ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

sabato, 22 febbraio 2025

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data

sabato, 22 febbraio 2025

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

22/02/2025 **Corriere della Sera** 8
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **Il Fatto Quotidiano** 9
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **Il Foglio** 10
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **Il Giornale** 11
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **Il Giorno** 12
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **Il Manifesto** 13
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **Il Mattino** 14
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **Il Messaggero** 15
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **Il Resto del Carlino** 16
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **Il Secolo XIX** 17
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **Il Sole 24 Ore** 18
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **Il Tempo** 19
Prima pagina del 22/02/2025

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

22/02/2025 **La Nazione** 21
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **La Repubblica** 22
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **La Stampa** 23
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **MF** 24
Prima pagina del 22/02/2025

22/02/2025 **Milano Finanza** 25
Prima pagina del 22/02/2025

Trieste

21/02/2025 **Rai News** 26
Adria Port, il terminal ungherese operativo nel 2028

20/02/2025 **Sea Reporter** 27
Energia: 'Trieste hub strategico per l'Italia nel Mediterraneo'

22/02/2025 **Ship Mag** 28
La proposta di Gurrieri (Alpe Adria): "I porti di Genova e Trieste alleati sui mercati globali"

Venezia

21/02/2025 **Ansa.it** 30
Porti, Venezia e Chioggia chiudono 2024 con segni positivi

21/02/2025 **FerPress** 31
Porti veneti in crescita nel 2024. Venezia +3,5% tonnellate, Chioggia +8,8%

21/02/2025 **Il Nautilus** 32
PORTI VENETI IN CRESCITA NEL 2024: VENEZIA +3,5% TONNELLATE, CHIOGGIA +8,8%

21/02/2025 **Informare** 33
Nel secondo semestre del 2024 il traffico delle merci nel porto di Venezia è cresciuto del +15,3%

21/02/2025 **Informatore Navale** 34
PORTI VENETI IN CRESCITA NEL 2024: VENEZIA +3,5% TONNELLATE, CHIOGGIA +8,8%

21/02/2025 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 35
Segno più nel 2024 di Venezia e Chioggia

21/02/2025 **Sea Reporter** 36
Porti veneti in crescita nel 2024: Venezia +3,5% tonnellate, Chioggia +8,8%

21/02/2025 **Ship Mag** 37
Traffici in ripresa nel 2024 per i porti di Venezia e Chiogga, ma calano i container

21/02/2025 **Venezia Today** 38
Porti: 550 mila crocieristi a Venezia nel 2024. Traffici in aumento anche a Chioggia

Savona, Vado

21/02/2025 **Savona News** 39
"Giallo" Seajewel, scatta l'ispezione subacqua sulla carena della petroliera Seacharm

21/02/2025 **Savona News** 40
Ordigni sulla "Seajewel", non sono stati evidenziati cali nei traffici portuali: aumentano però i controlli

21/02/2025 **Savona News** 41
Ritardi sull'Aurelia, sbloccato il cantiere sulla strada di scorrimento veloce: il punto sui cantieri a Vado

Genova, Voltri

21/02/2025 **Ansa.it** 43
Bucci, attivare treni veloci Genova-Milano senza fermate

21/02/2025 **Ansa.it** 44
Catani, entro '25 a Genova nave a Gnl ma porto non è attrezzato

21/02/2025 **Ansa.it** 45
Bucci, Genova polo logistico e digitale strategico per Italia

21/02/2025 **Ansa.it** 46
Crociere, Minoia 'ancora lavori, ma i passeggeri aumentano'

21/02/2025 **BizJournal Liguria** 47
Fumi nel porto di Genova, Bruzzone (Lista Rosso Verde): "Destinare la tassa di imbarco dei croceristi ai quartieri"

21/02/2025 **BizJournal Liguria** 48
Lavoro, Cgil: in Liguria parte la campagna per i 5 sì ai referendum di primavera

21/02/2025 **BizJournal Liguria** 50
Treni, Bucci: "Chiesti due diretti alla mattina e due alla sera, Genova-Milano in 75 minuti"

21/02/2025 **Informare** 51
Spediporto, carenza di servizi e costi per i controlli della merce procurano una cattiva reputazione per il porto di Genova

21/02/2025 **MenteLocale** 53
Bucci, attivare treni veloci Genova-Milano: «Un'ora e un quarto, senza fermate»

21/02/2025 **Messaggero Marittimo** *Andrea Puccini* 54
Intermodalità e porto di Genova: infrastrutture e strategie per il futuro

21/02/2025 **PrimoCanale.it** 56
La Liguria ha chiesto a Trenitalia quattro treni al giorno per Milano senza fermate intermedie

21/02/2025 **PrimoCanale.it** 57
Ferro-gomma-acqua, il futuro delle merci tra porto e intermodalità

21/02/2025 **Rai News** 58
Bucci: "Treni veloci Genova-Milano Rogoredo senza fermate"

22/02/2025 **Ship Mag** 59
La denuncia di Catani (Gnv): "Genova non è pronta per il Gnl, dovremo spostare i nuovi traghetti su altri mercati"

20/02/2025 **Shipping Italy** *Nicola Capuzzo* 61
Spediporto 'rovina' la festa del record container nei porti di Genova e Savona

21/02/2025 **Shipping Italy** 63
Gnv chiede bunker di gas a Genova e Gnl Med a Vado Ligure presenta i suoi numeri

21/02/2025 **The Medi Telegraph** 65
Minoia (Stazioni Marittime Genova): "Nel 2025 toccheremo la cifra record del 2023"

La Spezia

21/02/2025 **Citta della Spezia** 66
Tagli al tpl, il Pd: "Scelta arbitraria, Peracchini va da Bucci e ne prende atto e non fa altro che accodarsi a dichiarazioni fumose"

21/02/2025 **Citta della Spezia** 67
Confcommercio incontra gli operatori della logistica, Camaiora: "Nuovo presidente dell'Autorità portuale dovrà avere competenza e conoscenza del territorio"

20/02/2025 **economiadelmare.org** 68
AdSP Mar Ligure Orientale aderisce a ONTM per la tutela del mare

21/02/2025 **Informatore Navale** 69
La Spezia Container Terminal incontra le delegazioni di Argentina e Repubblica Dominicana

21/02/2025 **Informazioni Marittime** 71
Mar Ligure Orientale, l'AdSP aderisce all'Osservatorio Nazionale Tutela Mare

21/02/2025 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 72
Al LSCT una doppia delegazione internazionale

21/02/2025 **Port Logistic Press** 74
Confcommercio: "Il nuovo presidente dell'Autorità Portuale? Competente e conoscenza del territorio

20/02/2025 **Sea Reporter** 75
La Spezia Container Terminal incontra le delegazioni di Argentina e Repubblica Dominicana

Ravenna

20/02/2025 **economiadelmare.org** 77
Porto di Ravenna: accordo storico tra Autorità Portuale e RFI

20/02/2025 **Port News** *di Redazione* 79
Ravenna, l'AdSP gestirà le manovre ferroviarie

21/02/2025 **Ravenna Today** 81
Vendita Traghetti e Crociere, La Pigna "Dubbi sulle modalità adottate dall'Autorità portuale"

21/02/2025 **RavennaNotizie.it** 83
Cna e Confartigianato Ravenna: Le nostre osservazioni al nuovo PUG di Ravenna

21/02/2025 **ravennawebtv.it** 85
Cna e Confartigianato hanno presentato le osservazioni al nuovo PUG

21/02/2025 **ravennawebtv.it** 87
La Pigna: "Autorità Portuale, dubbi sulla vendita della Traghetti e Crociere"

20/02/2025 **Ship 2 Shore** 89
L'AdSP di Ravenna diventa Gestore Unico per le manovre ferroviarie portuali

Livorno

20/02/2025 **Corriere Marittimo** *Redazione* 91
Trasporto ferroviario sempre più strategico per il porto di Livorno, movimentati 2792 treni +10%

21/02/2025 **La Gazzetta Marittima** 93
Porto 2000 Livorno: l'accordo c'è ma cambierà tutto

21/02/2025 **La Gazzetta Marittima** 94
Quei rinfusi... peripatetici

20/02/2025 **Messaggero Marittimo** *Andrea Puccini* 95
Porto di Livorno: cresce il trasporto ferroviario, +10,4% nel 2024

21/02/2025 **Messaggero Marittimo** *Renato Roffi* 97
Raugei: aprire per lotti la Darsena Europa scelta di buon senso

21/02/2025 **Shipping Italy** 99
"Vengo anch'io. No tu no. Succede a Livorno"

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/02/2025 **Corriere Marittimo** *Redazione* 104
Ancona, aggiudicato l'appalto per immersione dei sedimenti in vasca di colmata

21/02/2025 **Rai News** 105
Sequestrate quasi 60 tonnellate di rifiuti tossici al porto di Ancona

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/02/2025 **CivOnline** 106
Hackerato anche il sito dell'Adsp

21/02/2025 **La Provincia di Civitavecchia** 107
Hackerato anche il sito dell'Adsp

21/02/2025 **La Provincia di Civitavecchia** 108
Humanity 1 diretta al porto di Civitavecchia

21/02/2025 **The Medi Telegraph** 109
Si chiamerà Legend of the Seas la terza nave di classe "Icon"

Salerno

20/02/2025 **economiadelmare.org** 111
Nuovo servizio container da Salerno agli USA, ora cinque partenze

21/02/2025 **Informazioni Marittime** 112
Salerno-Stati Uniti, via al nuovo servizio full container

21/02/2025 **Shipping Italy** 113
Salpato da Salerno il nuovo servizio settimanale full container per gli Stati Uniti

Bari

21/02/2025 **Il Nautilus** 114
AdSP MAM: cerimonia di consegna delle autorizzazioni per la fornitura del lavoro temporaneo alle imprese portuali

Manfredonia

21/02/2025 **Informatore Navale** 115
CAPITANERIA DI PORTO DI MANFREDONIA - Attività di polizia ambientale nel Comune di Monte Sant'Angelo

21/02/2025 **Puglia Live** 116
Operazione dei Militari in forza al Nucleo Operativo Polizia Ambientale della Capitaneria di Porto di Manfredonia

21/02/2025 **Sea Reporter** 117
La Guardia Costiera di Manfredonia sequestra un area di 2.400 mq con 800 tonnellate di rifiuti ferrosi speciali

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

21/02/2025 **Agenparl** 118
Comunicato Stampa - FS, CANTIERI PARLANTI NUOVA LINEA AV/AC SALERNO - REGGIO CALABRIA: AVVIATA LA PRIMA TALPA MECCANICA

21/02/2025 **Ansa.it** 120
Alta velocita Sa-Rc, avviata la talpa Partenope

21/02/2025 **Dire** 121
Iniziano i lavori per l'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria: "Un'opera importantissima"

21/02/2025 **FerPress** 123
Nuova linea AV Salerno-R. Calabria: avviata la prima talpa nella galleria Saginara

21/02/2025 **Italpress.it** 124
Av/Ac Salerno-Reggio Calabria, avviata la prima talpa meccanica

21/02/2025 **La Gazzetta Marittima** 126
Tanti Ok dal Comitato di Gestione

21/02/2025 **La Gazzetta Marittima** 128
Troppi compiti alle nuove UADM

21/02/2025 **Rai News** 130
Alta velocità Salerno-Reggio, in azione la talpa meccanica

Catania

21/02/2025 **La Sicilia Web** 132
Catania Fregata Carlo Margottini ormeggiata al porto, aperta a visite il 22 e 23 febbraio

21/02/2025 **LiveSicilia** 133
Previsioni e ambiente, le perplessità sul Piano regolatore portuale

Palermo, Termini Imerese

21/02/2025 **Italpress.it** 136
Al via il "Forum Milano Palermo" per nuove traiettorie di sviluppo

Focus

21/02/2025 **Ansa.it** 139
Milence apre il primo Charging Hub a Bagnolo San Vito

21/02/2025 **AskaNews.it** 140
Milence, il primo hub di ricarica per camion elettrici in Italia

21/02/2025 **FerPress** 141
Fermerci: Rizzi, crisi ferroviario merci ha riverbero anche nei porti

21/02/2025 **Il Nautilus** 142
TRASPORTI: RIZZI(FERMERCI), CRISI FERROVIARIO MERCI HA RIVERBERO ANCHE NEI PORTI

20/02/2025 **Shipping Italy** *Nicola Capuzzo* 143
Dal Governo un primo impegno a riconoscere il lavoro portuale come usurante

SABATO 22 FEBBRAIO 2025 www.corriere.it In Italia (con "IO Donna") EURO 2,50 | ANNO 150 - N. 45

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: servizioclienti@corriere.it

BE Rebel Pay per you

Alessandro Gassmann
«Più di cento film e due no a Madonna»
di **Candida Morvillo**
a pagina 25

Domani in edicola
Bob Wilson, genio tra arte e design
di **Annachiara Sacchi**
nel settimanale culturale

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

Noi e l'America

POPULISMI E RISPOSTE NON DATE

di **Goffredo Buccini**

Chi è un populista? Uno che fa promesse da marinaio, diremmo d'impulso: conscio di non poterle davvero mantenere. Ma basta cambiare la domanda per capire qualcosa di più: cos'è un populista? Qual la risposta si fa decisamente più articolata e non può non pescare nel nuovo corso del trumpismo, per poi coinvolgere fino in fondo noi europei.

Yascha Mounk s'è spinto a sostenere che con il secondo mandato di The Donald alla Casa Bianca è iniziata l'era del populismo multietnico e aspirazionale.

continua a pagina 34

Le cifre dell'Unione

FRAGILITÀ VERE (E NON) IN EUROPA

di **Nicola Saldutti**

Il racconto che si fa dell'Europa, di questi tempi, assomiglia molto a quello che siamo abituati a sentire delle imprese italiane. Troppo piccole, fragili, divise. Eppure, siamo i quarti esportatori al mondo e la seconda manifattura dell'Unione. Certo, l'asse Trump-Putin ci mette in una condizione di fragilità mai vista prima. Ma, come le imprese italiane, vale la pena cominciare a considerare anche i punti di forza. Tenendo conto del fatto che il partito dei detrattori ad ogni costo è in posizione di forte vantaggio.

continua a pagina 34

GIANNELLI

Il Papa non è fuori pericolo: il rischio sepsi «Sa che è grave, ci chiede di dire la verità»

ISRAELE SUI BAMBINI RAPITI

«I Bibas uccisi a mani nude»

di **Davide Frattini**

Per l'esercito israeliano i fratellini Bibas, rapiti da Hamas quando avevano 4 anni e 9 mesi, sarebbero stati assassinati «a mani nude» già nel novembre 2023.

a pagina 15

di **Margherita De Bac**

Papa Francesco non è ancora fuori pericolo, «ma respira autonomamente». Lo confermano i medici dell'ospedale Gemelli dove Bergoglio è ricoverato. «La polmonite bilaterale c'è ancora. Il vero rischio è la sepsi, che i germi nei polmoni passino nel sangue». Nessuna previsione sulla degenza che durerà almeno «altri sette giorni».

alle pagine 2 e 3 Turin

IL SEGRETARIO DI STATO PAROLIN

«Dimissioni di Francesco? Sono inutili speculazioni»

di **Gian Guido Vecchi**

Dopo il ricovero, voci di dimissioni e di «corvi» in Vaticano aleggiano sul Papa. «Inutili speculazioni», sostiene il cardinale Parolin, segretario di Stato Pontificio.

a pagina 3

Il presidente: «Ma Zelensky e Putin dovranno parlarsi». Meloni, atteso oggi il discorso alla destra Usa

Trump: tratto senza Kiev

Bannon, braccio teso al raduno conservatore. Bardella: nazista, io rinuncio

Trump svilisce ancora Zelensky provando a escluderlo dalle trattative con la Russia. «Non penso sia molto importante la sua presenza ai negoziati», ha detto il presidente Usa, forse scottato dal rifiuto di Zelensky a firmare l'accordo sulle terre rare. E dopo il braccio teso di Bannon, è polemica per la partecipazione di Meloni, oggi, alla convention dei conservatori americani.

da pagina 5 a pagina 11 **Basso Carioti, L. Cremonesi Fubini, Galluzzo Logroscino, Mazza Montefiori**

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Guerini, il Copasir al tempo di Donald

Tre anni fa, quando Putin invase l'Ucraina, Guerini guidava la Difesa e in Consiglio dei ministri disse: «Il mondo entra in una nuova fase geopolitica». Oggi vive la vigilia di una nuova Yalta.

continua alle pagine 10 e 11

Sci Vince a Sestriere e allunga nella classifica mondiale

Federica Brignone ieri in azione tra le porte dello slalom gigante al Sestriere, dominato *(Andrea Solero/Ansa)*

Brignone trionfa ancora La Coppa è più vicina

di **Flavio Vanetti**

Un altro capolavoro di Federica Brignone che ieri ha vinto anche il gigante del Sestriere con una strepitosa seconda manche. È il successo numero 33 in Coppa del Mondo, il sesto della stagione che la porta a 170 punti di vantaggio sulla ticinese Gut.

a pagina 50

LO SCONTRO POLITICA-TOGHE

L'Anm: attacchi sconcertanti su Delmastro E lui: ayatollah

di **Giovanni Bianconi** e **Virginia Piccolillo**

«Disorientati, ancora una volta l'esecutivo attacca un giudice per delegittimare una sentenza. E disorientati nel constatare che il ministro della Giustizia auspica la riforma di una sentenza di cui non esiste altro che il dispositivo». Dura la reazione dell'Anm dopo gli attacchi del governo per la condanna di Delmastro. Che rincara: «Solo i verdetti degli ayatollah non possono essere commentati».

alle pagine 12 e 13

SALVINI: ATTO CONTRO L'ITALIA

Olimpiadi 2026, il sabotaggio della pista di bob

di **Ugo Cennamo** e **Silvia Madiotto**

Staccato un tubo dalla pista di bob in costruzione a Cortina per le Olimpiadi, a tre giorni dalla visita del Cio. La società responsabile: «Sabotaggio». Salvini: «Un vile gesto contro l'Italia».

a pagina 22

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

La compagna Le Pen

Grande è la confusione sotto il cielo. Lo spostamento a destra dell'asse terrestre ci costringe a riaggiornare la Google Map della politica. Marine Le Pen: fino all'altro ieri era la compagna ideale di Trump. Ma ieri il presidente del suo partito Bardella si è rifiutato di parlare al festival dei trumpisti in corso a Washington, dopo che il loro ideologo Steve Bannon aveva incitato la folla irrigidendo l'avambraccio in un saluto piuttosto romano. Così adesso la camerata Marine rischia di ritrovarsi arruolata come «compagna» e basta. E che dire di Merz, probabile nuovo cancelliere a Berlino? Angela Merkel lo considerava il capo dell'ala reazionaria della Dc tedesca e lo teneva ai margini. Ebbene, l'uomo che vuol chiudere le porte della Germania agli immigrati è stato il primo ad attaccare Trump per il voltafaccia americano in Ucraina e gli insulti a Zelensky, candidandosi a difensore dell'ultima ridotta della democrazia vecchio stampo, la nostra disarmante e disarmata Europa.

La confusione diventa grandissima sotto il cielo italiano. Forza Italia, dopo le ultime brillanti sortite di Marina Berlusconi, è ormai un avamposto della resistenza; il subcomandante Calenda, non parliamone. Persino Renzi sembra di sinistra per la prima volta in vita sua. Se oggi anche Meloni decidesse di prendere le distanze dal salutatore Bannon, l'unico italiano disperso tra i boschi di braccia tese dell'estremissima destra di Trump sarebbe un altro Matteo (e non è Berrettini).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

...è l'ora dell'oro
L'ORO HA FATTO LA STORIA.
Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro
ORO - GIOIELLI - MONETE
OBRELLI
DAL 1929
www.oro.obrelli.it
LAVIS (Trento) | TRENTO | MILANO
0461 242040 | 338 8250553 | info@obrelli.biz
AUTORIZZAZIONE BANCA D'ITALIA n. 5007737
SPEDIZIONI E RITIRI ASSICURATI IN TUTTA ITALIA
ARGOR HERAEUS
VENDIAMO E ACQUISTIAMO LINGOTTI E MONETE ALLE MIGLIORI CONDIZIONI

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, c1, DCB Milano
9 771120 486008 50222

Siccome in Campania la sanità pubblica è al collasso, De Luca annuncia una nuova sede per la Regione: si chiamerà il Faro e costerà appena 700 milioni

Clemente
L'OLIO BUONO VERAMENTE

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Sabato 22 febbraio 2025 - Anno 17 - n° 52
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati € 3,00 - € 17 con il libro "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

UCRAINA L'Ue invia aiuti, Macron: "Guerra"

Trump: "Zelensky non può negoziare"

■ Waltz: "Kiev firmerà il patto sulle terre rare". Speranze e timori ucraini: "Non sarà una pace giusta, ma almeno arriva". Il francese si sente in guerra, ma non dice con chi

IACCARINO E PARENTE A PAG. 2 - 3
CON I PARERI DI BERTOLINI, GAIANI E LOTTI

PARLA MARCO REVELLI

"I sonnambuli del Pd seguano i 5S anti-armi"

RODANO A PAG. 4

LIBRANDI, D'AMATO&C.

Tajani è a caccia di Vip per sfilare FI ai Berlusconi

SALVINI A PAG. 7

HERMÈS TAROCCATE PARLA IL FORNITORE IN VERSILIA. LA MINISTRA DEVE DENUNCIARE

"Vendo io a Daniela le borse false". Ora Santanchè rischia

DA PUBBLICO UFFICIALE PUÒ INCORRERE IN OMESSA DENUNCIA. IL "MARADONA": "GLIELE PORTO ALLA TENDA"

BISBIGLIA E LUCARELLI A PAG. 6

IL PM PROGRESSISTA HA CHIESTO DI ASSOLVERLO

Delmastro condannato: le bugie da destra sulle "toghe rosse" in Tribunale e Procura

MASCALI A PAG. 7

LE NOSTRE FIRME

• **Fini** Guerra e sciamani *a pag. 18* • **Lillo** Il pm-avvocato *a pag. 11* • **Calabrò** La guerra sul Papa *a pag. 11*
• **Valentini** Rai-fakenews *a pag. 11* • **Montanari** Sos atenei *a pag. 9* • **Palombi** Musk e motosega *a pag. 13*

» SIMPSON, BREAKING BAD&C.

Tutti pazzi per i brand inventati da cartoni animati e serie in tivù

» Maurizio Di Fazio

Brand astratti, fantomatici, che hanno finito per diventare più autentici dell'autentico dopo essere comparsi in un film o una serie televisiva di successo.

A PAG. 19

AMICA Chips
IL DIVINO QUOTIDIANO.

STOP "ALLEATO" A BERNINI

Atenei, la ministra contro la sua legge

DELLA SALA A PAG. 8 - 9

IL PAPA E I SUOI AVVERSARI

Francesco migliora, ma rischia ancora fra corvi e manovre

GRANA A PAG. 15

La cattiveria

Summit a Parigi sull'Ucraina, approvata all'unanimità la dichiarazione finale: "Non contiamo un cazzo"

LA PALESTRA/ROBERTO SCHIFFO

CHE C'È DI BELLO

Il lager di nonna, la fisica a teatro, Kincaid scomoda

DA PAG. 20 A 23

Delmastro gatto maldestro

» Marco Travaglio

Chi grida ogni due per tre all'allarme fascismo in Italia dovrebbe studiarsi il caso del sottosegretario Delmastro, condannato in primo grado per rivelazione di segreti. E si tranquillizzerebbe all'istante: ove mai qualcuno dei nostri sgovernanti sognasse di ripristinare il fascismo, non ce la potrebbe mai fare per manifesta incapacità. Il 12 gennaio 2023 i deputati del Pd Orlando, Serracchiani, Verini e Lai visitano il carcere di Sassari per incontrare Alfredo Cospito, il terrorista condannato perché gambizzò un manager e tentò una strage con una bomba, nel pieno della battaglia per fargli revocare il 41-bis. Poi trapela sui giornali una relazione del Gom (polizia penitenziaria) che li immortala a colloquio anche con tre boss mafiosi. Verini ammette un semplice "saluto". Ma c'è ben altro. Cospito rifiutò di parlare con i deputati: "Io non ho niente da dirvi se prima non parlate con gli altri detenuti". E quelli obbedirono. Il casalese Francesco Di Maio disse a Orlando che, con lui ministro, al 41-bis si stava meglio, e illustrò le sue proposte per modificare il carcere duro. Poi il Quartetto Dem si spostò davanti alle celle dei mafiosi siciliani Pino Cammarata e Pietro Rampulla (l'artificiere neofascista della strage di Capaci), conversò anche con loro sullo stesso tema, infine tornò da Cospito.

Se l'avesse fatto la destra, apriti cielo. Per il governo, la relazione è un rigore a porta vuota per mettere in ginocchio il Pd. Ma appena finisce in mano al geniale Delmastro diventa un autogol. Il sottosegretario la mostra all'amico Donzelli, che la spiattella con citazioni testuali alla Camera. Essendo segreta, Delmastro finisce indagato. Così nessuno parla più dell'inaudita leggerezza dei deputati Pd che ascoltano le proposte dei boss mafiosi per riformare il 41-bis e poi tentano di nasconderlo. E tutti parlano del segreto violato. La Procura chiede di archiviare, ma il Gip rinvia a giudizio Delmastro con l'imputazione coatta. Stessa scena in Tribunale: il pm chiede l'assoluzione e i giudici condannano a 8 mesi. Fisiologia pura: nel 50 e rotti per cento dei casi i giudici decidono diversamente dalle richieste dei pm o dalle sentenze di grado inferiore. Meloni e Nordio potrebbero, anzi dovrebbero prendere atto della sentenza, augurare al collega l'assoluzione in appello e spiegare che i fatti non meritano le dimissioni. Invece scatenano la canea sulle toghe rosse, che stavolta non si annidano più in Procura (quella del famigerato Lo Voi, che ha sempre difeso Delmastro), ma in Tribunale. E le accusano di aver disatteso le richieste del pm, invocando la separazione delle carriere: finora la giustificavano con l'appiattimento dei giudici sui pm, ora strillano contro i giudici che osano non appiattirsi sui pm. Più che un Cln, serve un Tso.

VALLEVERDE

IL FOGLIO quotidiano

Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 60 - 20123 Milano

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

ANNO XXX NUMERO 45 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASA SABATO 22 E DOMENICA 23 FEBBRAIO 2025 - € 2,50 + € 0,50 Review n. 38

VALLEVERDE

Nella Germania al voto contano le dimensioni: per formare un governo stabile, per curare il male tedesco e quello europeo. Un altro attacco

Milano. "Le dimensioni contano", titola malizioso l'Economist fotografando gli ultimi attimi della campagna elettorale tedesca, deturpata ieri, ancora una volta, da un attacco, questa volta con il coltello, al memoriale dell'Olocausto di Berlino. La settimana scorsa un'auto sulla folla a Monaco, prima sempre in Baviera, ad Aschaffenburg, un uomo con il coltello, a Natale un'auto sul mercatino di Natale. Insicurezza, violenza, insofferenza nei confronti degli immigrati, in un paese economicamente fermo, sono diventate il sottofondo elettorale, pauroso.

Di PAOLA PEDUZZI

Si vota il 23 febbraio, dopo tre mesi scarsi dalla caduta del governo attuale di Olaf Scholz, e gli unici movimenti rilevanti nei sondaggi si registrano in basso, attorno alla soglia di sbarramento (al 5 per cento) perché, per come è fatto il sistema tedesco, se in Parlamento entrano quattro partiti o sette, la formazione dell'inevitabile coalizione di governo cresce di complessità. A gestire le trattative sarà con tutta probabilità Friedrich Merz, candidato conservatore dell'Unione (Cdu/Csu), solidamente avanti nei sondaggi al 30 per cento circa, ma a seconda dei risultati dei tre partiti attorno alla soglia di sbarramento – la Linke in risalita attorno al 7, il Bsw di Sahra Wagenknecht al 5 e i Liberali al 4 – potrà lavorare a una coalizione a due (con i socialdemocratici: l'usato garantito merkeliano della grande coalizione), più agile e più efficace, o a tre (con anche i Verdi), con l'esperienza fresca dell'attuale governo-semaforo a far crollare l'entusiasmo.

Le dimensioni contano ma non sempre: l'estrema destra dell'AfD, che è salda al secondo posto con quasi il doppio dei consensi del 2021 (oggi è al 20 per cento), se le rilevazioni saranno confermate, non farà parte di nessuna negoziato e di nessuna coalizione di governo: c'è stato un gran panico sulla possibilità che, avendo votato assieme all'estrema destra una mozione sulla legge dell'immigrazione, Merz potesse far crollare il muro storico contro l'estrema destra, ma speculazioni a parte, il candidato conservatore, dopo averci messo più di vent'anni ad arrivare fin qui, a un passo dalla cancelleria, non vuole certo essere quello che tira giù il pilastro della Germania del Dopoguerra. Semmai Merz vuole essere quello che traghetta il paese fuori dalla recessione, che alleggerisce la burocrazia, che taglia le tasse, che ricomincia a esercitare un ruolo di leadership in Europa (alcuni sostengono che lo possa fare quasi più in asse con la Francia di Emmanuel Macron che con la sua compagna di partito, la presidente della Commissione Ursula von der Leyen, con cui c'è qualche dissapore) ora che la promessa di autonomia e di sicurezza dell'Ue deve diventare realtà per non rimanere stritolati tra Donald Trump e Vladimir Putin.

Il male tedesco non è soltanto la sua stagnazione economica, ma è una stagnazione culturale e sociale, scandita dalla violenza, che si manifesta con una contraddizione: la paura del cambiamento s'accompagna con la furia di chi vuole spaccare il sistema (che fa grande l'AfD). A Merz è richiesto di vincere le elezioni, di formare un governo stabile (lui dice che lo farà in un mese, tutti parlano di aprile o maggio) e soprattutto di dare forma all'urgenza di risvegliare la Germania e l'Europa, insieme.

Il colloquio

Santanchè non molla: "Auguri a Delmastro, io non mi dimetto"

La ministra contro la stampa "carta straccia": "Me ne frego del gossip, arriverò a fine legislatura: vedrete"

Il voto sulla sua sfiducia

Roma. "Ormai non leggo i giornali, ma solo Novella 2000. Voi scrivete porcate". Ministra Daniela Santanchè non faccia così. "Io non faccio interviste, sia chiaro". Va bene, facciamo rassegna stampa: il *Fatto* scrive che lei regalò due borse Hermès risultate poi false a Francesca Pascale quando era la fidanzata di Silvio Berlusconi. "Di falso c'è l'articolo che lei mi sta citando: sporgerò l'ennesima querela". E' stato condannato il sottosegretario Andrea Delmastro a otto mesi, ma non si dimetterà, al contrario suo che potrebbe saltare davanti al rinvio a giudizio per truffa ai danni dello stato. "Ancoraaaaa?!". Ancora. "A Delmastro faccio i miei auguri, e non commento altro". (Canettieri segue nell'inserto XVI)

D. SANTANCHÈ

La guerra di Conte

Dietro l'offensiva contro il Pd il sospetto che dem, FdI e FI trattino sulla nuova legge elettorale

Roma. Giuseppe Conte lo ripete da giorni nelle riunioni riservate. Un po' perché ne è sicuro, un po' perché così, forse, pensa di galvanizzare i suoi contro il Pd: "I vertici di Forza Italia, di Fratelli d'Italia e del Pd si sono visti, hanno parlato di legge elettorale, la vogliono cambiare con le preferenze e poi portarci magari al voto anticipato. E' un tranello, dobbiamo farci trovare pronti e con il coltello fra i denti". Si spiega anche così l'escalation verbale del capo del M5s soprattutto sull'Ucraina, terreno di scontro con il Pd di Elly Schlein, imbarazzata e silente davanti alle bordate trumpiane del suo alleato. (Canettieri segue nell'inserto XVI)

A pranzo con Garofoli

Parla l'ex sottosegretario di Draghi. "Il mio anno in caserma, le sue telefonate". E un libro

Roma. Si ricorda come è iniziata? "Ricordo come è finita". Era il pomeriggio del 21 luglio del 2022, quel giorno Mario Draghi si dimette. "Gli ero accanto, sottosegretario del presidente del Consiglio". Roberto Garofoli, magistrato, ex capo di gabinetto, ex segretario generale, e ancora e ancora... "Ricordo i saluti, i ringraziamenti, ricordo la cena, con il presidente, l'immagine, nitida. Ce l'ho ancora in testa, incancellabile come il pomeriggio della morte di mio padre. E' morto nuotando, a mare, in acqua". Come si chiamava? "Ing. Girolamo Garofoli, Mino". (Cerasa segue nell'inserto IV)

MASOCHISMO AMERICANO

La strategia trumpiana sui dazi è del tutto scollegata dalla realtà

BINI SMAGHI A PAGINA QUATTRO

Oltre il fianco est

Ecco quanto costa difenderci senza l'America. I numeri e l'effetto immediato di un disimpegno

Bruxelles. Durante i negoziati a Riad, la delegazione della Russia guidata da Sergei Lavrov ha chiesto a quella degli Stati Uniti guidata da Marco Rubio di ritirare le truppe americane dai paesi che hanno aderito all'Alleanza atlantica dopo il 1997, quando i primi paesi dell'ex blocco sovietico – Polonia, Repubblica ceca e Ungheria – furono invitati ad aderire alla Nato. Le rivelazioni di questa settimana del consigliere per la Sicurezza nazionale della Romania, Cristian Diaconescu, confermano le intenzioni di Vladimir Putin nei negoziati con Donald Trump. Non si tratta di una pace o di un cessate il fuoco in Ucraina, ma di ridisegnare l'architettura della sicurezza in Europa, alle spalle degli europei. (Carretto segue nell'inserto XV)

Little Marco

Dall'eccezionalismo americano all'appiattimento su Trump. La metamorfosi di Rubio

Milano. Chi lo conosce bene fatica a riconoscere nel Marco Rubio che elogia i russi il "falco" che da una quindicina d'anni si muove sulla scena nazionale della politica americana. Ci si interroga, a Washington e nelle capitali di mezzo mondo, sulla metamorfosi del segretario di stato che a Riad, al tavolo delle discussioni sul futuro dell'Ucraina (senza gli ucraini), elogia la controparte russa, Sergei Lavrov, ed elenca le "incredibili opportunità che si aprono" se si trova un accordo con Vladimir Putin. Ma non è quello stesso Rubio che nel 2016, dopo essere stato il più feroce avversario di Donald Trump in campagna elettorale, gli fece anche il dispetto di prendere le distanze per schierarsi al fianco dell'allora presidente Barack Obama contro la Russia? (Bordignon segue nell'inserto XV)

Tra le minacce

Così Macron prepara la sua missione da Trump e mette l'elmetto all'Europa

Parigi. Il presidente della Repubblica francese, Emmanuel Macron, andrà lunedì a Washington nel giorno del terzo anniversario dell'invasione russa dell'Ucraina per "convincere" il presidente americano, Donald Trump, che "il suo interesse è lo stesso" dell'Europa. "Gli dirò: 'Non puoi essere debole di fronte al presidente Putin. Non è da te, non è il tuo marchio di fabbrica. Come puoi essere credibile nei confronti della Cina se sei debole con Putin?'", ha detto Macron durante una diretta social dedicata alla guerra in Ucraina e alla sicurezza in Europa. "Se lasci che l'Ucraina venga conquistata, la Russia sarà inarrestabile". (Zanon segue nell'inserto XV)

Andrea's Version

Non vorremmo, proprio noi baby boomers cresciuti nel mito della sua libertà, di Roosevelt, della Normandia, del rock, di Dylan e di Kerouac, dei film di Hollywood, della conquista dei diritti civili e di New York, ecco, non vorremmo, alla luce degli ultimi e dei penultimi fatti, che potesse capitare proprio a noi, suoi vessilliferi, di dover alzare la bandiera a stelle strisce fin lassù in alto, poi ancora più in alto, poi ancora di più, e di più, e di più, al punto di sollevarla talmente in alto da farla scomparire alla nostra vista per lasciarla scorgere solo alle aquile tipo Salvini.

Dare un ordine alla follia trumpiana

Dividere la partita in due tempi. Portare Putin al tavolo, promettendogli ciò che vuole, e cercare poi una sorpresa, con le truppe Nato. Un viaggio oltre le oscenità di Trump, per dare un senso al triste disorientamento sull'Ucraina

L'incredibile violenza politica, verbale e strategica mostrata negli ultimi giorni da Donald Trump, e dalla sua Decima Musk, sul tema del possibile negoziato in Ucraina ha generato, nel cuore di tutti coloro che negli ultimi tre anni hanno considerato cruciale per la difesa della nostra libertà la difesa di un popolo libero aggredito dall'esercito guidato da un dittatore criminale, non solo un sentimento di sconforto ma anche un senso di disorientamento totale. Lo sconforto è facilmente spiegabile: vedere il presidente della democrazia più importante del mondo impegnato a far propria l'agenda del putinismo per delegittimare il presidente di un paese che negli ultimi tre anni ha contribuito a difendere con l'aiuto dell'occidente libero i confini della democrazie è un dolore infinito. Ma accanto allo sconforto ciò che suscita ancora più smarrimento, se possibile, è il senso di spaesamento assoluto generato dalla strategia di Trump. Nel corso degli anni, Trump, pur nella sua follia politica, ha dimostrato di avere un metodo nei negoziati: quando vuoi ottenere qualcosa, per ottenerla, prima devi spararla molto grande, e poi puoi cominciare a trattare. Nelle ultime settimane, questo metodo è stato adottato quando si è parlato di dazi (vedi il caso del Messico: dazi durissimi annunciati, salvo poi ritirarli quando il governo messicano ha promesso di presidiare i confini con più militari) ed è stato adottato quando si è parlato di medio oriente (il folle progetto del grande real estate trumpiano a Gaza, ha scritto due giorni fa il New York Times, ha contribuito a smuovere le acque tra i paesi arabi, in primis i sauditi, che da giorni hanno attivato fitti colloqui per ragionare per il dopo Gaza a un'alternativa al piano Trump). Sull'Ucraina, invece, Trump ha adottato una strategia opposta: costruire un negoziato al ribasso, offrendo all'amato Putin, preliminarmente, tutto quello che Putin ha sempre chiesto, umiliazione compresa di Zelensky (al momento, l'unica distanza che vi è fra Trump e Putin, sull'Ucraina, è la volontà comune di denazificarla, ma c'è tempo per arrivarci). Il disorientamento dunque è totale e la questione vitale da mettere a fuoco in queste ore è dunque una: provare a dare un ordine a ciò che a prima vista sembra non avere alcun senso e sembra essere solo disordine assoluto. E' possibile farlo? Proviamo. (segue nell'inserto XV)

La variante ucraina

Il progetto di spartizione tra Putin e Trump è più complicato del previsto

La spartizione della Polonia tra Stalin e Hitler non fu così complicata. Complicate furono le conseguenze ultime, l'esito della guerra mondiale, con la vittoria dell'Europa della libertà democratica, e dell'America di Roosevelt che era un'antica appendice europea e del vecchio mondo nel XX secolo diventò così, dando una base all'occidente e guidandolo in battaglia, una matrice moderna. America first! fu questo, altro che scemenze e cotillons e incubi di Lindbergh e del suo successore tardivo. Ma siamo sicuri che sia semplice il progetto di una spartizione dell'Ucraina tra Putin e Trump? Il Cremlino assicura che Trump non è filorusso. C'è da fidarsi. Intanto lui e il suo pazzo di corte parlano di chi ha combattuto l'invasione russa per tre anni, Zelensky, come fanno gli sciacalli, non sono parole, non sono espressioni di una politica, sono mortificature al collo, bestiali, che accompagnano un negoziato per depredare il paese che si vuole definitivamente sconfitto delle sue risorse in terre rare a compenso dei finanziamenti di guerra. (segue nell'inserto XV)

Di GIULIANO FERRARA

L'Eldorado dell'Ucraina

Le risorse dell'est ferito e distrutto che attendono investimenti

Kryvyi Rih, dalla nostra inviata. Nel 2014, uno studioso dell'Università di Birmingham immaginò come sarebbe potuto essere il futuro dell'Ucraina in caso di divisione del paese in due entità: una orientale e una occidentale. Il responso dell'articolo è che per quanto anche l'oriente avrebbe risentito molto di una separazione dall'occidente, a farne le spese sarebbe stata soprattutto l'Ucraina dell'ovest, agricola e dipendente nella maggior parte dei servizi da Kyiv. L'est avrebbe potuto contare sulle ricchezze del sottosuolo, sull'industria, sull'estrazione di risorse naturali, ma avrebbe avuto bisogno di una gestione migliore dell'economia. Non esistono due Ucraine, ne esiste una sola e mai è esistita una discussione sull'eventualità di dividere il paese in due entità, una orientata al mercato occidentale e l'altra a quello russo. Oggi a essere sfinita dalla guerra è soprattutto l'Ucraina dell'est che subisce l'occupazione, la pressione dell'esercito russo e ha visto la sua economia languire, l'industria bloccarsi, le miniere sbarrarsi di colpo. Parte della ricchezza del paese la fanno anche i porti, tre dei quali sono sotto occupazione: Melitopol', Berdjansk e Mariupol. Kryvyi Rih non è mai stata celebre per le attrazioni turistiche, era più nota per l'aria malsana che si respirava per la produzione dell'acciaio. (segue nell'inserto XV)

Di MICOL FLAMMINI

Meloni e l'arte del tacere

Oggi parla al Cpac, ma per dieci giorni la premier ha fatto suo un antico precetto romano

Non promette certezze fintanto che intravede rischi, le piace decidere e infatti sul piglio sicuro ha costruito la sua immagine, ma sa anche quando non bisogna battere i pugni né pronunciare la parola decisiva. Da circa dieci giorni Giorgia Meloni non compare in pubblico, e non ha detto una parola sull'Ucraina. Non devono esserle piaciute le parole brutali di Trump su Zelensky, ma s'è guardata bene dal farlo sapere. E proprio come nei giorni più complicati del caso Almasri, quando in Parlamento a spiegare mandò Bibi e Bibò, cioè i ministri Nordio e Piantedosi, anche adesso il presidente del Consiglio esercita quell'arte del tacere che può comportare qualche critica di carattere morale, ma che pure ha una sua nobiltà che discende da un antico e assai disatteso precetto espresso nel Settecento dall'abate Dinouart: "Il silenzio politico è quello di un uomo prudente, che si comporta con circospezione, che non si apre sempre, che non dice tutto ciò che pensa". (segue nell'inserto XVI)

Di SALVATORE MERLO

Recensire il di Cultura

Olivetti nume tutelare, 34 milioni per biblioteche e aree interne. Africa e Mediterraneo

Quanto piaccia al governo di Giorgia Meloni prendere i nomi che hanno segnato la grande storia del progresso italiano e farne dei benchmark per i propri "piani" a lunga gittata, regalando orticarie onomastiche all'opposizione, è cosa nota. Dopo il Piano Mattei per l'Africa, tuttora vagolante, ecco il Piano Olivetti per la Cultura, "primo cardine", dice il ministro Alessandro Giuli, del decreto legge "Misure urgenti in materia di cultura" approvato mercoledì, tredici articoli sintetici e persino leggibili, urca, in cui il Piano Olivetti non è solo una bandiera ma indica scelte concrete, e tutto sommato condivise dall'opposizione. Del resto, "ritenuta la straordinaria necessità e urgenza" – formula ripetuta ben sette volte all'inizio del testo: certo rituale, ma non formale – di intervenire in sostegno della cultura "come bene comune accessibile", soprattutto nelle aree più deboli del paese, la concretezza è ciò che conta. E dunque l'art. 1, "Piano Olivetti per la Cultura", si dà la missione di promuovere "la rigenerazione culturale delle periferie, delle aree interne e di quelle svantaggiate". (Crippa segue nell'inserto XVI)

Da oggi in edicola c'è il numero 38 di Review, la rivista del Foglio diretta da Annalena Benini. In copertina "Un abbraccio lungo tre anni" di Marco Cazzato.

Il Papa non è fuori pericolo

Roma. Papa Francesco non è fuori pericolo, ma non è in pericolo di vita immediato. A dirlo ai giornalisti in un briefing convocato al Policlinico Gemelli di Roma è il prof. Sergio Alfieri, coordinatore dell'équipe che segue il Pontefice ricoverato da una settimana in ospedale. E che lì rimarrà almeno per altri sette giorni, anche se al momento non è possibile fornire una tempistica precisa: "Il Papa non è attaccato ad alcun macchinario. Quando ha bisogno mette i naselli per l'ossigeno, il respiro è autonomo e si alimenta" con appetito. In ogni caso, i medici hanno chiarito che "c'è un'infezione polimicrobica, ci sono tanti germi. Su una situazione cronica le malattie non si guariscono ma si possono arginare".

