sempre maggiore comprensione di quanto il comparto crocieristico sia importante per l'innovazione industriale e lo sviluppo del settore marittimo europeo. Questo evento sarà fondamentale per parlare di come la crocieristica può migliorare competitività, sostenibilità e resilienza del settore manifatturiero marittimo europeo" dice Samuel Maubanc, Direttore Generale CLIA Europa. Le compagnie stanno da anni investendo in nuove tecnologie anche per ciò che riguarda l'uso di nuovi carburanti 'puliti'. Molte delle nuove navi sono infatti già dotate di motori in grado di adeguarsi in modo flessibile ai nuovi combustibili e pronte ad utilizzare carburanti a basse emissioni. Per cui, tra gli argomenti del vertice ci sarà sicuramente lo sviluppo, l'uso e la disponibilità su larga scala di tali combustibili innovativi, come anche il loro prezzo. Inoltre, si parlerà di turismo

- CLIA, associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, annuncia le presenze istituzionali alla European Cruise Week 2025, che si terrà a Rotterdam dal 12 al 14 marzo prossimi, tra cui Apostolos Tzitzikostas, Commissario europeo per i trasporti sostenibili e il turismo, il quale terrà il discorso di apertura. Ci saranno poi: Marina Hadjimanolis, Viceministro allo shipping di Cipro; Petri Peltonen, Sottosegretario all'economia e all'occupazione della Finlandia; Christos Stylianides, Ministro degli affari marittimi e della politica insulare della Grecia; Fotini Ioannidou, Direttore Trasporti Marittimi della DG MOVE della Commissione Ue; Maja Bakran Marcich, Vicedirettore della DG Mobilità e Trasporti Commissione Ue; Maive Rute, Vicedirettore DG Crescita Commissione Ue; Barry Madlener, Ministro delle Infrastrutture dei Paesi Bassi; Toni Glavina, Ministro del Turismo della Croazia; Heike Deggim, Direttore sicurezza marittima dell'Organizzazione Marittima Internazionale. Saranno inoltre presenti i CEO delle compagnie crocieristiche, i vertici dei Gruppi europei della cantieristica, i rappresentanti di autorità marittime, autorità portuali e terminal, fornitori e stakeholder. "La partecipazione e l'interesse delle istituzioni dimostrano la sempre maggiore comprensione di quanto il comparto crocieristico sia importante per l'innovazione industriale e lo sviluppo del settore marittimo europeo. Questo evento sarà fondamentale per parlare di come la crocieristica può migliorare competitività, sostenibilità e resilienza del settore manifatturiero marittimo europeo" dice Samuel Maubanc, Direttore Generale CLIA Europa. Le compagnie stanno da anni investendo in nuove tecnologie anche per ciò che riguarda l'uso di nuovi carburanti 'puliti'. Molte delle nuove navi sono infatti già dotate di motori in grado di adeguarsi in modo flessibile ai nuovi combustibili e pronte ad utilizzare carburanti a basse emissioni. Per cui, tra gli argomenti del vertice ci sarà sicuramente lo sviluppo, l'uso e la disponibilità su larga scala di tali combustibili innovativi, come anche il loro prezzo. Inoltre, si parlerà di turismo sostenibile, della lunga catena di approvvigionamento europea della crocieristica, di infrastrutture portuali. La Cruise Week Europe 2025 è organizzata in collaborazione con i padroni di casa locali Cruise Port Rotterdam, il Porto e la Città di Rotterdam. Tra gli sponsor ci sono il Founding Partner RINA, che quest'anno torna come Presenting Sponsor, insieme a Lloyd's Register come Premier Sponsor. Come nella fortunata edizione dello scorso anno a Genova, la settimana della crociera si compone di una parte istituzionale, lo European Summit, e di una parte fieristica, l'Innovation EXPO. Lo European Summit è un vertice in cui si riunisce la comunità crocieristica assieme a tutti gli stakeholder quali autorità portuali, terminal, cantieristica, ONG e organizzazioni internazionali. L'Innovation Showcase è un forum in cui gli espositori presenteranno soluzioni e prodotti provenienti da tutta Europa. Le aziende fornitrici di tutta la catena

del valore potranno entrare in contatto diretto con i responsabili acquisti delle compagnie per sviluppare importanti opportunità commerciali e presentare prodotti, servizi, soluzioni e progetti.