Ed è questa la strategia adottata in questi giorni, tenendo presente che se l'età avanzata rappresenta un pericolo, il rischio maggiore è la sepsi: se uno di questi germi passasse nel sangue, la situazione si farebbe assai grave. In ogni caso, l'umore di Francesco è buono e ieri pomeriggio ha sostato venti minuti in cappella, ritirato in preghiera.

Il riflesso dei corvi

Il cardinale Ravasi attacca chi cospira contro il Papa. Ma l'unico a parlare di dimissioni è lui

Roma. Da qualche giorno, mentre il Papa dà segni di ripresa, si mette in poltrona e fa sapere – forse anche scaramanticamente – *urbi et orbi* d'essere vivo e vegeto, sui media s'assiste a un profluvio di dichiarazioni di solidarietà a Francesco, sul cui letto – così si dice – s'assisterebbe a un volteggiar di corvi affamati pronti a scatenarsi sulla preda. Corvacci e gufi, iettatori e auspici intenti in salotti claustrofobici e buie sagrestie a tramare e cospirare, pregando affinché la Divina provvidenza faccia contemplare al Pontefice felicemente regnante *l'Amor che move il sole e l'altre stelle*. (Matrazzi segue a pagina quattro)

Quei Maga di Ryanair

Vi ricordate quando il ministro Urso voleva tarpare l'algoritmo di profilazione dei clienti di Ryanair ("la vendita di biglietti aerei non è un'invenzione sovietica, non esisteva al tempo dei Soviet", qualsiasi cosa significasse), per imporre prezzi calmierati alle low-cost sfruttatrici dei nostri voli? Bene, dimenticatelo. Nel mondo è iniziato il gran ribaltone Maga e ogni stronzo vuole farsi *great again*. Così Ryanair sedendosi dalla parte del torto potrà dare una mano al nuovo ordine mondiale, ad esempio sgonfiando quella piaga purulenta globalista dell'overtourism, e anzi impedendo ai poveri coi trolley ma senza criptovaluta di viaggiare proprio. Informa Federconsumatori che la compagnia, "non contenta dei salati sovrapprezzi e delle innumerevoli scorrettezze messe in atto fino ad ora", ha deciso di dare "un nuovo, duro colpo ai diritti dei passeggeri". Regole vessatorie che manco il Doge: obbligo di effettuare il check in online e solo sulla loro app e multe salate a chi non si adegua. Bagagli a mano da campo di rieducazione: multe fino a 70 euro per chi supera le dimensioni. E addirittura una sanzione di 120 euro a chi perde il volo o si presenta in ritardo. In attesa di una bella guerra di Trump, incominciate a stare tutti fermi e a terra. *(Maurizio Crippa)*

Di CONTRO MASTRO CILIEGIA

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

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

«IL PAPA RESPIRA AUTONOMAMENTE MA SA DI NON ESSERE FUORI PERICOLO»
Sartini a pagina 14

GERMANIA AL VOTO ATTACCO AL MEMORIALE DELL'OLOCAUSTO
Allegri e Carnieletto a pagina 6

CAVO TRANCIATO ALLA PISTA DI BOB: GIALLO SABOTAGGIO A CORTINA
Galli a pagina 11

CHAMPIONS, L'INTER PESCA IL FEYENOORD (ED EVITERÀ LE BIG FINO ALLA FINALE)
Visnadi a pagina 30

Clemente
L'OLIO BUONO VERAMENTE

50 il Giornale

il Giornale

SABATO 22 FEBBRAIO 2025 DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI Anno LII - Numero 45 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

Clemente
L'OLIO BUONO VERAMENTE

l'editoriale

LA FALSA VITTORIA DELLA RUSSIA

di Alessandro Sallusti

Putin si appresta ad annunciare al popolo russo la «vittoria totale – sono sue parole – sull'Ucraina e sulla Nato». Tutto è relativo, ovviamente, anche io ai tempi in cui le correvo avrei potuto sostenere di aver vinto una maratona per il solo fatto di averla conclusa, che in effetti per me era una vittoria. Tre anni fa in questi giorni Putin lanciava in Ucraina una «operazione di polizia» della durata prevista di qualche settimana. Di settimane ne sono passate 156, circa seicentomila giovani soldati russi – fonte Pentagono – sono morti sul campo o sono rimasti gravemente feriti. L'esercito Russo ha perso – dati aggiornati a novembre 2024 – 369 aerei, 329 elicotteri e 8.000 carri armati oltre a un numero imprecisato di armamenti e mezzi leggeri. Nonostante la Russia abbia lanciato sulle città ucraine quasi 3.000 missili da crociera e oltre 18.000 terra-aria la sua armata ha messo sotto controllo solo il sedici per cento del territorio ucraino, parte del quale già lo controllava prima dell'invasione. Dubito che tutto questo auto massacro possa definirsi una «vittoria totale» ma non solo, se sta per finire non lo si deve di certo alle capacità dell'esercito russo bensì all'America – senza la quale l'Ucraina non può più combattere – che ha deciso che la questione può anche finire qui. Resto convinto che l'Ucraina e l'Occidente hanno fatto quello che era giusto fare, non hanno soffiato inutilmente – come qualcuno sostiene – sul fuoco della guerra ma hanno soffiato utilmente sul fuoco della libertà e questo, come ha ricordato anche Giorgia Meloni, è stata la condizione per non permettere a Putin di annettersi «in poche settimane» l'intera Ucraina. Può essere che messo alle strette Zelensky o chi per lui sia costretto ad accettare una pace ingiusta, tra capi di stato la soluzione non sempre è la migliore ma la meno peggio. Cosa diversa è il popolo ucraino: con qualche centinaio di migliaio di morti da piangere, altrettanti di orfani, vedove e genitori distrutti dal dolore non penso che la questione la si possa chiudere con una umiliazione. Perché in quel caso finita la guerra inizierebbe la guerriglia e saremmo punto e a capo.

*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

PAOLO ZAMPOLLI AL GIORNALE

Parla l'uomo di Trump: «Ecco cosa farà con l'Italia»

L'inviato Usa a Roma: «Tiene molto ai rapporti con voi»

Bannon al Cpac è un caso: «Ha fatto il saluto nazista»

di Hoara Borselli

«Trump e Giorgia Meloni hanno una caratteristica comune: sono veloci e pragmatici, quello che dicono fanno». Parla al Giornale Paolo Zampolli, inviato in Italia del presidente Usa. «So quello che ha in mente: business, business, business».

a pagina 5

Affetto da una malattia rara

Addio a Cece, il piccolo eroe che ha commosso il Paese

Andrea Cuomo a pagina 15

MORTO A 6 ANNI Cesare Zambon con il suo fedelissimo cane guida

MUSK ATTACCA ZELENSKY

E Donald esclude Kiev dalle trattative

Fabbri a pagina 2

IL RICORDO

Pellicce e zuppe: vi racconto la mia fiction con Oriana

di Vittorio Feltri

Oriana la vidi, più che la conobbi, per la prima volta all'inizio degli anni Ottanta, quando scriveva le sue interviste colossali e interminabili, che erano quasi dei romanzi, a personaggi come Khomeyni, capo spirituale e politico iraniano dal 1979 al 1989, Gheddafi, leader assoluto della Libia, e gentaglia simile. Fallaci, non essendo una giornalista (...)

segue a pagina 26

Famiglia Bibas: mistero sul corpo della madre

Gaza, l'ultimo orrore dei boia di Hamas: i due bimbi in ostaggio «uccisi a mani nude»

Gaia Cesare e Valeria Robecco a pagina 7

IL SOTTOSEGRETARIO: «CORTOCIRCUITO GIURIDICO»

Quel collegio spostato a sinistra che ha condannato Delmastro

di Luca Fazzo

«L'unico di Md è Francesco Rugarli che però non ha mai svolto particolare attività associativa». Così ieri il *Fatto* sui giudici romani che hanno condannato Delmastro: e che, secondo il sottosegretario, sarebbero tutti di sinistra. Ma il curriculum di Rugarli sembra confermare le convinzioni di Delmastro.

alle pagine 8-9 e un commento di Facci a pagina 12

PER AZIENDE E FAMIGLIE

Caro bollette: aiuti del governo per 3 miliardi

De Francesco a pagina 10

GIÙ LA MASCHERA

NON UNO DI MENO

di Luigi Mascheroni

La giornata della donna, che si festeggia l'8 marzo, si avvicina. E per quanto la cosa interessi solo le femministe e i venditori di mimose – mentre le donne più o meno se ne fregano - è comunque un appuntamento da seguire con attenzione perché ultimamente ha risvolti politici curiosi.

Ad esempio. Quest'anno il collettivo femminista «Non una di meno», di fatto il movimento delle sardine ma con i capelli viola, ha deciso di indire per l'8 marzo uno sciopero «dal lavoro produttivo e riproduttivo».

Ora. Capiamo il «produttivo»: se è sciopero, quel giorno non si lavora. Non faranno il sugo, va bene. Ma colpisce lo sciopero «riproduttivo». Essendo non solo «contro la guerra» e naturalmente «contro il fascismo che sta dilagando», ma anche contro «il governo ultra-reazionario», significa che per un giorno non faranno sesso per protestare contro la Meloni. Che è una donna. E magari, non avendo niente da fare, troveranno il tempo per azzardare una parola sulle violenze sulle donne in Iran e Afghanistan.

Però è strano. Piazze piene e letti vuoti, le ragazze di «Non una di meno», che come *house organ* hanno *il manifesto*, quotidiano iperfemminista diretto da un uomo, dopo un decennio di governi tecno-progressisti (Monti, Letta, Renzi, Gentiloni, Draghi e Conte) all'improvviso hanno scoperto una parola nuova. Patriarcato. Ma continuano a parlare come la ragazza hippy di *Un sacco bello* di Verdone. Per loro chiunque «'a faccia der fascio ce l'ha». E tutti gli uomini sono colpevoli. Non uno di più, non uno di meno.

983.000 Lettori (Audipress 2024/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 70 - Numero 45

QN Anno 26 - Numero 52

IL GIORNO

SABATO 22 febbraio 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Milano, rapinato un 19enne: caccia alla gang

Le coltellate del branco Sala e il nodo sicurezza «Subito leggi più dure»

Mingoia e **Palma** a pagina **14**

LA POSTA DI Cate

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

OGGI ALL'INTERNO

ristora INSTANT DRINKS

Putin, lunedì l'annuncio della vittoria

Gli 007 di Kiev: lo zar vuole celebrare così il terzo anniversario della guerra. Trump e Musk contro Zelensky: per lui ipotesi esilio in Francia
Dopo il saluto nazista di Bannon, il lepenista Bardella rinuncia alla convention dei conservatori. Meloni si collegherà. Il Pd: vassalla del tycoon

G. Rossi, **Colgan**, **Boni** e **Allegranti** da p. **2** a p. **5**

L'analisi: la premier al bivio

Meloni stasera terrà il discorso più difficile tra Trump e Kiev

Bruno Vespa a pagina **2** e **3**

Sentenza e riforma Giustizia

Nuovo round toghe-governo Delmastro: «Vado avanti»

Polidori e **C. Rossi** alle p. **6** e **7**

IL CHIRURGO DEL GEMELLI CHIARISCE LE CONDIZIONI DEL PAPA
«NON È ATTACCATO A UNA MACCHINA, RESTERÀ ALTRI 7 GIORNI»

Il coordinatore dell'equipe medica che si occupa del Papa, Sergio Alfieri, 58 anni, nel briefing al Policlinico Gemelli

«Francesco non è fuori pericolo»

Il briefing dei medici del Gemelli che curano Bergoglio ha svelato dettagli in più sulla sua salute. «Il Papa non è fuori pericolo – ha spiegato il professor Sergio Alfieri – Ha sempre voluto che dicessimo la verità. Resterà ricoverato almeno tutta la prossima settimana, poi tornerà a Santa Marta». Prevale comunque l'ottimismo. «Francesco non è attaccato a nessun macchinario» e, ha chiarito, «oggi non è in pericolo di vita».

Fabrizio a pagina **10**

DALLE CITTÀ

Bergamo, inizia il processo

Il padre di Sharon «Non odio il killer Il fidanzato Sergio è come un figlio»

Donadoni e **G. Moroni** a pagina **19**

Lodi, 14enne accusa il Collegio

La liceale si sfoga «Violenze e insulti Cambio scuola»

Raimondi Cominesi a pagina **17**

Il corpo consegnato dopo l'errore

Hamas restituisce la madre simbolo

Baquis a pagina **8**

Si stacca tubo dal tracciato di bob

Milano-Cortina «Pista sabotata»

D'Amato a pagina **11**

Ascoli Piceno, mossa anti sfaticati

Sfida del sindaco: carte agli operai

Iezzi a pagina **15**

Oggi su Alias

HANIF KUREISHI Un testo di satira politica di allarmante attualità da accompagnare alla lettura del suo ultimo libro «In frantumi»

Domani su Alias D

SAMANTHA HARVEY In «Orbital» una «ordinaria» giornata nello spazio raccontata dalla scrittrice inglese che ha vinto il Brooker Prize

L'ultima

NARGES MOHAMMADI «Colpevole di femminismo». Parla la premio Nobel per la pace iraniana

Enrica Muraglie pagina 16

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

SABATO 22 FEBBRAIO 2025 – ANNO LV – N° 45 www.ilmanifesto.it euro 2,50

Il saluto nazista di Steve Bannon alla Cpac foto Cpac/Ansa

Solo un saluto

E due. Dopo Musk, anche Bannon, in cerca di spazio alla corte della Casa bianca, fa il saluto romano alla convention dei conservatori americani. Per il lepenista Bardella il gesto nazista è troppo e si sfila. Meloni invece non vuol far dispiacere Trump: stasera è attesa in video pagina 4

Cpac

Il coro del Maga alla Sanremo del post fascismo

LUCA CELADA

Braccio teso all'orizzonte, smorfia sardonica come un occhiolino d'intesa strizzato alla folla acclamante. La "citazione" del saluto romano di Musk da parte di Steve Bannon sembra segnalare un *rapprochement* fra l'ala paleo-conservatrice e il miliardario che proprio Bannon aveva definito «parassita straniero»

— segue a pagina 4 —

Roma-Washington

Opposizioni divise anche sul dilemma della premier

Lo chiedono tutti dagli spalti dell'opposizione, con Elly Schlein in testa: Meloni non partecipi al «raduno neofascista», attacca la leader del Pd. Dal coro si sottrae Giuseppe Conte e il particolare basta a segnalare quanto grande sia la grana a sinistra.

ANDREA COLOMBO

PAGINA 4

UCRAINA, NUOVI ATTACCHI USA. SECONDO IL NEO PRESIDENTE: «A BREVE» CI SARÀ L'ACCORDO SUI MINERALI

«Zelensky non ci serve», le terre rare sì

L'ultimo insulto è di Donald Trump, che al canale amico Fox dice che «a essere onesti» la presenza dell'Ucraina al negoziato Usa-Russia non è affatto importante. Il penultimo è del *first buddy* Elon Musk, per cui quella della leadership ucraina è «una gigantesca macchina di corruzione che si nutre dei cadaveri dei soldati ucraini». E sotto il fuoco amico, il presidente Zelensky sembra aver ceduto: la Casa Bianca ieri ha annunciato che l'accordo sulle terre rare, gli idrocarburi e l'uso delle infrastrutture ucraine sarà firmato «a breve». è un accordo-capestro, la suo prima bozza era peggio dei danni di guerra imposti alla Germania dopo la prima guerra mondiale, ma quulla prima bozza non si discosterà tanto dall'ultima: ci ha lavorato l'inviato americano Kellogg . Mentre l'Europa ancora frastornata accenderà di luci gialle e blu il parlamento europeo e lunedì varerà l'ennesimo pacchetto di aiuti militari, della Ue o «dei volonterosi» (se l'Ungheria, come previsto, non lo voterà). **ANGIERI, LAMPERTI, VALDAMBRINI PAGINE 2, 3**

Europa

Armarsi di più, per decidere di meno

MASSIMO DE CAROLIS

A partire dal Dopoguerra, Europa occidentale e Giappone hanno goduto per decenni di un grado invidiabile di sicurezza e di pace, pur devolvendo una cifra irrisoria alle spese militari. A proteggerli era il potere di deterrenza della macchina militare americana.

— segue a pagina 3 —

ORA ARIA

Delmastro alle toghe: «Potere cancerogeno»

Il giorno dopo la condanna per il caso Cospito, Delmastro rilancia la riforma della giustizia e attacca: «Questo caso dimostra che ci vuole il sorteggio per eradicare il potere cancerogeno delle correnti all'interno della magistratura». **DI VITO A PAGINA 5**

NAPOLI

De Luca vuole farsi un monumento

Il Faro è il nome del progetto dello studio Zaha Hadid: due mega torri che ospiteranno gli uffici regionali. Benzina nel motore di De Luca che vuole il terzo mandato. Emma Buondonno (Federico II): «Edifici fuori scala in un territorio che si surriscalda». **GEREMICCA A PAGINA 7**

Sanità al collasso

Covid, 5 anni dopo Nessuna lezione e risorse sprecate

ANDREA CAPOCCI

Non era Mattia Maestri da Codogno il «paziente zero», l'untore che esattamente cinque anni fa portò in Europa il coronavirus. Maestri in Cina non c'era mai andato e da chi abbia contratto il Covid-19 è tuttora un mistero.

— segue a pagina 6 —

ELEZIONI IN GERMANIA

Lo showdown in tv: le promesse dei partiti

Domani si vota per le politiche in Germania. Ultimo confronto e bagno di realtà: secondo l'Istituto Ifo i programmi sono economicamente insostenibili. Tranne quello della Linke. Il dibattito sui migranti, che due settimane fa teneva banco, è un ricordo. **CANETTA A PAGINA 9**

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

BCC NAPOLI
GRUPPO BCC ICCREA
BANCA CONTRO CORRENTE

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXXIII - N° 52 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Sabato 22 Febbraio 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

I medici: Francesco scherza e respira da solo

«Il Papa non è fuori pericolo e vuole che si dica la verità»

A pag. 8

di Franca Giansoldati

Il Papa non si può considerare fuori pericolo. «È ancora aperta la porta a tutte e due le possibilità ma non è affatto in pericolo di vita». È ciò che emerge dalla conferenza stampa di ieri pomeriggio al Policlinico Gemelli.(...)

«Zero Day»

De Niro torna per salvare il suo popolo da caos e morte

Titta Fiore a pag. 13

L'editoriale

IL TURBO DEL SUD NELL'EXPORT ITALIANO

di Marco Fortis

Si sono sorpresi in molti nel constatare che nel 2024 l'export italiano ha tenuto, nonostante la crisi industriale ed economica dell'Europa. Infatti, l'export totale è diminuito rispetto al 2023 soltanto dello 0,4%, mentre quello della sola industria manifatturiera (cioè togliendo l'agricoltura, le attività minerarie e l'energia) è calato appena di un decimale in più, cioè dello 0,5%. Se escludiamo i mezzi di trasporto (il cui andamento è stato compromesso dal crollo dell'auto), sia l'export totale sia quello della manifattura sono addirittura aumentati dell'1%. Ciò significa che il resto del commercio estero ha continuato a tirare, grazie all'elevata diversificazione settoriale del nostro Paese e soprattutto al contributo di alcuni settori il cui export è cresciuto parecchio anche nel 2024, come gli alimentari, bevande, tabacco (+7,9%) e la farmaceutica (+9,5%).

Ma alla tenuta complessiva dell'export italiano ha contribuito in modo determinante anche il Mezzogiorno. Da un lato, proprio per la sua particolare specializzazione nell'alimentare e nel farmaceutico, ma, dall'altro lato, anche per una maggiore tenuta di alcuni settori, come ad esempio l'abbigliamento, che invece hanno abbastanza sofferto a livello nazionale. Mancano ancora i dati sull'export territoriale aggiornati a fine 2024 ma è possibile presentare oggi una stima che confronta i primi nove mesi del 2024 con lo stesso periodo dei due anni precedenti, dalla quale risulta evidente la spinta delle regioni meridionali al nostro commercio estero in un contesto internazionale difficilissimo.

Continua a pag. 2

L'inchiesta: il comandante e 21 poliziotti (su 26) indagati per truffa aggravata e peculato

VICO EQUENSE, CITTÀ DEI VIGILI FANTASMA

Dario Sautto
a pag. 9

LEGALITÀ, INDIETRO NON SI TORNA

di Leandro Del Gaudio

Che succede se in uno dei comuni più belli d'Italia, ad alta densità turistica, ben 22 agenti della polizia municipale (quasi tutti, compreso il comandante) finiscono sotto inchiesta come presunti furbetti del cartellino?

Continua a pag. 34

Giugliano, la bufera dell'inchiesta addio dei consiglieri, nuove elezioni

Maria Rosaria Ferrara

Diciannove consiglieri comunali di Giugliano hanno rassegnato le dimissioni decretando la fine anticipata dell'amministrazione Pirozzi, a un anno dalla fine del mandato. «Ma non è una sfiducia, è una rifiducia nei miei confronti», chiarisce l'ormai ex sindaco. La grande città a nord di Napoli tornerà al voto: le voci dell'addio erano insistenti all'esito di un'inchiesta della Procura che indaga sui presunti intrecci tra la vecchia amministrazione Poziello e clan di camorra.

In Cronaca

Sud, Zes unica per l'agricoltura

La Commissione Ue copia il modello italiano: credito d'imposta al 100% per gli investimenti

Anna Maria Capparelli a pag. 3

Domani c'è il Como, Di Lorenzo dà la carica. Infortunio per Mazzocchi

«TUTTA NAPOLI CI SPINGE» PAROLA DI CAPITANO

Pino Taormina a pag. 15

Convention dei conservatori Usa: il saluto nazista di Bannon imbarazza la destra Ue

Trump a Zelensky: «Sei fuori, non hai le carte». Ma lo invita a trattare con Putin

Oggi Meloni in call per difendere l'Ucraina

Servizi alle pagg. 4, 5 e 6

L'editoriale

IL NUOVO MANIFESTO DEGLI AUTOCRATI

di Romano Prodi

Da quando un mese fa Trump si è insediato alla Casa Bianca, ogni giorno capita qualcosa di nuovo e quasi mai si tratta di novità piacevoli. Ci troviamo infatti di fronte ad una vera e propria rivoluzione delle regole democratiche.

Continua a pag. 35

Punto di Vespa

UNA PACE SOSTENIBILE LA MISSIONE DI GIORGIA

di Bruno Vespa

Giorgia Meloni pronuncerà stasera il discorso di politica estera più difficile del suo mandato. Collegandosi con il congresso dei repubblicani Usa, alla presenza di Trump che parlerà dopo di lei, dovrà al tempo stesso rinnovare il suo pieno impegno a favore dell'Ucraina (...)

Continua a pag. 35

Domani il voto in Germania

MERZ PUNTA SULL'ALLEATO SPD MA TEME IL BOOM DELL'ULTRADESTRA

Flaminia Bussotti a pag. 35

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 22/02/25 ----
Time: 21/02/25 23:58

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 22/02/25-N:

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

Il Messaggero

NAZIONALE

€ 1,40* ANNO 147 - N°52 ITALIA

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

Sabato 22 Febbraio 2025 • S. Margherita

IL GIORNALE DEL MAT

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

DICONO DI TE

Silvio Orlando «Il successo? Sciocca perversione»

Malcom Pagani alle pag. 22 e 23

Trovano Bilbao e Plzen

Per Roma e Lazio in Europa League derby solo in finale

Servizi nello Sport

Trionfo con la febbre

Brignone gigante altro successo Coppa più vicina

Arcobelli nello Sport

Il pressing di Trump su Kiev

▸«Zelensky senza carte, non serve al tavolo delle trattative. Con i russi si dialoga meglio» Ma lo invita a parlare con Putin. E nel documento G7 rispunta l'«aggressione di Mosca»

L'editoriale

IL NUOVO MANIFESTO DEGLI AUTOCRATI

Romano Prodi

Da quando un mese fa Donald Trump si è insediato alla Casa Bianca, ogni giorno capita qualcosa di nuovo e quasi mai si tratta di novità piacevoli. Ci troviamo infatti di fronte ad una vera e propria rivoluzione delle regole democratiche per opera del Paese che per lunghi decenni è stato il riferimento della democrazia mondiale.

Nell'America di Trump sembrano non esistere limiti al potere del principe, che procede rinnegando i fondamentali della sua stessa Costituzione, imitando, con un'impressionante progressione, i comportamenti dei regimi autoritari. Prima di tutto nel campo della politica interna, dove Trump sta spingendo i propri poteri ben oltre quelli, pur poderosi, che la Costituzione ha sempre affidato al presidente.

I pesi e contrappesi fra i diversi poteri dello Stato, che avevano costituito il simbolo stesso della democrazia americana, non esistono più, come non esistono più le prerogative della pubblica amministrazione e sono quotidianamente umiliati i ruoli del Senato e della Camera dei rappresentanti.

Continua a pag. 27

ROMA Ucraina, continuano gli affondi di Donald Trump. «Ucraini senza carte, non servono al tavolo delle trattative. Con i russi si dialoga meglio». Ma invita Zelensky a parlare con Putin. Musk ha rincarato la dose: si nutrono dei cadaveri. Voci sull'ipotesi di un esilio di Zelensky a Parigi. Ruvidezze che sembrano cessare davanti al documento che stanno preparando gli sherpa del G7. Come rivelato ieri da Il Messaggero.it la parola «aggressore» riferita allo stato russo è tornata nel testo che sarà firmato anche dagli Usa.

Evangelisti e Paura

alle pag. 2 e 3

Il saluto nazista sul palco di Washington. E Bardella rinuncia

Il caso Bannon al raduno delle destre Meloni in call per difendere l'Ucraina

Ileana Sciarra

È un caso il saluto nazista di Steve Bannon al raduno dei Conservatori a Washington. Il presidente del Rassemblement National di Marine Le Pen, Jordan Bardella, ha deciso di annullare il suo discorso. La videocall di Giorgia Meloni sembra confermata: «Al momento è confermata», il messaggio che circola. La premier approfitterà per parlare dell'Ucraina: spiegherà perché è dalla parte di Zelensky.

A pag. 4

Paura a pag. 5

Germania al voto

Europa forte e confini chiusi Le idee di Merz alla prova urne

BERLINO Friedrich Merz punta sull'alleato Spd ma teme il boom dell'ultradestra. Domani la Germania al voto: la Cdu, al 30% nei sondaggi, vuole la coalizione con un solo partito: governo con i socialdemocratici, oppure con i Verdi. Su economia e immigrazione il leader centrista esclude di cedere a compromessi dopo le urne. L'incognita: il risultato dell'Afd.

Ajello e Bussotti a pag. 8

Prima conferenza dei medici del Gemelli: «Francesco respira da solo e scherza con noi»

«Il Papa non è fuori pericolo vuole che si sappia la verità»

Roma, Luigi Carbone e Sergio Alfieri durante il briefing con la stampa al Gemelli (foto ANSA)

Giansoldati a pag. 6

Le linee guida del ministero

Docenti, nel contratto esami ogni tre anni e scatti per chi li supera

Andrea Bassi

Si apre il tavolo per il rinnovo degli accordi della scuola. Previsti aumenti medi da 140 euro. Esami ai prof ogni 3 anni e scatti per chi li supera. Corsi di formazione (con premio) per gli insegnanti con funzioni aggiuntive.

A pag. 11

Fenomeno nato nelle periferie

Trap e coltelli, tra i giovani spopola l'effetto "maranza"

MILANO Il caso degli immigrati di seconda generazione, che si muovono in branco e sono protagonisti di aggressioni. **Guasco** a pag. 15

Lo choc in Israele

«I piccoli Bibas uccisi a mani nude». A casa il corpo della mamma

ROMA Il caso dei fratellini Bibas, la denuncia degli israeliani: «I bimbi uccisi a mani nude». Sopo l'errore e le minacce di vendetta, Hamas restituisce anche il corpo della madre.

Ventura e **Vita** a pag. 15

Il Segno di LUCA

GEMELLI, TANTI STIMOLI

La configurazione sembra decisa a bersagliarti con una sassaiola di stimoli e piccole provocazioni per obbligarti a tirare fuori dalle tasche le tue variopinte e numerose risorse. Forse per te sono solo giocattoli, ma nei fatti costituiscono una grande ricchezza. È il momento di metterti in luce, sia a livello privato sia a livello del lavoro e del tuo ruolo nella società. Anche se non ne sei consapevole, nell'animo sei un giocoliere.

MANTRA DEL GIORNO
I miracoli capitano mentre ti distrai.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo a pag. 27

* 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 II:21/02/25 23:10-NOTE:

983.000 Lettori (Audipress 2024/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 140 - Numero 45

QN Anno 26 - Numero 52

il Resto del Carlino

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

SABATO 22 febbraio 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Le motivazioni delle condanne

La sentenza Bio-On «Mercato manipolato» Astorri: «Noi corretti»

Orlandi a pagina 18

LA POSTA DI Cate

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

OGGI ALL'INTERNO

ristora
INSTANT DRINKS

Putin, lunedì l'annuncio della vittoria

Gli 007 di Kiev: lo zar vuole celebrare così il terzo anniversario della guerra. Trump e Musk contro Zelensky: per lui ipotesi esilio in Francia
Dopo il saluto nazista di Bannon, il lepenista Bardella rinuncia alla convention dei conservatori. Meloni si collegherà. Il Pd: vassalla del tycoon

G. Rossi, Colgan, Boni e Allegranti da p. 2 a p. 5

L'analisi: la premier al bivio

Meloni stasera terrà il discorso più difficile tra Trump e Kiev

Bruno Vespa a pagina 2 e 3

Sentenza e riforma Giustizia

Nuovo round toghe-governo Delmastro: «Vado avanti»

Polidori e C. Rossi alle p. 6 e 7

IL CHIRURGO DEL GEMELLI CHIARISCE LE CONDIZIONI DEL PAPA
«NON È ATTACCATO A UNA MACCHINA, RESTERÀ ALTRI 7 GIORNI»

Il coordinatore dell'equipe medica che si occupa del Papa, Sergio Alfieri, 58 anni, nel briefing al Policlinico Gemelli

«Francesco non è fuori pericolo»

Il briefing dei medici del Gemelli che curano Bergoglio ha svelato dettagli in più sulla sua salute. «Il Papa non è fuori pericolo – ha spiegato il professor Sergio Alfieri – Ha sempre voluto che dicessimo la verità. Resterà ricoverato almeno tutta la prossima settimana, poi tornerà a Santa Marta». Prevale comunque l'ottimismo. «Francesco non è attaccato a nessun macchinario» e, ha chiarito, «oggi non è in pericolo di vita».

Fabrizio a pagina 10

DALLE CITTÀ

Bologna, lesioni alle pazienti

Medico estetico usava filler contraffatti Denunciato

Tempera in Cronaca

Bologna, progetto da 11 milioni

Dopolavoro, i lavori al via da fine anno

Carbutti in Cronaca

Imola, caso in Procura

Area Blu denuncia «Duecentomila euro spariti dai conti»

Agnessi a pagina 18 e in Cronaca

Il corpo consegnato dopo l'errore

Hamas restituisce la madre simbolo

Baquis a pagina 8

Si stacca tubo dal tracciato di bob

Milano-Cortina «Pista sabotata»

D'Amato a pagina 11

Ascoli Piceno, mossa anti sfaticati

Sfida del sindaco: carte agli operai

Iezzi a pagina 15

VIGANÒ 010 2627256

SABATO 22 FEBBRAIO 2025

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20€ con 'GENTE' in Liguria, AL e AT - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIX - NUMERO 45, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50

VIGANÒ 010 2627256

LA SICUREZZA IN CITTÀ

MICHELE BRAMBILLA

PRIMA VIVERE, POI MANDARE I CARABINIERI

Quell'area di Genova che, partendo da Salita Pollaiuoli, arriva alla chiesa di Sant'Agostino, passando per piazza delle Erbe, era ed è stata, un tempo, una zona difficile. Inutile che spieghi che cosa io intenda per "difficile": il lettore lo ha già capito; e anzi, se è genovese, lo sa.

Giusto cinquant'anni fa, in quell'area, su iniziativa di Emanuele Luzzati, Tonino Conte e Aldo Trionfo, nacque il Teatro della Tosse. Un paio di decenni dopo aprì la nuova sede di Architettura. E poco meno di una ventina d'anni fa una cooperativa sociale trasformò un cumulo di macerie negli attuali Giardini Luzzati.

Il primo, il Teatro della Tosse, ospita spettacoli e musica in tre sale, la più grande delle quali è stata di recente rimessa a nuovo grazie ai fondi del Pnrr procurati dall'amministrazione comunale. Ci sono poi un laboratorio, una sartoria, una foresteria. La facoltà di Architettura sta in due parti unite fra loro: una antica e molto ben restaurata, e una nuova. Quanto ai Giardini Luzzati, sono una proposta sociale e culturale: musica, teatro, animazione, proiezioni, street art, laboratori sportivi e creativi. C'è pure un bar, nel quale la consumazione non è obbligatoria.

Ecco: da quando c'è tutto questo, quell'area non è più "difficile". Ci si cammina e ci si sta volentieri, senza paura e anzi con voglia di vedere e scoprire cose nuove. Ci sono osterie, e così via.

Che cosa insegna questa storia? Una cosa molto semplice, o meglio che dovrebbe essere molto semplice ma non lo è, visto che non tutti la comprendono. Insegna che la "sicurezza" – la quale non dovrebbe essere un tema "di destra" o "di sinistra", ma di tutti – la si raggiunge con la vita, e non con lo stato di polizia. Invocare carabinieri, poliziotti o perfino l'esercito sarebbe inutile, perché non è possibile presidiare ogni edificio e ogni vicolo per ventiquattr'ore; ma sarebbe pure nefasto, perché trasformerebbe le città in caserme. Chi delinque, poi, non è affatto inibito dall'eventualità di finire in galera, anche perché sa che dopo poche ore – visti i reati: piccolo spaccio, furti, scippi – sarebbe rimesso in libertà, e tornerebbe a fare quello che faceva prima, negli stessi luoghi o poco distante.

Primum vivere, quindi: e dopo, se proprio occorre, chiamare i carabinieri (che se poi si vive non servono). —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PAOLO ARDOINO, SAVONESE, CEO DI TETHER

«Dalle criptovalute alla Juve Così cresce il nostro impero»

FRANCESCO MARGIOCCO / PAGINA 16

LO SCRITTORE SVEDESE BJÖRN LARSSON

«La filosofia del pendolare per scrutare le vite degli altri»

DANIELA PIZZAGALLI / PAGINA 37

ATTENTATO A SAVONA, IL SECONDO ORDIGNO SI È STACCATO DALLA PETROLIERA

Bombe e hacker Liguria al centro di un intrigo internazionale

L'indagine punta sul contrabbando di petrolio russo
Pirati informatici, attacco a Palazzo San Giorgio

Uno dei due ordigni si è sganciato accidentalmente ed è deflagrato sul fondale, altrimenti le conseguenze degli scoppi sarebbero state più gravi. È il primo responso articolato fornito dai poliziotti del Nucleo artificieri e dai sommozzatori del Comsubin dopo la ricognizione sulla Seajewel, la petroliera su cui sono state piazzate bombe al largo di Savona, il cui scoppio tra venerdì e sabato scorsi ha prodotto uno squarcio sullo scafo senza che sia fuoriuscito greggio. L'indagine punta sulla pista del contrabbando di petrolio russo e proprio dalla Russia è stato lanciato un attacco hacker contro il sito dell'Autorità portuale di Genova e Savona.

D'ANNA, INDICE E FREGATTI / PAGINE 2 E 3

ROLLI

Test sul greggio per capirne l'origine

SILVIA CAMPESE / PAGINA 2

BLUCERCHIATI CONCENTRATI E CONCRETI, BLOCCATA LA CAPOLISTA SASSUOLO

SAMP, PUNTO D'ORO

Contrasto tra Obiang e Niang (foto Phourteen) ARRICHIELLO E BASSO / PAGINE 40 E 41

MUSK CHOC: «IL PRESIDENTE UCRAINO SI NUTRE DEI CADAVERI DEI SUOI SOLDATI»

Trump affonda Zelensky «Fuori dai negoziati»

LA CONVENTION NEGLI USA

I. Lombardo e F. Malfetano / PAGINA 5

Saluto nazi di Bannon «Meloni non vada»

Donald Trump torna ad attaccare Volodymir Zelensky e lo esclude dai negoziati con la Russia. «Un disastro a trattare». Ancora più pesante l'affondo di Elon Musk: «Il presidente ucraino si nutre dei cadaveri dei suoi soldati».

ALBERTO SIMONI / PAGINA 4

CONCESSIONI BALNEARI INTERVIENE BRUXELLES «SÌ ALLE GARE SUBITO»

GIULIANO GNECCO / PAGINA 6

BLUE ECONOMY

Più binari in porto, tir e container caricati sui treni

Alberto Ghiara / PAGINA 17

L'obiettivo è raddoppiare entro il 2028 il numero dei binari in porto in modo da aumentare sensibilmente il numero di tir e container da caricare sui treni.

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

BUONGIORNO

Vu cumprà

MATTIA FELTRI

Certe giornate sono uno spasso. Il dibattito di ieri si è concentrato su Andrea Delmastro, che dovrebbe dimettersi dopo la condanna per rivelazione del segreto d'ufficio. Il problema, per me, non è che non si dimetta ora ma che sia stato nominato allora: un sottosegretario alla Giustizia che voleva smascherare gli avversari del Pd andati da mafiosi e anarchici al 41 bis (visitare i carcerati: credevo fosse precetto costituzionale e pure cristiano). Il Pd, tra l'altro, è il partito che contrapponeva una rettitudine per aver sospeso il tesoriere campano, Nicola Salvati, arrestato con l'accusa di lucrare sull'immigrazione, ma pochi giorni dopo liberato dal giudice causa "totale insussistenza" di indizi. Un partito di boia, lo ha comprensibilmente definito Stefano Esposito, ex senatore del Pd torinese. Appena uno viene indagato, il Pd lo scarica, magari lo infama, di sicuro lo abbandona; se poi lo assolvono pazienza: la Costituzione è buona a sventolarsi quando fa caldo. Intanto si attendono novità su Daniela Santanchè e ne dà, inattese, Selvaggia Lucarelli sul Fatto: la ministra del Turismo regalò a Francesca Pascale, quand'era fidanzata di Berlusconi, due borse Hermès false. Pascale se n'è accorta – figuraccia! – quando ne portò una a riparare. "Poi dicono di noi napoletani", ha commentato ieri, gigantesca, confermando. E il Pd? Non se n'è accorto. I Cinque stelle? Nemmeno. I partiti di governo? Zero. Cioè noi abbiamo la ministra del Turismo additata da vu cumprà che spaccia merce contraffatta per migliaia di euro, ed è tutto così più ridicolo che grave, ma nessuno dice niente. Perché? Perché non c'è l'avviso di garanzia.

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

PEFC

Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 2,50* in Italia — Sabato 22 Febbraio 2025 — Anno 161°, Numero 52 — ilsole24ore.com

* solo in Puglia e in provincia di Matera in abbinamento obbligatorio con "L'Edicola"

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Non profit
Scuole paritarie, esenzione Imu agganciata ai costi standard
De Cesari e Sepio —a pag. 29

Pubblico impiego
Contratto scuola, 3,2 miliardi sul tavolo del rinnovo
Trovati e Tucci —a pag. 29

INNOVA GROUP
ADVANCED PACKAGING SOLUTIONS

FTSE MIB 38421,05 +0,45% | SPREAD BUND 10Y 113,00 +4,40 | SOLE24ESG MORN. 1429,46 +1,02% | SOLE40 MORN. 1434,05 +0,41% Indici & Numeri → p. 31-35

Energia, 3 miliardi contro i rincari

Le misure del Governo

In arrivo martedì un decreto che potenzia il bonus sociale e interviene sulle imprese

Csc: ripartenza stentata dell'economia e inflazione alimentata dal caro energia

Contro il caro bollette il governo prepara un decreto in vista del Consiglio dei ministri di martedì. Il provvedimento mette sul piatto circa 3 miliardi nei prossimi 6 mesi e si basa su due pilastri: i sostegni per i nuclei più fragili attraverso il potenziamento del bonus sociale e e gli interventi a sostegno delle imprese che lamentano l'eccessivo aumento del prezzo dell'energia e che chiedono da tempo un segnale. Csc segnala una ripartenza stentata a inizio anno e un'inflazione in risalita per effetto del caro energia.
—Servizi alle pagine 2 e 3

INTERVISTA A MATTEO DEL FANTE

«Poste, nessun impatto dai tassi. Tim strategica»

Laura Serafini e **Fabio Tamburini** —a pag. 5

Al timone da otto anni. Matteo Del Fante è amministratore delegato di Poste Italiane dall'aprile 2017

BTp Più, collocamento chiuso a 14,9 miliardi Il Mef rialza i tassi

Titoli di Stato

Rendimento del 2,85% nel primo quadriennio e del 3,7% nel secondo

Il BTp Più ferma il contatore della raccolta a quota 14,91 miliardi, un paio di miliardi meno rispetto al record del BTp Valore ma quattro sopra l'ultima emissione realizzata fin qui nel filone intitolato al "Valore". E aggiorna le cedole rispetto ai minimi garantiti. Il primo titolo di Stato destinato a piccoli investitori con opzione put, che permette l'uscita con rimborso integrale del capitale dopo quattro anni, offrirà infatti un rendimento annuo del 2,85% nel primo quadriennio, e del 3,7% nel secondo. In entrambi i casi, la revisione al rialzo rispetto alle indicazioni della vigilia è di 10 punti base, e serve a costruire in particolare per la prima metà della vita del titolo un premio intorno allo 0,15% rispetto ai titoli di stato ordinari a quattro anni.
Gianni Trovati —a pag. 6

CREDITI D'IMPOSTA

Transizione 5.0: meno vincoli sui rifiuti pericolosi
Carmine Fotina —a pag. 29

500mila
I POTENZIALI RIAMMESSI
Sono i contribuenti interessati alla nuova rottamazione e al nuovo piano di pagamento

FISCO

Rottamazione, per i riammessi nuovo piano di pagamento
Luigi Lovecchio —a pag. 28

Auto elettriche: l'Antitrust vuole verificare l'autonomia dichiarata

L'indagine

Indagine sulle dichiarazioni ai clienti di Byd, Stellantis, Tesla e Volkswagen

L'Antitrust ha avviato quattro istruttorie nei confronti di Byd, Stellantis, Tesla e Volkswagen per pratiche commerciali scorrette. Sotto la lente le informazioni fornite ai consumatori sulla autonomia di percorrenza dei veicoli elettrici e sulla perdita di capacità della batteria. Stellantis: abbiamo collaborato con l'Antitrust e fornito le risposte necessarie.
Filomena Greco —a pag. 4

L'ANALISI

LA DIFFERENZA TRA DICHIARATO E REALE PERCORRENZA
di **Mario Cianflone** —a pagina 4

L'ORO HA FATTO LA STORIA.
Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro.
Piani di acquisto programmato in oro fisico nelle tue mani.
NEWS Lingotti personalizzabili del peso che vuoi tu!
ORO - GIOIELLI - MONETE
OBRELLI
DAL 1929
www.oro.obrelli.it
LAVIS (Trento) | TRENTO | MILANO
info@obrelli.it | ✆ 0461 242040 | 338 8250553
ROYAL MINT - UK
ZECCA AUSTRIACA
AUTORIZZAZIONI BANCA D'ITALIA N. 5007737 - 5009402
VENDIAMO E ACQUISTIAMO LINGOTTI E MONETE ALLE MIGLIORI CONDIZIONI.

A caccia di investitori. Dopo il fallimento della fusione con Honda

STRATEGIE

Nissan gioca la carta Tesla: il titolo vola sull'ipotesi di alleanza con Musk
—Servizio a pag. 24

PANORAMA

OGGI IN AGENDA MELONI

Al Cpac Bannon fa il saluto nazista, Bardella annulla l'intervento

Steve Bannon, l'ex controverso stratega della Casa Bianca, ha fatto quello che appare come un saluto nazista durante il suo intervento al Cpac, il congresso dei conservatori a Washington. Il leader del Rassemblement National, Jordan Bardella, ha annullato il suo discorso dopo il gesto di Bannon. Oggi è previsto l'intervento di Giorgia Meloni con un video. —a pag. 8 e Politica 2.0
di **Lina Palmerini** —a pag. 9

VIGILIA ELETTORALE

Germania, nuovo attacco con coltello a Berlino

A poche ore dal voto in Germania un uomo è stato accoltellato nei pressi del Memoriale della Shoah nel centro di Berlino, a pochi metri dal Bundestag. L'uomo è stato gravemente ferito. —a pag. 11

L'ALLARME

Cattani: dai dazi Usa gravi danni per le aziende farmaceutiche
Cristina Casadei —a pag. 14

DA OGGI IN EDICOLA

Il libro
La previdenza oltre lo stipendio
—a 12,90 euro oltre il quotidiano

Motori 24

Test drive
L'elettrico conquista le auto sportive
Mambretti e **Pini** —a pag. 16

Food 24

Agricoltura
Valore aggiunto, aziende italiane top
Giorgio dell'Orefice —a pag. 20

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte
ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

IL SORTEGGIO DEGLI OTTAVI

Sventato il derby d'Europa Roma-Bilbao, Lazio-Plzen

Pes a pagina 26

ALLE 15 IN LAGUNA

Lazio, esame Champions A Venezia fiducia a Noslin

Rocca a pagina 27

TRAGEDIA A COSENZA

Il figlio del senatore Occhiuto precipita dall'ottavo piano

a pagina 12

Clemente
L'OLIO BUONO VERAMENTE

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Cattedra di san Pietro Apostolo | Sabato 22 febbraio 2025 | DIRETTO DA TOMMASO CERNO | Anno LXXXI - Numero 52 - € 1,20* | ISSN 0391-6990 www.iltempo.it

Clemente
L'OLIO BUONO VERAMENTE

CERNOBYL

E adesso non ditelo a Landini

DI TOMMASO CERNO

Dopo il flop del testimonial per eccellenza di questa legislatura d'opposizione, Benito Mussolini, la giustizia - come ci aveva scritto in una illuminante mail pubblicata da Il Tempo qualche settimana fa il giudice Patarnello - è la soluzione. La formula magica e un po' eversiva per far sembrare unito il campo largo. Già sperimentata per oltre trent'anni con Berlusconi, Pd e 5S la riportano al centro dello scontro politico con la scusa della riforma Nordio. E così mentre si chiedono le dimissioni di Delmastro, condannato per avere rivelato cose arcinote a chiunque non sia un fesso in questo Paese, ma cose che gettavano una brutta ombra sul Pd, l'ultima trovata anti Meloni è quella che raccontiamo oggi, lo sciopero dei giudici che rischia il flop e la stravagante idea di farlo senza farlo, con lo stipendio pieno e la statistica che dà la vittoria all'Anm. Il Tempo ha scoperto che molte defezioni inviate per iscritto ai vertici del sindacato dei magistrati hanno creato il panico dentro le toghe rosse. E così se tu sei un giudice potrai lavorare durante lo sciopero con la scusa delle urgenze (nel Paese dove un processo dura in media 7 anni, fa quasi ridere), prenderti lo stipendio ma risultare scioperante. Non ditelo a Landini.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

TOGHE A RISCHIO FLOP

"SCIOPERATE E VI PAGHIAMO LO STESSO"

Dopo il boom di defezioni e proteste dei magistrati indipendenti ecco il trucchetto dell'Anm per alzare la percentuale dei partecipanti
Al lavoro con stipendio pieno ma inseriti lo stesso nelle liste di chi si è astenuto

DI RITA CAVALLARO

a pagina 2

DI ANDREA RUGGIERI

Quel dialogo finto (anzi no) fra pm al bar

a pagina 4

INTERVISTA A GIORGIO MULÈ

«Quella sentenza un segnale ostile contro il governo»

Sorrentino a pagina 5

FRANCESCO AL GEMELLI

La prima volta dei medici «Il Papa non è fuori pericolo ma respira senza macchine Sull'Angelus deciderà lui»

I medici del Gemelli spiegano che «il Papa non è fuori pericolo e vuole che si dica la verità sulle sue condizioni». Per l'Angelus i medici hanno ribadito che possono «dare dei consigli» ma poi è il Papa a decidere.

a pagina 6

IL RETROSCENA

Faide e fake news sulle dimissioni I «corvi» e l'operazione Ratzinger Giallo sulla riforma del Conclave

DI FRANCESCO CAPOZZA

Il dibattito sulla possibile Rinuncia al Ministero petrino (questa la dicitura canonicamente corretta) di Francesco che ha preso (...)

Segue a pagina 7

CAPITALE ASSEDIATA

Cortei, concerti e capi di Stato Strade sequestrate per gli eventi e i residenti preparano la rivolta

Zanchi alle pagine 18 e 19

Il Tempo di Osho

Dopo Musk il caso Bannon «Non era un saluto romano»

De Leo a pagina 8

DI ROBERTO ARDITTI

Perché ci serve più Trump che Zelensky

a pagina 4

DI LUIGI TIVELLI

Quell'Europa inesistente ai piedi di Donald

a pagina 8

LO SCONTRO SULLA GIUSTIZIA

Strano, il giudice fan dei No Global ha condannato Delmastro «Anm? Ayatollah»

Il giudice Rugarli che ha emesso la condanna contro Delmastro si schierò con i manifestanti del Global Forum.

a pagina 4

LE SENTENZE «PARALLELE»

Quelle analogie con Loggia Ungheria ma per il pm Storari finì diversamente

Romagnoli alle pagine 4 e 5

PAURA IN GERMANIA

Attacco al Memoriale dell'Olocausto alla vigilia del voto

a pagina 11

Oroscopo

Le stelle di Branko

a pagina 30

PARLA LA CHILLEMI

«Vestire i panni di Suor Azzurra mi ha cambiata»

Caterini a pagina 24

vini d'Abruzzo
SAVINI
Fattoria Giuseppe Savini

Le truffe agli anziani che per la società sono solo bancomat

DI VITTORIO FELTRI

a pagina 13

"IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

Sabato 22 Febbraio 2025
Nuova serie - Anno 34 - Numero 45 - 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

Intesa fra Meloni e Erdogan per costruire sinergie nel Mediterraneo, in Africa e in M.O.

Paolo Rossetti a pag. 10

ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST
TAX
LEGAL
CORPORATE

PNRR Istruzioni per l'uso

a pag. 28

Tre miliardi per l'agrifood

Accordo tra Crédit Agricole e ministero dell'agricoltura per finanziamenti bancari a sostegno dell'agroalimentare made in Italy, da erogare entro il 31 dicembre 2027

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Un'opa di **Bpm** su **Anima**, società di gestione del risparmio; un'ops di **Unicredito** su **Bpm**; un'ops di **Monte dei Paschi di Siena** su **Mediobanca**, con riflesso principale, nonchè vero obbiettivo, consentire al **gruppo Caltagirone** e a **Delfin** (la holding lussemburghese della **famiglia Del Vecchio**) di diventare determinanti nel consiglio d'amministrazione di **Generali**, la maggiore compagnia assicurativa italiana e ai vertici europei, dove finora il ruolo decisivo per l'organo amministrativo è stato detenuto da Mediobanca, fra l'altro singolo maggior azionista e quindi proponente dei membri del consiglio Generali che costituiscono la maggioranza.

Non c'è mai stato, neppure ai tempi frenetici del bancarottiere **Michele Sindona** e di **Anna Bonomi**, un movimento così importante e così complesso per il listino della **Borsa italiana**.

continua a pag. 2

Tre miliardi di euro in finanziamenti bancari a sostegno dell'agroalimentare made in Italy, da erogare entro il 31 dicembre 2027. A mobilitare il plafond è stato un accordo tra Crédit Agricole Italia e il ministero dell'agricoltura, culminato in un protocollo d'intesa siglato **ieri**, 21 febbraio 2025, al dicastero di via XX Settembre. La partnership punta a facilitare l'accesso al credito delle imprese del comparto.

Chiarello a pag. 28

DA LUNEDÌ IN EDICOLA, DA DOMANI IN VERSIONE DIGITALE

In due anni un milione di contratti di lavoro in più

Bianchi a pag. 4

DIRITTO & ROVESCIO

*Le ultime intemerate di **Trump** hanno fatto sorgere in qualche commentatore dubbi sulla sua salute mentale. Troppe forte il contrasto tra la realtà dei fatti e le sue affermazioni sulla responsabilità dell'Ucraina nel conflitto, sulla popolarità di **Zelensky** al 4%, sul suo rifiuto del voto e così via. Qualche dubbio è lecito. Ma può anche darsi che invece Trump abbia in mente una strategia precisa: tagliare con un colpo netto di spada l'inestricabile nodo gordiano. La guerra in Ucraina non si può chiudere con le regole del diritto internazionale, che imporrebbero una condanna della Russia a ritirarsi dai territori conquistati e al pagamento di ingenti risarcimenti (e la condanna di **Putin** per crimini di guerra). Trump, quindi, pur di arrivare a ciò che si è prefisso, è disposto a passare sopra il diritto, a mentire spudoratamente, a insultare Zelensky e compiacere Putin. L'importante è il risultato, il resto poi s'accomoda.*

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

983.000 Lettori (Audipress 2024/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 167 - Numero 52

QN Anno 26 - Numero 52

LA NAZIONE

SABATO 22 febbraio 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

Firenze: il piccolo è in terapia intensiva

Neonato azzannato dal cane di casa Operato al Meyer

Mecarozzi a pagina **18**

Putin, lunedì l'annuncio della vittoria

Gli 007 di Kiev: lo zar vuole celebrare così il terzo anniversario della guerra. Trump e Musk contro Zelensky: per lui ipotesi esilio in Francia
Dopo il saluto nazista di Bannon, il lepenista Bardella rinuncia alla convention dei conservatori. Meloni si collegherà. Il Pd: vassalla del tycoon

G. Rossi, **Colgan**, **Boni** e **Allegranti** da p. **2** a p. **5**

L'analisi: la premier al bivio

Meloni stasera terrà il discorso più difficile tra Trump e Kiev

Bruno Vespa a pagina **2** e **3**

Sentenza e riforma Giustizia

Nuovo round toghe-governo Delmastro: «Vado avanti»

Polidori e **C. Rossi** alle p. **6** e **7**

IL CHIRURGO DEL GEMELLI CHIARISCE LE CONDIZIONI DEL PAPA «NON È ATTACCATO A UNA MACCHINA, RESTERÀ ALTRI 7 GIORNI»

Il coordinatore dell'equipe medica che si occupa del Papa, Sergio Alfieri, 58 anni, nel briefing al Policlinico Gemelli

«Francesco non è fuori pericolo»

Il briefing dei medici del Gemelli che curano Bergoglio ha svelato dettagli in più sulla sua salute. «Il Papa non è fuori pericolo – ha spiegato il professor Sergio Alfieri – Ha sempre voluto che dicessimo la verità. Resterà ricoverato almeno tutta la prossima settimana, poi tornerà a Santa Marta». Prevale comunque l'ottimismo. «Francesco non è attaccato a nessun macchinario» e, ha chiarito, «oggi non è in pericolo di vita».

Fabrizio a pagina **10**

DALLE CITTÀ

Violenza ai sanitari

Aggressioni ai volontari «Inaccettabile» Corso di autodifesa

Caroppo e **Plastina** a pagina **19**

Empoli

È morto «Pastine» Pilastro dell'Arci e di Fontanella

Cecchetti in **Cronaca**

Empoli

Gli infermieri contro la sosta a pagamento

Puccioni in **Cronaca**

Il corpo consegnato dopo l'errore

Hamas restituisce la madre simbolo

Baquis a pagina **8**

Si stacca tubo dal tracciato di bob

Milano-Cortina «Pista sabotata»

D'Amato a pagina **11**

Ascoli Piceno, mossa anti sfaticati

Sfida del sindaco: carte agli operai

Iezzi a pagina **15**

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

Rebel Pay per you

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Mario Orfeo

Sabato 22 febbraio 2025

Oggi con d

Anno 50 N° 45 - In Italia € 2,70

Ecco una notizia.
Con noi risparmi sull'RC Auto.
Rebel Pay per you

CONVENTION DEI SOVRANISTI

Bufera sul saluto nazista

Il gesto di Bannon, ex stratega di Trump, spacca la destra. Il lepenista Bardella annulla il suo discorso Previsto per oggi il videocollegamento di Meloni. L'attacco di Schlein: si dissoci da questo raduno fascista

Terrore a Berlino, turista accoltellato al museo dell'Olocausto

In Germania voto sull'Europa

di **Massimo Giannini**

Germania, anno zero. All'alba di questa devastante Rivoluzione Trumputiniana, il voto tedesco di domani è il primo stress-test che ci aiuterà a capire se la povera Europa ha ancora anticorpi sufficienti per resistere al virus dell'autodistruzione. I sondaggi sembrano premiare la Cdu di Alexander Merz, che dovrebbe confermarsi primo partito. Ma resta la gigantesca incognita dell'Afd, il partito neonazista. Più che una colossale mucca in corridoio, un micidiale cavallo di Troia a disposizione degli Architetti del Caos, che tra Washington e Mosca preparano il nuovo ordine mondiale nel quale ci sarà spazio solo per le autocrazie e le post-democrazie. La Germania è più che strategica. Da Locomotiva d'Europa, ne è diventata zavorra. Recessione economica e declino industriale, crollo dei partiti storici e disagio sociale, implosione delle politiche migratorie e risveglio del terrorismo jihadista: gli ingredienti perfetti per una svolta sovranista e anti-europeista.

continua a pagina 27

Altan

▲ **Consigliere** Steve Bannon

L'ex stratega di Donald Trump, Steve Bannon, spacca la convention diWashington dei sovranisti con il suo saluto nazista. Il lepenista Bardella, reagisce duramente e annulla per protesta il suo discorso. Oggi è previsto il videocollegamento con Giorgia Meloni. La segretaria del Pd Elly Schlein esorta la premier a dissociarsi da questo raduno di fascisti. Intanto a Berlino un turista viene accoltellato al museo dell'Olocausto: è allarme per le elezioni di domenica.

di **Basile, Ciriaco, Lucchini Mastrobuoni, Mastrolilli, Vecchio** e **Vitale** alle pagine 2, 3, 4, 5, 10 e 11

Il documento

La Corte penale sul caso Almasri ecco l'atto d'accusa all'Italia

di **Giuliano Foschini** a pagina 13

Le idee

L'illusione della vita più lunga

di **Massimo Recalcati**

Manca nel nostro paese una legge sul fine vita. Si tratta di un buco legislativo sempre più insopportabile e indecente. Mai come in questo caso si avverte profondamente la nostalgia per Marco Pannella e per la capacità di azione politica dei radicali. Nessun partito del centro-sinistra sembra volersi assumere la responsabilità di impugnare questa battaglia per salvaguardare la dignità umana e la sua libertà di fronte alla malattia e alla morte. Senza considerare che ancora una volta, come accadde già con la difesa della legge sul divorzio, il nostro paese è in realtà assai più maturo della classe politica che lo rappresenta. Il dolore senza speranza che spezza la dignità del malato condannato alla morte è, infatti, una esperienza che molti hanno condiviso e non ha nessun colore partitico. Mentre la morte che intasa il teatro drammatico della guerra resta prigioniera dell'asprezza del conflitto politico, quella di chi viene travolto dalla malattia dovrebbe invece provocare una solidarietà senza divisioni di parte. È questo il valore profondamente umano che bisognerebbe accompagnasse la formulazione e l'approvazione di una legge sul fine vita: fare prevalere almeno per una volta una fratellanza non retorica, una solidarietà profonda verso chi è caduto e dichiara la sua umanissima resa.

continu a pagina 27

octopus energy
Il gas è costoso, il vento no.
Usiamo più vento.
Energia pulita a prezzi accessibili
octopusenergy.it

I medici

"Il Papa non è fuori pericolo"

di **Iacopo Scaramuzzi**

ROMA – Il Papa «non è in pericolo di vita» ma «non è fuori pericolo». Dopo una settimana i medici che hanno in cura Francesco, ricoverato al policlinico Gemelli per una bronchite tramutata in polmonite, hanno tenuto una conferenza stampa per spiegare la situazione del Pontefice. «Se ci domandate se è fuori pericolo la risposta è no, se poi ci chiedete se è in pericolo di vita la risposta è no», ha detto Sergio Alfieri, responsabile dell'equipe del Gemelli che cura Bergoglio.

a pagina 14 e 15

Coppa del mondo

Brignone vince anche al Sestriere

di **Maurizio Crosetti**

nello sport

Domani in edicola

Maylis de Kerangal su Robinson

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: pubblicitaamanzoni.it

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

con i Manga di Osamu Tezuka € 12,60

NZ

LA COPPA DEL MONDO DI SCI

Super rimonta di Brignone lo show incanta Sestriere

DANIELA COTTO

La musica è assordante ma le urla dei tifosi - «Fede, Fede» - la sovrastano. Sestriere impazzisce per Federica Brignone e lei accontenta tutti. Se stessa, gli allenatori e i fan con una seconda manche strepitosa che le regala la vittoria in gigante. PAGINA 35

IL CAMPIONE OLIMPICO

Martinenghi: se non cambi dopo l'oro la vita fa paura

GIULIA ZONCA – PAGINA 23

LA STAMPA

SABATO 22 FEBBRAIO 2025

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

2,20 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 159 II N. 52 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

L'INTERVISTA

Pichetto: "Fatta la pace torniamo al gas russo Contro il caro-energia uno scudo per i fragili"

GIANNI ARMAND-PILON

«Se si arriva a un accordo, si riapre il South Stream», dice il ministro all'Ambiente e allo Sviluppo Energetico, Pichetto Fratin, parlando di Russia e Ucraina. – PAGINA 3

GLI 007 UCRAINI: PUTIN VUOLE ANNUNCIARE LA VITTORIA LUNEDÌ. L'ATTACCO DI MUSK

L'ultimo schiaffo di Trump "Negoziati senza Zelensky"

Bannon, saluto nazista alla convention Usa: Bardella si sfila, Meloni no

CARRATELLI, CECCARELLI, LOMBARDO, MALFETANO

Prima l'invito a combattere, scandito da tre pugni sul pulpito, poi il braccio teso alzato. Così Steve Bannon alla conferenza dei conservatori Usa. MOSCATELLI – PAGINE 10 E 11

L'America sovranista e il bivio della premier

Marcello Sorgi

IL COMMENTO

I pensieri da gangster nella deriva di Donald

BILL EMMOTT

Dalle elezioni per la presidenza degli Stati Uniti di novembre, tutti i giorni la gente ha sperato che nel suo mandato Trump si rivelasse uomo di Stato. – PAGINA 8

L'ANALISI

I Bibas, la furia di Hamas e la speranza più lontana

ANNA FOA

Non si può non restare sconvolti di fronte al macabro spettacolo di giovedì a Khan Younis, con le bare dei due fratellini, della madre e del pacifista Lifshitz. DEL GATTO – PAGINA 14

IL VATICANO

Il medico del Papa "Non è fuori pericolo vuole si dica la verità Il rischio è la sepsi"

AGASSO, INFELISE

«Il Papa non è fuori pericolo». Lo afferma in mondovisione il professor Sergio Alfieri, capo dell'equipe medica che tiene in cura Francesco al Policlinico Gemelli. – PAGINA 15

IL DOSSIER

Ma la corsa dei prezzi fa tremare l'industria

LUCA MONTICELLI

Il caro prezzi torna a mordere l'economia. In Italia il rimbalzo del costo della vita non promette nulla di buono per il sistema economico. FIORINI – PAGINE 2 E 3

L'ECONOMIA

Se per il debito comune la strada si chiama Pnrr

VERONICA DE ROMANIS

«Ci sarà una seconda crisi dei debiti sovrani». Ne è convinto il candidato alla cancelleria tedesca, il cristiano democratico Friedrich Merz, in una recente intervista. Uno scenario poco probabile: segnali di una crisi finanziaria paragonabile a quella di quindici anni fa non ci sono. Nel corso degli anni l'Europa ha fatto passi in avanti proprio con l'obiettivo di evitare crisi simili. – PAGINA 26

SPRINT DELLA LINKE. UN UOMO ACCOLTELLATO AL MEMORIALE DELL'OLOCAUSTO

L'urlo di Berlino

USKI AUDINO

RALF HIRSCHBERGER/AFP

Gli operai di Elon: "Sull'AfD sbaglia"

LETIZIA TORTELLO

IL CASO DELMASTRO

Giustizia, ira Tajani L'Anm: sconcertati

CAPURSO, FAMÀ

Distensione e prove di dialogo sono lontane. La condanna del sottosegretario Delmastro aggrava le tensioni tra magistrati e governo. AMABILE, D'ANGELO – PAGINE 16 E 17

IL COLLOQUIO

Landini: "Ora è urgente il rinnovo dei contratti"

PAOLO BARONI

«L'inflazione riparte? Questo rende ancora più urgente rinnovare i contratti, sia nei settori privati sia in quelli pubblici» sostiene il segretario della Cgil Landini. – PAGINA 4

IL DIBATTITO

Così il modello sociale va difeso a Bruxelles

MARIANNA FILANDRI

Il vertice sull'Ucraina a Parigi, organizzato qualche giorno fa da Macron, fa apparire l'Europa divisa. Lo è su molti aspetti, come l'invio di truppe in Ucraina. – PAGINA 26

I DIRITTI

Il piano di Schillaci che apre al fine vita

PAOLO RUSSO

Una legge nazionale sul fine vita non è più tabù. A ribadire il concetto è stato il ministro della Salute Schillaci. – PAGINA 19

BUONGIORNO

Vu cumprà

MATTIA FELTRI

Certe giornate sono uno spasso. Il dibattito di ieri si è concentrato su Andrea Delmastro, che dovrebbe dimettersi dopo la condanna per rivelazione del segreto d'ufficio. Il problema, per me, non è che non si dimetta ora ma che sia stato nominato allora: un sottosegretario alla Giustizia che voleva smascherare gli avversari del Pd andati da mafiosi e anarchici al 41 bis (visitare i carcerati: credevo fosse precetto costituzionale e pure cristiano). Il Pd, tra l'altro, è il partito che contrapponeva una rettitudine per aver sospeso il tesoriere campano, Nicola Salvati, arrestato con l'accusa di lucrare sull'immigrazione, ma pochi giorni dopo liberato dal giudice causa "totale insussistenza" di indizi. Un partito di boia, lo ha comprensibilmente definito Stefano Esposito, ex senatore del Pd torinese. Appena uno viene indagato, il Pd lo scarica, magari lo infama, di sicuro lo abbandona; se poi lo assolvono pazienza: la Costituzione è buona a sventolarsi quando fa caldo. Intanto si attendono novità su Daniela Santanchè e ne dà, inattese, Selvaggia Lucarelli sul Fatto: la ministra del Turismo regalò a Francesca Pascale, quand'era fidanzata di Berlusconi, due borse Hermès false. Pascale se n'è accorta – figuraccia! – quando ne portò una a riparare. «Poi dicono di noi napoletani», ha commentato ieri, gigantesca, confermando. E il Pd? Non se n'è accorto. I Cinque stelle? Nemmeno. I partiti di governo? Zero. Cioè noi abbiamo la ministra del Turismo additata da vu cumprà che spaccia merce contraffatta per migliaia di euro, ed è tutto così più ridicolo che grave, ma nessuno dice niente. Perché? Perché non c'è l'avviso di garanzia.

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

Vanguard
VALUE TO INVESTORS

BTP PIÙ LA CEDOLA SALE
I NUOVI CALCOLI DA FARE

CASA PIÙ GREEN QUANDO
CONVIENE RISTRUTTURARE

MILANO FINANZA
www.milanofinanza.it

€ 4,50 Sabato 22 Febbraio 2025 Anno XXXVI - Numero 038 MF il quotidiano dei mercati finanziari

Vanguard
VALUE TO INVESTORS

UNICREDIT PARLA IL CEO ORCEL
La Germania, il risiko e la quota in Generali

INVESTIMENTI ANOMALIA ITALIANA
Gli Etf costano poco ma non sfondano: perché?

BORSE *La Ue è messa all'angolo dall'asse Trump-Putin sull'Ucraina, ma i suoi listini da inizio anno corrono più di quelli americani. E le valutazioni, soprattutto a Milano, restano convenienti*

Scommessa Europa

Da Piazza Affari a Francoforte le azioni che saliranno ancora

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Un'opa di **Bpm** su **Anima**, società di gestione del risparmio; un'ops di **Unicredito** su **Bpm**; un'ops di **Monte dei Paschi di Siena** su **Mediobanca**, con riflesso principale, nonchè vero obiettivo, consentire al **gruppo Caltagirone** e a **Delfin** (la holding lussemburghese della **famiglia Del Vecchio**) di diventare determinanti nel consiglio d'amministrazione di **Generali**, la maggiore compagnia assicurativa italiana e ai vertici europei, dove finora il ruolo decisivo per l'organo amministrativo è stato detenuto da Mediobanca, fra l'altro singolo maggior azionista e quindi proponente dei membri del consiglio Generali che costituiscono la maggioranza.

Non c'è mai stato, neppure ai tempi frenetici del bancarottiere **Michele Sindona** e di **Anna Bonomi**, un movimento così importante e così complesso per il listino della **Borsa italiana**.

Non è difficile comprendere, quindi, l'imbarazzo su quella parte di italiani che hanno avuto il coraggio di operare e investire su quel mercatino che, a prescindere dalla attuale bagarre, è diventato Piazza Affari da quando è nato **Euronext** e le società più importanti si sono potute trasferire, senza vergogna, ad Amsterdam per godere del favore fiscale che l'Olanda, nonostante

IL BIG DEI PAGAMENTI DIGITALI
Per risollevarsi in borsa Nexi deve tagliare il debito

I FUNZIONARI DELL'UNIONE
Chi sono e quanto contano gli gnomi italiani a Bruxelles

RISPARMIO IN PERICOLO
Ecco le nuove trappole dei signori delle truffe online

Vanguard
VALUE TO INVESTORS

BTP PIÙ LA CEDOLA SALE
I NUOVI CALCOLI DA FARE

CASA PIÙ GREEN QUANDO
CONVIENE RISTRUTTURARE

MILANO FINANZA
www.milanofinanza.it

€ 4,50 Sabato 22 Febbraio 2025 Anno XXXVI - Numero 038 MF il quotidiano dei mercati finanziari

Class editori

Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

Vanguard
VALUE TO INVESTORS

UNICREDIT PARLA IL CEO ORCEL
La Germania, il risiko e la quota in Generali

INVESTIMENTI ANOMALIA ITALIANA
Gli Etf costano poco ma non sfondano: perché?

BORSE *La Ue è messa all'angolo dall'asse Trump-Putin sull'Ucraina, ma i suoi listini da inizio anno corrono più di quelli americani. E le valutazioni, soprattutto a Milano, restano convenienti*

Scommessa Europa

Da Piazza Affari a Francoforte le azioni che saliranno ancora

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Un'opa di **Bpm** su **Anima**, società di gestione del risparmio; un'ops di **Unicredito** su **Bpm**; un'ops di **Monte dei Paschi di Siena** su **Mediobanca**, con riflesso principale, nonchè vero obiettivo, consentire al **gruppo Caltagirone** e a **Delfin** (la holding lussemburghese della **famiglia Del Vecchio**) di diventare determinanti nel consiglio d'amministrazione di **Generali**, la maggiore compagnia assicurativa italiana e ai vertici europei, dove finora il ruolo decisivo per l'organo amministrativo è stato detenuto da Mediobanca, fra l'altro singolo maggior azionista e quindi proponente dei membri del consiglio Generali che costituiscono la maggioranza.

Non c'è mai stato, neppure ai tempi frenetici del bancarottiere **Michele Sindona** e di **Anna Bonomi**, un movimento così importante e così complesso per il listino della **Borsa italiana**.

Non è difficile comprendere, quindi, l'imbarazzo su quella parte di italiani che hanno avuto il coraggio di operare e investire su quel mercatino che, a prescindere dalla attuale bagarre, è diventato Piazza Affari da quando è nato **Euronext** e le società più importanti si sono potute trasferire, senza vergogna, ad Amsterdam per godere del favore fiscale che l'Olanda, nonostante

IL BIG DEI PAGAMENTI DIGITALI
Per risollevarsi in borsa Nexi deve tagliare il debito

I FUNZIONARI DELL'UNIONE
Chi sono e quanto contano gli gnomi italiani a Bruxelles

RISPARMIO IN PERICOLO
Ecco le nuove trappole dei signori delle truffe online

Rai News

Trieste

Adria Port, il terminal ungherese operativo nel 2028

Rai News

Adria Port, il terminal ungherese operativo nel 2028

02/21/2025 08:58 RENATO ORSO;

La stima del viceministro ungherese Magyar in visita al cantiere. Il suo omologo Rixi: "Autorizzazioni ambientali al via" Cambia l'ordine e il verso, ma il tricolore verde, bianco e rosso delle bandiere di Italia e Ungheria oggi più che mai è sinonimo di sintonia tra i due paesi. E lo affermano di fronte alla stampa i rappresentanti dei governi italiano e ungherese nel giorno della visita al cantiere del futuro terminal portuale ro-ro da 32 ettari di proprietà degli ungheresi i cui lavori alle banchine sono già iniziati, grazie ai fondi PNRR. Ma la parte ungherese attende le autorizzazioni ambientali. Immediate le rassicurazioni di Edoardo Rixi, viceministro a Infrastrutture e trasporti che ha annunciato per lunedì a Roma un incontro risolutivo. Si stima che la piattaforma sarà pronta con navi in banchina nel 2028 . La data é stata annunciata da Levente Magyar, Viceministro ungherese Affari esteri e commercio che ha detto: "Gli ungheresi non fanno che chiedere quando torneremo ad avere uno sbocco sul mare": "É molto importante per noi, é storicamente importante perché - ha detto alla stampa - l'Ungheria ha perso il suo accesso sul mare dalla prima guerra mondiale . Ma ora noi siamo economicamente forti abbastanza per avere esportazioni significative che attraverso questo porto potremo gestire in maniera più fluida". Al viceministro italiano non poteva mancare una domanda sulla presidenza dell'autorità portuale affidata temporaneamente al commissario Vittorio Torbianelli dopo la scadenza di Zeno D'Agostino . Abbiamo chiesto se si sceglierà la continuità: "E' stato fatto un buon lavoro -ha risposto Rixi-, ma oggi non è il giorno dei nomi". Riprese del servizio di Renato Orso Montaggio: Jacopo Brunisso.

La stima del viceministro ungherese Magyar in visita al cantiere. Il suo omologo Rixi: "Autorizzazioni ambientali al via" Cambia l'ordine e il verso, ma il tricolore verde, bianco e rosso delle bandiere di Italia e Ungheria oggi più che mai è sinonimo di sintonia tra i due paesi. E lo affermano di fronte alla stampa i rappresentanti dei governi italiano e ungherese nel giorno della visita al cantiere del futuro terminal portuale ro-ro da 32 ettari di proprietà degli ungheresi i cui lavori alle banchine sono già iniziati, grazie ai fondi PNRR. Ma la parte ungherese attende le autorizzazioni ambientali. Immediate le rassicurazioni di Edoardo Rixi, viceministro a Infrastrutture e trasporti che ha annunciato per lunedì a Roma un incontro risolutivo. Si stima che la piattaforma sarà pronta con navi in banchina nel 2028 . La data é stata annunciata da Levente Magyar, Viceministro ungherese Affari esteri e commercio che ha detto: "Gli ungheresi non fanno che chiedere quando torneremo ad avere uno sbocco sul mare": "É molto importante per noi, é storicamente importante perché - ha detto alla stampa - l'Ungheria ha perso il suo accesso sul mare dalla prima guerra mondiale . Ma ora noi siamo economicamente forti abbastanza per avere esportazioni significative che attraverso questo porto potremo gestire in maniera più fluida". Al viceministro italiano non poteva mancare una domanda sulla presidenza dell'autorità portuale affidata temporaneamente al commissario Vittorio Torbianelli dopo la scadenza di Zeno D'Agostino . Abbiamo chiesto se si sceglierà la continuità: "E' stato fatto un buon lavoro -ha risposto Rixi-, ma oggi non è il giorno dei nomi". Riprese del servizio di Renato Orso Montaggio: Jacopo Brunisso.

Sea Reporter

Trieste

Energia: 'Trieste hub strategico per l'Italia nel Mediterraneo'

Trieste 'L'Italia è in prima linea nella transizione energetica e il Friuli Venezia Giulia, con Trieste, rappresenta un asset strategico per il futuro anche dell'idrogeno. Il lavoro che il Governo sta portando avanti, grazie soprattutto all'impegno dei Ministri Antonio Tajani e Gilberto Pichetto Fratin, sta rafforzando il nostro ruolo nel Mediterraneo e consolidando l'Italia come snodo chiave per la sicurezza energetica europea , ha dichiarato Sandra Savino, Segretario regionale di Forza Italia in Friuli Venezia Giulia e Sottosegretario di Stato al Ministero dell'Economia e delle Finanze , commentando il ruolo centrale che il Porto di Trieste ha avuto all' Hydrogen Mediterranean Summit del cairo. Questo summit ha confermato come l'idrogeno rappresenti una sfida e un'opportunità per la sicurezza energetica e la competitività dell'Italia. Il dibattito ha posto particolare attenzione ai porti lungo la direttrice Suez-Europa, con Trieste e Fiume al centro del confronto sulla logistica dell'idrogeno e sulle infrastrutture necessarie per svilupparne produzione e distribuzione , ha proseguito Savino. In questo contesto, il progetto della Hydrogen Valley transfrontaliera del Friuli Venezia Giulia, presentato dal Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Vittorio Torbianelli, è un esempio concreto della visione strategica che stiamo portando avanti assieme alla Regione. L'iniziativa prosegue l'esponente di Forza Italia si inserisce nel quadro del Piano Mattei, che punta a rafforzare la cooperazione energetica tra Nord Africa e Italia, creando nuove infrastrutture per l'interscambio di idrogeno e consolidando il ruolo del nostro Paese come hub energetico europeo . Trieste, già centrale per il sistema energetico nazionale, è oggi al centro dell'attenzione internazionale per lo sviluppo di pipeline e terminal intermodali nave/treno dedicati all'idrogeno, confermando la sua centralità nelle nuove rotte dell'energia pulita. Forza Italia ha concluso il Segretario regionale del Friuli Venezia Giulia è da sempre garante di un approccio pragmatico alla transizione energetica, coniugando innovazione, sicurezza e sviluppo economico. Il Friuli Venezia Giulia è pronto a fare la sua parte, rafforzando il ruolo dell'Italia come leader nel Mediterraneo .

Ship Mag

Trieste

La proposta di Gurrieri (Alpe Adria): "I porti di Genova e Trieste alleati sui mercati globali"

Ship Mag

La proposta di Gurrieri (Alpe Adria): "I porti di Genova e Trieste alleati sui mercati globali"

02/22/2025 06:21 Monica Zunino

Al convegno "Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il porto di Genova", rispolverato "il Corridoio dei due Mari" per unire i punti di forza dei due scali. Sanguineri chiede di incrementare il ferrobonus e di consentire alle Adsp di finanziare il trasporto ferroviario Genova – Un'alleanza fra i porti di Trieste e Genova per presentarsi uniti e più forti a rappresentare l'Italia nel mercato globale. La possibilità per le Autorità di sistema portuale, da inserire nella legge di riforma portuale, di finanziare il trasporto ferroviario, incrementando il superbonus. E l'opportunità, che si apre con le nuove infrastrutture per il porto di Genova, di trasportare su rotaia anche i semirimorchi. Sono tre suggestioni emerse nel convegno "Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il porto di Genova" organizzato dal Cifi (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) in collaborazione con l'Istituto Internazionale delle Comunicazioni e Stazioni Marittime nel salone di prima classe di Stazioni Marittimi. Antonio Gurrieri, ad di Alpe Adria , sottolinea la necessità di un modello di corridoio logistico nazionale integrato favorendo la collaborazione fra porti, ferrovia e trasporto su gomma, che potrebbe essere il Corridoio dei due mari, nato nel 2022 proprio per rafforzare i collegamenti fra i porti di Genova e Trieste, che potrebbe essere aggiornato e potenziato. "La collaborazione fra Genova e Trieste unita a una programmazione infrastrutturale efficace e ad un approccio sistemico può trasformare l'Italia in un hub logistico di riferimento a livello globale – dice Gurrieri – Il potenziamento del nodo ferroviario genovese, le opportunità offerte dal porto franco di Trieste (più i dazi aumentano e più siamo competitivi), l'adozione di un modello di intermodalità avanzato, rappresentano le chiavi per affrontare le sfide del ventunesimo secolo. E' il momento di andare oltre la competizione e costruire un sistema logistico realmente integrato, capace di valorizzare al meglio le risorse disponibili e rispondere con efficienza alle esigenze del mercato globale". Un

Al convegno "Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il porto di Genova", rispolverato "il Corridoio dei due Mari" per unire i punti di forza dei due scali. Sanguineri chiede di incrementare il ferrobonus e di consentire alle Adsp di finanziare il trasporto ferroviario Genova - Un'alleanza fra i porti di Trieste e Genova per presentarsi uniti e più forti a rappresentare l'Italia nel mercato globale. La possibilità per le Autorità di sistema portuale, da inserire nella legge di riforma portuale, di finanziare il trasporto ferroviario, incrementando il superbonus. E l'opportunità, che si apre con le nuove infrastrutture per il porto di Genova, di trasportare su rotaia anche i semirimorchi. Sono tre suggestioni emerse nel convegno "Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il porto di Genova" organizzato dal Cifi (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) in collaborazione con l'Istituto Internazionale delle Comunicazioni e Stazioni Marittime nel salone di prima classe di Stazioni Marittimi. Antonio Gurrieri, ad di Alpe Adria , sottolinea la necessità di un modello di corridoio logistico nazionale integrato favorendo la collaborazione fra porti, ferrovia e trasporto su gomma, che potrebbe essere il Corridoio dei due mari, nato nel 2022 proprio per rafforzare i collegamenti fra i porti di Genova e Trieste, che potrebbe essere aggiornato e potenziato. "La collaborazione fra Genova e Trieste unita a una programmazione infrastrutturale efficace e ad un approccio sistemico può trasformare l'Italia in un hub logistico di riferimento a livello globale - dice Gurrieri - Il potenziamento del nodo ferroviario genovese, le opportunità offerte dal porto franco di Trieste (più i dazi aumentano e più siamo competitivi), l'adozione di un modello di intermodalità avanzato, rappresentano le chiavi per affrontare le sfide del ventunesimo secolo. E' il momento di andare oltre la competizione e costruire un sistema logistico realmente integrato, capace di valorizzare al meglio le risorse disponibili e rispondere con efficienza alle esigenze del mercato globale". Un modello a rete sul quale Gurrieri invita il porto di Genova a riflettere. "Se vi piace possiamo sviluppare il Corridoio dei due Mari fra Trieste e Genova - dice - Abbiamo due mesi di tempo prima del Transport Logistic di Monaco di Baviera. Potremmo presentarci come sistema Italia e fare una conferenza stampa insieme. Del resto nella riforma della portualità che il viceministro Rixi sta portando avanti c'è proprio questo: i porti non si possono presentare singolarmente sul mercato globale, da soli non si va da nessuna parte". Trieste è forte sul trasporto ferroviario da e per il porto. Genova ha in pista opere come la nuova diga, il Terzo Valico, il nodo di Genova, che dovrebbero aumentare le potenzialità del porto, evitando dall'altra parte la paralisi della città: per ora è più debole sull'intermodalità, ma è decisa a giocare la partita proprio grazie ai cantieri aperti. "Oggi come sistema Genova-Savona movimentiamo circa 10.000 treni all'anno

Ship Mag

Trieste

- premette Marco Sanguineri, direttore pianificazione dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale - Negli ultimi 2 anni siamo stati stabili dopo un periodo di crescita importante. Ma appena terminata questa fase di investimenti avremo la possibilità di movimentare circa 55 coppie di treni giorno come potenzialità massima, rispetto ai 18-20 di oggi". Per sviluppare la modalità del trasporto su rotaia, però, servirebbe incrementare il ferrobonus. "Penso che si potrebbe fare anche stando dentro gli attuali limiti degli aiuti di Stato stabiliti dall'unione europea", dice Sanguineri che aggiunge un altro tassello: "Si potrebbe consentire alle Adsp, ad esempio con la nuova legge di riforma della portualità, di finanziare il trasporto ferroviario e questo per un porto come Genova comporterebbe un beneficio notevole anche per la città, che vedrebbe ridotto il numero dei mezzi pesanti sulle autostrade". E sempre a proposito di intermodalità, per trasferire il traffico del porto dalla strada alla ferrovia, il Terzo Valico e gli interventi in corso anche nel porto aprono un'altra opportunità: quella di movimentare su rotaia i semirimorchi oltre ai container. "Il potenziamento del Terzo Valico e del nodo ferroviario di Genova - spiega Albero Minoia, amministratore delegato di Stazioni Marittime spa - consentirà il transito di treni merci PC/80 atti al trasporto semirimorchi essenziali per le Autostrade del mare, completando così il corridoio TEN-T Reno-Alpi dal porto di Genova a Olanda, Belgio, Germania, Francia e Svizzera, con un asse ferroviario Genova-Basilea-Rotterdam/Anversa di circa 4.000 km". A conclusione dei lavori Ignazio Messina, in qualità di vicepresidente di Fise Uniport, ha evidenziato che l'intermodalità è una scelta strategica. "Nel breve termine potrebbe non sembrare sempre conveniente, ma nel lungo periodo porta a una maggiore efficienza e a un impatto positivo sulla carbon footprint delle aziende. Per questo sarebbe utile un sistema di incentivi - ha detto - coordinati fra i vari enti in modo che siano cumulabili e realmente efficaci. L'intermodalità è una necessità per rendere la logistica più efficiente, sostenibile e competitiva". Per Davide Falteri, presidente di Federlogistica , la sintesi è: "Il presente è la gomma, il futuro è il ferro: sono due cose complementari".

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

Ansa.it

Venezia

Porti, Venezia e Chioggia chiudono 2024 con segni positivi

Ansa.it

Porti, Venezia e Chioggia chiudono 2024 con segni positivi

02/21/2025 11:08

Calano traghetti ma crescono crociere Grazie anche a un quarto trimestre particolarmente dinamico, il 2024 si è chiuso per il porto di Venezia con una crescita del 3,5% di tonnellate movimentate rispetto all'anno precedente (da 23.271.129 a 24.104.354). Bene anche il porto di Chioggia, che con 813.415 tonnellate segna un +8,8% nei volumi di merce gestiti, trainato soprattutto dai general cargo (+42,7%) e in particolare dalla componente siderurgica. A Venezia si osserva una tendenza positiva per le rinfuse solide (+5,8% sull'anno precedente), in particolare nei segmenti dei mangimi (+37,2%), prodotti chimici (+41,2%) e minerali e cementi (+28%), comparto quest'ultimo sospinto anche dalla recente concessione a favore della società Veneta Cementi, che sfrutta un accosto sul canale Brentella per sviluppare questo mercato. Tali risultati permettono di compensare ampiamente la flessione, determinata dalle politiche a livello nazionale, registrata nel traffico di carbone e lignite (-43%). In sostanziale equilibrio il traffico general cargo (-0,4%) ma buono il risultato dei ro-ro (+3%), a testimonianza della vitalità del traffico intra-Mediterraneo. In leggera flessione (-2,5%) il dato sui Teu, relativo ai container, a conferma dell'instabilità dello scenario internazionale causata in particolare della crisi del Mar Rosso, che continua ad avere ricadute negative sui prezzi dei noli. Sul fronte dei passeggeri, a Venezia cala il dato sui traghetti e sui trasporti locali (-32%), in crescita il numero dei crocieristi (+7,7%) che raggiungono quota 547.587 nel corso del 2024. A Chioggia si registra una leggera flessione nel numero dei crocieristi che comunque fanno registrare oltre 49.754 presenze nel 2024.

Calano traghetti ma crescono crociere Grazie anche a un quarto trimestre particolarmente dinamico, il 2024 si è chiuso per il porto di Venezia con una crescita del 3,5% di tonnellate movimentate rispetto all'anno precedente (da 23.271.129 a 24.104.354). Bene anche il porto di Chioggia, che con 813.415 tonnellate segna un +8,8% nei volumi di merce gestiti, trainato soprattutto dai general cargo (+42,7%) e in particolare dalla componente siderurgica. A Venezia si osserva una tendenza positiva per le rinfuse solide (+5,8% sull'anno precedente), in particolare nei segmenti dei mangimi (+37,2%), prodotti chimici (+41,2%) e minerali e cementi (+28%), comparto quest'ultimo sospinto anche dalla recente concessione a favore della società Veneta Cementi, che sfrutta un accosto sul canale Brentella per sviluppare questo mercato. Tali risultati permettono di compensare ampiamente la flessione, determinata dalle politiche a livello nazionale, registrata nel traffico di carbone e lignite (-43%). In sostanziale equilibrio il traffico general cargo (-0,4%) ma buono il risultato dei ro-ro (+3%), a testimonianza della vitalità del traffico intra-Mediterraneo. In leggera flessione (-2,5%) il dato sui Teu, relativo ai container, a conferma dell'instabilità dello scenario internazionale causata in particolare della crisi del Mar Rosso, che continua ad avere ricadute negative sui prezzi dei noli. Sul fronte dei passeggeri, a Venezia cala il dato sui traghetti e sui trasporti locali (-32%), in crescita il numero dei crocieristi (+7,7%) che raggiungono quota 547.587 nel corso del 2024. A Chioggia si registra una leggera flessione nel numero dei crocieristi che comunque fanno registrare oltre 49.754 presenze nel 2024.