Sea Reporter

Focus

MSC World America ha completato con successo le prove in mare

Sea Reporter

MSC World America ha completato con successo le prove in mare

02/19/2025 20:36 Redazione Seareporter

Feb 19, 2025 Ginevra – L'ultima ammiraglia di MSC Crociere, MSC World America , ha completato con successo le prove in mare nell'Oceano Atlantico. MSC World America sarà la 23esima nave di MSC Crociere e rappresenta un'evoluzione della World Class, con spazi e concept ripensati appositamente per il mercato statunitense e per tutti gli ospiti europei, poiché coniuga perfettamente lo stile europeo con il comfort americano. La nave sarà anche la prima della flotta a presentare sette distretti a bordo che riuniscono una serie di esperienze su misura. Combinando bar, ristoranti, strutture per l'intrattenimento e il tempo libero, ogni area soddisferà le esigenze, gli umori e i desideri di tutti i viaggiatori. MSC World America ha completato con successo la serie di prove in mare nell'Oceano Atlantico, volte alla verifica delle prestazioni dei motori della nave, alla manovrabilità, al monitoraggio di consumo di carburante, alla verifica dei sistemi di sicurezza, la velocità e gli spazi di arresto. La nave riceverà ora gli ultimi ritocchi presso i cantieri Chantiers de l'Atlantique di Saint Nazaire, in Francia, prima di essere ufficialmente consegnata alla Compagnia il 27 marzo. MSC World America sarà poi battezzata ufficialmente il 9 aprile presso il nuovo MSC Cruise Terminal di Port Miami, il più grande terminal crociere del mondo. Il viaggio inaugurale di MSC World America vedrà protagonista anche l'isola privata Ocean Cay MSC Marine Reserve della Compagnia alle Bahamas, prima dell'impiego della nave nel Mar dei Caraibi. La nave, a 22 ponti e 216.638 tonnellate di stazza lorda, misura 333,3 metri di lunghezza e 47 metri di larghezza, ha una capacità di 6.762 passeggeri e 2.138 membri dell'equipaggio, dispone di 2.614 cabine e offre oltre 38.400 m2 di spazio pubblico. MSC World America disporrà di 18 bar e lounge e 19 punti di ristoro, tra cui quattro ristoranti principali, due buffet, due locali nell'MSC Yacht Club riservati esclusivamente ai suoi ospiti, oltre a sei ristoranti di specialità separati. Gli ospiti possono aspettarsi nuovi concept di ristorazione, tra cui il ristorante greco Paxos e