FerPress

Venezia

Porti veneti in crescita nel 2024. Venezia +3,5% tonnellate, Chioggia +8,8%

FerPress

Porti veneti in crescita nel 2024. Venezia +3,5% tonnellate, Chioggia +8,8%

02/21/2025 10:40

A Venezia si osserva una tendenza positiva per le rinfuse solide (+5,8% sull'anno precedente), in particolare nei segmenti dei mangimi (+37,2%), prodotti chimici (+41,2%) e minerali e cementi (+28%), comparto quest'ultimo sospinto anche dalla recente concessione a favore della società Veneta Cementi, che sfrutta un accosto sul canale Brentella per sviluppare questo interessante mercato. Tali risultati permettono di compensare ampiamente la flessione, determinata dalle politiche a livello nazionale, registrata nel traffico di carbone e lignite (-43%). In sostanziale equilibrio il traffico general cargo (-0,4%) ma buono il risultato dei ro-ro (+3%), a testimonianza della vitalità del traffico intra-Mediterraneo. In leggera flessione (-2,5%) il dato sui Teu, relativo ai container, a conferma dell'instabilità dello scenario internazionale causata in particolare della crisi del Mar Rosso, che continua ad avere ricadute negative sui prezzi dei noli. Sul fronte dei passeggeri, a Venezia cala il dato sui traghetti e sui trasporti locali (-32%), in crescita il numero dei crocieristi (+7,7%) che raggiungono quota 547.587 nel corso del 2024. A Chioggia si registra una leggera flessione nel numero dei crocieristi che comunque fanno registrare oltre 49.754 presenze nel 2024. "I dati sui traffici 2024 fotografano gli scali lagunari in netta ripresa" commenta Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale veneta. "Grazie a un piano di investimenti di grande rilievo ammontante a oltre 1 miliardo di euro, a un'oculata gestione dei fondi PNRR e a nuove importanti concessioni decretate sulla base di piani industriali ambiziosi, l'Autorità ha svolto con efficacia il suo ruolo di stimolo all'iniziativa imprenditoriale, sostenendo le attività già insediate e attraendo investimenti di nuovi capitali, anche introducendo e utilizzando le procedure semplificate ZLS che sono già operative. I risultati si riscontrano nella tenuta sostanziale e nella ripresa dei settori chiave per i nostri scali, quali i traffici siderurgici, alimentari e, per quanto riguarda i passeggeri, il settore delle crociere".

A Venezia si osserva una tendenza positiva per le rinfuse solide (+5,8% sull'anno precedente), in particolare nei segmenti dei mangimi (+37,2%), prodotti chimici (+41,2%) e minerali e cementi (+28%), comparto quest'ultimo sospinto anche dalla recente concessione a favore della società Veneta Cementi, che sfrutta un accosto sul canale Brentella per sviluppare questo interessante mercato. Tali risultati permettono di compensare ampiamente la flessione, determinata dalle politiche a livello nazionale, registrata nel traffico di carbone e lignite (-43%). In sostanziale equilibrio il traffico general cargo (-0,4%) ma buono il risultato dei ro-ro (+3%), a testimonianza della vitalità del traffico intra-Mediterraneo. In leggera flessione (-2,5%) il dato sui Teu, relativo ai container, a conferma dell'instabilità dello scenario internazionale causata in particolare della crisi del Mar Rosso, che continua ad avere ricadute negative sui prezzi dei noli. Sul fronte dei passeggeri, a Venezia cala il dato sui traghetti e sui trasporti locali (-32%), in crescita il numero dei crocieristi (+7,7%) che raggiungono quota 547.587 nel corso del 2024. A Chioggia si registra una leggera flessione nel numero dei crocieristi che comunque fanno registrare oltre 49.754 presenze nel 2024. "I dati sui traffici 2024 fotografano gli scali lagunari in netta ripresa" commenta Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale veneta. "Grazie a un piano di investimenti di grande rilievo ammontante a oltre 1 miliardo di euro, a un'oculata gestione dei fondi PNRR e a nuove importanti concessioni decretate sulla base di piani industriali ambiziosi, l'Autorità ha svolto con efficacia il suo ruolo di stimolo all'iniziativa imprenditoriale, sostenendo le attività già insediate e attraendo investimenti di nuovi capitali, anche introducendo e utilizzando le procedure semplificate ZLS che sono già operative. I risultati si riscontrano nella tenuta sostanziale e nella ripresa dei settori chiave per i nostri scali, quali i traffici siderurgici, alimentari e, per quanto riguarda i passeggeri, il settore delle crociere".

Il Nautilus

Venezia

PORTI VENETI IN CRESCITA NEL 2024: VENEZIA +3,5% TONNELLATE, CHIOGGIA +8,8%

Il Nautilus

PORTI VENETI IN CRESCITA NEL 2024: VENEZIA +3,5% TONNELLATE, CHIOGGIA +8,8%

PORT OF VENICE – THROUGHPUT STATISTICS

January – December 2024 (final)

ESPO

02/21/2025 13:22

Venezia-Chioggia– Grazie anche a un quarto trimestre particolarmente dinamico, il 2024 si è chiuso per il porto di Venezia con una crescita del +3,5% di tonnellate movimentate rispetto all'anno precedente (da 23.271.129 a 24.104.354). Bene anche il porto di Chioggia, che con 813.415 tonnellate segna un +8, nei volumi di merce gestiti, trainato soprattutto dai general cargo (+42,7%) e in particolare dalla componente siderurgica. A Venezia si osserva una tendenza positiva per le rinfuse solide (+5,8% sull'anno precedente), in particolare nei segmenti dei mangimi (+37,2%), prodotti chimici (+41,2%) e minerali e cementi (+28%), comparto quest'ultimo sospinto anche dalla recente concessione a favore della società Veneta Cementi, che sfrutta un accosto sul canale Brentella per sviluppare questo interessante mercato. Tali risultati permettono di compensare ampiamente la flessione, determinata dalle politiche a livello nazionale, registrata nel traffico di carbone e lignite (-43%). In sostanziale equilibrio il traffico general cargo (-0,4%) ma buono il risultato dei ro-ro (+3%), a testimonianza della vitalità del traffico intra-Mediterraneo. In leggera flessione (-2,5%) il dato sui Teu, relativo ai container, a conferma dell'instabilità dello scenario internazionale causata in particolare della crisi del Mar Rosso, che continua ad avere ricadute negative sui prezzi dei noli. Sul fronte dei passeggeri, a Venezia cala il dato sui traghetti e sui trasporti locali (-32%), in crescita il numero dei crocieristi (+7,7%) che raggiungono quota 547.587 nel corso del 2024. A Chioggia si registra una leggera flessione nel numero dei crocieristi che comunque fanno registrare oltre 49.754 presenze nel 2024. "I dati sui traffici 2024 fotografano gli scali lagunari in netta ripresa" commenta Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale veneta. "Grazie a un piano di investimenti di grande rilievo ammontante a oltre 1 miliardo di euro, a un'oculata gestione dei fondi PNRR e a nuove importanti concessioni decretate sulla base di piani industriali ambiziosi, l'Autorità ha svolto con efficacia il suo ruolo di stimolo all'iniziativa imprenditoriale, sostenendo le attività già insediate e attraendo investimenti di nuovi capitali, anche introducendo e utilizzando le procedure semplificate ZLS che sono già operative. I risultati si riscontrano nella tenuta sostanziale e nella ripresa dei settori chiave per i nostri scali, quali i traffici siderurgici, alimentari e, per quanto riguarda i passeggeri, il settore delle crociere".

Venezia-Chioggia- Grazie anche a un quarto trimestre particolarmente dinamico, il 2024 si è chiuso per il porto di Venezia con una crescita del +3,5% di tonnellate movimentate rispetto all'anno precedente (da 23.271.129 a 24.104.354). Bene anche il porto di Chioggia, che con 813.415 tonnellate segna un +8, nei volumi di merce gestiti, trainato soprattutto dai general cargo (+42,7%) e in particolare dalla componente siderurgica. A Venezia si osserva una tendenza positiva per le rinfuse solide (+5,8% sull'anno precedente), in particolare nei segmenti dei mangimi (+37,2%), prodotti chimici (+41,2%) e minerali e cementi (+28%), comparto quest'ultimo sospinto anche dalla recente concessione a favore della società Veneta Cementi, che sfrutta un accosto sul canale Brentella per sviluppare questo interessante mercato. Tali risultati permettono di compensare ampiamente la flessione, determinata dalle politiche a livello nazionale, registrata nel traffico di carbone e lignite (-43%). In sostanziale equilibrio il traffico general cargo (-0,4%) ma buono il risultato dei ro-ro (+3%), a testimonianza della vitalità del traffico intra-Mediterraneo. In leggera flessione (-2,5%) il dato sui Teu, relativo ai container, a conferma dell'instabilità dello scenario internazionale causata in particolare della crisi del Mar Rosso, che continua ad avere ricadute negative sui prezzi dei noli. Sul fronte dei passeggeri, a Venezia cala il dato sui traghetti e sui trasporti locali (-32%), in crescita il numero dei crocieristi (+7,7%) che raggiungono quota 547.587 nel corso del 2024. A Chioggia si registra una leggera flessione nel numero dei crocieristi che comunque fanno registrare oltre 49.754 presenze nel 2024. "I dati sui traffici 2024 fotografano gli scali lagunari in netta ripresa" commenta Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale veneta. "Grazie a un piano di investimenti di grande rilievo ammontante a oltre 1 miliardo di euro, a un'oculata gestione dei fondi PNRR e a nuove importanti concessioni decretate sulla base di piani industriali ambiziosi, l'Autorità ha svolto con efficacia il suo ruolo di stimolo all'iniziativa imprenditoriale, sostenendo le attività già insediate e attraendo investimenti di nuovi capitali, anche introducendo e utilizzando le procedure semplificate ZLS che sono già operative. I risultati si riscontrano nella tenuta sostanziale e nella ripresa dei settori chiave per i nostri scali, quali i traffici siderurgici, alimentari e, per quanto riguarda i passeggeri, il settore delle crociere".

Informare

Venezia

Nel secondo semestre del 2024 il traffico delle merci nel porto di Venezia è cresciuto del +15,3%

Informare

Nel secondo semestre del 2024 il traffico delle merci nel porto di Venezia è cresciuto del +15,3%

02/21/2025 16:21

Nell'intero anno i crocieristi sono stati 548mila (+7,8%) Grazie all'incremento del +15,3% registrato nella seconda metà dell'anno rispetto allo stesso periodo del 2023 che ha più che compensato il calo del -6,4% del traffico delle merci movimentato nei primi sei mesi del 2024, il porto di Venezia ha chiuso l'intero 2024 con una crescita del +3,6% dei volumi di carichi movimentati attestatisi a 24,1 milioni di tonnellate rispetto a 23,3 milioni di tonnellate nell'anno precedente. Nel 2024 le sole merci allo sbarco sono ammontate a 19,5 milioni di tonnellate (+4,8%) e quelle all'imbarco a 4,6 milioni di tonnellate (-1,2%). Lo scorso anno il traffico complessivo delle merci varie è rimasto stabile registrando una flessione del -5,0% delle merci containerizzate scese a 4,8 milioni di tonnellate, con una movimentazione dei container pari a 478.837 teu (-2,5%), e incrementi rispettivamente del +3,0% e del +6,1% dei rotabili e delle altre merci varie salite a 2,3 milioni e 2,5 milioni di tonnellate. Le rinfuse liquide hanno totalizzato oltre 7,1 milioni di tonnellate (+7,1%), di cui 5,7 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+10,7%), 1,1 milioni di tonnellate di prodotti chimici (-4,6%) e 325mila tonnellate di altri carichi (-7,2%). In crescita anche le rinfuse solide con quasi 7,3 milioni di tonnellate (+5,8%), di cui 2,0 milioni di tonnellate di prodotti metallurgici (-7,7$), 1,9 milioni di tonnellate di minerali (+28,0%), 1,6 milioni di tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+37,2%), 634mila tonnellate di carbone (-43,1%), 482mila tonnellate di cereali (+0,7%), 177mila tonnellate di prodotti chimici (+41,3%) e 425mila tonnellate di altre rinfuse secche (+42,4%). Lo scorso anno nel settore dei passeggeri i crocieristi sono stati 548mila (+7,8%), di cui 487mila allo sbarco/imbarco (+8,9%) e 61mila in transito (-0,3%), mentre i passeggeri dei traghetti sono stati 62mila (-31,4%). Nel solo secondo semestre del 2024 la crescita del +15,3% del traffico delle merci sullo stesso periodo dell'anno precedente, con un

Nell'intero anno i crocieristi sono stati 548mila (+7,8%) Grazie all'incremento del +15,3% registrato nella seconda metà dell'anno rispetto allo stesso periodo del 2023 che ha più che compensato il calo del -6,4% del traffico delle merci movimentato nei primi sei mesi del 2024, il porto di Venezia ha chiuso l'intero 2024 con una crescita del +3,6% dei volumi di carichi movimentati attestatisi a 24,1 milioni di tonnellate rispetto a 23,3 milioni di tonnellate nell'anno precedente. Nel 2024 le sole merci allo sbarco sono ammontate a 19,5 milioni di tonnellate (+4,8%) e quelle all'imbarco a 4,6 milioni di tonnellate (-1,2%). Lo scorso anno il traffico complessivo delle merci varie è rimasto stabile registrando una flessione del -5,0% delle merci containerizzate scese a 4,8 milioni di tonnellate, con una movimentazione dei container pari a 478.837 teu (-2,5%), e incrementi rispettivamente del +3,0% e del +6,1% dei rotabili e delle altre merci varie salite a 2,3 milioni e 2,5 milioni di tonnellate. Le rinfuse liquide hanno totalizzato oltre 7,1 milioni di tonnellate (+7,1%), di cui 5,7 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+10,7%), 1,1 milioni di tonnellate di prodotti chimici (-4,6%) e 325mila tonnellate di altri carichi (-7,2%). In crescita anche le rinfuse solide con quasi 7,3 milioni di tonnellate (+5,8%), di cui 2,0 milioni di tonnellate di prodotti metallurgici (-7,7$), 1,9 milioni di tonnellate di minerali (+28,0%), 1,6 milioni di tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+37,2%), 634mila tonnellate di carbone (-43,1%), 482mila tonnellate di cereali (+0,7%), 177mila tonnellate di prodotti chimici (+41,3%) e 425mila tonnellate di altre rinfuse secche (+42,4%). Lo scorso anno nel settore dei passeggeri i crocieristi sono stati 548mila (+7,8%), di cui 487mila allo sbarco/imbarco (+8,9%) e 61mila in transito (-0,3%), mentre i passeggeri dei traghetti sono stati 62mila (-31,4%). Nel solo secondo semestre del 2024 la crescita del +15,3% del traffico delle merci sullo stesso periodo dell'anno precedente, con un totale di 12,4 milioni di tonnellate movimentate, è stata generata dai rilevanti incrementi dei volumi di rinfuse liquide e solide saliti rispettivamente a 3,8 milioni di tonnellate (+12,5%) e più di 3,9 milioni di tonnellate (+37,7%). Più contenuto il rialzo delle merci varie risultate pari a 4,7 milioni di tonnellate (+3,6%), di cui 2,4 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (-0,6%), 1,1 milioni di tonnellate di carichi ro-ro (+0,5%) e 1,2 milioni di tonnellate di altre merci varie (+17,1%). Nell'intero 2024 il porto di Chioggia ha movimentato 813mila tonnellate di merci (+8,8%).

Informatore Navale

Venezia

PORTI VENETI IN CRESCITA NEL 2024: VENEZIA +3,5% TONNELLATE, CHIOGGIA +8,8%

Informatore Navale

PORTI VENETI IN CRESCITA NEL 2024: VENEZIA +3,5% TONNELLATE, CHIOGGIA +8,8%

02/21/2025 15:38

Grazie anche a un quarto trimestre particolarmente dinamico, il 2024 si è chiuso per il porto di Venezia con una crescita del +3,5% di tonnellate movimentate rispetto all'anno precedente (da 23.271.129 a 24.104.354) Bene anche il porto di Chioggia, che con 813.415 tonnellate segna un +8,8% nei volumi di merce gestiti, trainato soprattutto dai general cargo (+42,7%) e in particolare dalla componente siderurgica A Venezia si osserva una tendenza positiva per le rinfuse solide (+5,8% sull'anno precedente), in particolare nei segmenti dei mangimi (+37,2%), prodotti chimici (+41,2%) e minerali e cementi (+28%), comparto quest'ultimo sospinto anche dalla recente concessione a favore della società Veneta Cementi, che sfrutta un accosto sul canale Brentella per sviluppare questo interessante mercato. Tali risultati permettono di compensare ampiamente la flessione, determinata dalle politiche a livello nazionale, registrata nel traffico di carbone e lignite (-43%). In sostanziale equilibrio il traffico general cargo (-0,4%) ma buono il risultato dei ro-ro (+3%), a testimonianza della vitalità del traffico intra-Mediterraneo. In leggera flessione (-2,5%) il dato sui Teu, relativo ai container, a conferma dell'instabilità dello scenario internazionale causata in particolare della crisi del Mar Rosso, che continua ad avere ricadute negative sui prezzi dei noli. Sul fronte dei passeggeri, a Venezia cala il dato sui traghetti e sui trasporti locali (-32%), in crescita il numero dei crocieristi (+7,7%) che raggiungono quota 547.587 nel corso del 2024. A Chioggia si registra una leggera flessione nel numero dei crocieristi che comunque fanno registrare oltre 49.754 presenze nel 2024. "I dati sui traffici 2024 fotografano gli scali lagunari in netta ripresa" commenta Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale veneta. "Grazie a un piano di investimenti di grande rilievo ammontante a oltre 1 miliardo di euro, a un'oculata gestione dei fondi PNRR e a nuove importanti concessioni decretate sulla base di piani industriali

Grazie anche a un quarto trimestre particolarmente dinamico, il 2024 si è chiuso per il porto di Venezia con una crescita del +3,5% di tonnellate movimentate rispetto all'anno precedente (da 23.271.129 a 24.104.354) Bene anche il porto di Chioggia, che con 813.415 tonnellate segna un +8,8% nei volumi di merce gestiti, trainato soprattutto dai general cargo (+42,7%) e in particolare dalla componente siderurgica A Venezia si osserva una tendenza positiva per le rinfuse solide (+5,8% sull'anno precedente), in particolare nei segmenti dei mangimi (+37,2%), prodotti chimici (+41,2%) e minerali e cementi (+28%), comparto quest'ultimo sospinto anche dalla recente concessione a favore della società Veneta Cementi, che sfrutta un accosto sul canale Brentella per sviluppare questo interessante mercato. Tali risultati permettono di compensare ampiamente la flessione, determinata dalle politiche a livello nazionale, registrata nel traffico di carbone e lignite (-43%). In sostanziale equilibrio il traffico general cargo (-0,4%) ma buono il risultato dei ro-ro (+3%), a testimonianza della vitalità del traffico intra-Mediterraneo. In leggera flessione (-2,5%) il dato sui Teu, relativo ai container, a conferma dell'instabilità dello scenario internazionale causata in particolare della crisi del Mar Rosso, che continua ad avere ricadute negative sui prezzi dei noli. Sul fronte dei passeggeri, a Venezia cala il dato sui traghetti e sui trasporti locali (-32%), in crescita il numero dei crocieristi (+7,7%) che raggiungono quota 547.587 nel corso del 2024. A Chioggia si registra una leggera flessione nel numero dei crocieristi che comunque fanno registrare oltre 49.754 presenze nel 2024. "I dati sui traffici 2024 fotografano gli scali lagunari in netta ripresa" commenta Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale veneta. "Grazie a un piano di investimenti di grande rilievo ammontante a oltre 1 miliardo di euro, a un'oculata gestione dei fondi PNRR e a nuove importanti concessioni decretate sulla base di piani industriali ambiziosi, l'Autorità ha svolto con efficacia il suo ruolo di stimolo all'iniziativa imprenditoriale, sostenendo le attività già insediate e attraendo investimenti di nuovi capitali, anche introducendo e utilizzando le procedure semplificate ZLS che sono già operative. I risultati si riscontrano nella tenuta sostanziale e nella ripresa dei settori chiave per i nostri scali, quali i traffici siderurgici, alimentari e, per quanto riguarda i passeggeri, il settore delle crociere".

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

Messaggero Marittimo

Venezia

Segno più nel 2024 di Venezia e Chioggia

Giulia Sarti

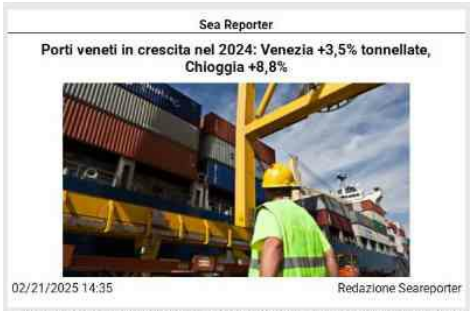
VENEZIA I porti di Venezia e Chioggia archiviano il 2024 nel segno positivo. Con la conferma del trend nell'ultimo trimestre dell'anno concluso, Venezia cresce del +3,5% per le tonnellate movimentate rispetto all'anno precedente (da 23.271.129 a 24.104.354) e Chioggia, con 813.415 tonnellate arriva addirittura al +8,8% nei volumi di merce gestiti, trainati soprattutto dai general cargo (+42,7%) e in particolare dalla componente siderurgica. Venezia A Venezia si osserva una tendenza positiva per le rinfuse solide (+5,8% sull'anno precedente), in particolare nei segmenti dei mangimi (+37,2%), prodotti chimici (+41,2%) e minerali e cementi (+28%), comparto quest'ultimo sospinto anche dalla recente concessione a favore della società Veneta Cementi, che sfrutta un accosto sul canale Brentella per sviluppare questo interessante mercato. Tali risultati permettono di compensare ampiamente la flessione, determinata dalle politiche a livello nazionale, registrata nel traffico di carbone e lignite (-43%). Resta stabile il traffico general cargo (-0,4%) mentre è buono il risultato dei ro-ro (+3%), a testimonianza della vitalità del traffico intra-Mediterraneo. I container segnano invece una leggera flessione del -2,5% a conferma dell'instabilità dello scenario internazionale causata in particolare della crisi del Mar Rosso, che continua ad avere ricadute negative sui prezzi dei noli. Se poi sul fronte passeggeri, a Venezia cala il dato sui traghetti e sui trasporti locali (-32%), cresce sull'altro piatto della bilancia il numero dei crocieristi (+7,7%) che raggiungono quota 547.587 nel corso del 2024. I dati sui traffici 2024 fotografano gli scali lagunari in netta ripresa commenta Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema portuale veneta. Grazie a un piano di investimenti di grande rilievo ammontante a oltre 1 miliardo di euro, a un'oculata gestione dei fondi PNRR e a nuove importanti concessioni decretate sulla base di piani industriali ambiziosi, l'Autorità ha svolto con efficacia il suo ruolo di stimolo all'iniziativa imprenditoriale, sostenendo le attività già insediate e attraendo investimenti di nuovi capitali, anche introducendo e utilizzando le procedure semplificate ZLS che sono già operative. I risultati si riscontrano nella tenuta sostanziale e nella ripresa dei settori chiave per i nostri scali, quali i traffici siderurgici, alimentari e, per quanto riguarda i passeggeri, il settore delle crociere.

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

Sea Reporter

Venezia

Porti veneti in crescita nel 2024: Venezia +3,5% tonnellate, Chioggia +8,8%


Sea Reporter

Porti veneti in crescita nel 2024: Venezia +3,5% tonnellate, Chioggia +8,8%

02/21/2025 14:35 Redazione Seareporter

– Grazie anche a un quarto trimestre particolarmente dinamico, il 2024 si è chiuso per il porto di Venezia con una crescita del +3,5% di tonnellate movimentate rispetto all'anno precedente (da 23.271.129 a 24.104.354). Bene anche il porto di Chioggia, che con 813.415 tonnellate segna un +8,8% nei volumi di merce gestiti, trainato soprattutto dai general cargo (+42,7%) e in particolare dalla componente siderurgica. A Venezia si osserva una tendenza positiva per le rinfuse solide (+5,8% sull'anno precedente), in particolare nei segmenti dei mangimi (+37,2%), prodotti chimici (+41,2%) e minerali e cementi (+28%), comparto quest'ultimo sospinto anche dalla recente concessione a favore della società Veneta Cementi, che sfrutta un accosto sul canale Brentella per sviluppare questo interessante mercato. Tali risultati permettono di compensare ampiamente la flessione, determinata dalle politiche a livello nazionale, registrata nel traffico di carbone e lignite (-43%). In sostanziale equilibrio il traffico general cargo (-0,4%) ma buono il risultato dei ro-ro (+3%), a testimonianza della vitalità del traffico intra-Mediterraneo. In leggera flessione (-2,5%) il dato sui Teu, relativo ai container, a conferma dell'instabilità dello scenario internazionale causata in particolare della crisi del Mar Rosso, che continua ad avere ricadute negative sui prezzi dei noli. Sul fronte dei passeggeri, a Venezia cala il dato sui traghetti e sui trasporti locali (-32%), in crescita il numero dei crocieristi (+7,7%) che raggiungono quota 547.587 nel corso del 2024. A Chioggia si registra una leggera flessione nel numero dei crocieristi che comunque fanno registrare oltre 49.754 presenze nel 2024. "I dati sui traffici 2024 fotografano gli scali lagunari in netta ripresa" commenta Fulvio Lino Di Blasio , presidente dell'Autorità di Sistema Portuale veneta. "Grazie a un piano di investimenti di grande rilievo ammontante a oltre 1 miliardo di euro, a un'oculata gestione dei fondi PNRR e a nuove importanti concessioni decretate sulla base di piani industriali

- Grazie anche a un quarto trimestre particolarmente dinamico, il 2024 si è chiuso per il porto di Venezia con una crescita del +3,5% di tonnellate movimentate rispetto all'anno precedente (da 23.271.129 a 24.104.354). Bene anche il porto di Chioggia, che con 813.415 tonnellate segna un +8,8% nei volumi di merce gestiti, trainato soprattutto dai general cargo (+42,7%) e in particolare dalla componente siderurgica. A Venezia si osserva una tendenza positiva per le rinfuse solide (+5,8% sull'anno precedente), in particolare nei segmenti dei mangimi (+37,2%), prodotti chimici (+41,2%) e minerali e cementi (+28%), comparto quest'ultimo sospinto anche dalla recente concessione a favore della società Veneta Cementi, che sfrutta un accosto sul canale Brentella per sviluppare questo interessante mercato. Tali risultati permettono di compensare ampiamente la flessione, determinata dalle politiche a livello nazionale, registrata nel traffico di carbone e lignite (-43%). In sostanziale equilibrio il traffico general cargo (-0,4%) ma buono il risultato dei ro-ro (+3%), a testimonianza della vitalità del traffico intra-Mediterraneo. In leggera flessione (-2,5%) il dato sui Teu, relativo ai container, a conferma dell'instabilità dello scenario internazionale causata in particolare della crisi del Mar Rosso, che continua ad avere ricadute negative sui prezzi dei noli. Sul fronte dei passeggeri, a Venezia cala il dato sui traghetti e sui trasporti locali (-32%), in crescita il numero dei crocieristi (+7,7%) che raggiungono quota 547.587 nel corso del 2024. A Chioggia si registra una leggera flessione nel numero dei crocieristi che comunque fanno registrare oltre 49.754 presenze nel 2024. "I dati sui traffici 2024 fotografano gli scali lagunari in netta ripresa" commenta Fulvio Lino Di Blasio , presidente dell'Autorità di Sistema Portuale veneta. "Grazie a un piano di investimenti di grande rilievo ammontante a oltre 1 miliardo di euro, a un'oculata gestione dei fondi PNRR e a nuove importanti concessioni decretate sulla base di piani industriali ambiziosi, l'Autorità ha svolto con efficacia il suo ruolo di stimolo all'iniziativa imprenditoriale, sostenendo le attività già insediate e attraendo investimenti di nuovi capitali, anche introducendo e utilizzando le procedure semplificate ZLS che sono già operative. I risultati si riscontrano nella tenuta sostanziale e nella ripresa dei settori chiave per i nostri scali, quali i traffici siderurgici, alimentari e, per quanto riguarda i passeggeri, il settore delle crociere".

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

Ship Mag

Venezia

Traffici in ripresa nel 2024 per i porti di Venezia e Chiogga, ma calano i container

Ship Mag

Traffici in ripresa nel 2024 per i porti di Venezia e Chiogga, ma calano i container

02/21/2025 15:52

Crescono i ro-ro, bene le rinfuse, in ripresa i crocieristi. Di Blasio: "L'Autorità ha svolto con efficacia il suo ruolo di stimolo all'iniziativa imprenditoriale " Venezia -L'Autorità portuale di Venezia rende ufficiali i propri dati di traffico 2024. L'Adsp sottolinea che "grazie anche a un quarto trimestre particolarmente dinamico, il 2024 si è chiuso con una crescita del +3,5% di tonnellate movimentate rispetto all'anno precedente (da 23,2 a 24,1) ". Con oltre 813 mila tonnellate il porto di Chioggia segna un +8,8% nei volumi di merce gestiti, trainato soprattutto dal general cargo (+42,7%) e in particolare dalla componente siderurgica. In flessione (-2,5%) il dato sui container , a conferma dell'instabilità dello scenario internazionale causata in particolare della crisi del Mar Rosso, che continua ad avere ricadute negative sui prezzi dei noli. In sostanziale equilibrio il traffico general cargo (-0,4%), mentre i ro-ro crescono (+3%) , a testimonianza della vitalità del traffico intra-Mediterraneo. Si osserva invece una tendenza positiva per le rinfuse solide (+5,8% sul 2023), in particolare nei segmenti dei mangimi (+37,2%), prodotti chimici (+41,2%) e minerali e cementi (+28%) , comparto quest'ultimo sospinto anche dalla recente concessione a favore della società Veneta Cementi, che sfrutta un accosto sul canale Brentella. Pesante flessione invece nel traffico di carbone e lignite (-43%), che l'Autorità portuale attribuisce alle politiche nazionali in questo specifico settore. Sul fronte dei passeggeri, cala il dato riguardante traghetti e trasporti locali (-32%), mentre sale il numero dei crocieristi (+7,7%) che raggiungono quota 547 mila nel corso del 2024. A Chioggia si registra una leggera flessione nel numero dei crocieristi, che comunque fanno registrare quasi 50 mila presenze. "I dati sui traffici 2024 fotografano gli scali lagunari in netta ripresa", commenta il presidente dell'Adsp Fulvio Lino Di Blasio , secondo cui "grazie a un piano di investimenti di grande rilievo ammontante a oltre un miliardo di euro, a un'oculata gestione dei fondi Pnrr e a nuove importanti concessioni decretate sulla base di piani industriali ambiziosi, l'Autorità ha svolto con efficacia il suo ruolo di stimolo all'iniziativa imprenditoriale, sostenendo le attività già insediate e attraendo investimenti di nuovi capitali, anche introducendo e utilizzando le procedure semplificate Zls che sono già operative. I risultati si riscontrano nella tenuta sostanziale e nella ripresa dei settori chiave per i nostri scali, quali i traffici siderurgici, alimentari e, per quanto riguarda i passeggeri, il settore delle crociere".

Venezia Today

Venezia

Porti: 550 mila crocieristi a Venezia nel 2024. Traffici in aumento anche a Chioggia

Venezia Today

Porti: 550 mila crocieristi a Venezia nel 2024. Traffici in aumento anche a Chioggia

02/21/2025 11:50 Redazione Febbraio

Gli scali lagunari crescono, a Venezia calano i passeggeri ma bene le crociere e le merci. A Chioggia traina la crescita del general cargo (+42,7%) I porti veneti, Venezia e Chioggia, segnano un 2024 positivo, comunica l'Autorita Portuale. Per Venezia si chiude l'anno con una crescita del +3,5% di tonnellate movimentate rispetto all'anno precedente (da 23.271.129 a 24.104.354), anche grazie a un terzo trimestre molto dinamico. Bene anche il porto di Chioggia, che con 813.415 tonnellate segna un +8,8% nei volumi di merce gestiti, trainato soprattutto dai general cargo (+42,7%) e in particolare dalla componente siderurgica. I numeri del trasporto merci A Venezia si osserva una tendenza positiva per le rinfuse solide (+5,8% sull'anno precedente), in particolare nei segmenti dei mangimi (+37,2%), prodotti chimici (+41,2%) e minerali e cementi (+28%), comparto quest'ultimo sospinto anche dalla recente concessione a favore della società Veneta Cementi, che sfrutta un accosto sul canale Brentella per sviluppare questo mercato. Tali risultati permettono di compensare ampiamente la flessione, determinata dalle politiche a livello nazionale, registrata nel traffico di carbone e lignite (-43%). In sostanziale equilibrio il traffico general cargo (-0,4%) ma buono il risultato dei ro-ro, il trasporto di autoveicoli (+3%), a testimonianza della vitalità del traffico intra-mediterraneo. In leggera flessione (-2,5%) il dato sui Teu, l'unita di misura usata per i container, a conferma dell'instabilità dello scenario internazionale causata in particolare della crisi del Mar Rosso, che continua ad avere ricadute negative sui prezzi dei noli. Male i passeggeri, ma aumentano i croceristi Sul fronte dei passeggeri, a Venezia cala il dato sui traghetti e sui trasporti locali (-32%), in crescita invece il numero dei croceristi (+7,7%) che raggiungono quota 547.587 nel corso del 2024. A Chioggia si registra una leggera flessione nel numero dei croceristi che comunque fanno registrare 49.754 presenze nel 2024. «I dati sui traffici 2024 fotografano gli scali lagunari in netta ripresa - commenta Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale veneta - Grazie a un piano di investimenti di grande rilievo ammontante a oltre 1 miliardo di euro, a un'oculata gestione dei fondi Pnrr e a nuove importanti concessioni decretate sulla base di piani industriali ambiziosi, l'Autorità ha svolto con efficacia il suo ruolo di stimolo all'iniziativa imprenditoriale, sostenendo le attività già insediate e attraendo investimenti di nuovi capitali, anche introducendo e utilizzando le procedure semplificate Zls che sono già operative. I risultati si riscontrano nella tenuta sostanziale e nella ripresa dei settori chiave per i nostri scali, quali i traffici siderurgici, alimentari e, per quanto riguarda i passeggeri, il settore delle crociere» conclude Di Blasio.

Savona News

Savona, Vado

"Giallo" Seajewel, scatta l'ispezione subacqua sulla carena della petroliera Seacharm

Savona News

"Giallo" Seajewel, scatta l'ispezione subacqua sulla carena della petroliera Seacharm

02/21/2025 07:33 Luciano Parodi

La nave colpita da un ordigno è attualmente al largo del porto di Savona. La "gemella" ora al campo boe Sarpom, già vittima di un attentato in Turchia, verrà sottoposta a controlli accurati Scatterà da questa mattina, alle 8, l'intervento d'ispezione subacquea della carena della petroliera Seacharm, nave "gemella" della Seajewel, colpita sullo scafo da un ordigno nella notte tra il 14 e 15 febbraio quando era ormeggiata tra Savona e Vado Ligure. Il Comandante della Capitaneria di Porto di Savona Matteo Lo Presti ha firmato ieri l'ordinanza che autorizza la società I.L.Ma Sub ad intervenire sempre nella zona Charlie della rada della rada del comprensorio portuale di Savona-Vado nel campo boe di Sarpom dove era posizionata la Seajewel, attualmente da ieri all'ancora di fronte al porto del capoluogo. Dopo le doppie esplosioni (una sarebbe avvenuta in mare) l'attenzione degli inquirenti che stanno continuando le indagini coordinate dalla DDA di Genova e svolte dalla Digos e dalla Capitaneria tra le analisi della scatola nera e sui pesci morti a causa della seconda esplosione e soprattutto sulle immagini delle telecamere che potrebbero fare chiarezza su diversi aspetti, è più che alta e nulla viene lasciato al caso. Anche perché la Seacharm, che naviga sotto la bandiera delle Isole Marshall, sarebbe rimasta vittima di un attentato simile nel porto turco di Ceyhan lo scorso 17 gennaio. Gli interventi di controllo andranno avanti fino al termine delle esigenze domenica 23 febbraio. In ausilio saranno presenti mezzi della Guardia Costiera. "Per tutto il periodo dell'attività dei lavori le unità in transito, devono prestare la massima attenzione, procedere a lento moto, mantenendo una distanza minima di 100 metri dall'eventuale presenza dei mezzi e degli operatori impegnati nelle operazioni oggetto della presenta Ordinanza e, nel contempo, non ostacolare dette attività tecnico-operative - viene spiegato nell'ordinanza - In aggiunta le unità in transito dovranno prestare particolare attenzione ai segnali sonori e visivi proveniente dalle unità navali operanti, valutando l'eventuale adozione di misure aggiuntive suggerite dalla buona perizia marinaresca al fine di prevenire situazioni di potenziale pericolo". Controlli che dopo quello è successo potrebbero diventare una sorta di routine.

Savona News

Savona, Vado

Ordigni sulla "Seajewel", non sono stati evidenziati cali nei traffici portuali: aumentano però i controlli

Savona News

Ordigni sulla "Seajewel", non sono stati evidenziati cali nei traffici portuali: aumentano però i controlli

02/21/2025 15:45 Luciano Parodi

La nave "gemella" Seacharm è ormeggiata al campo boe Sarpom: verifiche in corso I controlli in ingresso negli scali portuali di Savona e Vado Ligure saranno più "ferrei" e minuziosi. E per il momento non sono stati evidenziati cali nei traffici portuali. Questo è quanto emergerebbe a quasi ad una settimana dallo scoppio di due ordigni, uno sullo scafo con uno squarcio di 70x120 centimetri e l'altro in mare (l'ordigno pare si sia staccato dopo la prima esplosione), sulla nave petroliera Seajewel ormeggiata fino a ieri nel campo boe Sarpom tra Savona e Vado Ligure. Il traffico nei due porti non avrebbe avuto ripercussioni dopo questa intricata vicenda, questa sorta forse di avvertimento, che ha rischiato di creare un danno ambientale non indifferente, vista la quantità di greggio presente a bordo, anche solo se l'ordigno fosse stato posizionato di qualche metro. Le indagini coordinate dalla Direzione Distrettuale Antimafia e Antiterrorismo di Genova ed effettuate dalla Digos e dalla Capitaneria di Porto di Savona nel frattempo proseguono tra la ricognizione delle telecamere presenti, le analisi sulla scatola nera e sui pesci morti a causa del secondo scoppio e l'acquisizione delle testimonianze dell'equipaggio. La Seajewel in questo momento è in rada di fronte al porto di Savona, zona Delta, e bisognerà capire se con il danno subito (era stato appurato dai sommozzatori del Comsubin) potrà spostarsi in un altro porto attrezzato (In Italia solo Palermo, sennò solo all'estero, tra le ipotesi Francia, Grecia e Turchia) o se potrà essere riparato direttamente in mare. La nave "gemella" Seacharm da qualche ora è ancorata alle boe Sarpom e sono in atto tutti i controlli del caso visto che sarebbe rimasta vittima di un attentato simile nel porto turco di Ceyhan lo scorso 17 gennaio. Il Comandante della Capitaneria di Porto di Savona Matteo Lo Presti ha firmato ieri l'ordinanza che autorizza la società I.L.Ma Sub ad intervenire proprio sulla carena della petroliera. A presidiare l'area i mezzi della Guardia Costiera e Transmare.

Savona News

Savona, Vado

Ritardi sull'Aurelia, sbloccato il cantiere sulla strada di scorrimento veloce: il punto sui cantieri a Vado

SV
Savona News

Ritardi sull'Aurelia, sbloccato il cantiere sulla strada di scorrimento veloce: il punto sui cantieri a Vado

02/21/2025 17:32

Aggiornamento tra Comune, Anas, Rfi e Autorità Portuale. Saranno intensificati i ritmi di lavoro per bilanciare i rallentamenti sul Segno; in linea col cronoprogramma la costruzione del sottopassaggio ferroviario Quasi terminata la prima fase della messa in sicurezza del torrente Segno, lievemente in ritardo la costruzione del ponte, pronto a partire il secondo lotto del potenziamento del parco ferroviario, risolte le criticità che rallentavano il cantiere sulla strada di scorrimento veloce. Questo è emerso nel corso di un incontro di aggiornamento, avvenuto nei giorni scorsi presso il Comune di Vado Ligure, in merito allo stato di avanzamento dei principali cantieri che interessano il territorio comunale con la partecipazione di Anas, Rfi e dell'Autorità Portuale. Sono stati condivisi aggiornamenti significativi sul cronoprogramma dei lavori, con particolare riferimento agli interventi di Rfi e Anas, che stanno registrando progressi rilevanti. Tema centrale dell'incontro è stato l'avvio del progetto integrato per la messa in sicurezza del torrente Segno. Oltre agli interventi di Anas e Rfi, l'Autorità Portuale è pronta a consegnare i lavori della prima fase dell'intervento di interconnessione, che prevede la rimozione delle tubazioni energetiche presenti nell'alveo del torrente. Queste infrastrutture verranno ricollocate in un'altra sede, liberando l'alveo e consentendo l'avvio delle operazioni di messa in sicurezza idraulica. Si tratta di un'opera strategica per la tutela ambientale e la sicurezza del territorio. Per quanto riguarda la costruzione del ponte sul torrente, i lavori proseguono sebbene alcune criticità abbiano richiesto un aggiornamento del cronoprogramma che potrebbe comportare un lieve slittamento nei tempi di consegna. "Per ridurre al minimo i ritardi sarà intensificato il ritmo dei lavori - garantisce l'amministrazione - con l'estensione delle ore operative in cantiere. Gli enti coinvolti confermano il massimo impegno per completare l'opera nel più breve tempo possibile, garantendo elevati standard di qualità e sicurezza. L'obiettivo è realizzare un'infrastruttura moderna e sicura, rispondente alle esigenze del territorio". Nei prossimi giorni saranno calendarizzate altre riunioni per il ripristino dei sottoservizi per ridurre al minimo le interferenze finali. Proseguono regolarmente anche lavori per la costruzione del sottopassaggio ferroviario. Nei prossimi giorni avranno inizio le operazioni per il secondo lotto del potenziamento del parco ferroviario. L'intervento, che prevede un investimento complessivo di 96 milioni di euro, consentirà di gestire i futuri flussi provenienti dal porto di Vado Ligure con un'infrastruttura ferroviaria adeguata in termini di capacità e di prestazioni, la sicurezza e l'efficienza dei collegamenti, arrivando a poter gestire treni completi lunghi 750 metri verso le grandi direttrici nazionali. "Durante i lavori sono emerse alcune criticità - spiegano dal Comune - che sono state affrontate e risolte grazie a una programmazione che tiene conto dei tempi di riapertura

del ponte sul torrente Segno, in particolare per le lavorazioni su via Maestri relative ai sottoservizi. Attualmente, il cantiere è pienamente operativo e gli interventi procedono per arrivare rapidamente alla completa realizzazione". Sembrano ormai risolte anche le criticità che hanno rallentato i lavori di ammodernamento e manutenzione straordinaria della strada di scorrimento veloce, gestiti dalla Provincia e finanziati dall'Autorità Portuale nell'ambito del potenziamento delle connessioni di ultimo miglio. "Le criticità, dovute a fattori esterni, sono oggi risolte - spiegano dal Comune - consentendo la prosecuzione dei lavori su tutta la tratta. L'amministrazione ha richiesto di completare al più presto le rampe in uscita da Vado e avviare rapidamente la cantierizzazione dei tratti successivi". A margine dell'incontro, il sindaco di Vado Ligure Fabio Gilardi ha sottolineato come il territorio stia attraversando una fase di grande trasformazione, con interventi infrastrutturali di rilievo e nuovi servizi per la comunità: "Vado Ligure sta cambiando, in un processo di crescita che coinvolge infrastrutture strategiche, nuovi servizi e spazi per la cittadinanza. Oltre ai cantieri legati al sistema portuale e alla viabilità, sono in corso importanti interventi come la costruzione delle nuove scuole finanziati con fondi Pnrr e il nuovo asilo. Siamo inoltre in procinto di avviare nuove progettazioni che contribuiranno a rendere Vado Ligure più moderna, efficiente e accogliente per cittadini e imprese". Una trasformazione che, ammette Gilardi, comporta qualche disagio per la popolazione. Ma il primo cittadion assicura il massimo impegno dell'amministrazione per mitigarne l'impatto: "Comprendiamo le difficoltà legate ai cantieri in corso e, insieme agli enti coinvolti, stiamo adottando tutte le misure necessarie per ridurre i disagi. Siamo consapevoli dell'importanza strategica di queste opere per lo sviluppo e la qualità della vita della comunità locale. Il dialogo con i cittadini e le imprese resta una nostra priorità. Le scadenze previste dal Pnrr hanno di fatto dato una time line precisa e i cantieri debbono essere finiti per il 2026 ma questo ci consegnerà una cittadina pronta alle sfide del futuro, più sicura e più accogliente".