Feb 19, 2025 Ginevra - L'ultima ammiraglia di MSC Crociere, MSC World America , ha completato con successo le prove in mare nell'Oceano Atlantico. MSC World America sarà la 23esima nave di MSC Crociere e rappresenta un'evoluzione della World Class, con spazi e concept ripensati appositamente per il mercato statunitense e per tutti gli ospiti europei, poiché coniuga perfettamente lo stile europeo con il comfort americano. La nave sarà anche la prima della flotta a presentare sette distretti a bordo che riuniscono una serie di esperienze su misura. Combinando bar, ristoranti, strutture per l'intrattenimento e il tempo libero, ogni area soddisferà le esigenze, gli umori e i desideri di tutti i viaggiatori. MSC World America ha completato con successo la serie di prove in mare nell'Oceano Atlantico, volte alla verifica delle prestazioni dei motori della nave, alla manovrabilità, al monitoraggio di consumo di carburante, alla verifica dei sistemi di sicurezza, la velocità e gli spazi di arresto. La nave riceverà ora gli ultimi ritocchi presso i cantieri Chantiers de l'Atlantique di Saint Nazaire, in Francia, prima di essere ufficialmente consegnata alla Compagnia il 27 marzo. MSC World America sarà poi battezzata ufficialmente il 9 aprile presso il nuovo MSC Cruise Terminal di Port Miami, il più grande terminal crociere del mondo. Il viaggio inaugurale di MSC World America vedrà protagonista anche l'isola privata Ocean Cay MSC Marine Reserve della Compagnia alle Bahamas, prima dell'impiego della nave nel Mar dei Caraibi. La nave, a 22 ponti e 216.638 tonnellate di stazza lorda, misura 333,3 metri di lunghezza e 47 metri di larghezza, ha una capacità di 6.762 passeggeri e 2.138 membri dell'equipaggio, dispone di 2.614 cabine e offre oltre 38.400 m2 di spazio pubblico. MSC World America disporrà di 18 bar e lounge e 19 punti di ristoro, tra cui quattro ristoranti principali, due buffet, due locali nell'MSC Yacht Club riservati esclusivamente ai suoi ospiti, oltre a sei ristoranti di specialità separati. Gli ospiti possono aspettarsi nuovi concept di ristorazione, tra cui il ristorante greco Paxos e l'unico ristorante Eataly in mare, oltre a nuove opzioni fast casual gratuite per soddisfare ogni gusto e tentazione. Sulla nuova ammiraglia debutteranno anche due nuovissimi concept di lounge: All-Stars Sports Bar, che offre un'autentica atmosfera da partita con piatti americani e giochi da bar, e The Loft, un locale polivalente per commedie, karaoke e altro ancora. La stagione inaugurale della nave da Miami inizia il 12 aprile. La nave alternerà itinerari di 7 notti nei Caraibi orientali e occidentali con scali a Puerto Plata, Repubblica Dominicana; San Juan, Porto Rico; Costa Maya e Cozumel, Messico; Isla de Roatan, Honduras; e Ocean Cay. L'utilizzo di GNL da parte di MSC World America consente una transizione diretta verso carburanti GNL bio e sintetici rinnovabili. La nave è dotata di connettività elettrica a terra, che consente di spegnere i motori della nave quando è in porto, eliminando le emissioni

locali e migliorando la qualità dell'aria locale; il nuovo MSC Cruise Terminal è dotato di capacità di alimentazione da terra. La nave dispone anche di un avanzato impianto di trattamento delle acque reflue e di un impianto completo di gestione del riciclaggio a bordo per ridurre al minimo i rifiuti. L'attuale portafoglio ordini di MSC Crociere comprende la MSC World Asia , che sarà consegnata nel 2026, e una quarta nave World Class che arriverà nel 2027.

Shipping Italy

Focus

La Guardia Costiera autorizza l'impiego di batterie a bordo di navi battenti bandiera italiana

Shipping Italy

La Guardia Costiera autorizza l'impiego di batterie a bordo di navi battenti bandiera italiana

02/19/2025 15:49 Nicola Capuzzo

Navi Concesso per la prima volta l'ok al traghetto Vittorio Morace di Liberty Lines; il provvedimento potrà essere esteso ad altre unità di Redazione SHIPPING ITALY Il Comando Generale delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, in qualità di amministrazione competente per la sicurezza della navigazione, ha reso noto di aver rilasciato per la prima volta l'autorizzazione all'impiego di batterie in sostituzione dei generatori diesel a un'unità navale di bandiera italiana. L'autorità marittima non lo specifica ma, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, si tratta del traghetto veloce Vittorio Morace della compagnia di navigazione siciliana Liberty Lines che nei mesi scorsi aveva sollevato il problema Una nota spiega che "l'obiettivo – in piena sintonia con l'esigenza di assicurare trasporti marittimi sempre più green – è quello di garantire che le unità navali equipaggiate con sistemi a batteria mantengano almeno lo stesso livello di sicurezza delle navi con generazione di energia convenzionale. A tal fine la Guardia Costiera, in accordo con gli organismi riconosciuti e gli stakeholder del settore (cantieri e armatori), sta elaborando istruzioni tecniche dettagliate per le unità nazionali che intendano adottare combustibili alternativi e tecnologie a zero emissioni, incluse le batterie. Fornire linee guida chiare e dettagliate potrà così ridurre le incertezze burocratiche e ottimizzare le tempistiche di autorizzazione, a beneficio di ogni operatore del settore e dell'Amministrazione di bandiera". Il divieto di utilizzare le batterie, nonostante questo sistema propulsivo sui nuovi traghetti costruiti in Spagna fosse stato appositamente co-finanziato (con fondi Pnrr) dallo stesso Ministero dei trasporti, aveva indotto Liberty Lines a issare la bandiera di Madeira sui propri mezzi veloci di nuova costruzione che ora potranno invece tornare 'a casa' anche dal punto di vista dell'iscrizione come registro. La Capitaneria di Porto – Guardia Costiera nel suo annuncio sottolinea che "il trasporto marittimo è una componente