Ansa.it

Genova, Voltri

Bucci, attivare treni veloci Genova-Milano senza fermate

Regione Liguria ha chiesto a Trenitalia di intervenire La Regione Liguria ha chiesto a Trenitalia di attivare quattro treni veloci da Genova a Milano in un'ora e un quarto abolendo le fermate intermedie di Pavia, Voghera, Tortona, Arquata Scrivia e Ronco Scrivia, senza aspettare l'attivazione del Terzo Valico, l'alta velocità ferroviaria Genova-Milano. Lo comunica il presidente della Regione Liguria Marco Bucci a Genova margine del convegno 'Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il porto di Genova'. "Abbiamo nuovamente richiesto di avere il treno veloce per Milano adesso, senza aspettare il Terzo Valico, il che vuol dire non fare le fermate - spiega Bucci -. Aspettiamo una risposta da Trenitalia nel giro di pochi giorni, forse qualche settimana. C'è il top management ancora in insediamento, abbiamo invitato sia quello di Rfi che di Trenitalia a venire a Genova non appena saranno perfettamente insediati e rilanceremo la palla, ma sanno già quali sono le richieste: vogliamo due treni al mattino e due treni alla sera". "Da Genova Principe a Milano Rogoredo - aggiunge Bucci - si potrebbe arrivare anche a un'ora e un quarto se non si fanno fermate, con la struttura attuale, senza fare senza niente di nuovo. Sarebbe un grandissimo vantaggio per tutti i cittadini".

Ansa.it

Bucci, attivare treni veloci Genova-Milano senza fermate

02/21/2025 11:14

Regione Liguria ha chiesto a Trenitalia di intervenire La Regione Liguria ha chiesto a Trenitalia di attivare quattro treni veloci da Genova a Milano in un'ora e un quarto abolendo le fermate intermedie di Pavia, Voghera, Tortona, Arquata Scrivia e Ronco Scrivia, senza aspettare l'attivazione del Terzo Valico, l'alta velocità ferroviaria Genova-Milano. Lo comunica il presidente della Regione Liguria Marco Bucci a Genova margine del convegno 'Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il porto di Genova'. "Abbiamo nuovamente richiesto di avere il treno veloce per Milano adesso, senza aspettare il Terzo Valico, il che vuol dire non fare le fermate - spiega Bucci -. Aspettiamo una risposta da Trenitalia nel giro di pochi giorni, forse qualche settimana. C'è il top management ancora in insediamento, abbiamo invitato sia quello di Rfi che di Trenitalia a venire a Genova non appena saranno perfettamente insediati e rilanceremo la palla, ma sanno già quali sono le richieste: vogliamo due treni al mattino e due treni alla sera". "Da Genova Principe a Milano Rogoredo - aggiunge Bucci - si potrebbe arrivare anche a un'ora e un quarto se non si fanno fermate, con la struttura attuale, senza fare senza niente di nuovo. Sarebbe un grandissimo vantaggio per tutti i cittadini".

Ansa.it

Genova, Voltri

Catani, entro '25 a Genova nave a Gnl ma porto non è attrezzato

Ansa.it

Catani, entro '25 a Genova nave a Gnl ma porto non è attrezzato

02/21/2025 16:21

"Non sappiamo se potremo utilizzarla qui o in altri mercati" "La terza nuova nave della flotta Gnv arriverà fra qualche mese, e la quarta a inizio 2026. Saranno entrambe alimentate a Gnl, ed entrambe specificamente pensate per il mercato domestico, per la linea Genova-Palermo. Però non sappiamo ancora se potremo utilizzarle qui o se saremo invece costretti a spostarle su altri mercati, come Spagna e Francia. A Genova non c'è la possibilità di fare rifornimento di Gnl, i porti italiani non sono attrezzati per il Gnl e non sono attrezzati per il cold ironing". Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv, compagnia di traghetti del gruppo Msc, lancia l'allarme dal palco del convegno "Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il porto di Genova" che si è svolto nel salone di prima classe della Stazione marittima di Genova. Se ne parla da anni, ma adesso i tempi sono stretti, gli armatori si stanno attrezzando con nnavi sempre più innovative e meno inquinanti, ma i porti non sono pronti. "Stiamo lavorando alacremente come Assarmatori da un lato e dall'altro tutte le istituzioni nazionali affinché vengano finalizzate le linee guida per i regolamenti attuativi e a seguire lavoreremo con l'Autorità marittima e l'Autorità di sistema portuale del porto di Genova per avere l'effettiva attuazione e quindi la possibilità reale di fare rifornimento di Gnl alle nostre navi - spiega ancora Catani -. Altrimenti noi portiamo navi innovative dal punto di vista del rispetto dell'ambiente, della sicurezza e del livello di servizio ma non potremo utilizzarle in Italia". L'altro nodo è l'elettrificazione delle banchine per poter rifornire di energia elettrica da terra le navi quando sono in porto e poter spegnere così i motori. Anche su questo fronte si sta lavorando, ma oggi i porti italiani non sono ancora attrezzati. "Se oggi il servizio fosse disponibile potremmo attaccarci con le nostre navi a terra- aggiunge Catani -. Ad aprile ci verrà consegnata la nave Orion che entrerà in operatività a giugno a Genova, attrezzata per il cold ironing. Ma per fare il test, in operativo, del cold ironing la porteremo in Francia, nel porto di Sète, perché a Genova l'elettrificazione delle banchine non è ancora operativa".

Ansa.it

Genova, Voltri

Bucci, Genova polo logistico e digitale strategico per Italia

Ansa.it

Bucci, Genova polo logistico e digitale strategico per Italia

02/21/2025 16:43

"Carte in regola per accogliere giga factory per AI" "Genova è un polo logistico unico in Italia dal punto di vista dell'intermodalità, con il suo porto, le ferrovie, le strade e l'aeroporto, senza contare il suo ruolo di hub per i cavi digitali e sull'intelligenza artificiale. Dobbiamo fare in modo di rafforzare questo vantaggio, come già si sta facendo in questi anni per quanto riguarda la realizzazione del piano strategico infrastrutturale, in modo da garantire ricadute economiche ed occupazionali su tutto il territorio della Liguria". Così il presidente della Regione Liguria Marco Bucci, intervenuto questa mattina al convegno "Ferro, gomma, acqua: l'intermodalità delle merci nel porto di Genova" alla Stazione Marittima. "Nel mondo di oggi è impensabile essere un centro logistico senza essere anche un centro digitale - ha detto Bucci -. Per arrivare a questo obiettivo occorre puntare molto sullo sviluppo: nelle scorse settimane, insieme al ministro Urso, si è parlato delle opportunità legate alle giga factory europee per l'intelligenza artificiale, di cui una è stata assegnata all'Italia. Vogliamo che Genova sia tra le location italiane in lizza per ospitarla: qui possiamo contare su Istituto Italiano di Tecnologia, Università, aziende e una ricca filiera nell'ambito del digitale, quindi abbiamo tutte le carte in regola per poterla accogliere», conclude il presidente. Sul tema dell'alta velocità ferroviaria, il presidente Bucci ha sottolineato l'importanza del collegamento veloce tra Genova e Milano. "Abbiamo nuovamente richiesto di poter ottenere il treno veloce per Milano anche prima del termine dei lavori per il Terzo Valico, con due collegamenti alla mattina e due alla sera. Senza fermate intermedie, anche con l'attuale assetto infrastrutturale i tempi di percorrenza tra Genova Principe e Milano Rogoredo si ridurrebbero a circa un'ora e un quarto - ha concluso -. Abbiamo invitato i vertici di

"Carte in regola per accogliere giga factory per AI" "Genova è un polo logistico unico in Italia dal punto di vista dell'intermodalità, con il suo porto, le ferrovie, le strade e l'aeroporto, senza contare il suo ruolo di hub per i cavi digitali e sull'intelligenza artificiale. Dobbiamo fare in modo di rafforzare questo vantaggio, come già si sta facendo in questi anni per quanto riguarda la realizzazione del piano strategico infrastrutturale, in modo da garantire ricadute economiche ed occupazionali su tutto il territorio della Liguria". Così il presidente della Regione Liguria Marco Bucci, intervenuto questa mattina al convegno "Ferro, gomma, acqua: l'intermodalità delle merci nel porto di Genova" alla Stazione Marittima. "Nel mondo di oggi è impensabile essere un centro logistico senza essere anche un centro digitale - ha detto Bucci -. Per arrivare a questo obiettivo occorre puntare molto sullo sviluppo: nelle scorse settimane, insieme al ministro Urso, si è parlato delle opportunità legate alle giga factory europee per l'intelligenza artificiale, di cui una è stata assegnata all'Italia. Vogliamo che Genova sia tra le location italiane in lizza per ospitarla: qui possiamo contare su Istituto Italiano di Tecnologia, Università, aziende e una ricca filiera nell'ambito del digitale, quindi abbiamo tutte le carte in regola per poterla accogliere», conclude il presidente. Sul tema dell'alta velocità ferroviaria, il presidente Bucci ha sottolineato l'importanza del collegamento veloce tra Genova e Milano. "Abbiamo nuovamente richiesto di poter ottenere il treno veloce per Milano anche prima del termine dei lavori per il Terzo Valico, con due collegamenti alla mattina e due alla sera. Senza fermate intermedie, anche con l'attuale assetto infrastrutturale i tempi di percorrenza tra Genova Principe e Milano Rogoredo si ridurrebbero a circa un'ora e un quarto - ha concluso -. Abbiamo invitato i vertici di

Ansa.it

Genova, Voltri

Crociere, Minoia 'ancora lavori, ma i passeggeri aumentano'

Ansa.it

Crociere, Minoia 'ancora lavori, ma i passeggeri aumentano'

02/21/2025 18:41

Ad Stazioni Marittime "Nel '25 toccheremo cifra record 2023" "I lavori di allungamento della banchina di Ponte dei Mille levate sono ancora in corso. La committenza è nelle mani dell'Adsp che ha il cronoprogramma esatto. Per quanto ci riguarda abbiamo certezza che quest'anno per l'alta stagione non avremo la possibilità di utilizzare quell'approdo. Ma utilizzando al meglio e al massimo le infrastrutture che sono rimaste disponibili posso dire che per il 2025 avremo qualche toccata nave e qualche passeggero in più del 2024". Alberto Minoia, amministratore delegato di Stazioni Marittime spa, la società che gestisce i terminal crociere e traghetti di Genova, spiega, parlando a margine del convegno "Ferro-gomma. Acqua: l'intermodalità e il porto di Genova" che i lavori di allungamento della banchina delle crociere di Ponte dei Mille lato levante per portarla a 376 metri che avevano già penalizzato il traffico crociere nel 2024 impatteranno anche sull'estate 2025, ma i numeri sono comunque destinati a salire. "Credo che nel 2025 toccheremo il numero di passeggeri delle crociere che abbiamo registrato come record nel 2023 (1.700.000, ndr) - continua Minoia -. Questo dicono le nostre previsioni e le prospettive sono di ulteriore crescita, perché quando avremo disponibile la banchina allungata avremo un approdo in più con la possibilitò di strutturare servizi che oggi non sono utilizzati".

Ad Stazioni Marittime "Nel '25 toccheremo cifra record 2023" "I lavori di allungamento della banchina di Ponte dei Mille levate sono ancora in corso. La committenza è nelle mani dell'Adsp che ha il cronoprogramma esatto. Per quanto ci riguarda abbiamo certezza che quest'anno per l'alta stagione non avremo la possibilità di utilizzare quell'approdo. Ma utilizzando al meglio e al massimo le infrastrutture che sono rimaste disponibili posso dire che per il 2025 avremo qualche toccata nave e qualche passeggero in più del 2024". Alberto Minoia, amministratore delegato di Stazioni Marittime spa, la società che gestisce i terminal crociere e traghetti di Genova, spiega, parlando a margine del convegno "Ferro-gomma. Acqua: l'intermodalità e il porto di Genova" che i lavori di allungamento della banchina delle crociere di Ponte dei Mille lato levante per portarla a 376 metri che avevano già penalizzato il traffico crociere nel 2024 impatteranno anche sull'estate 2025, ma i numeri sono comunque destinati a salire. "Credo che nel 2025 toccheremo il numero di passeggeri delle crociere che abbiamo registrato come record nel 2023 (1.700.000, ndr) - continua Minoia -. Questo dicono le nostre previsioni e le prospettive sono di ulteriore crescita, perché quando avremo disponibile la banchina allungata avremo un approdo in più con la possibilitò di strutturare servizi che oggi non sono utilizzati".

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

Fumi nel porto di Genova, Bruzzone (Lista Rosso Verde): "Destinare la tassa di imbarco dei croceristi ai quartieri"

BizJournal Liguria

Fumi nel porto di Genova, Bruzzone (Lista Rosso Verde): "Destinare la tassa di imbarco dei croceristi ai quartieri"

02/21/2025 11:40

«Ora avanzerò una nuova proposta: destinare la tassa di imbarco per i croceristi, 3 euro a passeggero, esclusivamente a interventi di mitigazione ambientale nei quartieri che convivono con il porto». È l'idea di Filippo Bruzzone, capogruppo Lista Rosso Verde nel Comune di Genova ed esponente di Linea Condivisa. «La convivenza tra città e porto – dice – è uno dei temi centrali per chiunque voglia governare Genova. E chi vive con le navi sotto casa ne conosce, purtroppo, tutte le conseguenze». «In questi otto anni le istituzioni hanno mancato l'appuntamento con una sfida cruciale: ridurre l'impatto di fumi e rumori generati dalle navi, un problema che riguarda non solo i residenti ma anche le lavoratrici e i lavoratori portuali. Lo dimostra quanto emerso in commissione dove è apparso evidente come questa emergenza non sia mai stata una priorità per la giunta di centrodestra. Le proposte avanzate – dalle centraline per il monitoraggio della qualità dell'aria allo studio epidemiologico che avevo presentato appena eletto in Consiglio – non hanno avuto seguito». Da qui la proposta di destinare la tassa dei croceristi al benessere dei quartieri più danneggiati dai fumi delle navi in porto. «Vedremo se alle parole seguirà un voto coerente. Nel frattempo i cittadini continuano a vivere tra i fumi», conclude Bruzzone.

«Ora avanzerò una nuova proposta: destinare la tassa di imbarco per i croceristi, 3 euro a passeggero, esclusivamente a interventi di mitigazione ambientale nei quartieri che convivono con il porto». È l'idea di Filippo Bruzzone, capogruppo Lista Rosso Verde nel Comune di Genova ed esponente di Linea Condivisa. «La convivenza tra città e porto - dice - è uno dei temi centrali per chiunque voglia governare Genova. E chi vive con le navi sotto casa ne conosce, purtroppo, tutte le conseguenze». «In questi otto anni le istituzioni hanno mancato l'appuntamento con una sfida cruciale: ridurre l'impatto di fumi e rumori generati dalle navi, un problema che riguarda non solo i residenti ma anche le lavoratrici e i lavoratori portuali. Lo dimostra quanto emerso in commissione dove è apparso evidente come questa emergenza non sia mai stata una priorità per la giunta di centrodestra. Le proposte avanzate - dalle centraline per il monitoraggio della qualità dell'aria allo studio epidemiologico che avevo presentato appena eletto in Consiglio - non hanno avuto seguito». Da qui la proposta di destinare la tassa dei croceristi al benessere dei quartieri più danneggiati dai fumi delle navi in porto. «Vedremo se alle parole seguirà un voto coerente. Nel frattempo i cittadini continuano a vivere tra i fumi», conclude Bruzzone.

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

Lavoro, Cgil: in Liguria parte la campagna per i 5 sì ai referendum di primavera

BizJournal Liguria

Lavoro, Cgil: in Liguria parte la campagna per i 5 sì ai referendum di primavera

02/21/2025 12:24

Oggi alla Sala Chiamata del Porto di Genova più di 500 delegati Cgil a sostegno del sì Sono 5 i quesiti referendari sui quali si voterà in primavera e sui quali la Cgil chiede di votare 5 sì. "Due riguardano la dignità del lavoro e sono contro i licenziamenti nelle grandi e nelle piccole aziende, uno è contro la precarietà, uno per salute e sicurezza sul lavoro, uno per il diritto di cittadinanza a chi vive e a chi lavora nel nostro Paese", spiega la Cgil in una nota stampa. La campagna referendaria in Liguria è stato il tema centrale della mattinata di oggi dove, alla Sala Chiamata del Porto di Genova, si sono riuniti oltre 500 delegate e delegati Cgil in rappresentanza di tutte le categorie e dei territori liguri . La campagna referendaria sulla quale la Cgil ha raccolto 4 milioni di firme a livello nazionale (160 mila in Liguria di cui 90 mila a Genova), ha l'obiettivo di mettere fine alla precarietà e ai licenziamenti ingiusti, migliorare le norme su salute e sicurezza sul lavoro, ridurre i tempi di attesa della cittadinanza per migliaia di italiane e italiani. "In Liguria c'è una situazione di grande criticità su temi delicati come salute e sicurezza sul lavoro, precarietà e licenziamenti. Sul primo tema il dito è puntato sugli appalti, uno tra i settori dove più spesso si verificano infortuni sul lavoro anche quando i committenti sono enti pubblici o grandi aziende", dice Cgil. Gli ultimi dati Inail: nel 2024 sono stati 26 i morti sul lavoro contro i 22 dell'anno precedente, 4 in più. Dal 2018 sono state ben 250 le denunce di infortunio con esito mortale registrate in Liguria. Rispetto al totale degli infortuni non mortali, nel 2024 si sono registrate quasi 20 mila denunce (18.873). In aumento del +39% sull'anno precedente le denunce per malattie professionali (1.992 contro le 1.433 del 2023). Si tratta dell'aumento in percentuale più elevato sia tra tutte le regioni del Nord-Ovest, sia della media nazionale. Con il sì al referendum sugli appalti si introduce la responsabilità anche per l'azienda capofila ossia l'appaltante. Sempre sul tema

Oggi alla Sala Chiamata del Porto di Genova più di 500 delegati Cgil a sostegno del sì Sono 5 i quesiti referendari sui quali si voterà in primavera e sui quali la Cgil chiede di votare 5 sì. "Due riguardano la dignità del lavoro e sono contro i licenziamenti nelle grandi e nelle piccole aziende, uno è contro la precarietà, uno per salute e sicurezza sul lavoro, uno per il diritto di cittadinanza a chi vive e a chi lavora nel nostro Paese", spiega la Cgil in una nota stampa. La campagna referendaria in Liguria è stato il tema centrale della mattinata di oggi dove, alla Sala Chiamata del Porto di Genova, si sono riuniti oltre 500 delegate e delegati Cgil in rappresentanza di tutte le categorie e dei territori liguri . La campagna referendaria sulla quale la Cgil ha raccolto 4 milioni di firme a livello nazionale (160 mila in Liguria di cui 90 mila a Genova), ha l'obiettivo di mettere fine alla precarietà e ai licenziamenti ingiusti, migliorare le norme su salute e sicurezza sul lavoro, ridurre i tempi di attesa della cittadinanza per migliaia di italiane e italiani. "In Liguria c'è una situazione di grande criticità su temi delicati come salute e sicurezza sul lavoro, precarietà e licenziamenti. Sul primo tema il dito è puntato sugli appalti, uno tra i settori dove più spesso si verificano infortuni sul lavoro anche quando i committenti sono enti pubblici o grandi aziende", dice Cgil. Gli ultimi dati Inail: nel 2024 sono stati 26 i morti sul lavoro contro i 22 dell'anno precedente, 4 in più. Dal 2018 sono state ben 250 le denunce di infortunio con esito mortale registrate in Liguria. Rispetto al totale degli infortuni non mortali, nel 2024 si sono registrate quasi 20 mila denunce (18.873). In aumento del +39% sull'anno precedente le denunce per malattie professionali (1.992 contro le 1.433 del 2023). Si tratta dell'aumento in percentuale più elevato sia tra tutte le regioni del Nord-Ovest, sia della media nazionale. Con il sì al referendum sugli appalti si introduce la responsabilità anche per l'azienda capofila ossia l'appaltante. Sempre sul tema lavoro, i dati Inps registrano in Liguria un "abuso del contratto stagionale che tra il 2014 e il 2024 aumenta del +168%, sorpassato solo da quello intermittente che registra un aumento percentuale del +171%. Se a questi dati si aggiungono quelli sul contratto a tempo indeterminato, sempre più una chimera per chi sia affaccia al mondo del lavoro (tra i nuovi assunti si scende dal 14,8 all'11,6%), e al fatto che complessivamente uno su tre (35,7%) ha un contratto di lavoro part time e quindi con bassa intensità di lavoro, si può affermare che in Liguria è in atto una forte destrutturazione del mercato del lavoro". Con il sì al referendum si cancellano alcune norme sulla precarietà e vengono ripristinate le condizioni per cui il contratto di lavoro principale torna ad essere quello a tempo indeterminato. Ultimo tema referendario legato al lavoro è quello sui licenziamenti . Secondo i dati Inps tra gennaio e settembre 2024 in Liguria si sono registrati quasi 7 mila licenziamenti

di lavoratrici e lavoratori con contratti a tempo indeterminato (6.639). Ad aumentare sono stati soprattutto i licenziamenti di natura disciplinare che presentano alti profili di arbitrarietà e sono letteralmente esplosi passando dai 781 del 2014 agli attuali 1.468. Prima dell'entrata in vigore del Jobs act (2015) chi veniva licenziato senza giusta causa o giustificato motivo era reintegrato sul posto di lavoro. Con il referendum si chiede di ripristinare le norme vigenti prima del Jobs act e rendere nullo un licenziamento ingiusto dando la possibilità a chi è stato licenziato di poter tornare sul proprio posto di lavoro. Il quinto quesito riguarda la cittadinanza . In Liguria nel 2023 su 633 mila occupati gli stranieri sono stati 67 mila ossia il 10,6% del totale e hanno prodotto un Pil del 12,8% che vale 6,6 miliardi di euro. A fronte di queste cifre, nello stesso anno, sono stati solo 4.416 gli stranieri che hanno ottenuto la residenza: nessuna invasione, quindi, ma solo una norma di civiltà. Con il referendum si chiede di dare agli stranieri che vivono e lavorano in Italia i diritti e i doveri legati alla cittadinanza da ottenere in 5 anni anziché in 10.

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

Treni, Bucci: "Chiesti due diretti alla mattina e due alla sera, Genova-Milano in 75 minuti"

"Aspettiamo la risposta di Trenitalia nel giro di pochi giorni, forse qualche settimana" «Abbiamo nuovamente richiesto di avere il treno veloce per Milano adesso, senza aspettare il Terzo valico. Noi vogliamo due treni alla mattina e due treni alla sera, che da Genova Principe a Milano Rogoredo potrebbero metterci un'ora e un quarto, con la struttura attuale, senza fare fermate ». Così il presidente della Regione Liguria, Marco Bucci , stamattina a Genova a margine di un convegno sull'intermodalità e il porto di Genova, alla Stazione marittima. « Aspettiamo la risposta di Trenitalia nel giro di pochi giorni, forse qualche settimana - aggiunge il governatore - abbiamo invitato il top management sia di Rfi che di Trenitalia a venire a Genova non appena saranno pienamente insediati e rilanceremo la palla, ma sanno già quali sono le nostre richieste». A chi gli chiede se la riprogrammazione del servizio inciderà sul traffico ferroviario Bucci assicura che "non ci saranno disagi per i pendolari". Lo scrive l'Agenzia Dire.

BizJournal Liguria

Treni, Bucci: "Chiesti due diretti alla mattina e due alla sera, Genova-Milano in 75 minuti"

02/21/2025 12:39

"Aspettiamo la risposta di Trenitalia nel giro di pochi giorni, forse qualche settimana" «Abbiamo nuovamente richiesto di avere il treno veloce per Milano adesso, senza aspettare il Terzo valico. Noi vogliamo due treni alla mattina e due treni alla sera, che da Genova Principe a Milano Rogoredo potrebbero metterci un'ora e un quarto, con la struttura attuale, senza fare fermate ». Così il presidente della Regione Liguria, Marco Bucci , stamattina a Genova a margine di un convegno sull'intermodalità e il porto di Genova, alla Stazione marittima. « Aspettiamo la risposta di Trenitalia nel giro di pochi giorni, forse qualche settimana – aggiunge il governatore – abbiamo invitato il top management sia di Rfi che di Trenitalia a venire a Genova non appena saranno pienamente insediati e rilanceremo la palla, ma sanno già quali sono le nostre richieste». A chi gli chiede se la riprogrammazione del servizio inciderà sul traffico ferroviario Bucci assicura che "non ci saranno disagi per i pendolari". Lo scrive l'Agenzia Dire.

Informare

Genova, Voltri

Spediporto, carenza di servizi e costi per i controlli della merce procurano una cattiva reputazione per il porto di Genova

Informare

Spediporto, carenza di servizi e costi per i controlli della merce procurano una cattiva reputazione per il porto di Genova

02/21/2025 12:58

Botta: perdere tempo e denaro per i vari controlli, non avendo certezze sui tempi di uscita della merce dai porti rende la situazione insostenibile I dati del traffico delle merci movimentato nel 2024 dai porti di Genova e Savona-Vado Ligure presentano «alcuni aspetti che vanno analizzati con attenzione perché nascondono problemi significativi, come quello della carenza di servizi adeguati alla merce». Lo ha rilevato il direttore generale dell'associazione degli spedizionieri genovesi Spediporto, Giampaolo Botta, riferendosi, in particolare, al traffico containerizzato movimentato lo scorso anno dai due scali portuali liguri che complessivamente ha registrato una crescita del +2,9% sul 2023 generata dall'aumento del +50,8% del traffico di transhipment, attestatosi a 417mila teu, che ha più che compensato il calo del -2,5% traffico di import-export, sceso a 2,40 milioni di teu. «I due milioni e 820mila container messi a bilancio con la fine dell'anno - ha osservato Botta - 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 1.421% 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 Botta, «l'inadeguatezza dei servizi continua a penalizzare il porto di Genova. Servono - ha affermato - 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

Botta: perdere tempo e denaro per i vari controlli, non avendo certezze sui tempi di uscita della merce dai porti rende la situazione insostenibile I dati del traffico delle merci movimentato nel 2024 dai porti di Genova e Savona-Vado Ligure presentano «alcuni aspetti che vanno analizzati con attenzione perché nascondono problemi significativi, come quello della carenza di servizi adeguati alla merce». Lo ha rilevato il direttore generale dell'associazione degli spedizionieri genovesi Spediporto, Giampaolo Botta, riferendosi, in particolare, al traffico containerizzato movimentato lo scorso anno dai due scali portuali liguri che complessivamente ha registrato una crescita del +2,9% sul 2023 generata dall'aumento del +50,8% del traffico di transhipment, attestatosi a 417mila teu, che ha più che compensato il calo del -2,5% traffico di import-export, sceso a 2,40 milioni di teu. «I due milioni e 820mila container messi a bilancio con la fine dell'anno - ha osservato Botta - 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 1.421% 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 Botta, «l'inadeguatezza dei servizi continua a penalizzare il porto di Genova. Servono - ha affermato - 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». Riferendosi ai dati della recente indagine di SRM e Contship, il direttore generale di Spediporto ha rilevato che se 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 - ha specificato Botta - 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, otto 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 - ha denunciato il direttore generale dell'associazione degli spedizionieri - stanno creando una cattiva reputazione per il

Informare

Genova, Voltri

porto di Genova. 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». Spediporto ha osservato come il fatto che l'export rappresenti un problema per l'economia ligure e genovese, in particolare, emerga 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%).

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

MenteLocale

Genova, Voltri

Bucci, attivare treni veloci Genova-Milano: «Un'ora e un quarto, senza fermate»

MenteLocale

Bucci, attivare treni veloci Genova-Milano: «Un'ora e un quarto, senza fermate»

02/21/2025 12:45

Genova La Regione Liguria ha chiesto a Trenitalia di attivare quattro treni veloci da Genova a Milano Rogoredo in un'ora e un quarto abolendo le fermate intermedie di Pavia, Voghera, Tortona, Arquata Scrivia e Ronco Scrivia, senza aspettare l'attivazione del Terzo Valico, l'alta velocità ferroviaria Genova-Milano, la cui fine dei lavori è ipotizzata per il 2027. Lo ha comunicato il presidente della Regione Liguria Marco Bucci , a margine del convegno 'Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il porto di Genova' . Come riportato dall'Ansa "Abbiamo nuovamente richiesto di avere il treno veloce per Milano adesso, senza aspettare il Terzo Valico , il che vuol dire non fare le fermate - afferma Bucci - Aspettiamo una risposta da Trenitalia nel giro di pochi giorni, forse qualche settimana. C'è il top management ancora in insediamento, abbiamo invitato sia quello di Rfi che di Trenitalia a venire a Genova non appena saranno perfettamente insediati e rilanceremo la palla, ma sanno già quali sono le richieste: vogliamo due treni al mattino e due treni alla sera Da Genova Principe a Milano Rogoredo - aggiunge Bucci - si potrebbe arrivare anche a un'ora e un quarto se non si fanno fermate, con la struttura attuale, senza fare senza niente di nuovo. Sarebbe un grandissimo vantaggio per tutti i cittadini". Al momento, esistono già soluzioni simili su questa relazione, ma ritardi e inconvenienti mettono in crisi pendolari e viaggiatori. Il Frecciarossa Genova-Venezia , in partenza alle ore 6.58 da Genova Brignole, impiega un ora e 20 fermando solo a Pavia , mentre al ritorno il medesimo Frecciarossa arriva a Principe alle ore 19.55 in un ora e 18 minuti , sempre impostando il cronometro da Rogoredo. Tra le difficoltà di aggiungere altri treni, il fatto che la linea Genova-Milano dispone solo di due binari , problema che coinvolge anche il Terzo Valico. Seguiranno aggiornamenti.

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Intermodalità e porto di Genova: infrastrutture e strategie per il futuro

Andrea Puccini

GENOVA Grande partecipazione al convegno Ferro, gomma, acqua: l'intermodalità e il Porto di Genova, tenutosi presso la Stazione Marittima di Genova e organizzato dal Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani in collaborazione con l'Istituto Internazionale delle Comunicazioni e Stazioni Marittime. L'evento ha offerto un'importante occasione di confronto tra istituzioni e operatori sulla logistica intermodale e sulle grandi opere infrastrutturali in corso, come il Terzo Valico e la Nuova Diga di Genova, fondamentali per lo sviluppo del Nord Ovest L'Amministratore Delegato di Stazioni Marittime, Alberto Minoia, ha evidenziato come le grandi opere in corso ridisegneranno la logistica italiana, permettendo il collegamento ferroviario dei porti con il Nord Italia e l'Europa. In particolare, l'integrazione ferro-gomma consentirà il trasporto di semirimorchi su treni merci, con notevoli vantaggi per la sostenibilità e la viabilità. Il Presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, ha definito Genova un hub unico per l'intermodalità, sottolineando l'importanza di sviluppare una visione strategica basata su progetti innovativi, come la Gigafactory dell'intelligenza artificiale, che potrebbe rappresentare una svolta per l'economia locale. Il Sindaco facente funzioni, Pietro Piciocchi, ha ribadito l'importanza di armonizzare lo sviluppo portuale con la città, evidenziando la necessità di un coordinamento efficace per restare competitivi a livello internazionale. genova La logistica come elemento chiave per la competitività Nel corso della tavola rotonda, Michele Rabino, Responsabile RFI Sviluppo Infrastrutture Area Nord Ovest, ha presentato il piano industriale per l'area genovese, che prevede l'aumento della capacità ferroviaria attraverso l'ottimizzazione dei terminal e delle linee di valico. Giuseppe Rizzi, Direttore Generale di Fermerci, ha invece evidenziato il calo del traffico ferroviario merci nel 2024 e le criticità legate all'aumento dei costi energetici, sottolineando l'importanza degli incentivi previsti dal governo per il triennio 2025-2027. Autostrade del Mare e digitalizzazione L'integrazione tra mare, ferro e gomma è stata al centro dell'intervento di Davide Falteri, Presidente di Federlogistica, che ha richiamato la necessità di un approccio sistemico per ottimizzare il flusso delle merci e migliorare la pianificazione infrastrutturale. Matteo Catani, AD di Grandi Navi Veloci, ha posto l'accento sulle Autostrade del Mare, che rappresentano un pilastro dell'intermodalità e necessitano di investimenti per modernizzare le infrastrutture portuali. A livello ferroviario, il progetto P/C 80, illustrato da Alberto Minoia, consentirà il transito di treni merci lungo il corridoio europeo TEN-T Reno-Alpi, rafforzando i collegamenti tra il porto di Genova e il Nord Europa. Rosario Antonio Gurrieri, AD di Alpe Adria, ha ribadito la necessità di un modello di corridoio logistico integrato, mentre Gianantonio Arnoldi, AD di C.A.L., ha portato l'esperienza lombarda nella gestione di infrastrutture autostradali e ferroviarie. genova L'intermodalità come scelta strategica

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

A chiudere l'evento, Ignazio Messina, Vicepresidente di FISE UNIPORT, ha sottolineato come l'intermodalità non sia più un'alternativa, ma una necessità per rendere la logistica più efficiente, sostenibile e competitiva. Per favorirne lo sviluppo, ha proposto un sistema di incentivi coordinati tra enti e istituzioni, affinché siano realmente efficaci per le imprese.

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

La Liguria ha chiesto a Trenitalia quattro treni al giorno per Milano senza fermate intermedie

PrimoCanale.it

La Liguria ha chiesto a Trenitalia quattro treni al giorno per Milano senza fermate intermedie

02/21/2025 11:44 Matteo Angeli

L'idea del presidente di Regione era emersa già a fine gennaio nel corso dell'incontro a Terrazza Colombo organizzato dal Senatore Maurizio Rossi "Terzo Valico tutta la verità sui tempi e sul quadruplicamento" La Regione Liguria ha chiesto a Trenitalia di attivare quattro treni veloci da Genova a Milano in un'ora e un quarto abolendo le fermate intermedie di Pavia, Voghera, Tortona, Arquata Scrivia e Ronco Scrivia, senza aspettare l'attivazione del Terzo Valico, l'alta velocità ferroviaria Genova-Milano. Lo ha detto il presidente della Regione Liguria Marco Bucci a Genova margine del convegno 'Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il porto di Genova'. La richiesta era arrivata durante Terrazza Incontra il Terzo Valico La richiesta era stata annunciata già a fine gennaio nel corso dell'incontro a Terrazza Colombo organizzato dal Senatore Maurizio Rossi "Terzo Valico tutta la verità" sui tempi e sul quadruplicamento", quando Bucci aveva detto di voler chiedere da subito al Presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana di consentire almeno qualche "traccia" totalmente libera da Principe a Rogoredo senza alcuna fermata e senza bisogno di accodarsi a treni locali. Bucci: "Vogliamo due treni al mattino e due treni la sera" "Abbiamo nuovamente richiesto di avere il treno veloce per Milano adesso, senza aspettare il Terzo Valico, il che vuol dire non fare le fermate - spiega Bucci -. Aspettiamo una risposta da Trenitalia nel giro di pochi giorni, forse qualche settimana. C'è il top management ancora in insediamento, abbiamo invitato sia quello di Rfi che di Trenitalia a venire a Genova non appena saranno perfettamente insediati e rilanceremo la palla, ma sanno già quali sono le richieste: vogliamo due treni al mattino e due treni alla sera. Da Genova Principe a Milano Rogoredo - aggiunge Bucci - si potrebbe arrivare anche a un'ora e un quarto se non si fanno fermate, con la struttura attuale, senza fare senza niente di nuovo. Sarebbe un grandissimo vantaggio per tutti i cittadini". Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram . Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Ferro-gomma-acqua, il futuro delle merci tra porto e intermodalità

PrimoCanale.it

Ferro-gomma-acqua, il futuro delle merci tra porto e intermodalità

02/21/2025 17:19 Giorgia Fabiocchi

Il convegno alla Stazione Marittima di Genova Ferro, gomma e acqua: una triade a cui si deve aggiungere una quarta variante, l'aria. Così il convegno andato in scena alla Stazione Marittima ha affrontato il tema dell'intermodalità e il porto di Genova. L'evento è stato curato dal collegio Ingegneri Ferroviari Italiani e realizzato in collaborazione con Stazioni Marittime e l'istituto italiano delle Comunicazioni. Al centro c'è il futuro delle merci e il loro trasferimento, da una parte all'altra del nord d'Italia. Il futuro delle infrastrutture Infrastrutture portuali, ferroviarie e stradali: grandi opere che cambieranno il volto della città e dell'economia dell'intero nord-ovest. La nuova diga, il terzo valico e il potenziamento della rete viaria. Ciascuno di questi elementi è declinabile in sottoinsiemi fondamentali che richiedono una programmazione di insieme per valorizzarne ed attivarne le sinergie: con la nuova diga è previsto un significativo incremento dei traffici portuali, passeggeri e merci. La nuova viabilità portuale, con un consistente investimento in corso, andrà a razionalizzare gli accessi alle banchine in un contesto di riordino della circolazione stradale di adduzione cui il tunnel sub portuale è solo l'ultimo e fondamentale tassello. Il Terzo Valico, insieme alla riorganizzazione e potenziamento nodo ferroviario genovese che prevede nuovi accessi al porto con l'adeguamento agli standard europei di interoperabilità, aumenteranno in modo considerevole le potenzialità dell'intero insieme. Il ruolo del porto L'implementazione delle attività portuali di passeggeri e merci pone ineludibilmente l'attenzione sui luoghi di lavoro e quindi sulla la tutela dell'ambiente inteso quale bene di interesse collettivo. Rilevante il ruolo dei concessionari nel sistema portuale chiamati a garantire, per parte di competenza, la sicurezza dei trasporti e la tutela dei lavoratori sui luoghi di

Il convegno alla Stazione Marittima di Genova Ferro, gomma e acqua: una triade a cui si deve aggiungere una quarta variante, l'aria. Così il convegno andato in scena alla Stazione Marittima ha affrontato il tema dell'intermodalità e il porto di Genova. L'evento è stato curato dal collegio Ingegneri Ferroviari Italiani e realizzato in collaborazione con Stazioni Marittime e l'istituto italiano delle Comunicazioni. Al centro c'è il futuro delle merci e il loro trasferimento, da una parte all'altra del nord d'Italia. Il futuro delle infrastrutture Infrastrutture portuali, ferroviarie e stradali: grandi opere che cambieranno il volto della città e dell'economia dell'intero nord-ovest. La nuova diga, il terzo valico e il potenziamento della rete viaria. Ciascuno di questi elementi è declinabile in sottoinsiemi fondamentali che richiedono una programmazione di insieme per valorizzarne ed attivarne le sinergie: con la nuova diga è previsto un significativo incremento dei traffici portuali, passeggeri e merci. La nuova viabilità portuale, con un consistente investimento in corso, andrà a razionalizzare gli accessi alle banchine in un contesto di riordino della circolazione stradale di adduzione cui il tunnel sub portuale è solo l'ultimo e fondamentale tassello. Il Terzo Valico, insieme alla riorganizzazione e potenziamento nodo ferroviario genovese che prevede nuovi accessi al porto con l'adeguamento agli standard europei di interoperabilità, aumenteranno in modo considerevole le potenzialità dell'intero insieme. Il ruolo del porto L'implementazione delle attività portuali di passeggeri e merci pone ineludibilmente l'attenzione sui luoghi di lavoro e quindi sulla la tutela dell'ambiente inteso quale bene di interesse collettivo. Rilevante il ruolo dei concessionari nel sistema portuale chiamati a garantire, per parte di competenza, la sicurezza dei trasporti e la tutela dei lavoratori sui luoghi di lavoro con puntuali azioni di prevenzione. Sono quindi maturi i tempi per un confronto a livello sistemico rispetto agli scenari futuri e alle prospettive di sviluppo razionale dei traffici in un'ottica di programmazione che consideri ogni aspetto della filiera mare-gomma- ferro.

Rai News

Genova, Voltri

Bucci: "Treni veloci Genova-Milano Rogoredo senza fermate"

La Regione ha chiesto a Trenitalia di attivare quattro corse, due al mattino e due alla sera senza stop intermedi. Si arriverebbe 20 minuti prima rispetto ad ora La Regione Liguria ha chiesto a Trenitalia di attivare quattro treni veloci da Genova a Milano Rogoredo in un'ora e un quarto abolendo le fermate intermedie di Pavia, Voghera, Tortona, Arquata Scrivia e Ronco Scrivia, senza aspettare l'attivazione del Terzo Valico. Lo comunica il presidente della Regione Liguria Marco Bucci a Genova margine del convegno 'Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il porto di Genova'. "Aspettiamo una risposta da Trenitalia nel giro di pochi giorni, forse qualche settimana- ha spiegato il presidente Bucci.

Rai News

Bucci: "Treni veloci Genova-Milano Rogoredo senza fermate"

02/21/2025 12:26 Tgr Liguria

La Regione ha chiesto a Trenitalia di attivare quattro corse, due al mattino e due alla sera senza stop intermedi. Si arriverebbe 20 minuti prima rispetto ad ora La Regione Liguria ha chiesto a Trenitalia di attivare quattro treni veloci da Genova a Milano Rogoredo in un'ora e un quarto abolendo le fermate intermedie di Pavia, Voghera, Tortona, Arquata Scrivia e Ronco Scrivia, senza aspettare l'attivazione del Terzo Valico. Lo comunica il presidente della Regione Liguria Marco Bucci a Genova margine del convegno 'Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il porto di Genova' "Aspettiamo una risposta da Trenitalia nel giro di pochi giorni, forse qualche settimana- ha spiegato il presidente Bucci.

Ship Mag

Genova, Voltri

La denuncia di Catani (Gnv): "Genova non è pronta per il Gnl, dovremo spostare i nuovi traghetti su altri mercati"

Ship Mag

La denuncia di Catani (Gnv): "Genova non è pronta per il Gnl, dovremo spostare i nuovi traghetti su altri mercati"

02/22/2025 06:21 Monica Zunino

Le unità destinate alla linea con Palermo sono pronte, ma nello scalo ligure secondo il ceo di Grandi Navi Veloci non è possibile effettuare il rifornimento di gas naturale liquefatto. E anche il cold ironing è di là da venire Genova – Gli armatori rinnovano le flotte con navi tecnologicamente avanzate e attrezzate per ridurre le emissioni, ma i porti italiani non sono pronti. A rilanciare l'allarme è Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv, compagnia traghetti del gruppo Msc che in occasione del convegno "Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il porto di Genova" avverte che le due nuove navi del gruppo che dovrebbero entrare in servizio fra la fine del 2025 e i primi mesi del 2026, alimentate a Gnl e destinate alla linea Genova-Palermo potrebbero anche essere spostate su altri mercati, come Spagna e Francia, perché in Italia gli scali non sono attrezzati per rifornirle. E i ritardi interessano anche l'elettrificazione delle banchine per il cold ironing. "Ad aprile ci verrà consegnata la nave Orion che dovrebbe entrare in operatività a giugno a Genova ed è attrezzata per collegarsi alla rete elettrica a terra nei porti. Ma per fare il test, in operativo, per il cold ironing la porteremo in Francia, nel porto di Sète, perché a Genova l'elettrificazione delle banchine non è ancora operativa" spiega Catani. Ma il nodo più urgente da sciogliere è quello del rifornimento di Gnl. Che tocca direttamente gli ultimi due dei quattro traghetti ordinati da Gnv. Il primo, Gnv Polaris, è entrato in flotta a gennaio, e sarà seguito da Gnv Orion in primavera e da altre due unità Gnv Virgo e Gnv Aurora, appunto, le prime due della flotta a essere alimentate a gas naturale liquefatto, fra la fine dell'anno e l'inizio del 2026. "La nostra ultima nave entrata in quota, progettata per avere una riduzione dell'impatto ambientale del 30% in minori emissioni per unità trasportabili in realtà si sta verificando ancora più efficiente: siamo quasi a un livello del 50% e le prossime unità che entreranno saranno propulse a Gnl che ci consentirà un ulteriore abbattimento delle emissioni rispetto a navi di precedenti generazioni" premette Catani. "La terza e la quarta nave della serie, propulse a Gnl, oltre che anch'esse ovviamente dotate di sistema di cold ironing, sono state progettate specificamente per il mercato domestico, specificamente per la linea Genova-Palermo, però non sappiamo se le potremo utilizzare. E' possibile che saremo costretti a spostarle su altri mercati di riferimento, come Francia e Spagna, dove ci sono porti attrezzati per i rifornimenti di Gnl - dice Catani -. Qui a Genova effettua toccate settimanali la nave da crociera Msc World Europa che utilizza il gas naturale liquefatto, ma non fa rifornimento a Genova. Lo può fare in Francia e Spagna, visto che ha una rotta circolare che tocca il porto ogni settimana, ma questo non è il caso di Gnv. Allora l'altra tecnologia che dovremmo poter utilizzare è il cold ironing, questa nave è già dotata di un impianto che sarà in grado

di prendere l'energia da terra, con impatti positivi, ma l'elettrificazione delle banchine non è ancora pronta". Insomma, c'è un gap da colmare e in fretta. "Noi abbiamo oggi un investimento presente, fattivo, disponibile, che è stato concepito per operare su Genova e sulla Genova-Palermo in modo specifico - ripete Catani - che non sappiamo se potremo utilizzare. Auspichiamo quindi di poterci sedere nel più breve tempo possibile, con tutte le autorità che sono coinvolte per poter finalizzare gli aspetti regolamentari e le tecnologie. Nel 2018 avevamo firmato per primi, con Msc e con Stazioni Marittime, un protocollo di intesa con l'Adsp del Mar ligure occidentale proprio per sviluppare un'applicazione di cold ironing, ma ad oggi lo scalo non è ancora attrezzato. Non vogliamo aspettare cento anni come per il Terzo Valico".