Il Comando Generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, in qualità di amministrazione competente per la sicurezza della navigazione, ha reso noto di aver rilasciato per la prima volta l'autorizzazione all'impiego di batterie in sostituzione dei generatori diesel a un'unità navale di bandiera italiana. L'autorità marittima non lo specifica ma, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, si tratta del traghetto veloce Vittorio Morace della compagnia di navigazione siciliana Liberty Lines che nei mesi scorsi aveva sollevato il problema Una nota spiega che "l'obiettivo - in piena sintonia con l'esigenza di assicurare trasporti marittimi sempre più green - è quello di garantire che le unità navali equipaggiate con sistemi a batteria mantengano almeno lo stesso livello di sicurezza delle navi con generazione di energia convenzionale. A tal fine la Guardia Costiera, in accordo con gli organismi riconosciuti e gli stakeholder del settore (cantieri e armatori), sta elaborando istruzioni tecniche dettagliate per le unità nazionali che intendano adottare combustibili alternativi e tecnologie a zero emissioni, incluse le batterie. Fornire linee guida chiare e dettagliate potrà così ridurre le incertezze burocratiche e ottimizzare le tempistiche di autorizzazione, a beneficio di ogni operatore del settore e dell'Amministrazione di bandiera". Il divieto di utilizzare le batterie, nonostante questo sistema propulsivo sui nuovi traghetti costruiti in Spagna fosse stato appositamente co-finanziato (con fondi Pnrr) dallo stesso Ministero dei trasporti, aveva indotto Liberty Lines a issare la bandiera di Madeira sui propri mezzi veloci di nuova costruzione che ora potranno invece tornare 'a casa' anche dal punto di vista dell'iscrizione come registro. La Capitaneria di Porto - Guardia Costiera nel suo annuncio sottolinea che "il trasporto marittimo è una componente essenziale del sistema globale dei trasporti e opera in un contesto di forte competitività tra gli operatori economici. Assicurare condizioni di parità e promuovere la sostenibilità ambientale sono priorità strategiche, in linea con gli impegni internazionali, per favorire la transizione verso fonti energetiche a basso impatto ambientale. Il provvedimento di autorizzazione, destinato a essere esteso ad altre navi, è stato adottato - conclude l'autorità marittima - in regime di 'equivalenza', ai sensi della Convenzione Solas e della Direttiva 2009/45/EC, garantendo il rispetto dei necessari requisiti di sicurezza, in particolare per la prevenzione incendio. Attualmente, infatti, non esistono normative internazionali o comunitarie che disciplinano l'utilizzo delle batterie nel settore marittimo". Per questo motivo, la Guardia Costiera italiana "nel rilasciare l'autorizzazione ha adottato un approccio basato sulla valutazione del rischio, utilizzando le linee guida dell'European Maritime Safety Agency- Emsa realizzate in collaborazione con gli Stati membri più virtuosi in materia, tra cui l'Italia stessa". N.C.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

The Medi Telegraph

Focus

Prove in mare per World America, la nuova ammiraglia di Msc. Da Eataly a The Loft: tutte le novità a bordo

The Medi Telegraph

Prove in mare per World America, la nuova ammiraglia di Msc. Da Eataly a The Loft: tutte le novità a bordo