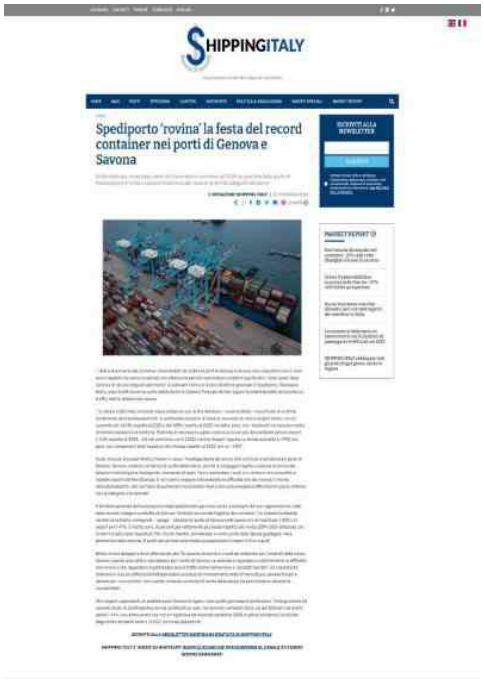
Shipping Italy

Genova, Voltri

Spediporto 'rovina' la festa del record container nei porti di Genova e Savona

Botta evidenzia come larga parte dell'incremento osservato nel 2024 sia gonfiato dalla quota di transhipment e torna a suonare l'allarme sulla carenza di servizi adeguati alla merce

Nicola Capuzzo


SHIPPINGITALY

Spediporto 'rovina' la festa del record container nei porti di Genova e Savona

'I dati sull'aumento dei container movimentati nel 2024 nei porti di Genova e Savona 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'. A sollevare il tema è stato il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta, dopo la diffusione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale delle statistiche sui traffici relativi all'esercizio scorso. 'I 2 milioni e 820 mila container messi a bilancio con la fine dell'anno - osserva Botta - 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 1.421% 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%'. Quali, dunque, le cause? Botta chiama in causa 'l'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'. Il direttore generale dell'associazione degli spedizionieri genovesi porta, a sostegno del suo ragionamento, i dati della recente indagine condotta da Srm per Contship sui corridoi logistici dei container: 'Le imprese lombarde, venete ed emiliano-romagnole - spiega - 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'. Botta rincara dunque la dose affermando che 'la carenza di servizi e i costi da sostenere per i controlli della merce stanno creando una cattiva reputazione per il porto di Genova. 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'.

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

Che l'export rappresenti un problema per l'economia ligure, e per quella 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%)' conclude Spediporto.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Gnv chiede bunker di gas a Genova e Gnl Med a Vado Ligure presenta i suoi numeri

Shipping Italy

Gnv chiede bunker di gas a Genova e Gnl Med a Vado Ligure presenta i suoi numeri

02/21/2025 18:55 Nicola Capuzzo

Porti Timothy Cosulich (F.lli Cosulich) ricorda che le loro bettoline sono andate a operare in Asia e in Nord Europa perchè gli armatori non hanno voluto prendere impegni d'impiego sul lungo termine di Nicola Capuzzo A poca distanza uno dall'altro la società Gnl Med ha presentato al Ministero dell'ambiente (Mase) un'istanza di verifica di assoggettabilità alla procedura di Via per il progetto del suo deposito di gas naturale liquefatto previsto a vado Ligure mentre Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv, ha chiesto di fare presto per dare la possibilità alle navi di fare rifornimento di Gnl in Italoia e in particolare nel capoluogo ligure. In occasione del convegno "Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il Porto di Genova" opsitato presso Stazioni Marittime, il numero uno della compagnia di traghetti ha affermato: "Non possiamo aspettare 100 anni qualche opportunità. Non abbiamo la distribuzione del Gnl". Poi ha agigunto: "A Genova scala settimanalmente la nave da crociera Msc World Europa e non può fare bunkering. Il nostro traghetto Gnv Polaris è dotato dell'impianto per il cold ironing e dovremo andare a testarlo nel porto di Séte con la seconda nave in arrivo a inizio estate. Auspichiamo di poterci sedere il più presto possibile con le autorità competenti perché la tecnologia esiste ed è applicata già altrove". Già a Palermo, pochi giorni prima, lo stesso Catani aveva sollevato il caso dicendo: "Gnv Virgo e Gnv Aurora saranno le prime Gnv ad essere alimentate a Gnl (e in assoluto le prime navi a Gnl progettate per il mercato dei traghetti italiano), riducendo ulteriormente e significativamente (-50%) le emissioni. Questo è un chiaro segnale del nostro impegno concreto verso un futuro sempre più sostenibile. Si rende però essenziale, in questo senso, il sostegno del governo e delle istituzioni, soprattutto per quanto riguarda la modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione dei carburanti a basso impatto ambientale come il Gnl. Entrambe le

Porti Timothy Cosulich (F.lli Cosulich) ricorda che le loro bettoline sono andate a operare in Asia e in Nord Europa perchè gli armatori non hanno voluto prendere impegni d'impiego sul lungo termine di Nicola Capuzzo A poca distanza uno dall'altro la società Gnl Med ha presentato al Ministero dell'ambiente (Mase) un'istanza di verifica di assoggettabilità alla procedura di Via per il progetto del suo deposito di gas naturale liquefatto previsto a vado Ligure mentre Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv, ha chiesto di fare presto per dare la possibilità alle navi di fare rifornimento di Gnl in Italoia e in particolare nel capoluogo ligure. In occasione del convegno "Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il Porto di Genova" opsitato presso Stazioni Marittime, il numero uno della compagnia di traghetti ha affermato: "Non possiamo aspettare 100 anni qualche opportunità. Non abbiamo la distribuzione del Gnl". Poi ha agigunto: "A Genova scala settimanalmente la nave da crociera Msc World Europa e non può fare bunkering. Il nostro traghetto Gnv Polaris è dotato dell'impianto per il cold ironing e dovremo andare a testarlo nel porto di Séte con la seconda nave in arrivo a inizio estate. Auspichiamo di poterci sedere il più presto possibile con le autorità competenti perché la tecnologia esiste ed è applicata già altrove". Già a Palermo, pochi giorni prima, lo stesso Catani aveva sollevato il caso dicendo: "Gnv Virgo e Gnv Aurora saranno le prime Gnv ad essere alimentate a Gnl (e in assoluto le prime navi a Gnl progettate per il mercato dei traghetti italiano), riducendo ulteriormente e significativamente (-50%) le emissioni. Questo è un chiaro segnale del nostro impegno concreto verso un futuro sempre più sostenibile. Si rende però essenziale, in questo senso, il sostegno del governo e delle istituzioni, soprattutto per quanto riguarda la modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione dei carburanti a basso impatto ambientale come il Gnl. Entrambe le nuove navi alimentate a Gnl - ha proseguito l'a.d. della compagnia - avranno le caratteristiche giuste per operare sulle nostre linee italiane, ma in questo momento non avremmo la possibilità di rifornirci di tale carburante perché mancano le reti distributive e le infrastrutture portuali per consentirlo. È dunque indispensabile che anche i porti e i sistemi di rifornimento italiani siano pronti per sfruttare appieno queste tecnologie altrimenti saremo costretti a posizionare le navi più all'avanguardia sul mercato all'estero". Una risposta a questo appello è arrivata (via LinkedIn) da Timothy Cosulich, a.d. di Fratelli Cosulich, che ha scritto: "Noi abbiamo investito circa 100 milioni di euro tre anni fa per la costruzione di due Lng bunker vessel. Abbiamo parlato con tutti (ma proprio tutti) gli armatori europei ma senza riscontrare alcun interesse a prendersi impegni di lungo periodo per l'utilizzo di questi asset (che infatti sono ora impiegati in Nord Europa e Sud Est Asiatico). Ci vuole pianificazione

e collaborazione da parte di tutti, settore privato, settore pubblico, fornitori di molecola, fornitori di asset logistici, compratori ed enti regolatori. Questa pianificazione e collaborazione - è evidente - sono ancora carenti purtroppo". Altra risposta via social all'appello di Catani è arrivata sempre 'via social' da Dario Soria, direttore generale di Assocostieri, che ha scritto: "Gli associati di Assocostieri stanno facendo bunkeraggi a Trieste grazie alla bettolina Ravenna Knutzen di Edison e siamo pronti a soccorrere Matteo Catani con small scale lng da Livorno, Panigaglia e in prospettiva Vado Ligure, oltre compatibilmente con le dimensioni, con bettoline o truck to ship. Il regolamento per bunkeraggio a Gnl su cui tantissimo ci siamo spesi è in attesa dell'ultimo via libera dei Vigili del Fuoco con cui pure stiamo lavorando. Certo c'e' ancora un bel po' da fare per competere con Spagna e Francia però è interesse di tutti noi che ciò avvenga presto". La joint venture Gnl Med fra i gruppi Novella e Autogas (di cui originariamente faceva parte anche la Fratelli Cosulich), nel 2022 ha presentato all'Autorità portuale ligure un progetto di deposito costiero di Gnl da 19.800 mc a Vado Ligure e ora è stata depositata al Mase un'istanza di verifica di assoggettabilità alla procedura di Via. Secondo quanto riportato da Staffetta Quotidiana lo studio preliminare ambientale del progetto, beneficiario di fondi Pnrr, riporta che l'impianto prevede 11 serbatoi criogenici full containment da 1.800 mc di capacità ciascuno, che saranno utilizzati al 90% della capacità (1.620 mc). Occuperà una superficie di 23.500 mq nell'area portuale di Vado Ligure, in particolare l'area oggi della Reefer Terminal Spa, con accesso alla linea ferroviaria e una banchina dedicata. "L'obiettivo dell'impianto - si legge nella documentazione - è quello di essere un punto di riferimento per la distribuzione del Gnl e Bio Gnl rifornendo le navi presenti nell'area marittima del Mar Ligure e Nord Tirreno, l'autotrasporto e le aziende 'off grid' presenti nell'area del Nord-Ovest". Il deposito potrà ricevere navi metaniere di media taglia, fino a 30.000 mc di capacità, nella misura stimata di 50 carichi all'anno, e redistribuirlo per il rifornimento di navi alimentate a Gnl presenti nei bacini portuali di Vado Ligure, Savona, Pra', Genova e La Spezia attraverso bunker vessel (50 all'anno stimati), nonoché via terra attraverso autocisterne che potranno utilizzare tre baie di carico (7.200 autocisterne all'anno stimate, 30 al giorno per 240 gg) o ancora via ferrovia (580 isocontainer all'anno stimati, 11 a settimana). La fase realizzativa, una volta ottenuta l'autorizzazione, dovrebbe durare 12 mesi. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Minoia (Stazioni Marittime Genova): "Nel 2025 toccheremo la cifra record del 2023"

The Medi Telegraph

Minoia (Stazioni Marittime Genova): "Nel 2025 toccheremo la cifra record del 2023"

02/21/2025 18:39

I lavori di allungamento della banchina di Ponte dei Mille, che avevano già penalizzato il traffico crociere nel 2024, impatteranno anche sull'estate 2025 Genova - "I lavori di allungamento della banchina di Ponte dei Mille levante sono ancora in corso. La committenza è nelle mani dell'Adsp che ha il cronoprogramma esatto. Per quanto ci riguarda abbiamo certezza che quest'anno per l'alta stagione non avremo la possibilità di utilizzare quell'approdo. Ma utilizzando al meglio e al massimo le infrastrutture che sono rimaste disponibili posso dire che per il 2025 avremo qualche toccata nave e qualche passeggero in più del 2024". Alberto Minoia, amministratore delegato di Stazioni Marittime spa, la società che gestisce i terminal crociere e traghetti di Genova, spiega che i lavori di allungamento della banchina delle crociere di Ponte dei Mille lato levante per portarla a 376 metri che avevano già penalizzato il traffico crociere nel 2024 impatteranno anche sull'estate 2025, ma i numeri sono comunque destinati a salire. "Credo che nel 2025 toccheremo il numero di passeggeri delle crociere che abbiamo registrato come record nel 2023 (1.700.000, ndr) - continua Minoia -. Questo dicono le nostre previsioni e le prospettive sono di ulteriore crescita, perché quando avremo disponibile la banchina allungata avremo un approdo in più con la possibilitò di strutturare servizi che oggi non sono utilizzati".

I lavori di allungamento della banchina di Ponte dei Mille, che avevano già penalizzato il traffico crociere nel 2024, impatteranno anche sull'estate 2025 Genova - "I lavori di allungamento della banchina di Ponte dei Mille levante sono ancora in corso. La committenza è nelle mani dell'Adsp che ha il cronoprogramma esatto. Per quanto ci riguarda abbiamo certezza che quest'anno per l'alta stagione non avremo la possibilità di utilizzare quell'approdo. Ma utilizzando al meglio e al massimo le infrastrutture che sono rimaste disponibili posso dire che per il 2025 avremo qualche toccata nave e qualche passeggero in più del 2024". Alberto Minoia, amministratore delegato di Stazioni Marittime spa, la società che gestisce i terminal crociere e traghetti di Genova, spiega che i lavori di allungamento della banchina delle crociere di Ponte dei Mille lato levante per portarla a 376 metri che avevano già penalizzato il traffico crociere nel 2024 impatteranno anche sull'estate 2025, ma i numeri sono comunque destinati a salire. "Credo che nel 2025 toccheremo il numero di passeggeri delle crociere che abbiamo registrato come record nel 2023 (1.700.000, ndr) - continua Minoia -. Questo dicono le nostre previsioni e le prospettive sono di ulteriore crescita, perché quando avremo disponibile la banchina allungata avremo un approdo in più con la possibilitò di strutturare servizi che oggi non sono utilizzati".

Citta della Spezia

La Spezia

Tagli al tpl, il Pd: "Scelta arbitraria, Peracchini va da Bucci e ne prende atto e non fa altro che accodarsi a dichiarazioni fumose"

Citta della Spezia

Tagli al tpl, il Pd: "Scelta arbitraria, Peracchini va da Bucci e ne prende atto e non fa altro che accodarsi a dichiarazioni fumose"

02/21/2025 16:06

"Il taglio verticale delle risorse aggiuntive per il trasporto pubblico locale dell'ambito spezzino rimane, la Regione Liguria con il suo comunicato non prevede alcun passo indietro in merito a una scelta arbitraria e ingiustificabile che penalizzerà il Levante a favore del Ponente. Peracchini è andato fino a Genova per farselo dire di persona dal presidente Bucci e dall'assessore Scajola. Da quello che emerge dall'incontro c'è la conferma della doccia fredda per il servizio nella nostra provincia". Lo afferma in una nota Davide Natale, segretario ligure e consigliere regionale del Partito democratico. "Il presidente della Provincia della Spezia torna con la borsa vuota e l'impegno a 'lavorare su parametri oggettivi legati alle caratteristiche dei trasporti'. Nessun atto amministrativo, nessuna tempistica per riprendere in mano il discorso e rivedere il taglio dal 12,3% al 4,4%, pari a 500mila euro quest'anno e fino a 1,5 milioni in due anni – sottolinea Natale -. L'unico dato certo è che i parametri rivisti per giustificare il salasso del tpl spezzino non erano frutto di valutazione tecnica. Peracchini ha fatto un viaggio a vuoto insomma. Se era per tornare con questo risultato poteva risparmiare tempo e denaro pubblico e rimanere alla Spezia". "Quale tipo di soddisfazione ci sarà mai da esprimere verso un incontro in cui nulla viene definito, ma che rimanda semmai ad altri appuntamenti nei quali si lavorerà su parametri oggettivi per definire una proposta condivisa? I parametri oggettivi per decidere la ripartizione delle risorse del trasporto su gomma esistono già, sono stabiliti dalla Legge 33 del 2013. Serve semmai applicarli correttamente, come fatto fino allo scorso anno, così impedire la forte penalizzazione che il territorio spezzino ha subito". Fanno eco i consiglieri comunali spezzini del Pd Marco Raffaelli, Martina Giannetti, Andrea Frau, Andrea Montefiori, Dino Falugiani, Piera Sommovigo e Viviana Cattani. "Peracchini dunque non fa altro che accodarsi a dichiarazioni fumose. Nonostante abbia assunto, davanti a tutti i sindacati del settore del Tpl, un impegno chiarissimo: portare a casa le risorse che spettano alla nostra Provincia; quelle che Bucci ci ha ingiustamente sottratto, a beneficio di Imperia, con il consenso supino dei consiglieri regionali spezzini di centrodestra. Pretendiamo che il sindaco risponda chiaramente e ci dica cosa è stato ottenuto. Diversamente - concludono i consiglieri dem - saremmo portati a pensare ad una sua rinuncia alla battaglia, magari per ottenere l'appoggio del presidente della Regione sull'ormai prossima nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale, partita per la quale il nome di Peracchini circola insistentemente".

Citta della Spezia

La Spezia

Confcommercio incontra gli operatori della logistica, Camaiora: "Nuovo presidente dell'Autorità portuale dovrà avere competenza e conoscenza del territorio"

Citta della Spezia

Confcommercio incontra gli operatori della logistica, Camaiora: "Nuovo presidente dell'Autorità portuale dovrà avere competenza e conoscenza del territorio"

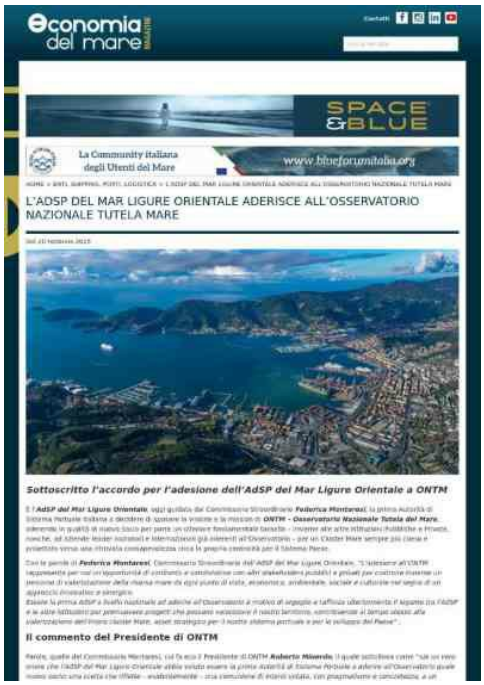
02/21/2025 18:04 Comunicato Stampa

"La Spezia continua a vivere una fase di crescita economica trainata dal turismo, con il settore crocieristico che si conferma un motore essenziale per lo sviluppo locale. Parallelamente, la logistica, la portualità e la nautica stanno rafforzando un modello economico sempre più orientato al mare. In questo momento storico, l'economia del mare rappresenta una straordinaria opportunità per il nostro territorio. Il turismo crocieristico, la portualità e la logistica sono asset strategici che vanno accompagnati con scelte mirate e competenze adeguate". Lo afferma afferma Sergio Camaiora, presidente provinciale di Confcommercio facendo sentire la voce dell'associazione di categoria nel dibattito in corso rispetto alla nomina del prossimo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale. In vista di questo fondamentale passaggio Confcommercio ha organizzato un incontro con gli operatori associati del settore logistico per confrontarsi sulle prospettive future. "È fondamentale che questa nuova figura sia un profondo conoscitore del territorio e delle dinamiche del settore – sottolinea Camaiora –. La continuità dello sviluppo economico dipende dalla capacità di governare i processi con visione e competenza, ed è per questo che riteniamo indispensabile una scelta basata su esperienza e conoscenza specifica del territorio, evitando logiche esclusivamente politiche. È importante avere una persona profondamente legata al territorio che abbia qui le sue radici e lo conosca a fondo, affinché metta un impegno significativo nel risolverne le problematiche". Tra le sfide da affrontare, accanto al consolidamento della portualità e della logistica, emerge anche la crescente domanda di ormeggi per la nautica da diporto, un settore che continua a espandersi. "Siamo convinti – conclude Camaiora – che le professionalità locali rappresentano al meglio le esigenze del nostro territorio. L'auspicio è che la scelta del nuovo presidente dell'Autorità Portuale ricada su un profilo capace di valorizzare le potenzialità della nostra economia marittima, lavorando in sinergia con tutti gli attori coinvolti".

economiadelmare.org

La Spezia

AdSP Mar Ligure Orientale aderisce a ONTM per la tutela del mare



Sottoscritto l'accordo per l'adesione dell'AdSP del Mar Ligure Orientale a ONTM È l' AdSP del Mar Ligure Orientale , oggi guidata dal Commissario Straordinario Federica Montaresi , la prima Autorità di Sistema Portuale Italiana a decidere di sposare la visione e la mission di ONTM - Osservatorio Nazionale Tutela del Mare , aderendo in qualità di nuovo Socio per porre un ulteriore fondamentale tassello - insieme alle altre Istituzioni Pubbliche e Private, nonché, ad aziende leader nazionali e internazionali già aderenti all'Osservatorio - per un Cluster Mare sempre più coeso e proiettato verso una ritrovata consapevolezza circa la propria centralità per il Sistema Paese. Con le parole di Federica Montaresi , Commissario Straordinario dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, 'L'adesione all'ONTM rappresenta per noi un'opportunità di confronto e condivisione con altri stakeholders pubblici e privati per costruire insieme un percorso di valorizzazione della risorsa mare da ogni punto di vista, economico, ambientale, sociale e culturale nel segno di un approccio innovativo e sinergico. Essere la prima AdSP a livello nazionale ad aderire all'Osservatorio è motivo di orgoglio e rafforza ulteriormente il legame tra l'AdSP e le altre istituzioni per promuovere progetti che possano valorizzare il nostro territorio, contribuendo al tempo stesso alla valorizzazione dell'intero cluster Mare, asset strategico per il nostro sistema portuale e per lo sviluppo del Paese' . Il commento del Presidente di ONTM Parole, quelle del Commissario Montaresi, cui fa eco il Presidente di ONTM Roberto Minerdo , il quale sottolinea come ' sia un vero onore che l'AdSP del Mar Ligure Orientale abbia voluto essere la prima Autorità di Sistema Portuale a aderire all'Osservatorio quale nuovo socio: una scelta che riflette - evidentemente - una comunione di intenti votata, con pragmatismo e concretezza, a un programma di attività destinato a costituire un ulteriore tassello nel percorso di rinnovamento di quella che è e deve essere la consapevolezza della centralità di tutto il Cluster Mare per l'Italia '. L'adesione dell'AdSP del Mar Ligure Orientale a ONTM riflette in maniera chiara e inequivoca come il sistema pubblico e privato non solo debbano, ma possano collaborare in maniera sinergica per affrontare le diverse sfide che oggi attendono il Pease: la digitalizzazione del comparto, la transizione energetica, lo sviluppo economico sostenibile e la difesa dell'ecosistema ambientale marino. Un impegno, quello assunto con la partecipazione nell'Osservatorio dell'Autorità di Sistema Portuale, che poggia le proprie basi anche sull'adesione del Commissario Straordinario Federica Montaresi al Comitato Strategico ONTM, il think tank composto da primarie personalità del mondo istituzionale ed economico del Paese, che - con il coordinamento del Direttore Generale dell'Osservatorio Federico Ottavio Pescetto - si propone quale punto di osservazione privilegiato sulle dinamiche del Cluster Mare, con ciò ponendosi al servizio dell'Italia con proattività e pragmatismo.

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

Informatore Navale

La Spezia

La Spezia Container Terminal incontra le delegazioni di Argentina e Repubblica Dominicana

Informatore Navale

La Spezia Container Terminal incontra le delegazioni di Argentina e Repubblica Dominicana

02/21/2025 11:05

Un'importante occasione di dialogo per rafforzare le sinergie nel settore portuale e logistico, valorizzando gli investimenti e il ruolo strategico dello scalo spezzino La Spezia Container Terminal ha avuto l'onore di accogliere l'Ambasciatore della Repubblica Argentina, Marcelo Martín Giusto, e il Console Generale della Repubblica Dominicana a Genova, Adolfo Pineda Espinosa La Spezia, 20 febbraio 2025 - Un incontro di alto profilo che ha rappresentato una preziosa occasione di dialogo internazionale e di consolidamento delle relazioni strategiche nel settore portuale e logistico. La visita è stata promossa dall'On. Senatore Mario Borghese, eletto nella circoscrizione Estero – America Meridionale (Lista MAIE). All'incontro hanno preso parte Giovanni Strina, Peter Robino e Piccarda Tattini, rispettivamente Chief Technology Officer di La Spezia Container Terminal, Head of Commercial Maritime Terminals e Head of Marketing & Communication di Contship. In rappresentanza del cluster portuale Salvatore Avena, CEO presso La Spezia Port Service srl e Presidente della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia, Gianluca Agostinelli, Presidente del Propeller dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara, insieme al C.F. (CP) Vittorio Giovannone della Capitaneria di Porto della Spezia. Per LSCT, l'incontro ha avuto l'obiettivo di illustrare le attività del porto della Spezia, mettendo in evidenza le sue eccellenze operative e gli investimenti in corso per il potenziamento delle infrastrutture ribadendo la posizione strategica dello scalo spezzino come hub logistico di primaria importanza per l'economia ligure e nazionale. Salvatore Avena ha sottolineato il dinamismo e la capacità di innovazione che caratterizzano il cluster portuale, mettendo in rilievo l'elevato livello di cooperazione tra gli operatori del settore. Gianluca Agostinelli ha evidenziato il ruolo strategico delle sinergie tra pubblico e privato nella crescita del porto, sottolineando la consolidata collaborazione tra gli operatori come elemento distintivo e valore aggiunto per l'intera comunità portuale. Ha inoltre ribadito l'attrattività del territorio per gli investitori, grazie a un contesto favorevole agli investimenti e a un ecosistema logistico altamente efficiente, capace di garantire la massima ottimizzazione dei flussi delle merci, sia in transito verso mercati internazionali, sia destinate alla lavorazione nelle aree retroportuali di Santo Stefano. Il Comandante Giovannone ha illustrato il ruolo istituzionale della Guardia Costiera, quale elemento sinergico con tutti gli attori del locale cluster marittimo/portuale, per garantire la correttezza e la sicurezza delle operazioni portuali, anche rispetto ai processi di definizione delle future progettualità di sviluppo dello scalo Spezzino, affinché gli stessi siano sempre indirizzati sui binari dell'efficienza e della sostenibilità. L'Ambasciatore argentino ha espresso apprezzamento per i progetti di efficientamento del terminal, riconoscendo il valore strategico delle iniziative in corso. Il Console Generale della Repubblica

Un'importante occasione di dialogo per rafforzare le sinergie nel settore portuale e logistico, valorizzando gli investimenti e il ruolo strategico dello scalo spezzino La Spezia Container Terminal ha avuto l'onore di accogliere l'Ambasciatore della Repubblica Argentina, Marcelo Martín Giusto, e il Console Generale della Repubblica Dominicana a Genova, Adolfo Pineda Espinosa La Spezia, 20 febbraio 2025 - Un incontro di alto profilo che ha rappresentato una preziosa occasione di dialogo internazionale e di consolidamento delle relazioni strategiche nel settore portuale e logistico. La visita è stata promossa dall'On. Senatore Mario Borghese, eletto nella circoscrizione Estero - America Meridionale (Lista MAIE). All'incontro hanno preso parte Giovanni Strina, Peter Robino e Piccarda Tattini, rispettivamente Chief Technology Officer di La Spezia Container Terminal, Head of Commercial Maritime Terminals e Head of Marketing & Communication di Contship. In rappresentanza del cluster portuale Salvatore Avena, CEO presso La Spezia Port Service srl e Presidente della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia, Gianluca Agostinelli, Presidente del Propeller dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara, insieme al C.F. (CP) Vittorio Giovannone della Capitaneria di Porto della Spezia. Per LSCT, l'incontro ha avuto l'obiettivo di illustrare le attività del porto della Spezia, mettendo in evidenza le sue eccellenze operative e gli investimenti in corso per il potenziamento delle infrastrutture ribadendo la posizione strategica dello scalo spezzino come hub logistico di primaria importanza per l'economia ligure e nazionale. Salvatore Avena ha sottolineato il dinamismo e la capacità di innovazione che caratterizzano il cluster portuale, mettendo in rilievo l'elevato livello di cooperazione tra gli operatori del settore. Gianluca Agostinelli ha evidenziato il ruolo strategico delle sinergie tra pubblico e privato nella crescita del porto, sottolineando la consolidata collaborazione tra gli operatori come elemento distintivo e valore aggiunto per l'intera comunità portuale. Ha inoltre ribadito l'attrattività del territorio per gli investitori, grazie a un contesto favorevole agli investimenti e a un ecosistema logistico altamente efficiente, capace di garantire la massima ottimizzazione dei flussi delle merci, sia in transito verso mercati internazionali, sia destinate alla lavorazione nelle aree retroportuali di Santo Stefano. Il Comandante Giovannone ha illustrato il ruolo istituzionale della Guardia Costiera, quale elemento sinergico con tutti gli attori del locale cluster marittimo/portuale, per garantire la correttezza e la sicurezza delle operazioni portuali, anche rispetto ai processi di definizione delle future progettualità di sviluppo dello scalo Spezzino, affinché gli stessi siano sempre indirizzati sui binari dell'efficienza e della sostenibilità. L'Ambasciatore argentino ha espresso apprezzamento per i progetti di efficientamento del terminal, riconoscendo il valore strategico delle iniziative in corso. Il Console Generale della Repubblica Dominicana, insediatosi

recentemente a Genova, ha esaltato il dinamismo del porto spezzino, sottolineando la sua capacità di affrontare le sfide del mercato logistico globale e di adattarsi con successo ai cambiamenti. La Spezia Container Terminal e il cluster portuale ribadiscono il loro impegno nel promuovere iniziative mirate al potenziamento delle relazioni internazionali, consolidando il ruolo del porto come snodo cruciale nelle reti globali del commercio e della logistica. Questi incontri rappresentano infatti una leva strategica per rafforzare la competitività dello scalo spezzino, valorizzandone la capacità di attrarre traffici, ottimizzare i flussi merci e rispondere con efficienza alle esigenze del commercio marittimo internazionale.

Informazioni Marittime

La Spezia

Mar Ligure Orientale, l'AdSP aderisce all'Osservatorio Nazionale Tutela Mare

Informazioni Marittime

Mar Ligure Orientale, l'AdSP aderisce all'Osservatorio Nazionale Tutela Mare

02/21/2025 15:16

Il commissario straordinario Federica Montaresi entra nel comitato strategico ONTM, il think tank composto da primarie personalità del mondo istituzionale ed economico del Paese L' AdSP del Mar Ligure Orientale , guidata dal commissario straordinario Federica Montaresi, è la prima Autorità di Sistema Portuale Italiana a decidere di sposare la visione e la mission di ONTM – Osservatorio Nazionale Tutela del Mare , aderendo in qualità di nuovo socio per porre un ulteriore fondamentale tassello – insieme alle altre istituzioni pubbliche e private, nonché, ad aziende leader nazionali e internazionali già aderenti all'Osservatorio – per un cluster mare sempre più coeso e proiettato verso una ritrovata consapevolezza circa la propria centralità per il sistema Paese. Per Montaresi "l'adesione all'ONTM rappresenta per noi un'opportunità di confronto e condivisione con altri stakeholders pubblici e privati per costruire insieme un percorso di valorizzazione della risorsa mare da ogni punto di vista, economico, ambientale, sociale e culturale nel segno di un approccio innovativo e sinergico. Essere la prima AdSP a livello nazionale ad aderire all'Osservatorio è motivo di orgoglio e rafforza ulteriormente il legame tra l'AdSP e le altre istituzioni per promuovere progetti che possano valorizzare il nostro territorio, contribuendo al tempo stesso alla valorizzazione dell'intero cluster Mare, asset strategico per il nostro sistema portuale e per lo sviluppo del Paese" . Parole cui fa eco il presidente di ONTM Roberto Minerdo, il quale sottolinea come "sia un vero onore che l'AdSP del Mar Ligure Orientale abbia voluto essere la prima Autorità di Sistema Portuale a aderire all'Osservatorio quale nuovo socio: una scelta che riflette – evidentemente – una comunione di intenti votata, con pragmatismo e concretezza, a un programma di attività destinato a costituire un ulteriore tassello nel percorso di rinnovamento di quella che è e deve essere la consapevolezza della centralità di tutto il Cluster Mare per l'Italia".

Il commissario straordinario Federica Montaresi entra nel comitato strategico ONTM, il think tank composto da primarie personalità del mondo istituzionale ed economico del Paese L' AdSP del Mar Ligure Orientale , guidata dal commissario straordinario Federica Montaresi, è la prima Autorità di Sistema Portuale Italiana a decidere di sposare la visione e la mission di ONTM - Osservatorio Nazionale Tutela del Mare , aderendo in qualità di nuovo socio per porre un ulteriore fondamentale tassello - insieme alle altre istituzioni pubbliche e private, nonché, ad aziende leader nazionali e internazionali già aderenti all'Osservatorio - per un cluster mare sempre più coeso e proiettato verso una ritrovata consapevolezza circa la propria centralità per il sistema Paese. Per Montaresi "l'adesione all'ONTM rappresenta per noi un'opportunità di confronto e condivisione con altri stakeholders pubblici e privati per costruire insieme un percorso di valorizzazione della risorsa mare da ogni punto di vista, economico, ambientale, sociale e culturale nel segno di un approccio innovativo e sinergico. Essere la prima AdSP a livello nazionale ad aderire all'Osservatorio è motivo di orgoglio e rafforza ulteriormente il legame tra l'AdSP e le altre istituzioni per promuovere progetti che possano valorizzare il nostro territorio, contribuendo al tempo stesso alla valorizzazione dell'intero cluster Mare, asset strategico per il nostro sistema portuale e per lo sviluppo del Paese" . Parole cui fa eco il presidente di ONTM Roberto Minerdo, il quale sottolinea come "sia un vero onore che l'AdSP del Mar Ligure Orientale abbia voluto essere la prima Autorità di Sistema Portuale a aderire all'Osservatorio quale nuovo socio: una scelta che riflette - evidentemente - una comunione di intenti votata, con pragmatismo e concretezza, a un programma di attività destinato a costituire un ulteriore tassello nel percorso di rinnovamento di quella che è e deve essere la consapevolezza della centralità di tutto il Cluster Mare per l'Italia". L'adesione dell'AdSP del Mar Ligure Orientale a ONTM riflette in maniera chiara e inequivoca come il sistema pubblico e privato non solo debbano, ma possano collaborare in maniera sinergica per affrontare le diverse sfide che oggi attendono il Pease: la digitalizzazione del comparto, la transizione energetica, lo sviluppo economico sostenibile e la difesa dell'ecosistema ambientale marino. Un impegno, quello assunto con la partecipazione nell'Osservatorio dell'Autorità di Sistema Portuale, che poggia le proprie basi anche sull'adesione di Montaresi al comitato strategico ONTM, il think tank composto da primarie personalità del mondo istituzionale ed economico del Paese, che - con il coordinamento del direttore generale dell'Osservatorio Federico Ottavio Pescetto - si propone quale punto di osservazione privilegiato sulle dinamiche del Cluster Mare, con ciò ponendosi al servizio dell'Italia con proattività e pragmatismo. Condividi Tag porti la spezia Articoli correlati.

Messaggero Marittimo

La Spezia

Al LSCT una doppia delegazione internazionale

Giulia Sarti

LA SPEZIA Visita al La Spezia Container Terminal (LSCT)delle delegazioni di Argentina e Repubblica Dominicana. Guidate dall'ambasciatore della Repubblica Argentina, Marcelo Martín Giusto, e dal console generale della Repubblica Dominicana a Genova, Adolfo Pineda Espinosa, sono state accolte per l'occasione che ha permesso di dialogare e rafforzare le sinergie nel settore portuale e logistico, valorizzando gli investimenti e il ruolo strategico dello scalo spezzino. La visita è stata promossa dal senatore Mario Borghese, eletto nella circoscrizione Estero-America Meridionale (Lista MAIE) e con lui hanno partecipato Giovanni Strina, Peter Robino e Piccarda Tattini, rispettivamente Chief Technology Officer di La Spezia Container Terminal, Head of Commercial Maritime Terminals e Head of Marketing & Communication di Contship. In rappresentanza del cluster portuale Salvatore Avena, CEO presso La Spezia Port Service srl e presidente della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia, Gianluca Agostinelli, presidente del Propeller dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara, insieme al C.F. (CP) Vittorio Giovannone della Capitaneria di Porto della Spezia. L'incontro ha permesso a LSCT, di illustrare le attività del porto della Spezia, mettendo in evidenza le sue eccellenze operative e gli investimenti in corso per il potenziamento delle infrastrutture ribadendo la posizione strategica dello scalo spezzino come hub logistico di primaria importanza per l'economia ligure e nazionale. Avena ha sottolineato il dinamismo e la capacità di innovazione che caratterizzano il cluster portuale, mettendo in rilievo l'elevato livello di cooperazione tra gli operatori del settore, Agostinelli ha evidenziato invece il ruolo strategico delle sinergie tra pubblico e privato nella crescita del porto, sottolineando la consolidata collaborazione tra gli operatori come elemento distintivo e valore aggiunto per l'intera comunità portuale. Ha inoltre ribadito l'attrattività del territorio per gli investitori, grazie a un contesto favorevole agli investimenti e a un ecosistema logistico altamente efficiente, capace di garantire la massima ottimizzazione dei flussi delle merci, sia in transito verso mercati internazionali, sia destinate alla lavorazione nelle aree retroportuali di Santo Stefano. Il Comandante Giovannone ha illustrato il ruolo istituzionale della Guardia Costiera, quale elemento sinergico con tutti gli attori del locale cluster marittimo/portuale, per garantire la correttezza e la sicurezza delle operazioni portuali, anche rispetto ai processi di definizione delle future progettualità di sviluppo dello scalo Spezzino, affinché gli stessi siano sempre indirizzati sui binari dell'efficienza e della sostenibilità. L'ambasciatore argentino ha espresso apprezzamento per i progetti di efficientamento del terminal, riconoscendo il valore strategico delle iniziative in corso. Il console insediatosi recentemente a Genova, ha esaltato il dinamismo del porto spezzino, sottolineando la sua capacità di affrontare le sfide del mercato logistico globale e di adattarsi con successo ai

cambiamenti. La Spezia Container Terminal e il cluster portuale ribadiscono il loro impegno nel promuovere iniziative mirate al potenziamento delle relazioni internazionali, consolidando il ruolo del porto come snodo cruciale nelle reti globali del commercio e della logistica, mettendo in risalto come incontri di questo tipo possano rappresentare una leva strategica per rafforzare la competitività dello scalo spezzino, valorizzandone la capacità di attrarre traffici, ottimizzare i flussi merci e rispondere con efficienza alle esigenze del commercio marittimo internazionale.

Port Logistic Press

La Spezia

Confcommercio: "Il nuovo presidente dell'Autorità Portuale? Competente e conoscenza del territorio

Port Logistic Press

Confcommercio: "Il nuovo presidente dell'Autorità Portuale? Competente e conoscenza del territorio

02/21/2025 11:18 Ufficio Stampa

Tempo di lettura: minuto LA SPEZIA – La Spezia continua a vivere una fase di crescita economica trainata dal turismo, con il settore crocieristico che si conferma un motore essenziale per lo sviluppo locale. Parallelamente, la logistica, la portualità e la nautica stanno rafforzando un modello economico sempre più orientato al mare. "In questo momento storico, l'economia del mare rappresenta una straordinaria opportunità per il nostro territorio – afferma Sergio Camaiora, presidente di Confcommercio Imprese per l'Italia La Spezia –. Il turismo crocieristico, la portualità e la logistica sono asset strategici che vanno accompagnati con scelte mirate e competenze adeguate." In vista dell'ormai imminente nomina del nuovo presidente dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale, Confcommercio La Spezia ha organizzato un incontro con gli operatori associati del settore logistico per confrontarsi sulle prospettive future. "È fondamentale che questa nuova figura sia un profondo conoscitore del territorio e delle dinamiche del settore – sottolinea Camaiora –. La continuità dello sviluppo economico dipende dalla capacità di governare i processi con visione e competenza, ed è per questo che riteniamo indispensabile una scelta basata su esperienza e conoscenza specifica del territorio, evitando logiche esclusivamente politiche. È importante avere una persona profondamente legata al territorio che abbia qui le sue radici e lo conosca a fondo, affinché metta un impegno significativo nel risolverne le problematiche.". Tra le sfide da affrontare, accanto al consolidamento della portualità e della logistica, emerge anche la crescente domanda di ormeggi per la nautica da diporto, un settore che continua a espandersi. "Siamo convinti – conclude Camaiora – che le professionalità locali rappresentano al meglio le esigenze del nostro territorio. L'auspicio è che la scelta del nuovo presidente dell'Autorità Portuale ricada su un profilo capace di

Tempo di lettura: minuto LA SPEZIA - La Spezia continua a vivere una fase di crescita economica trainata dal turismo, con il settore crocieristico che si conferma un motore essenziale per lo sviluppo locale. Parallelamente, la logistica, la portualità e la nautica stanno rafforzando un modello economico sempre più orientato al mare. "In questo momento storico, l'economia del mare rappresenta una straordinaria opportunità per il nostro territorio - afferma Sergio Camaiora, presidente di Confcommercio Imprese per l'Italia La Spezia -. Il turismo crocieristico, la portualità e la logistica sono asset strategici che vanno accompagnati con scelte mirate e competenze adeguate." In vista dell'ormai imminente nomina del nuovo presidente dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale, Confcommercio La Spezia ha organizzato un incontro con gli operatori associati del settore logistico per confrontarsi sulle prospettive future. "È fondamentale che questa nuova figura sia un profondo conoscitore del territorio e delle dinamiche del settore - sottolinea Camaiora -. La continuità dello sviluppo economico dipende dalla capacità di governare i processi con visione e competenza, ed è per questo che riteniamo indispensabile una scelta basata su esperienza e conoscenza specifica del territorio, evitando logiche esclusivamente politiche. È importante avere una persona profondamente legata al territorio che abbia qui le sue radici e lo conosca a fondo, affinché metta un impegno significativo nel risolverne le problematiche.". Tra le sfide da affrontare, accanto al consolidamento della portualità e della logistica, emerge anche la crescente domanda di ormeggi per la nautica da diporto, un settore che continua a espandersi. "Siamo convinti - conclude Camaiora - che le professionalità locali rappresentano al meglio le esigenze del nostro territorio. L'auspicio è che la scelta del nuovo presidente dell'Autorità Portuale ricada su un profilo capace di valorizzare le potenzialità della nostra economia marittima, lavorando in sinergia con tutti gli attori coinvolti." Condividi : Altri Articoli :.

Sea Reporter

La Spezia

La Spezia Container Terminal incontra le delegazioni di Argentina e Repubblica Dominicana

Un'importante occasione di dialogo per rafforzare le sinergie nel settore portuale e logistico, valorizzando gli investimenti e il ruolo strategico dello scalo spezzino La Spezia Container Terminal ha avuto l'onore di accogliere l'Ambasciatore della Repubblica Argentina, Marcelo Martín Giusto, e il Console Generale della Repubblica Dominicana a Genova, Adolfo Pineda Espinosa. Un incontro di alto profilo che ha rappresentato una preziosa occasione di dialogo internazionale e di consolidamento delle relazioni strategiche nel settore portuale e logistico. La visita è stata promossa dall'On. Senatore Mario Borghese, eletto nella circoscrizione Estero - America Meridionale (Lista MAIE). All'incontro hanno preso parte Giovanni Strina, Peter Robino e Piccarda Tattini, rispettivamente Chief Technology Officer di La Spezia Container Terminal, Head of Commercial Maritime Terminals e Head of Marketing & Communication di Contship. In rappresentanza del cluster portuale Salvatore Avena, CEO presso La Spezia Port Service srl e Presidente della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia, Gianluca Agostinelli, Presidente del Propeller dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara, insieme al C.F. (CP) Vittorio Giovannone della Capitaneria di Porto della Spezia. Per LSCT, l'incontro ha avuto l'obiettivo di illustrare le attività del porto della Spezia , mettendo in evidenza le sue eccellenze operative e gli investimenti in corso per il potenziamento delle infrastrutture ribadendo la posizione strategica dello scalo spezzino come hub logistico di primaria importanza per l'economia ligure e nazionale. Salvatore Avena ha sottolineato il dinamismo e la capacità di innovazione che caratterizzano il cluster portuale, mettendo in rilievo l'elevato livello di cooperazione tra gli operatori del settore. Gianluca Agostinelli ha evidenziato il ruolo strategico delle sinergie tra pubblico e privato nella crescita del porto, sottolineando la consolidata collaborazione tra gli operatori come elemento distintivo e valore aggiunto per l'intera comunità portuale. Ha inoltre ribadito l'attrattività del territorio per gli investitori , grazie a un contesto favorevole agli investimenti e a un ecosistema logistico altamente efficiente, capace di garantire la massima ottimizzazione dei flussi delle merci, sia in transito verso mercati internazionali, sia destinate alla lavorazione nelle aree retroportuali di Santo Stefano. Il Comandante Giovannone ha illustrato il ruolo istituzionale della Guardia Costiera, quale elemento sinergico con tutti gli attori del locale cluster marittimo/portuale , per garantire la correttezza e la sicurezza delle operazioni portuali, anche rispetto ai processi di definizione delle future progettualità di sviluppo dello scalo Spezzino, affinché gli stessi siano sempre indirizzati sui binari dell'efficienza e della sostenibilità. L'Ambasciatore argentino ha espresso apprezzamento per i progetti di efficientamento del terminal, riconoscendo il valore strategico delle iniziative in corso. Il Console Generale della Repubblica Dominicana, insediatosi recentemente a Genova,

ha esaltato il dinamismo del porto spezzino, sottolineando la sua capacità di affrontare le sfide del mercato logistico globale e di adattarsi con successo ai cambiamenti. La Spezia Container Terminal e il cluster portuale ribadiscono il loro impegno nel promuovere iniziative mirate al potenziamento delle relazioni internazionali , consolidando il ruolo del porto come snodo cruciale nelle reti globali del commercio e della logistica. Questi incontri rappresentano infatti una leva strategica per rafforzare la competitività dello scalo spezzino, valorizzandone la capacità di attrarre traffici, ottimizzare i flussi merci e rispondere con efficienza alle esigenze del commercio marittimo internazionale.

economiadelmare.org

Ravenna

Porto di Ravenna: accordo storico tra Autorità Portuale e RFI

L'Autorità Portuale sarà Gestore unico delle manovre ferroviarie all'interno del Porto di Ravenna 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. Obiettivo UE: il 30% del traffico merci su ferrovia entro il 2030 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

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

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'.

Port News

Ravenna

Ravenna, l'AdSP gestirà le manovre ferroviarie

di Redazione

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi, e 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. 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'.

Ravenna Today

Ravenna

Vendita Traghetti e Crociere, La Pigna "Dubbi sulle modalità adottate dall'Autorità portuale"

Il gruppo consiliare: "La Giunta ritiene legittima e quindi convalida la decisione del presidente?" -- Vendita Traghetti e Crociere, La Pigna "Dubbi sulle modalità adottate dall'Autorità portuale" https://www.ravennatoday.it/politica/dubbi-la-pigna--vendita-traghetti-crociere.html © RavennaToday

RAVENNATODAY

Vendita Traghetti e Crociere, La Pigna: "Dubbi sulle modalità adottate dall'Autorità portuale"

Esprime dubbi il gruppo consiliare de La Pigna sulla vendita della Traghetti e Crociere, società di proprietà dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale dal 2004. E presentano una interrogazione alla Giunta comunale, chiedendo il parere anche del candidato sindaco del Pd Alessandro Barattoni. "La nostra iniziativa - si spiega - prende spunto dalla notizia divulgata nei giorni scorsi dalla stampa locale che annunciava la pubblicazione del bando di gara per la cessione della partecipazione T&C Traghetti e Crociere da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale". "La procedura pubblica comparativa di vendita dell'intero capitale della T&C - si legge in una nota - detenuto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, è conseguente all'adozione da parte del presidente della stessa Autorità Daniele Rossi della deliberazione presidenziale n. 7 del 10 febbraio scorso. Da tale deliberazione si evince che appena 3 giorni prima, ovvero il 7 febbraio, era pervenuta all'Autorità Portuale una manifestazione d'interesse per l'acquisizione della totalità delle quote della T&C". "Va evidenziato - va avanti la nota - che il piano operativo triennale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale e la revisione straordinaria delle società partecipate, dal momento dell'acquisizione della T&C ad oggi, hanno ininterrottamente definito l'attività della società di interesse strategico a livello nazionale". Per questi motivi "risulta ingiustificata la decisione del presidente di Ap Daniele Rossi di cedere l'intera partecipazione nella T&C SRL. Una decisione presa a quanto pare in tutta fretta e solo dopo aver ricevuto la proposta da parte di un soggetto terzo, guarda caso facente parte del medesimo gruppo che ha in gestione la T&C, in aggiunta all'area antistante assegnatale tramite concessione demaniale e sulla quale, peraltro, pende un ricorso al Tar". Tutti questi sarebbero, secondo La Pigna, "elementi che a nostro avviso disincentivano fortemente la partecipazione alla procedura di vendita da parte di altri soggetti, limitando fortemente la platea degli interessati. Ai dubbi derivanti dalla valutazione dei fatti emersi; il gruppo consiliare La Pigna chiede risposte attraverso un'interrogazione al sindaco facente funzioni depositata nei giorni scorsi". In particolare, si chiede di sapere "come giudichi la decisione di vendita presa dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale senza il coinvolgimento del Comune di Ravenna, che ha un proprio rappresentante nel Comitato di Gestione. Inoltre si chiede di chiarire se la situazione determinatasi con la locazione delle aree della T&C S.r.l. e di quella antistante (sulla quale pende un ricorso al Tar), ad una Società che fa parte dello stesso Gruppo imprenditoriale che

ha presentato l'offerta per l'acquisto del capitale sociale della stessa T&C S.r.l., possa disincentivare la partecipazione al bando di gara da parte di altri soggetti potenzialmente interessati". "E infine il gruppo consiliare La Pigna intende sapere se la Giunta Comunale ritenga legittimo e quindi condivida, la decisione del presidente dell'Ap di vendere il capitale sociale di T&C S.r.l. senza una deliberazione del Comitato di Gestione, stante l'interesse strategico a livello nazionale. In ultimo, chiediamo che sulla vicenda si esprima anche il candidato a sindaco nonché segretario provinciale del Pd di Ravenna, Alessandro Barattoni"

RavennaNotizie.it

Ravenna

Cna e Confartigianato Ravenna: Le nostre osservazioni al nuovo PUG di Ravenna

RavennaNotizie.it

Cna e Confartigianato Ravenna: Le nostre osservazioni al nuovo PUG di Ravenna

02/21/2025 15:16

Cna e Confartigianato hanno presentato, nei termini previsti, un documento unitario di osservazioni al PUG di Ravenna nel quale sono state individuate proposte e suggerimenti per lo sviluppo e la valorizzazione dell'intero territorio. Lo strumento urbanistico deve essere improntato sulla semplificazione, la chiarezza e la certezza delle norme, deve essere flessibile e aperto a futuri contributi che intercettino l'evoluzione del sistema economico e territoriale. Tutto questo per sostenere gli investimenti, ridurre i tempi e i costi in un sistema economico in continua evoluzione. Nello sviluppo del territorio le aree artigianali/industriali devono essere valorizzate, mettendo le imprese nelle condizioni di realizzare investimenti in tempi brevi tenendo conto degli obblighi normativi a cui devono in certi casi sottendere. Le due Associazioni dell'artigianato e della Piccole e Media Impresa colgono favorevolmente la previsione del nuovo by pass sul canale Candiano, un'opera strategica per la quale sono necessari tempi celeri, e nel contempo sottolineano la necessità di prevedere parcheggi attrezzati per autotrasportatori con servizi dedicati per garantire spazi adeguati al riposo per gli autisti e adeguati parcheggi dei semi rimorchi in funzione dello sviluppo della logistica collegata al porto. In questo contesto le ZLS (Zona Logistica Semplicata) sono un'opportunità strategica di sviluppo per la cui valorizzazione e gestione è fondamentale uno stretto coordinamento fra l'Amministrazione comunale e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, in particolare dal punto di vista urbanistico per assicurare una visione strategica e una coerenza con tutto il sistema territoriale e alti standard qualitativi degli investimenti e dei servizi presenti. Cna e Confartigianato sottolineano l'importanza di proseguire con le politiche di sostegno alla rigenerazione urbana, alla sostenibilità e all'innovazione. La riqualificazione urbana della città in questo contesto deve valorizzare il recupero del patrimonio immobiliare per mantenere vivo e attrattivo il territorio e sostenere la riqualificazione delle strutture ricettive in ogni sua forma. Per il centro cittadino occorre favorire un equilibrio fra residenziale, attività commerciali, di servizio, artigianato e strutture ricettive e culturali e assicurare la coerenza dello strumento urbanistico con la progettazione e l'individuazione degli Hub Urbani. L'attenzione alla prevenzione degli eventi calamitosi e la messa in sicurezza del territorio rappresenta una delle priorità, alla luce del verificarsi di eventi estremi sempre più ricorrenti. Per questo, oltre alle attività di manutenzione del territorio, è importante sostenere opere di drenaggio urbano sostenibile e incentivare i privati alla messa in sicurezza degli immobili. Il percorso di introduzione delle servitù di allagamento è considerato con attenzione, ma è fondamentale che tutti i soggetti istituzionali coinvolti promuovano momenti di confronto con i privati, garantendo decisioni

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

condivise, consapevoli e adeguate alle reali esigenze del territorio. CNA Ravenna Confartigianato Ravenna.

ravennawebtv.it

Ravenna

Cna e Confartigianato hanno presentato le osservazioni al nuovo PUG

ravennawebtv.it

Cna e Confartigianato hanno presentato le osservazioni al nuovo PUG

02/21/2025 14:23

Cna e Confartigianato hanno presentato, nei termini previsti, un documento unitario di osservazioni al PUG di Ravenna nel quale sono state individuate proposte e suggerimenti per lo sviluppo e la valorizzazione dell'intero territorio. Lo strumento urbanistico deve essere improntato sulla semplificazione, la chiarezza e la certezza delle norme, deve essere flessibile e aperto a futuri contributi che intercettino l'evoluzione del sistema economico e territoriale. Tutto questo per sostenere gli investimenti, ridurre i tempi e i costi in un sistema economico in continua evoluzione. Nello sviluppo del territorio le aree artigianali/industriali devono essere valorizzate, mettendo le imprese nelle condizioni di realizzare investimenti in tempi brevi tenendo conto degli obblighi normativi a cui devono in certi casi sottendere. Le due Associazioni dell'artigianato e della Piccole e Media Impresa colgono favorevolmente la previsione del nuovo by pass sul canale Candiano, un'opera strategica per la quale sono necessari tempi celeri, e nel contempo sottolineano la necessità di prevedere parcheggi attrezzati per autotrasportatori con servizi dedicati per garantire spazi adeguati al riposo per gli autisti e adeguati parcheggi dei semi rimorchi in funzione dello sviluppo della logistica collegata al porto. In questo contesto le ZLS sono un'opportunità strategica di sviluppo per la cui valorizzazione e gestione è fondamentale uno stretto coordinamento fra l'Amministrazione comunale e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, in particolare dal punto di vista urbanistico per assicurare una visione strategica e una coerenza con tutto il sistema territoriale e alti standard qualitativi degli investimenti e dei servizi presenti. Cna e Confartigianato sottolineano l'importanza di proseguire con le politiche di sostegno alla rigenerazione urbana, alla sostenibilità e all'innovazione. La riqualificazione urbana della città in questo contesto deve valorizzare il recupero del patrimonio immobiliare per mantenere vivo e attrattivo il territorio e sostenere la riqualificazione delle strutture ricettive in ogni sua forma. Per il centro cittadino occorre favorire un equilibrio fra residenziale, attività commerciali, di servizio, artigianato e strutture ricettive e culturali e assicurare la coerenza dello strumento urbanistico con la progettazione e l'individuazione degli Hub Urbani. L'attenzione alla prevenzione degli eventi calamitosi e la messa in sicurezza del territorio rappresenta una delle priorità, alla luce del verificarsi di eventi estremi sempre più ricorrenti. Per questo, oltre alle attività di manutenzione del territorio, è importante sostenere opere di drenaggio urbano sostenibile e incentivare i privati alla messa in sicurezza degli immobili. Il percorso di introduzione delle servitù di allagamento è considerato con attenzione, ma è fondamentale che tutti i soggetti istituzionali coinvolti promuovano momenti di confronto con i privati, garantendo decisioni condivise, consapevoli e adeguate alle reali

esigenze del territorio.

ravennawebtv.it

Ravenna

La Pigna: "Autorità Portuale, dubbi sulla vendita della Traghetti e Crociere"

ravennawebtv.it

La Pigna: "Autorità Portuale, dubbi sulla vendita della Traghetti e Crociere"

02/21/2025 15:49

"Sulla vendita della Traghetti e Crociere, società di proprietà dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale dal 2004, il gruppo consiliare La Pigna chiede risposte esaurienti da parte della Giunta Comunale. La nostra iniziativa prende spunto dalla notizia divulgata nei giorni scorsi dalla stampa locale, che annunciava la pubblicazione del bando di gara per la cessione della partecipazione T&C SRL Traghetti e Crociere da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale. La procedura pubblica comparativa di vendita dell'intero capitale della T&C srl, detenuto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, è conseguente all'adozione da parte del Presidente della stessa Autorità- Daniele Rossi – della deliberazione presidenziale n. 7 del 10 febbraio scorso. Da tale deliberazione, si evince che appena 3 giorni prima, ovvero il 7 febbraio, era pervenuta all'Autorità Portuale una manifestazione d'interesse per l'acquisizione della totalità delle quote della T&C SRL. Va evidenziato che Il Piano Operativo Triennale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale e la revisione straordinaria delle societa partecipate, dal momento dell'acquisizione della T&C Srl ad oggi, hanno ininterrottamente definito l'attività della società di interesse strategico a livello nazionale. Alla luce di una tale valutazione, risulta ingiustificata la decisione del Presidente di AP Daniele Rossi, di cedere l'intera partecipazione nella T&C SRL. Una decisione presa a quanto pare in tutta fretta e solo dopo aver ricevuto la proposta da parte di un soggetto terzo, guarda caso facente parte del medesimo gruppo che ha in gestione la T&C Srl, in aggiunta all'area antistante

"Sulla vendita della Traghetti e Crociere, società di proprietà dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale dal 2004, il gruppo consiliare La Pigna chiede risposte esaurienti da parte della Giunta Comunale. La nostra iniziativa prende spunto dalla notizia divulgata nei giorni scorsi dalla stampa locale, che annunciava la pubblicazione del bando di gara per la cessione della partecipazione T&C SRL Traghetti e Crociere da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale. La procedura pubblica comparativa di vendita dell'intero capitale della T&C srl, detenuto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, è conseguente all'adozione da parte del Presidente della stessa Autorità- Daniele Rossi - della deliberazione presidenziale n. 7 del 10 febbraio scorso. Da tale deliberazione, si evince che appena 3 giorni prima, ovvero il 7 febbraio, era pervenuta all'Autorità Portuale una manifestazione d'interesse per l'acquisizione della totalità delle quote della T&C SRL. Va evidenziato che Il Piano Operativo Triennale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale e la revisione straordinaria delle societa partecipate, dal momento dell'acquisizione della T&C Srl ad oggi, hanno ininterrottamente definito l'attività della società di interesse strategico a livello nazionale. Alla luce di una tale valutazione, risulta ingiustificata la decisione del Presidente di AP Daniele Rossi, di cedere l'intera partecipazione nella T&C SRL. Una decisione presa a quanto pare in tutta fretta e solo dopo aver ricevuto la proposta da parte di un soggetto terzo, guarda caso facente parte del medesimo gruppo che ha in gestione la T&C Srl, in aggiunta all'area antistante assegnatale tramite concessione demaniale e sulla quale, peraltro, pende un ricorso al TAR. Elementi che a nostro avviso, disincentivano fortemente la partecipazione alla procedura di vendita da parte di altri soggetti, limitando fortemente la platea degli interessati. Ai dubbi derivanti dalla valutazione dei fatti emersi; il gruppo consiliare La Pigna chiede risposte attraverso un'interrogazione al Sindaco facente funzioni depositata nei giorni scorsi. In particolare, si chiede di sapere come giudichi la decisione di vendita presa dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale senza il coinvolgimento del Comune di Ravenna - che ha un proprio rappresentante nel Comitato di Gestione. Inoltre si chiede di chiarire se la situazione determinatasi con la locazione delle aree della T&C S.r.l. e di quella antistante (sulla quale pende un ricorso al Tar), ad una Società che fa parte dello stesso Gruppo imprenditoriale che ha presentato l'offerta per l'acquisto del capitale sociale della stessa T&C S.r.l., possa disincentivare la partecipazione al bando di gara da parte di altri soggetti

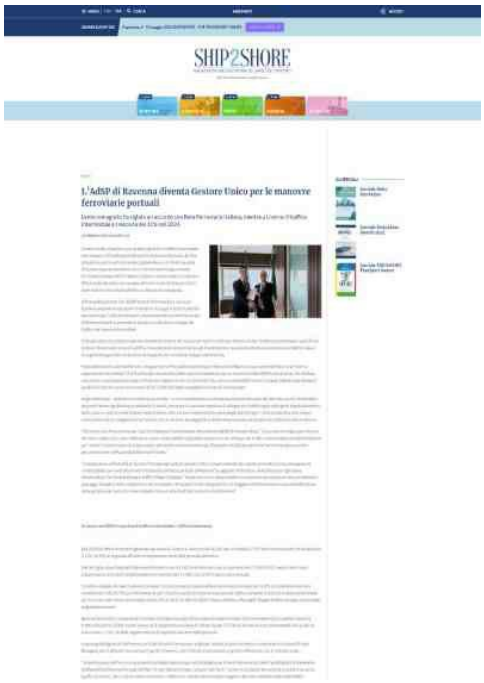
potenzialmente interessati. E infine il gruppo consiliare La Pigna intende sapere se la Giunta Comunale ritenga legittimo e quindi condivida, la decisione del Presidente dell'AP di vendere il capitale sociale di T&C S.r.l. senza una deliberazione del Comitato di Gestione, stante l'interesse strategico a livello nazionale. In ultimo, chiediamo che sulla vicenda si esprima anche il candidato a Sindaco nonché Segretario Provinciale del PD di Ravenna, Alessandro Barattoni." Gruppi consiliare de La Pigna, Città-Forese-Lidi.

Ship 2 Shore

Ravenna

L'AdSP di Ravenna diventa Gestore Unico per le manovre ferroviarie portuali

L'ente romagnolo ha siglato un accordo con Rete Ferroviaria Italiana, mentre a Livorno il traffico intermodale è cresciuto del 10% nel 2024



Grandi novità, a Ravenna, per quanto riguarda il traffico intermodale e ferroviario. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale, Daniele Rossi, e il Direttore della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), Filippo Catalano, hanno infatti sottoscritto il Protocollo di Intesa che assegna all'ente il ruolo di Gestore Unico delle manovre ferroviarie all'interno dello scalo romagnolo. Il Protocollo prevede che l'AdSP 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, ponendo le basi per un ulteriore sviluppo del traffico ferroviario intermodale. L'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. Un risultato che pone lo scalo al secondo posto in Italia per trasporto merci su ferrovia. Ma, 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 sottolinea l'authority ravennate si sta consolidando una 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. Si tratta di una firma storica per il porto di Ravenna ha dichiarato il Presidente dell'AdSP 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 scalo un luogo sempre più moderno e decarbonizzato. Ringrazio tutti gli operatori che hanno intrapreso questo percorso insieme all'Autorità di Sistema 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

Ship 2 Shore

Ravenna

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. A Livorno nel 2024 è cresciuto il traffico intermodale: +10% su base annua Nel 2024 il traffico ferroviario generato dal porto di Livorno è cresciuto del 10,4%, con un totale di 2.792 treni movimentati, che diventando 3.228 (+8,9%) se si guarda all'intero comprensorio della città portuale labronica. Nel dettaglio, sono transitati dalle banchine dello scalo 44.447 carri ferroviari, con un aumento del 7,2% sul 2023, mentre nell'intero comprensorio sono stati complessivamente movimentati 51.402 carri, il 9% in più su base annuale. Crescita a doppia cifra per il settore container, il cui incremento rispetto all'anno precedente è stato del 16,9% con riferimento ai treni movimentati e del 10,7% con riferimento ai carri. Grazie a questi incrementi, la quota del traffico containerizzato che è stata movimentata via ferro' da e per l'hinterland è salita dal 16,3% nel 2023 al 19% nel 2024. Padova, Rubiera, Marzaglia, Reggio Emilia e Bologna le principali origini/destinazioni. Bene anche il settore dei prodotti forestali, che registra un più 11% su base annuale in termini di treni movimentati, e quello relativo al traffico dei cereali (28%). In calo invece sia il trasporto ferroviario di rinfuse liquide (-27,8% in termini di treni movimentati) che quello di auto nuove (-17%), risultati negativi dovuti al rispettivo calo dei traffici portuali. Le principali Regioni di riferimento dei flussi di traffico ferroviario originati o diretti a Livorno e nel suo comprensorio restano l'Emilia Romagna, con il 36% dei treni arrivati e partiti; il Veneto, con il 33% dei treni arrivati o partiti e il Piemonte con il 12% del totale. La performance del ferro sta acquisendo un'importanza sempre più strategica per il nostro sistema portuale ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri. "I numeri tracciano il percorso di crescita di un porto, quello di Livorno, che è riuscito ad incrementare i traffici con un'attenzione sempre maggiore alla intermodalità e alla sostenibilità ambientale.

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

Corriere Marittimo

Livorno

Trasporto ferroviario sempre più strategico per il porto di Livorno, movimentati 2792 treni +10%

Investimenti importanti per adeguare i binari in porto agli attuali standard europei

Redazione

LIVORNO Cresce il traffico merce su ferro nel porto di Livorno che nel 2024 ha movimentato un totale di 2792 treni per un incremento del 10,4%. E se a questo si aggiunge il traffico dell'intero comprensorio della città portuale livornese, si sale ad una movimentazione di 3228 treni, con un aumento dell'8,9% su base annuale . TRAPORTO FERROVIARIO: Carri L'analisi dei carri movimentati restituisce del pari risultati positivi. Nell'anno appena trascorso sono transitati dalla banchine dello scalo portuale labronico 44.447 carri , con un aumento del 7, 2% sul 2023. Nell'intero comprensorio sono stati complessivamente movimentati 51.402 carri, il 9% in più su base annuale. Container Crescita in doppia cifra per il settore container, il cui incremento rispetto all'anno precedente è stato del 16,9% con riferimento ai treni movimentati e del 10,7 con riferimento ai carri. Con gli incrementi registrati nell'anno, la quota rail del traffico containerizzato da e per l'hinterland è salita dal 16,3% nel 2023 al 19% nel 2024. Padova, Rubiera, Marzaglia, Reggio Emilia e Bologna le principali origini/destinazioni. Forestali Bene anche il settore dei prodotti forestali, che registra un più 11% su base annuale in termini di treni movimentati, e quello relativo al traffico dei cereali (28%). In calo invece sia il trasporto ferroviario di rinfuse liquide (-27,8% in termini di treni movimentati) che quello di auto nuove (-17%), risultati negativi che trovano conferma nel rispettivo calo dei traffici portuali. Le principali regioni di riferimento dei flussi di traffico ferroviario originati o diretti a Livorno e nel suo comprensorio restano l'Emilia Romagna, con il 36% dei treni arrivati e partiti; il Veneto, con il 33% dei treni arrivati o partiti e il Piemonte con il 12% del totale. La performance del ferro sta acquisendo un importanza sempre più strategic a per il nostro sistema portuale ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri. I numeri tracciano il percorso di crescita di un porto, quello di Livorno, che è riuscito ad incrementare i traffici con un'attenzione sempre maggiore alla intermodalità e alla sostenibilità ambientale ha aggiunto. Guerrieri ha sottolineato come il 2024 abbia portato in dote al porto nuovi traffici, come quello intermodale di casse mobili dall'Interporto Vespucci all'interporto di Padova, un servizio ferroviario (operato da Logtrainer) che costituisce una vera novità per Livorno ed è partito dal mese di maggio con due circolazioni settimanali per il trasporto di circa 25 casse mobili per treno. Partito l'anno scorso anche il nuovo collegamento tra l'Interporto di Prato ed il terminal TDT per il trasporto in container di acqua Panna da Scarperia al porto di Livorno. L'acquisizione di nuovi traffici fornisce la più chiara testimonianza dell'appetibilità dello scalo portuale toscano e del lavoro svolto sinora. Un lavoro che ci ha portati a redigere un Piano del Ferro ambizioso: l'obiettivo principale rimane quello di migliorare la capacità dei terminal ferroviari esistenti, favorendo il loro progressivo adattamento agli standard internazionali

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

Corriere Marittimo

Livorno

ha concluso il presidente Guerrieri. Soddisfatto dei dati di traffico anche il segretario generale della Port Authority, Matteo Paroli, che ha parlato dello sviluppo della intermodalità ferroviaria come di una priorità per l'ente portuale : L'AdSP sta investendo risorse importanti per adeguare i binari in porto agli attuali standard europei, come dimostra per altro la recente pubblicazione del bando di gara per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dell'intervento di riordino e adeguamento del raccordo base di Livorno Porto Nuovo ha affermato, aggiungendo che con l'approvazione della legge di Bilancio ci sarà peraltro la possibilità per le AdSP di erogare contributi fino ad un milione di euro a favore degli operatori dei servizi di manovra ferroviaria dell'area portuale: In attesa del decreto del MIT che regolerà tale intervento, la AdSP MTS ha già stanziato 500 mila euro anche nel passato bilancio per incentivare la modalità ferroviaria.

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

La Gazzetta Marittima

Livorno

Porto 2000 Livorno: l'accordo c'è ma cambierà tutto

La Gazzetta Marittima

Porto 2000 Livorno: l'accordo c'è ma cambierà tutto

02/21/2025 23:08

LIVORNO – L'abbiamo scritto pochi numeri fa: peccavamo d'ottimismo, annunciando che tra la società dei traghetti passeggeri e l'AdSP era stato raggiunto l'accordo sulla definizione della "sciagurata" gara del tempo che fu. Tornando al realismo, bisognerà accettare l'idea che anche per la Porto 2000 – così come per la Darsena Europa, il "marina" del Mediceo, il ponte del Calambrone, la Torre dei Piloti, l'apertura della bocca nord del porto, etc – i tempi non solo si sono dilatati, ma continuano a dilatarsi. Brutto quadro, dobbiamo esserne consapevoli. Bruttissimo se si paragona ai tempi in cui porti come Rotterdam in Nord Europa, ma anche Tanger Med in Marocco per non parlare di Ningbo in Cina, realizzano in un paio d'anni interi terminal attrezzati. Che manca dunque, una volta firmato l'accordo sulla gara? Manca la riprogettazione totale del terminal, perché quello della gara, rappresentato nel rendering qui sopra, è ormai del tutto superato. Non solo perché non ci sarà più l'albergo né il parcheggione multi-piano, ma anche perché la calata sarà resecata in testa con la (discussa) darsenetta per i piloti, la viabilità d'accesso va ancora discussa con il Comune che ne è competente, gli attuali capannoni sull'alto fondale (Cilp) andranno demoliti solo quando saranno pronti i nuovi altrove (che sono poco più che alle fondamenta) e tutta l'area a verde con la passeggiata di collegamento al waterfront cittadino è anch'essa da rivedere d'accordo con il Comune. Non sono rapporti tra cane e gatto, quelli tra AdSP e Municipio, ma ciascuno ha le proprie competenze e la gelosia professionale di voler decidere. Come sempre, c'è anche la questione tempi che rende difficile ogni previsione realistica. Tutta la parte del waterfront di competenza del Comune – o comunque con competenze incrociate – ad oggi è solo un abbozzo di progetto, sia pure suggestivo ma poco realistico, in relazione al reale e alle esigenze che nel frattempo si sono verificate in quella delicata parte del porto Mediceo e dei suoi collegamenti diretti con la città. Se dobbiamo prendere come parametro di riferimento i tempi di

LIVORNO - L'abbiamo scritto pochi numeri fa: peccavamo d'ottimismo, annunciando che tra la società dei traghetti passeggeri e l'AdSP era stato raggiunto l'accordo sulla definizione della "sciagurata" gara del tempo che fu. Tornando al realismo, bisognerà accettare l'idea che anche per la Porto 2000 - così come per la Darsena Europa, il "marina" del Mediceo, il ponte del Calambrone, la Torre dei Piloti, l'apertura della bocca nord del porto, etc - i tempi non solo si sono dilatati, ma continuano a dilatarsi. Brutto quadro, dobbiamo esserne consapevoli. Bruttissimo se si paragona ai tempi in cui porti come Rotterdam in Nord Europa, ma anche Tanger Med in Marocco per non parlare di Ningbo in Cina, realizzano in un paio d'anni interi terminal attrezzati. Che manca dunque, una volta firmato l'accordo sulla gara? Manca la riprogettazione totale del terminal, perché quello della gara, rappresentato nel rendering qui sopra, è ormai del tutto superato. Non solo perché non ci sarà più l'albergo né il parcheggione multi-piano, ma anche perché la calata sarà resecata in testa con la (discussa) darsenetta per i piloti, la viabilità d'accesso va ancora discussa con il Comune che ne è competente, gli attuali capannoni sull'alto fondale (Cilp) andranno demoliti solo quando saranno pronti i nuovi altrove (che sono poco più che alle fondamenta) e tutta l'area a verde con la passeggiata di collegamento al waterfront cittadino è anch'essa da rivedere d'accordo con il Comune. Non sono rapporti tra cane e gatto, quelli tra AdSP e Municipio, ma ciascuno ha le proprie competenze e la gelosia professionale di voler decidere. Come sempre, c'è anche la questione tempi che rende difficile ogni previsione realistica. Tutta la parte del waterfront di competenza del Comune - o comunque con competenze incrociate - ad oggi è solo un abbozzo di progetto, sia pure suggestivo ma poco realistico, in relazione al reale e alle esigenze che nel frattempo si sono verificate in quella delicata parte del porto Mediceo e dei suoi collegamenti diretti con la città. Se dobbiamo prendere come parametro di riferimento i tempi di altri importanti lavori in città - l'eterna recinzione di viale Nazario Sauro sud, per esempio - non andremmo lontani. Ce la faranno i nostri eroi? (A.F.).

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

La Gazzetta Marittima

Livorno

Quei rinfusi... peripatetici

La Gazzetta Marittima

Quei rinfusi...peripatetici

02/21/2025 23:08

LIVORNO – Se c'è un settore merceologico che sul porto ha sempre più o meno tirato: e che alimenta un hub di fondamentale importanza come le piastrellerie di Lucca ma anche il cippato per il riscaldamento non urbano: che genera un traffico non minimo di Tir e di fender...ebbene, è quello dei rinfusi, da decenni operativo sulla Calata Orlando del Porto Mediceo. Traffico "povero", ammette Roberto Alberti del TCO: ma pressoché costante e che da lavoro ad alcune decine di persone. Ebbene, il TCO è l'esempio estremo di quella impossibilità di dare spazi e aree operative a tutti sul porto. Ho scritto che è "peripatetico", ma sono andato oltre la realtà: perché nelle intenzioni dell'AdSP ha avuto almeno una mezza dozzina di diverse collocazioni, con la necessità di liberare l'Orlando per il terminal delle crociere: ma è ancora lì, "tra color che son sospesi" come scriveva il buon Dante. Perché il terminal crociere è di laboratorio da venire: ma anche e specialmente perché tutte le alternative indicate sono progressivamente sfumate, a favore di altri traffici. L'ultima della serie sarebbe il Molo Italia, ma già in contestazione perché ci sono altri che lo vogliono. Da parte sua Roberto Alberti sta zitto, rifiuta interviste e dichiarazioni, ma si concede un bel carico di amarezza. E lavora, lavora sempre. (A.F.) Gli approcci innovativi per contrastare uno dei problemi per chi è a lungo imbarcato - Esperti e autorità intervenuti.

LIVORNO - Se c'è un settore merceologico che sul porto ha sempre più o meno tirato: e che alimenta un hub di fondamentale importanza come le piastrellerie di Lucca ma anche il cippato per il riscaldamento non urbano: che genera un traffico non minimo di Tir e di fenderebbene, è quello dei rinfusi, da decenni operativo sulla Calata Orlando del Porto Mediceo. Traffico "povero", ammette Roberto Alberti del TCO: ma pressoché costante e che da lavoro ad alcune decine di persone. Ebbene, il TCO è l'esempio estremo di quella impossibilità di dare spazi e aree operative a tutti sul porto. Ho scritto che è "peripatetico", ma sono andato oltre la realtà: perché nelle intenzioni dell'AdSP ha avuto almeno una mezza dozzina di diverse collocazioni, con la necessità di liberare l'Orlando per il terminal delle crociere: ma è ancora lì, "tra color che son sospesi" come scriveva il buon Dante. Perché il terminal crociere è di laboratorio da venire: ma anche e specialmente perché tutte le alternative indicate sono progressivamente sfumate, a favore di altri traffici. L'ultima della serie sarebbe il Molo Italia, ma già in contestazione perché ci sono altri che lo vogliono. Da parte sua Roberto Alberti sta zitto, rifiuta interviste e dichiarazioni, ma si concede un bel carico di amarezza. E lavora, lavora sempre. (A.F.) Gli approcci innovativi per contrastare uno dei problemi per chi è a lungo imbarcato - Esperti e autorità intervenuti.

Messaggero Marittimo

Livorno

Porto di Livorno: cresce il trasporto ferroviario, +10,4% nel 2024

Andrea Puccini

LIVORNO Il porto di Livorno conferma la sua vocazione intermodale con una crescita significativa del trasporto ferroviario. Nel 2024 sono stati movimentati 2.792 treni, registrando un incremento del 10,4% rispetto all'anno precedente. Estendendo l'analisi all'intero comprensorio portuale livornese, il numero complessivo dei convogli è stato di 3.228, segnando un aumento dell'8,9% su base annua. Trend positivi nei dati di traffico: l'analisi dei carri ferroviari movimentati evidenzia risultati altrettanto positivi. Nel 2024, il porto di Livorno ha registrato il transito di 44.447 carri, con un incremento del 7,2% rispetto al 2023. L'intero comprensorio ha invece totalizzato 51.402 carri, con una crescita del 9%. Particolarmente positivo il trend del settore container: il numero di treni dedicati è aumentato del 16,9%, mentre il traffico dei carri ha registrato un +10,7%. Questa crescita ha portato la quota ferroviaria del traffico containerizzato dal 16,3% del 2023 al 19% nel 2024. Le principali destinazioni e origini restano Padova, Rubiera, Marzaglia, Reggio Emilia e Bologna. Bene anche il settore dei prodotti forestali (+11% su base annua) e il traffico dei cereali (+28%). In controtendenza, invece, il trasporto ferroviario di rinfuse liquide (-27,8%) e il traffico di auto nuove (-17%), risultati negativi che riflettono l'andamento complessivo dei rispettivi traffici portuali. L'intermodalità come fattore strategico Le principali regioni di riferimento per i flussi ferroviari da e per Livorno restano Emilia-Romagna (36%), Veneto (33%) e Piemonte (12%). Secondo il presidente dell'AdSP MTS, Luciano Guerrieri, la crescita della quota ferroviaria rappresenta un elemento chiave per lo sviluppo sostenibile dello scalo: I numeri dimostrano il percorso di crescita del porto, sempre più orientato all'intermodalità e alla sostenibilità ambientale. Guerrieri ha evidenziato il ruolo delle nuove connessioni ferroviarie avviate nel 2024, tra cui il servizio intermodale di casse mobili dall'Interporto Vespucci a Padova, operativo da maggio con due circolazioni settimanali. Positivo anche il nuovo collegamento tra l'Interporto di Prato e il terminal TDT per il trasporto in container di acqua Panna da Scarperia a Livorno. L'acquisizione di nuovi traffici testimonia l'attrattività del nostro scalo e il lavoro svolto finora. Abbiamo redatto un Piano del Ferro ambizioso con l'obiettivo di potenziare i terminal ferroviari, allineandoli agli standard internazionali, ha concluso Guerrieri. Investimenti e Prospettive Future paroli Anche il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli, ha espresso soddisfazione per i risultati ottenuti, sottolineando l'impegno dell'ente nello sviluppo dell'intermodalità ferroviaria: L'AdSP sta investendo risorse significative per adeguare i binari del porto agli standard europei. Ne è prova il recente bando per la progettazione esecutiva e l'adeguamento del raccordo ferroviario di Livorno Porto Nuovo. Paroli ha inoltre evidenziato l'importanza degli incentivi per il trasporto ferroviario, previsti dalla legge di Bilancio: Grazie

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

ai nuovi fondi, le AdSP potranno erogare contributi fino a un milione di euro per supportare gli operatori dei servizi di manovra ferroviaria. In attesa del decreto del MIT, la nostra Autorità ha già stanziato 500 mila euro nel bilancio passato per incentivare la modalità ferroviaria. L'aumento dei traffici su ferro e l'impegno dell'AdSP nel potenziamento delle infrastrutture ferroviarie rafforzano il ruolo di Livorno come hub intermodale strategico, confermandolo tra i porti italiani più avanzati nel processo di transizione ecologica e sostenibilità logistica.

Messaggero Marittimo

Livorno

Raugei: aprire per lotti la Darsena Europa scelta di buon senso

Renato Roffi

LIVORNO In tempi di rinnovo dei vertici delle AdSp, come è giusto e normale che sia, le opinioni e gli interessi si rincorrono, si contrappongono e, talora, si sprecano nell'eterno gioco delle parti edei partiti. Niente di più naturale, dunque, e di meno inatteso che uno degli attori più importanti della portualità labronica, Enzo Raugei (qui l'intervista a cui si fa riferimento), presidente di lunghissimo corso dei lavoratori del porto, si stia dando apertamente a tirare la volata a Luciano Guerrieri, attuale presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale nonché suo compagno di partito e di fede politica. Del resto, Guerrieri è sicuramente uomo aperto allraugeia sintesi, da sempre restio alle contrapposizioni che, in effetti, ben difficilmente portano a qualcosa di buono. Che il presidente in scadenza dell'AdSp livornese si sia impegnato a fondo nel fare quel che poteva per far camminare un po' meglio l'antico progetto darsena Europa verso l'agognato traguardo, è un fatto difficilmente disconoscibile e su questo è praticamente impossibile non concordare con Raugei, specialmente quando formula l'ovvio auspicio che chiunque sia il nuovo presidente mantenga questa linea e punti alla conclusione dei progetti avviati, uno su tutti, di nuovo, la piattaforma Europa. Qualche inevitabile disorientamento, insorge, invece, allorché Raugei, leader dei portuali livornesi, forse non proprio in linea con altre autorevoli espressioni del potere comunale e regionale appartenenti alla sua parte politica, afferma di concordare con la linea del vice ministro Rixi, cioè quella di aprire l'operatività della grande darsena per lotti ultimati definendola: .una scelta di buon senso, condivisa da più personaggi dell'amministrazione della politica e delle istituzioni. Raugei è uomo di porto intellettualmente onesto, che guarda anzitutto ai risultati e al concreto, che deve la sua posizione al consenso dei lavoratori e alla fiducia che essi ripongono in lui, non è un personaggio di semplice potere politico amministrativo che, per rimanere in sella, ha bisogno di procacciarsi e mantenersi il favore e il sostegno delle autorità regionali e comunali del suo partito. Per Raugei prima vengono il bene e l'interesse dei suoi lavoratori. Non possiamo, nel leggere che Raugei concorda sulla rimodulazione del progetto per provare ad utilizzare piazzali e banchine già realizzati, rendendoli agibili e permettendo così di usare la superficie appena asfaltata, senza attendere che l'opera sia finita, lanciata da Rixi il 23 Febbraio 2024, non ripensare agli apprezzamenti di tutt'altro genere, espressi da due autorevoli esponenti del Pd comunale e regionale presenti alla recente visita a Livorno del vice ministro che, con premesse beffardamente scurrili, si erano abbandonati a commenti del tipo: chissà cosa direbbe la Regione che ha tirato fuori 200 milioni per la struttura e ma, una volta occupati, i piazzali non vengono più sgomberati . Probabilmente (avverbio di cui si potrebbe fare a meno ndr) è proprio qui che risiede la spiegazione del perché, ad un anno da quando

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

Messaggero Marittimo

Livorno

Rixi lanciò la sua proposta, sul fronte dell'utilizzo dei piazzali già allora quasi ultimati ancora non si sia visto alcunché, non ostante l'entusiasmo di pura facciata da cui allora fu accolto il pragmatico appello. Probabilmente proprio in quelle parole in libertà che, comunque, qualcuno degno di fede ha raccolto e riferito, possiamo trovare la spiegazione del perché quell'appello sia rimasto a tutt'oggi inascoltato.

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

Shipping Italy

Livorno

"Vengo anch'io. No tu no. Succede a Livorno"

Shipping Italy

"Vengo anch'io. No tu no. Succede a Livorno..."