02/19/2025 21:43

La nave, a 22 ponti e 216.638 tonnellate di stazza lorda, misura 333,3 metri di lunghezza e 47 metri di larghezza, ha una capacità di 6.762 passeggeri e 2.138 membri dell'equipaggio L'ultima ammiraglia di Msc Crociere, Msc World America , ha completato con successo le prove in mare nell'Oceano Atlantico. Msc World America sarà la 23esima nave di Msc Crociere e rappresenta un'evoluzione della World Class, con spazi e concept ripensati appositamente per il mercato statunitense e per tutti gli ospiti europei, poiché coniuga perfettamente lo stile europeo con il comfort americano. La nave sarà anche la prima della flotta a presentare sette distretti a bordo che riuniscono una serie di esperienze su misura. Combinando bar, ristoranti, strutture per l'intrattenimento e il tempo libero, ogni area soddisferà le esigenze, gli umori e i desideri di tutti i viaggiatori. "World America ha completato con successo la serie di prove in mare nell'Oceano Atlantico, volte alla verifica delle prestazioni dei motori della nave, alla manovrabilità, al monitoraggio di consumo di carburante, alla verifica dei sistemi di sicurezza, la velocità e gli spazi di arresto – si legge in una nota - La nave riceverà ora gli ultimi ritocchi presso i cantieri Chantiers de l'Atlantique di Saint-Nazaire, in Francia, prima di essere ufficialmente consegnata alla Compagnia il 27 marzo. World America sarà poi battezzata ufficialmente il 9 aprile presso il nuovo Msc Cruise Terminal di Port Miami, il più grande terminal crociere del mondo. Il viaggio inaugurale di World America vedrà protagonista anche l'isola privata Ocean Cay Msc Marine Reserve della Compagnia alle Bahamas, prima dell'impiego della nave nel Mar dei Caraibi". Le caratteristiche della nave La nave, a 22 ponti e 216.638 tonnellate di stazza lorda, misura 333,3 metri di lunghezza e 47 metri di larghezza, ha una capacità di 6.762 passeggeri e 2.138 membri dell'equipaggio, dispone di 2.614 cabine e offre oltre 38.400 m2 di spazio pubblico. World America disporrà di 18 bar e lounge e 19 punti di ristoro, tra cui quattro ristoranti principali, due buffet, due locali nell'Msc Yacht Club riservati esclusivamente ai suoi ospiti, oltre a sei ristoranti di specialità separati. "Gli ospiti possono aspettarsi nuovi concept di ristorazione, tra cui il ristorante greco Paxos e l'unico ristorante Eataly in mare, oltre a nuove opzioni fast casual gratuite per soddisfare ogni gusto e tentazione", informa Msc. Sulla nuova ammiraglia debutteranno anche due nuovissimi concept di lounge: All-Stars Sports Bar , che offre un'autentica atmosfera da partita con piatti americani e giochi da bar, e The Loft, un locale polivalente per commedie, karaoke e altro ancora. La stagione inaugurale della nave da Miami inizia il 12 aprile. La nave alternerà itinerari di 7 notti nei Caraibi orientali e occidentali con scali a Puerto Plata, Repubblica Dominicana; San Juan, Porto Rico; Costa Maya e Cozumel, Messico; Isla de Roatan, Honduras; e Ocean Cay. L'utilizzo di Gnl da parte di World

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

The Medi Telegraph

Focus

America consente una transizione diretta verso carburanti Gnl bio e sintetici rinnovabili. La nave è dotata di connettività elettrica a terra, che consente di spegnere i motori della nave quando è in porto, eliminando le emissioni locali e migliorando la qualità dell'aria locale; il nuovo Msc Cruise Terminal è dotato di capacità di alimentazione da terra. La nave dispone anche di un avanzato impianto di trattamento delle acque reflue e di un impianto completo di gestione del riciclaggio a bordo per ridurre al minimo i rifiuti. L'attuale portafoglio ordini di Msc Crociere comprende la Msc World Asia, che sarà consegnata nel 2026, e una quarta nave World Class che arriverà nel 2027.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

The Medi Telegraph

Focus

Il Milleproroghe salva i marittimi: niente maxi-code in Capitaneria

The Medi Telegraph

Il Milleproroghe salva i marittimi: niente maxi-code in Capitaneria

02/20/2025 02:01 Alberto Quarati

L'idea era nata nel 2020, su proposta delle Capitanerie di porto, per evitare gli assembramenti negli uffici all'epoca del Covid: l'arruolamento dei marittimi diretto, su chiamata da parte del comandante della nave, dell'armatore o di un suo procuratore Genova - L'idea era nata nel 2020, su proposta delle Capitanerie di porto, per evitare gli assembramenti negli uffici all'epoca del Covid: l'arruolamento dei marittimi diretto, su chiamata da parte del comandante della nave, dell'armatore o di un suo procuratore. Ora salvo casi particolari, come è noto a chiunque l'assunzione in un'azienda privata non implica generalmente il passaggio per i pubblici uffici. Ma non per i marittimi delle compagnie di navigazione italiane : è uno dei tanti retaggi del Codice della navigazione, che ormai ha superato anche la boa degli 80 anni di età e che a sua volta recepiva norme ottocentesche. Secondo la norma, l'assunzione deve essere fatta in Capitaneria di porto, all'ufficio Gente di Mare, celebrato dall'ufficiale incaricato alla presenza di due testimoni, con generalmente una lunga coda, al di là della porta, di altre persone che aspettano la celebrazione di questo rito. Proprio per questo cinque anni fa il governo giallorosso introdusse la possibilità che l'assunzione potesse essere presa in carico dal comandante, dall'armatore o da un procuratore, salvo poi regolarizzare la posizione del marittimo anche con modalità digitale. Il presupposto era (ed è): se il comandante sulla nave è il rappresentante della compagnia, e ha poteri così vasti da poter celebrare i matrimoni, possibile che non possa avere anche quello di formalizzare le assunzioni del proprio equipaggio? Il meccanismo si è rivelato così agile che nei fatti venne prorogato dai governi successivi attraverso il decreto Milleproroghe. Ma alla fine dello scorso anno, ecco che nel cantiere del decreto una manina cancella l'emendamento al testo . Così, come ricordato ai primi di gennaio da diverse Capitanerie alle agenzie marittime sul territorio, la scadenza dell'arruolamento diretto è finita il 31 dicembre 2024. E subito sono tornate le code agli uffici della Gente di Mare e parecchi messaggi allarmati alle associazioni di categoria . Anche perché la mancanza di questa norma, che ormai tutti davano per scontata, rappresenta proprio una di quelle limitazioni burocratiche che rendono la bandiera italiana meno competitiva rispetto ad altre bandiere, anche comunitarie, come ad esempio quella di Malta. Assarmatori come Confitarma hanno fatto pressing perché il Milleproroghe non uscisse senza l'arruolamento diretto, e in effetti in sede di conversione del decreto un emendamento al Senato di Fratelli d'Italia (Etel Sigismondi, Marco Lisei insieme al ligure Gianni Berrino) ha salvato la situazione, almeno fino alla fine di quest'anno. «Siamo soddisfatti dell'esito finale della vicenda - commenta il presidente di Assarmatori, Stefano Messina -. Quello che chiediamo adesso è che diventi strutturale all'interno del nostro ordinamento: risulta infatti già inserita nell'ambito del più ampio

processo di semplificazione normativa anche in Parlamento, attraverso la presentazione di disegni di legge in tal senso». «La semplificazione - aggiunge Luca Sisto, direttore generale di Confitarma - si è rivelata un importante passo avanti per il settore e ha ottenuto il consenso unanime dell'intero cluster marittimo. Nel corso del 2025, sarà fondamentale lavorare per approvare una modifica strutturale al Codice della Navigazione, che renda permanente questa misura e migliori ulteriormente l'efficienza del nostro sistema». Il cantiere per rendere la misura permanente è aperto su almeno tre fronti: l'arruolamento diretto è previsto nel disegno di legge Malan, al Senato; in un decreto Semplificazioni attualmente allo studio del governo; in un disegno di legge di riordino della materia presso il Cipom, il Comitato interministeriale per le Politiche del mare a Palazzo Chigi. Sempre che non ci sia bisogno di un altro Milleproroghe a fine anno.