02/21/2025 11:23 Nicola Capuzzo

Cantieri Breve cronistoria a firma di Aldo Montano sulla cantieristica navale nello scalo toscano fra rischi di monopolio, guerre di interessi e possibilità di trasferimento nella vicina Piombino del bacino galleggiante appena acquistato di REDAZIONE SHIPPING ITALY Contributo a cura di Aldo Montano * * cantiere navale Tommaso Montano e figli Chissà cosa direbbe Ferdinando I de' Medici, il Granduca di Toscana, che nel 1593 emanò le famose Leggi Livornine che invitata i mercanti di qualunque razza, nazionalità e religione ad abitare a Livorno con queste esplicite parole " A tutti voi Mercanti di qualsivoglia Nazione, Levantini, Ponentini, Spagnuoli, Portughesi, Grechi, Tedeschi, Italiani, Ebrei, Turchi, Mori, Armeni, Persiani, ed altri, concediamo reale, libero e amplissimo salvacondotto e libera facoltà e licenza che possiate venire stare, trafficare, passare, abitare con le famiglie, e senza partire, tornare e negoziare nella città di Pisa e terra di Livorno ." Il senso di grande apertura a tutte le genti e la libertà di impresa che traspiravano da queste parole fu compreso e accolto da mercanti di " qualsivoglia Nazione " che popolarono in effetti Livorno, parole rimaste nel tempo sintetizzate dal proverbio livornese " Se voi fare come ti pare vieni Livorno " riferendosi ovviamente alle amplissime libertà mercantili consentite a chi vi si stabiliva. Quello storico provvedimento ebbe effetti molto positivi sul porto di Livorno sulla città che sviluppò intorno ad esso, per divenire nei secoli a venire uno dei più importanti scali del Mediterraneo e un florido centro di scambi commerciali. Il Granduca, un uomo del 1500 – che potremmo oggi definire un "visionario" – se potesse leggere notizie di stampa di questi ultimi giorni si rivolterebbe nella tomba. Sotto le luci della ribalta la cantieristica navale livornese che cerca spazi, senza però specificare di "quale" cantieristica si parli e non è casuale Il porto di Livorno ha infatti una grande tradizione nella cantieristica navale che affonda le sue radici nello storico cantiere Navale F.lli Orlando la cui attività di costruzione di navi militari e mercantili si è protratta – con successioni di proprietà – fino al 2002, tra cui Ansaldo, Fincantieri e una Cooperativa dei dipendenti in autogestione. Dal 2003 l'intera area è in concessione alla Azimut Benetti spa, alla cantieristica di unità da diporto di alta fascia (che costruisce yacht e mega yacht anche di oltre 100 metri di lunghezza) di cui la concessionaria è leader, a livello mondiale, e che nel suo stesso sito web definisce la " unità produttiva di Livorno, che ad oggi è il più grande cantiere in attività del mondo ". Dal 2003 ai nostri giorni il Cantiere Azimut Benetti (e le sue società satelliti) anche con tutto il comparto edilizio che si è sviluppato in questi anni, ha piantato radici profonde ma anche sconfinato in aree attigue e indotto la Autorità di Sistema Portuale a ricercare nuove aree da destinare al comparto della nautica da diporto di alta

fascia. Le aree sono quelle relative alla darsena Calafati e alla darsena Pisa, poste all'imboccatura del porto industriale dove, dagli anni trenta del secolo scorso, insistono attività di manutenzione e riparazione navale e delle unità della nautica da diporto che negli anni, nella Darsena Calafati ha soppiantato quella del naviglio da pesca. Infatti, un progetto del 2021, commissionato dalla Autorità di Sistema Portuale al RINA indirizza in buona sostanza anche queste aree - riunite in unico comparto - alla cantieristica da diporto di alta fascia e il progetto, con un specifico bando, per l'assentimento delle aree in unica concessione dovrebbe essere implementata dal 1° luglio 2026 allorché scadranno le due concessioni tutt'ora in essere (anche se una sub iudice) . Con provvedimento della AdSP del 29 febbraio 2024, la originaria data di scadenza dal bando (4 marzo 2024) è stata rinviata al 15 aprile 2024, e nello stesso provvedimento si è prevista la possibilità di partecipazione di Associazioni temporanee di imprese (ATI) . In conseguenza di ciò la F.lli Neri Spa e Gestione Bacini Spa, due società che erano concessionarie dei due dei quattro lotti messi a bando, costituite in ATI hanno partecipato al bando presentando domande per tutti e quattro i lotti. A ben vedere, l'iniziativa della AdSP si è rivelata quantomeno inopportuna, non fosse altro per la brevità del termine concessorio stabilito al 30 giugno 2026 per allinearlo all'ultima concessione vigente (Cantiere Lorenzoni) che scadrà appunto a quella data. L'ATI così costituita si è vista assegnare tutti e quattro lotti messi a bando, con l'esclusione del Cantiere Navale Montano e del Cantiere Romoli. In realtà, il periodo di concessione si rivelerà più breve per gli assegnatari (salvo non improbabili proroghe) perché oltre i tre mesi concessi ai concessionari uscenti per sgombrare le aree, si è aggiunto ulteriore tempo , vuoi per le difficoltà oggettive di sgombri che presuppongono l'esistenza di strutture idonee ad ospitarle non facili da reperire, vuoi per le commesse assunte che devono essere ultimate. Ovviamente l'AdSP non si è affatto preoccupata di dare alternative ai concessionari uscenti pur essendo ab origine conscia del fatto che il progetto messo in atto in quella area avrebbe potuto potenzialmente spazzare via le aziende che fino ad allora vi avevano svolto le loro attività anche perché il candidato ideale per partecipare al bando del 2026 non è affatto lontano. Negli scorsi giorni, un fatto emblematico del clima da far west che si è determinato e che è assurto ai clamori della cronaca, è stato il tentativo da parte di dipendenti di una delle Società della ATI assegnataria, di andare a tagliare, prima con utensili da taglio e poi con la fiamma ossidrica, la recinzione del Cantiere Romoli per prendere possesso delle aree , tentativo andato in fumo per l'intervento della coraggiosa moglie del concessionario che, in attesa della forza pubblica, ha respinto con un idrante l' assalto alle mura. L'episodio ha suscitato l'intervento di stampa del CNA che chiede alla AdSP maggiori spazi in porto per la Cantieristica navale che, al momento, è concentrata nella sua iscritta Gestione Bacini Spa, alla quale si è dimostrata molto vicina. Anche il Cantiere Navale Tommaso Montano e Figli S.r.l. è al centro della surreale vicenda che si racconta. Il Cantiere Montano (fondato nel 1908 per la costruzione di caldaie per le navi a vapore da istallarsi sulle navi in costruzione nel cantiere navale F.lli Orlando) rilevò nel l 1937 i Cantieri Navali e Meccanici Livornesi, estendendo

la sua attività alle riparazioni e costruzioni navali, trovando collocazione in aree demaniali e negli specchi acquei della Darsena Pisa con concessioni che hanno avuto termine il 30 giugno 2024. Nel tempo però la sua attività ha iniziato ad incontrare difficoltà soprattutto per la sostanziale penuria di bacini pubblici da poter utilizzare per interventi e lavorazioni di carenaggio sulle navi che è stato sempre una delle primarie attività del cantiere . La domanda che al lettore sorgerà spontanea è:"Ma perché, a Livorno, con tutta quella storia non ci sono bacini di carenaggio da poter utilizzare" ? Una breve consultazione sulla pagina web del sito "Porto di Livorno" darebbe una risposta negativa perché i bacini di carenaggio a Livorno risulterebbero essere addirittura quattro, tre pubblici e uno privato. Di fatto però nessuno di questi è disponibile perché tre di questi bacini in aree di pertinenza o di influenza delle Azimut Benetti sono stati dati in concessione dalla Autorità di Sistema Portuale a questa stessa Società. Si tratta di due bacini fissi in muratura, uno costruito negli anni '80 durante la gestione Fincantieri di ben 350 mt di lunghezza (tra i più grandi del Mediterraneo) e uno di 138,50 mt, che sono entrambi in disuso mentre l'altro, un bacino galleggiante di 180mt., che dovrebbe essere usato per i re-fitting dalla concessionaria, è sempre, si potrebbe di dire, in stato di abituale indisponibilità dell'utenza esterna o è occupato o non funziona questo o quest'altro, o ci sono lavori di manutenzione in corso e quindi è impossibile programmarne qualsiasi utilizzazione. Per l'alaggio ed il varo poi, il cantiere Azimut Benetti usa sistemi diversi più consoni al tipo di unità di cui si occupa e, sotto altro aspetto, le manutenzioni e riparazioni navali prevedono delle lavorazioni che è bene tener lontano dai loro pregiati quanto raffinati yacht e megayacht. C'è da domandarsi però , visto che non sono usati dal concessionario, come queste concessioni possano essere mantenute. Il quarto ed ultimo bacino di carenaggio è galleggiante - utilizzato in origine per le manutenzioni e riparazioni navali - è di proprietà della Gestione Bacini spa che si trova di fatto, per quanto evidenziato, in una posizione di monopolio e quindi è oberata di lavoro anche per una collaborazione con Azimut Benetti per l'assemblaggio di scafi. Peraltro, nella sua posizione, Gestione Bacini Spa non favorirebbe certamente un concorrente quale Cantiere Montano. Tanto che l'ATI formata da Gestioni Bacini Spa e dalla F.lli Neri Spa, entrambi titolari di concessioni nella stessa area portuale ove opera il Cantiere Navale Montano, è diventata assegnataria anche del lotto occupato dal Cantiere Romoli e di quello occupato dal Cantiere Navale Montano, fulgido esempio di come le normative dettate sulla carta per favorire la concorrenza sul mercato, nella pratica possono finire per favorire le concentrazioni e di consguenza le posizioni di potenziale monopolio. Il Cantiere Montano, soffrendo della indisponibilità nel porto di Livorno di bacini pubblici in concessione alla Azimut Benetti spa e della concorrenza dell'unico bacino privato della Gestione Bacini spa, sin dal 2021 ha messo in atto un progetto industriale di investimenti per la riqualificazione delle strutture (anche demaniali) di .5.310.225,00, comprensiva dell'acquisto di un bacino di carenaggio galleggiante di 100 mt di lunghezza, per il quale è stato assegnato dalla Regione Toscana, alle condizioni di legge, un contributo pari al 35% dell'investimento. Il

bacino oggetto di trattativa (100 metri di lunghezza, 31 mt di larghezza e 5.000 tons di portata) dall'autunno 2023 è stato infine acquistato nel febbraio 2024 ed è giunto a Livorno (dopo lavori di straordinaria manutenzione effettuati presso il cantiere di origine), il giorno 11 novembre 2024. L'autorità di Sistema Portuale, nonostante non possa dirsi non a conoscenza della situazione dei bacini a Livorno, non si è dimostrata affatto favorevole ad accogliere questo nuovo bacino a Livorno trincerandosi dietro "la mancanza di spazi " . Il bacino, comunque, a Livorno doveva arrivare - e pare che sia dovuto intervenire il Ministero per ammorbidire la posizione della Autorità Sistema che in prima battuta si era espressa con un fermo rifiuto. Del bacino peraltro non erano mancate interlocuzioni con le autorità locali che evidentemente hanno ritenuto che i proponimenti del Cantiere Montano non andassero oltre le intenzioni, benché nei documenti allegati alla domanda di ammissione al bando presentata il 15 aprile 2024 l'acquisto del bacino risultasse del tutto esplicitato. Quindi l'arrivo del bacino è stato accolto come si accoglie un insalutato ospite e quasi per grazia ricevuta è stato "provvisoriamente" ormeggiato presso una banchina in concessione (la n.21 dietro pagamento al concessionario, per il mero stazionamento di . 500,00 al giorno) e doveva essere poi trasferito nella antistante banchina (n. 18) per le visite del RINA per ottenere i certificati tecnici per procedere all'iscrizione nel Registro delle navi minori e Galleggianti del porto di Livorno ed issare, quindi, la bandiera italiana e a tutti gli interventi necessari da parte del cantiere per renderlo operativo. La banchina n.18 inutilizzata perché interdetta all'ormeggio delle navi RO -RO in attesa di alcuni lavori di riparazione avrebbe avuto più di 100 metri lineari di banchina utilizzabile verso la radice e con quattro bitte d'ormeggio avrebbe potuto ospitare provvisoriamente l'unità. La Capitaneria di Porto indicò che non avrebbe però autorizzato il trasferimento dall'accosto 21 al 18 se non fossero prima ispezionate dai tecnici della AdSP le bitte interessate all'ormeggio, ispezione richiesta prima per due, poi per una terza ed infine anche per la quarta. Tre delle quattro bitte in questione sono risultate idonee , ma si è proseguito con accertamenti sul pescaggio e terminati questi la banchina è in odore di essere dichiarata "pericolante" benché sia utilizzata quotidianamente dagli operatori per la movimentazione di rimorchi e dei loro carichi. Tutto ciò mentre al Cantiere si susseguono le richieste di utenti e anche associazioni di categoria per sapere se il bacino è operativo. C'è di più la Autorità portuale per offrire una soluzione propone di trasferire il bacino nel Porto di Piombino, ancorché non sia stata individuata una soluzione certa. Ci sono in campo ipotesi, di cui una potrebbe dipendere dall'assenso di una Società participata da chi a Livorno si è visto assegnare le aree già in concessione al Cantiere Montano. Trasferire il bacino vuol dire però trasferire l'azienda, con i sui dipendenti e i suoi appaltatori, i magazzini, le officine e le attrezzature e quant'altro necessario. Potrà il Cantiere Montano sostenere tutto questo se non sarà trovata una soluzione ? Non lo sappiamo, ma sappiamo invece che quella che allo stato appare una rinuncia da parte della portualità livornese di tale opportunità offerta da un imprenditore locale sia contro ogni logica perché questo nuovo bacino,

oltre a riequilibrare la concorrenza sul mercato locale bloccato da una situazione di monopolio di fatto, offrirebbe una opzione di cantieristica navale che si occupa di manutenzione e riparazione delle navi mercantili che un "porto" che si vuol chiamare tale non può non ritenere indispensabile. Alla AdSP di Livorno tutto ciò non sembra interessare: l'importante appare non porre in essere condotte che impattino lo status quo Allora suggeriamo un post-scriptum all'editto del Granduca : " Tutti voi Mercanti di qualsivoglia Nazione vi invitiamo a non venire a Livorno ad investire e intraprendere, ma andate altrove perché qui è tutto occupato ". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI Arrivato a Livorno il nuovo bacino galleggiante acquistato da Cantiere Navale Montano.

Corriere Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona, aggiudicato l'appalto per immersione dei sedimenti in vasca di colmata

ANCONA - L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale ha annunciato l'aggiudicazione delll'appalto per l'immersione nella vasca di colmata di

Redazione

ANCONA - L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale ha annunciato l'aggiudicazione delll'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'Authority portuale 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'.

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

Rai News

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Sequestrate quasi 60 tonnellate di rifiuti tossici al porto di Ancona

Rai News

Sequestrate quasi 60 tonnellate di rifiuti tossici al porto di Ancona

02/21/2025 14:59 di Federico Capezza, montaggio Michele Tonti

A tentare l'importazione illecita dei materiali altamente pericolosi in arrivo dall'Albania, due società con sede in Lombardia. Tre imprenditori denunciati per traffico illecito di rifiuti, falso ideologico e intralcio alle attività di controllo Piombo, zinco e rame. Alte concentrazioni di materiali pericolosi che transitavano illegalmente nel porto di Ancona. A scoprirli, gli uomini della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane, che hanno sequestrato oltre 58 tonnellate di rifiuti altamente tossici in arrivo dall'Albania. A tentare l'importazione illecita, due società con sede in Lombardia. Il sospetto, durante i controlli doganali, che dentro i rimorchi dei camion contenenti schiumature di alluminio, come riportato sui documenti, ci potesse essere qualcosa di più pericoloso. La conferma è arrivata dopo le analisi dell'Arpam: i materiali sequestrati presentavano un'elevata tossicità. Un rischio per l'ambiente e per la salute. Tre imprenditori sono stati denunciati per traffico illecito di rifiuti, falso ideologico e intralcio alle attività di controllo. Rimane alta l'attenzione sul traffico merci nello scalo dorico: a ottobre erano state sequestrate 16 tonnellate di rifiuti dirette in Albania. Nel servizio video, l'intervista a Giuseppe Romanelli, comandante gruppo Guardia di Finanza Ancona.

A tentare l'importazione illecita dei materiali altamente pericolosi in arrivo dall'Albania, due società con sede in Lombardia. Tre imprenditori denunciati per traffico illecito di rifiuti, falso ideologico e intralcio alle attività di controllo Piombo, zinco e rame. Alte concentrazioni di materiali pericolosi che transitavano illegalmente nel porto di Ancona. A scoprirli, gli uomini della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane, che hanno sequestrato oltre 58 tonnellate di rifiuti altamente tossici in arrivo dall'Albania. A tentare l'importazione illecita, due società con sede in Lombardia. Il sospetto, durante i controlli doganali, che dentro i rimorchi dei camion contenenti schiumature di alluminio, come riportato sui documenti, ci potesse essere qualcosa di più pericoloso. La conferma è arrivata dopo le analisi dell'Arpam: i materiali sequestrati presentavano un'elevata tossicità. Un rischio per l'ambiente e per la salute. Tre imprenditori sono stati denunciati per traffico illecito di rifiuti, falso ideologico e intralcio alle attività di controllo. Rimane alta l'attenzione sul traffico merci nello scalo dorico: a ottobre erano state sequestrate 16 tonnellate di rifiuti dirette in Albania. Nel servizio video, l'intervista a Giuseppe Romanelli, comandante gruppo Guardia di Finanza Ancona.

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Hackerato anche il sito dell'Adsp

redazione web CIVITAVECCHIA - C'è anche il sito internet dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale - www.portidiroma.it - tra i siti web italiani oggetto di attacchi hacker. Per tutta la giornata di ieri, infatti, è rimasto irraggiungibile. Per il quarto giorno consecutivo, infatti, siti italiani sono stati bersaglio di attacchi; come rivendicato su X dal collettivo filorusso NoName057(16), ieri nel mirino sono finite soprattutto le pagine di alcuni porti e aziende di trasporto pubblico locale. Diversi siti come quello del porto di Olbia e Golfo Aranci, Porti di Roma (Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta) e di Atb Bergamo sono risultati inaccessibili o rallentati. L'offensiva è stata lanciata lunedì in risposta al discorso pronunciato a Marsiglia dal presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, definito dai pirati informatici "russofono" per aver "paragonato la Russia al Terzo Reich". Nei giorni scorsi gli attacchi di tipo Ddos avevano colpito siti di ministeri, banche, forze dell'ordine, aziende finanziarie e legate alla produzione di armi. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

CivOnline

Hackerato anche il sito dell'Adsp

02/21/2025 09:44

redazione web CIVITAVECCHIA – C'è anche il sito internet dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale - www.portidiroma.it - tra i siti web italiani oggetto di attacchi hacker. Per tutta la giornata di ieri, infatti, è rimasto irraggiungibile. Per il quarto giorno consecutivo, infatti, siti italiani sono stati bersaglio di attacchi; come rivendicato su X dal collettivo filorusso NoName057(16), ieri nel mirino sono finite soprattutto le pagine di alcuni porti e aziende di trasporto pubblico locale. Diversi siti come quello del porto di Olbia e Golfo Aranci, Porti di Roma (Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta) e di Atb Bergamo sono risultati inaccessibili o rallentati. L'offensiva è stata lanciata lunedì in risposta al discorso pronunciato a Marsiglia dal presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, definito dai pirati informatici "russofono" per aver "paragonato la Russia al Terzo Reich". Nei giorni scorsi gli attacchi di tipo Ddos avevano colpito siti di ministeri, banche, forze dell'ordine, aziende finanziarie e legate alla produzione di armi. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Hackerato anche il sito dell'Adsp

CIVITAVECCHIA - C'è anche il sito internet dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale - www.portidiroma.it - tra i siti web italiani oggetto di attacchi hacker. Per tutta la giornata di ieri, infatti, è rimasto irraggiungibile. Per il quarto giorno consecutivo, infatti, siti italiani sono stati bersaglio di attacchi; come rivendicato su X dal collettivo filorusso NoName057(16), ieri nel mirino sono finite soprattutto le pagine di alcuni porti e aziende di trasporto pubblico locale. Diversi siti come quello del porto di Olbia e Golfo Aranci, Porti di Roma (Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta) e di Atb Bergamo sono risultati inaccessibili o rallentati. L'offensiva è stata lanciata lunedì in risposta al discorso pronunciato a Marsiglia dal presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, definito dai pirati informatici "russofono" per aver "paragonato la Russia al Terzo Reich". Nei giorni scorsi gli attacchi di tipo Ddos avevano colpito siti di ministeri, banche, forze dell'ordine, aziende finanziarie e legate alla produzione di armi. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Hackerato anche il sito dell'Adsp

02/21/2025 12:10

CIVITAVECCHIA – C'è anche il sito internet dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale - www.portidiroma.it - tra i siti web italiani oggetto di attacchi hacker. Per tutta la giornata di ieri, infatti, è rimasto irraggiungibile. Per il quarto giorno consecutivo, infatti, siti italiani sono stati bersaglio di attacchi; come rivendicato su X dal collettivo filorusso NoName057(16), ieri nel mirino sono finite soprattutto le pagine di alcuni porti e aziende di trasporto pubblico locale. Diversi siti come quello del porto di Olbia e Golfo Aranci, Porti di Roma (Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta) e di Atb Bergamo sono risultati inaccessibili o rallentati. L'offensiva è stata lanciata lunedì in risposta al discorso pronunciato a Marsiglia dal presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, definito dai pirati informatici "russofono" per aver "paragonato la Russia al Terzo Reich". Nei giorni scorsi gli attacchi di tipo Ddos avevano colpito siti di ministeri, banche, forze dell'ordine, aziende finanziarie e legate alla produzione di armi. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Humanity 1 diretta al porto di Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - È Civitavecchia il porto assegnato dalle autorità italiane a Humanity 1 per lo sbarco dei 40 naufraghi tratti in salvo la scorsa notte da un "gommone non idoneo alla navigazione". «Il porto dista 870 chilometri, una sofferenza inutile per i sopravvissuti ipotermici, disidratati e indeboliti», dicono da Sos Humanity. Poco prima del soccorso dell'equipaggio di Humanity 1 aveva avvistato un'altra imbarcazione. «Era vuota e quasi affondata, il che indica un respingimento illegale da parte della Guardia costiera libica - denuncia l'ong - finanziando la cosiddetta Guardia costiera libica, l'Ue si sta rendendo complice di violazioni della legge». Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Humanity 1 diretta al porto di Civitavecchia

02/21/2025 12:10

CIVITAVECCHIA – È Civitavecchia il porto assegnato dalle autorità italiane a Humanity 1 per lo sbarco dei 40 naufraghi tratti in salvo la scorsa notte da un "gommone non idoneo alla navigazione". «Il porto dista 870 chilometri, una sofferenza inutile per i sopravvissuti ipotermici, disidratati e indeboliti», dicono da Sos Humanity. Poco prima del soccorso dell'equipaggio di Humanity 1 aveva avvistato un'altra imbarcazione. «Era vuota e quasi affondata, il che indica un respingimento illegale da parte della Guardia costiera libica - denuncia l'ong – finanziando la cosiddetta Guardia costiera libica, l'Ue si sta rendendo complice di violazioni della legge». Commenti.

The Medi Telegraph

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Si chiamerà Legend of the Seas la terza nave di classe "Icon"

The Medi Telegraph

Si chiamerà Legend of the Seas la terza nave di classe "Icon"

02/21/2025 11:36 Matteo Martinuzzi

La nave debutterà nel Mediterraneo Occidentale nel luglio del 2026 con possibilità di imbarco a Barcellona e Civitavecchia Si chiamerà Legend of the Seas la terza nave di classe "Icon", attualmente in costruzione presso Meyer Turku. Ma la novità più ghiotta per noi italiani è che questo nuovo gigante dei record debutterà nel Mediterraneo Occidentale nel luglio del 2026 con possibilità di imbarco a Barcellona e Civitavecchia . Dopo il successo del prototipo Icon of the Seas, che ha polverizzato ogni record dimensionale con 248.663 tonnellate di stazza lorda, era molto attesa dai crocieristi europei una nave di questa serie nei nostri mari. Infatti la seconda della classe che si chiamerà Star of the Seas debutterà sempre negli States il prossimo agosto. Gli itinerari della "Legend" sono ufficialmente in vendita a partire da giovedì 20 febbraio: salperà tutto l'anno da Fort Lauderdale a partire da novembre del 2026 per vacanze di 6 notti nei Caraibi Occidentali e di 8 notti nei Caraibi Meridionali, che includeranno le visite alla pluripremiata isola di Royal Caribbean alle Bahamas, Perfect Day at Coco Cay. Prima del suo debutto ai Caraibi, come abbiamo visto, "Legend" offrirà avventure estive in Europa con vacanze di 7 notti nel Mediterraneo occidentale dall'home port principale di Barcellona. Questi viaggi che scaleranno nei tradizionali pochi porti in grado di ospitare giganti simili, toccheranno Spagna, Francia ed ovviamente il nostro Paese con La Spezia, Civitavecchia e Napoli che avranno l'onore di vedere ormeggiata alle proprie banchine un gioiello simile. D'altronde questi scali italiani hanno già ospitato a partire dal 2014 le giganavi di classe "Oasis": 362 metri di lunghezza fuori tutto per 47 di larghezza al galleggiamento sono le dimensioni di quest'ultime. Le "Icon" invece misurano 364 metri di lunghezza fuori tutto per 48,4 di larghezza. Quindi i piloti dei nostri porti saranno già abituati a suggerire la manovra di giganti simili. Un'altra curiosità generata da questo annuncio è che Royal Caribbean International "ricicla" per la prima volta il nome di una nave del suo passato. Infatti Legend of the Seas è stato anche il nome della costruzione A31 consegnata dai Chantiers de l'Atlantique di Saint Nazaire nel 1995. Con "solo" 69.130 tonnellate di stazza lorda ha navigato con i colori di Royal fino al 2017: attualmente naviga per Marella Cruises con il nome di Marella Discovery 2. Ricordiamo che questa nave, 3 volte e mezza più piccola della prossima "Legend", è stata di casa anche a Genova nella stagione crocieristica 2013, quando ancora Royal Caribbean aveva un home port parziale sotto la Lanterna. «Dopo aver festeggiato un anno di record della rivoluzionaria Icon of the Seas e i ricordi indimenticabili creati a bordo dagli ospiti di tutte le età, siamo entusiasti di annunciare il nome della terza nave della "Icon Class" di Royal Caribbean», ha dichiarato Michael Bayley, presidente e amministratore delegato di Royal Caribbean International . «Legend of the Seas rappresenta il prossimo audace passo in questa entusiasmante nuova

era di vacanze e il prosieguo dell'eredità della "Icon Class", e non vediamo l'ora di far vivere questa straordinaria gamma di esperienze a sempre più famiglie e amanti dell'avventura in Europa, nei Caraibi e oltre». Queste navi sono adatte ad ogni tipo di famiglia e viaggiatore che potrà trovare la propria dimensione attraverso otto quartieri tematici, con oltre 40 opzioni di ristorazione e bar, esperienze adrenaliniche , momenti di relax senza pari e innumerevoli opportunità per creare ricordi indimenticabili, sia insieme che in totale libertà. Tutto questo vuol dire viaggiare sulle navi da crociera più grandi del mondo, presto anche nel Mare Nostrum. Il conto alla rovescia è iniziato, manca poco più di un anno.

economiadelmare.org

Salerno

Nuovo servizio container da Salerno agli USA, ora cinque partenze

Primo approdo al Salerno Container Terminal della full container CMA-CGM Endurance nell'ambito del servizio Amerigo, gestito dalla linea di navigazione francese CMA-CGM ad oggi la terza compagnia di navigazione più grande al mondo per capacità di teus, dopo MSC e Maersk in alleanza con Cosco Shipping (Shanghai), OOCL (Hong Kong), ONE (Singapore). Il nuovo servizio collegherà a cadenza settimanale, ogni lunedi, il porto di Salerno direttamente alla Costa Est degli Stati Uniti, con approdi, in rotazione, a Salerno, La Spezia, Genova, Vado Ligure, Valencia, Algeciras, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Algeciras, Salerno. La nave CMA-CGM Endurance, approdata a Salerno lo scorso 18 febbraio, è tra le più performanti e moderne della flotta CMA-CGM, varata nel 2024, di 73.133 tonnellate di stazza lorda, 268 metri di lunghezza ed una capacità di 7.500 teus. Si tratta di una unità navale di ultima generazione, con alimentazione a LNG (liquefied natural gas, ovvero gas naturale liquefatto, considerato il combustibile fossile in grado di ridurre drasticamente le emissioni), che risponde all'impegno di CMA-CGM di porre la salvaguardia dell'ambiente al centro della propria visione strategica, con azioni tese a limitare l'impronta di carbonio delle proprie attività, sia nel corso della navigazione che in occasione delle soste nei porti. L'inserimento di Salerno nella rotazione di questo servizio, a cadenza settimanale, consente alle industrie import/export del Sud Italia di potenziare ulteriormente la loro presenza sul mercato americano, nonché la capacità di penetrare nei traffici che guardano alla parte Ovest del mondo. Salgono a cinque i collegamenti settimanali con le Americhe Con l'introduzione di questo nuovo collegamento, salgono, quindi, a cinque i servizi che collegano direttamente ogni settimana il porto di Salerno con le Americhe (Canada, USA, Sud America). 'L'avvio del servizio Amerigo è un momento importante per il nostro scalo portuale e rafforza ulteriormente il ruolo strategico del porto di Salerno nel panorama dei traffici internazionali, nell'ottica di garantire collegamenti rapidi, affidabili e competitivi alle aziende del nostro territorio' afferma Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal e del Gruppo Gallozzi, che aggiunge: 'Questo approdo testimonia la costante crescita del porto salernitano e il consolidamento delle sue relazioni con i principali attori del trasporto marittimo globale. Con una media di venti approdi settimanali e la presenza di diciotto differenti compagnie di navigazione, Salerno Container Terminal garantisce una capacità di connessione che raggiunge tutti i mercati del mondo, favorendo una ulteriore crescita dei traffici del porto che segnano a gennaio 2025 un +7% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Questo risultato consente di guardare con fiducia al raggiungimento del target di 400.000 teus, la nostra sfida per il 2025, con l'obiettivo di traguardare, a fine anno, il +10% di teus complessivi'.

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

Informazioni Marittime

Salerno

Salerno-Stati Uniti, via al nuovo servizio full container

Informazioni Marittime

Salerno-Stati Uniti, via al nuovo servizio full container

02/21/2025 09:30

Salgono a cinque le partenze settimanali per le Americhe dallo scalo campano Il Salerno Container Terminal registra il primo approdo della full container Cma Cgm Endurance nell'ambito del servizio Amerigo , gestito dalla linea di navigazione francese Cma Cgm in alleanza con Cosco Shipping (Shanghai), OOCL (Hong Kong), ONE (Singapore). Il nuovo servizio collegherà a cadenza settimanale, ogni lunedì, il porto di Salerno direttamente alla Costa Est degli Stati Uniti, con approdi, in rotazione, a Salerno, La Spezia, Genova, Vado Ligure, Valencia, Algeciras, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Algeciras, Salerno. La nave Cma Cgm Endurance , approdata a Salerno lo scorso 18 febbraio, è tra le più performanti e moderne della flotta Cma Cgm, varata nel 2024, di 73.133 tonnellate di stazza lorda, 268 metri di lunghezza ed una capacità di 7.500 teus. Si tratta di una unità navale di ultima generazione, con alimentazione a LNG (liquefied natural gas, ovvero gas naturale liquefatto, considerato il combustibile fossile in grado di ridurre drasticamente le emissioni), che risponde all'impegno di Cma Cgm di porre la salvaguardia dell'ambiente al centro della propria visione strategica, con azioni tese a limitare l'impronta di carbonio delle proprie attività, sia nel corso della navigazione che in occasione delle soste nei porti. L'inserimento di Salerno nella rotazione di questo servizio, a cadenza settimanale, consente alle industrie import/export del Sud Italia di potenziare ulteriormente la loro presenza sul mercato americano, nonché la capacità di penetrare nei traffici che guardano alla parte Ovest del mondo. Con l'introduzione di questo nuovo collegamento, salgono, quindi, a cinque i servizi che collegano direttamente ogni settimana il porto di Salerno con le Americhe (Canada, USA, Sud America). "L'avvio del servizio Amerigo è un momento importante per il nostro scalo portuale e rafforza ulteriormente il ruolo strategico del porto di Salerno nel panorama dei traffici internazionali, nell'ottica di garantire collegamenti rapidi, affidabili e competitivi alle aziende del nostro territorio" - afferma Agostino Gallozzi

Salgono a cinque le partenze settimanali per le Americhe dallo scalo campano Il Salerno Container Terminal registra il primo approdo della full container Cma Cgm Endurance nell'ambito del servizio Amerigo , gestito dalla linea di navigazione francese Cma Cgm in alleanza con Cosco Shipping (Shanghai), OOCL (Hong Kong), ONE (Singapore). Il nuovo servizio collegherà a cadenza settimanale, ogni lunedi, il porto di Salerno direttamente alla Costa Est degli Stati Uniti, con approdi, in rotazione, a Salerno, La Spezia, Genova, Vado Ligure, Valencia, Algeciras, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Algeciras, Salerno. La nave Cma Cgm Endurance nell'ambito del servizio Amerigo , gestito dalla linea di navigazione francese Cma Cgm in alleanza con Cosco Shipping (Shanghai), OOCL (Hong Kong), ONE (Singapore). Il nuovo servizio collegherà a cadenza settimanale, ogni lunedì, il porto di Salerno direttamente alla Costa Est degli Stati Uniti, con approdi, in rotazione, a Salerno, La Spezia, Genova, Vado Ligure, Valencia, Algeciras, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Algeciras, Salerno. La nave Cma Cgm Endurance , approdata a Salerno lo scorso 18 febbraio, è tra le più performanti e moderne della flotta Cma Cgm, varata nel 2024, di 73.133 tonnellate di stazza lorda, 268 metri di lunghezza ed una capacità di 7.500 teus. Si tratta di una unità navale di ultima generazione, con alimentazione a LNG (liquefied natural gas, ovvero gas naturale liquefatto, considerato il combustibile fossile in grado di ridurre drasticamente le emissioni), che risponde all'impegno di Cma Cgm di porre la salvaguardia dell'ambiente al centro della propria visione strategica, con azioni tese a limitare l'impronta di carbonio delle proprie attività, sia nel corso della navigazione che in occasione delle soste nei porti. L'inserimento di Salerno nella rotazione di questo servizio, a cadenza settimanale, consente alle industrie import/export del Sud Italia di potenziare ulteriormente la loro presenza sul mercato americano, nonché la capacità di penetrare nei traffici che guardano alla parte Ovest del mondo. Con l'introduzione di questo nuovo collegamento, salgono, quindi, a cinque i servizi che collegano direttamente ogni settimana il porto di Salerno con le Americhe (Canada, USA, Sud America). "L'avvio del servizio Amerigo è un momento importante per il nostro scalo portuale e rafforza ulteriormente il ruolo strategico del porto di Salerno nel panorama dei traffici internazionali, nell'ottica di garantire collegamenti rapidi, affidabili e competitivi alle aziende del nostro territorio" - afferma Agostino Gallozzi , presidente di Salerno Container Terminal e del Gruppo Gallozzi, che aggiunge: "Questo approdo testimonia la costante crescita del porto salernitano e il consolidamento delle sue relazioni con i principali attori del trasporto marittimo globale. Con una media di venti approdi settimanali e la presenza di diciotto differenti compagnie di navigazione, Salerno Container Terminal garantisce una capacità di connessione che raggiunge tutti i mercati del mondo, favorendo una ulteriore crescita dei traffici del porto che segnano a gennaio 2025 un +7% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Questo risultato consente di guardare con fiducia al raggiungimento del target di 400.000 teus, la nostra sfida per il 2025, con l'obiettivo di traguardare, a fine anno, il +10% di teus complessivi". Condividi Tag porti salerno Articoli correlati.

Shipping Italy

Salerno

Salpato da Salerno il nuovo servizio settimanale full container per gli Stati Uniti

Shipping Italy

Salpato da Salerno il nuovo servizio settimanale full container per gli Stati Uniti

02/21/2025 10:58 Nicola Capuzzo

Porti Salgono a cinque le partenze settimanali per le Americhe dallo scalo campano che registra un aumento di traffici rispetto a gennaio 2024 del 7% di REDAZIONE SHIPPING ITALY E' avvenuto nei giorni scorsi il primo approdo al Salerno Container Terminal della nave full container Cma Cgm Endurance nell'ambito del servizio Amerigo, gestito dalla linea di navigazione francese Cma Cgm in alleanza con Cosco Shipping (Shanghai), Oocl (Hong Kong), One (Singapore). Il nuovo servizio collegherà a cadenza settimanale, ogni lunedì, il porto di Salerno direttamente alla Costa Est degli Stati Uniti, con approdi, in rotazione, a Salerno, La Spezia, Genova, Vado Ligure, Valencia, Algeciras, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Algeciras, Salerno. La nave Cma-Cgm Endurance, è tra le più performanti e moderne della flotta Cma-Cgm; varata nel 2024 ha 73.133 tonnellate di stazza lorda, 268 metri di lunghezza e una capacità di 7.500 Teus. Si tratta di una unità navale di ultima generazione, con alimentazione a Lng, combustibile fossile in grado di ridurre le emissioni, che risponde all'impegno della compagnia navale di limitare l'impronta di carbonio delle proprie attività, sia nel corso della navigazione che in occasione delle soste nei porti. L'inserimento di Salerno nella rotazione di questo servizio, a cadenza settimanale, spiega una nota del Salerno Container Terminal, consente alle industrie import/export del Sud Italia di potenziare ulteriormente la loro presenza sul mercato americano, nonché la loro capacità di penetrare nei traffici che guardano alla parte Ovest del mondo. Con l'introduzione di questo nuovo collegamento, salgono, quindi, a cinque i servizi che collegano direttamente ogni settimana il porto di Salerno con le Americhe (Canada, Usa, Sud America). "L'avvio del servizio Amerigo è un momento importante per il nostro scalo portuale e rafforza ulteriormente il ruolo strategico del porto di Salerno nel panorama dei traffici internazionali, nell'ottica di garantire collegamenti rapidi, affidabili e competitivi alle aziende del nostro territorio" - afferma Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal e del Gruppo Gallozzi, che aggiunge: "questo approdo testimonia la costante crescita del porto salernitano e il consolidamento delle sue relazioni con i principali attori del trasporto marittimo globale. Con una media di venti approdi settimanali e la presenza di diciotto differenti compagnie di navigazione, Salerno Container Terminal garantisce una capacità di connessione che raggiunge tutti i mercati del mondo, favorendo una ulteriore crescita dei traffici del porto che segnano a gennaio 2025 un +7% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Questo risultato consente di guardare con fiducia al raggiungimento del target di 400.000 teus, la nostra sfida per il 2025, con l'obiettivo di traguardare, a fine anno, il +10% di teus complessivi". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Il Nautilus

Bari

AdSP MAM: cerimonia di consegna delle autorizzazioni per la fornitura del lavoro temporaneo alle imprese portuali

Il Nautilus

AdSP MAM: cerimonia di consegna delle autorizzazioni per la fornitura del lavoro temporaneo alle imprese portuali

02/21/2025 14:47

Foto: S.C. Martedì 25 febbraio, nella sede di Bari di AdSPMAM, cerimonia di consegna delle autorizzazioni per la fornitura del lavoro temporaneo alle imprese portuali. L'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale conclude con successo una gara europea per la gestione della fornitura di lavoro temporaneo in favore delle imprese portuali, nell'intero Sistema portuale. Martedì 25 febbraio alle ore 11:00, nella sede di Bari dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), p.le C. Colombo 1, il commissario straordinario, Ammiraglio Vincenzo Leone, alla presenza del segretario generale, Tito Vespasiani, e dei Direttori di Dipartimento Esercizio porti del Sistema, sottoscriverà le autorizzazioni per la fornitura di lavoro temporaneo in favore delle imprese portuali, alle quattro compagnie individuate con gara europea. Si tratta della prima autorizzazione a livello di Sistema portuale in Italia. Sono quattro le compagnie ex art. 17 della L. 84/1994 individuate, per quattro porti dell'AdSP: Bari, Brindisi, Manfredonia e Barletta e sessanta lavoratori coinvolti complessivamente.

Foto: S.C. Martedì 25 febbraio, nella sede di Bari di AdSPMAM, cerimonia di consegna delle autorizzazioni per la fornitura del lavoro temporaneo alle imprese portuali. L'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale conclude con successo una gara europea per la gestione della fornitura di lavoro temporaneo in favore delle imprese portuali, nell'intero Sistema portuale. Martedì 25 febbraio alle ore 11:00, nella sede di Bari dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), p.le C. Colombo 1, il commissario straordinario, Ammiraglio Vincenzo Leone, alla presenza del segretario generale, Tito Vespasiani, e dei Direttori di Dipartimento Esercizio porti del Sistema, sottoscriverà le autorizzazioni per la fornitura di lavoro temporaneo in favore delle imprese portuali, alle quattro compagnie individuate con gara europea. Si tratta della prima autorizzazione a livello di Sistema portuale in Italia. Sono quattro le compagnie ex art. 17 della L. 84/1994 individuate, per quattro porti dell'AdSP: Bari, Brindisi, Manfredonia e Barletta e sessanta lavoratori coinvolti complessivamente.

Informatore Navale

Manfredonia

CAPITANERIA DI PORTO DI MANFREDONIA - Attività di polizia ambientale nel Comune di Monte Sant'Angelo

Informatore Navale

CAPITANERIA DI PORTO DI MANFREDONIA – Attività di polizia ambientale nel Comune di Monte Sant'Angelo

02/21/2025 15:51

Militari in forza al Nucleo Operativo Polizia Ambientale della Capitaneria di Porto di Manfredonia, con il coordinamento del 6° Centro Controllo Ambiente Marino della Direzione Marittima di Bari, hanno portato a termine un'attività di polizia ambientale presso un'impresa adibita al recupero rifiuti speciali non pericolosi di tipo ferroso ricadente nel Comune di Monte Sant'Angelo Nel corso dell'ispezione condotta dai militari della Guardia Costiera veniva accertata la presenza di una cospicua area utilizzata per lo stoccaggio dei rifiuti speciali non pericolosi priva delle previste autorizzazioni da parte degli enti preposti. Da approfondimenti condotti sul posto venivano accertate ulteriori criticità sullo stato delle griglie di scolo presenti lungo le aree di stoccaggio dei rifiuti che, all'esito del sopralluogo, venivano rinvenute completamente ostruite inficiando in tal modo la capacità delle stesse di convogliare gli eventuali colaticci percolanti nell'apposita vasca di raccolta". Le condotte di reato ipotizzate per quanto accertato sono quelle di cui all'art. 256, comma 1 (gestione illecita di rifiuti) e comma 4 ("inosservanza delle prescrizioni contenute o richiamate nelle autorizzazioni, nonché nelle ipotesi di carenza dei requisiti e delle condizioni richiesti per le iscrizioni o comunicazioni") del D.L.gs 152/2006 "Testo Unico Ambientale". Su conforme avviso della Autorità Giudiziaria, i militari operanti procedevano al sequestro preventivo d'urgenza ex art.321 del c.p.p. dell'intera area avente una superficie di circa 2.400 mq al cui interno erano depositate 800 tonnellate circa di rifiuti ferrosi (speciali non pericolosi). Il sequestro veniva successivamente convalidato dall'Autorità Giudiziaria che ha ipotizzato, in capo ai responsabili dell'azienda, il reato di cui all'art. 256, comma 3 (Discarica abusiva) del Testo Unico Ambientale che prevede per i responsabili la pena dell'arresto, da sei mesi a due anni, e con l'ammenda da duemilaseicento euro a ventiseimila euro prevedendo altresì, in caso di condanna, la confisca dell'area sulla quale è stata realizzata la discarica abusiva. È importante sottolineare che il procedimento si trova nella fase delle indagini preliminari. L'eventuale colpevolezza, in ordine alle ipotesi di reato contestate, dovrà essere accertata in sede di processo nel contraddittorio tra le parti. L'operazione ambientale condotta dai militari della Capitaneria di Porto di Manfredonia è finalizzata alla tutela dell'ambiente marino e costiero che rappresenta uno degli obiettivi prioritari che il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera è chiamato a garantire, sia per la ricchezza del patrimonio naturalistico nazionale, sia per i rilevanti interessi sociali ed economici coinvolti nella valorizzazione e nella fruizione delle relative risorse.

Puglia Live

Manfredonia

Operazione dei Militari in forza al Nucleo Operativo Polizia Ambientale della Capitaneria di Porto di Manfredonia

Puglia Live

Operazione dei Militari in forza al Nucleo Operativo Polizia Ambientale della Capitaneria di Porto di Manfredonia

02/21/2025 16:16

Militari in forza al Nucleo Operativo Polizia Ambientale della Capitaneria di Porto di Manfredonia, con il coordinamento del 6° Centro Controllo Ambiente Marino della Direzione Marittima di Bari, hanno portato a termine un'attività di polizia ambientale presso un'impresa adibita al recupero rifiuti speciali non pericolosi di tipo ferroso ricadente nel Comune di Monte Sant'Angelo Nel corso dell'ispezione condotta dai militari della Guardia Costiera veniva accertata la presenza di una cospicua area utilizzata per lo stoccaggio dei rifiuti speciali non pericolosi priva delle previste autorizzazioni da parte degli enti preposti. Da approfondimenti condotti sul posto venivano accertate ulteriori criticità sullo stato delle griglie di scolo presenti lungo le aree di stoccaggio dei rifiuti che, all'esito del sopralluogo, venivano rinvenute completamente ostruite inficiando in tal modo la capacità delle stesse di convogliare gli eventuali colaticci percolanti nell'apposita vasca di raccolta". Le condotte di reato ipotizzate per quanto accertato sono quelle di cui all'art. 256, comma 1 (gestione illecita di rifiuti) e comma 4 ("inosservanza delle prescrizioni contenute o richiamate nelle autorizzazioni, nonché nelle ipotesi di carenza dei requisiti e delle condizioni richiesti per le iscrizioni o comunicazioni") del D.L.gs 152/2006 "Testo Unico Ambientale". Su conforme avviso della Autorità Giudiziaria, i militari operanti procedevano al sequestro preventivo d'urgenza ex art.321 del c.p.p. dell'intera area avente una superficie di circa 2.400 mq al cui interno erano depositate 800 tonnellate circa di rifiuti ferrosi (speciali non pericolosi). Il sequestro veniva successivamente convalidato dall'Autorità Giudiziaria che ha ipotizzato, in capo ai responsabili dell'azienda, il reato di cui all'art. 256, comma 3 (Discarica abusiva) del Testo Unico Ambientale che prevede per i responsabili la pena dell'arresto, da sei mesi a due anni, e con l'ammenda da duemilaseicento euro a ventiseimila euro prevedendo altresì, in caso di condanna, la confisca dell'area sulla quale è stata realizzata la discarica abusiva. È importante sottolineare che il procedimento si trova nella fase delle indagini preliminari. L'eventuale colpevolezza, in ordine alle ipotesi di reato contestate, dovrà essere accertata in sede di processo nel contraddittorio tra le parti. L'operazione ambientale condotta dai militari della Capitaneria di Porto di Manfredonia è finalizzata alla tutela dell'ambiente marino e costiero che rappresenta uno degli obiettivi prioritari che il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera è chiamato a garantire, sia per la ricchezza del patrimonio naturalistico nazionale, sia per i rilevanti interessi sociali ed economici coinvolti nella valorizzazione e nella fruizione delle relative risorse.

Sea Reporter

Manfredonia

La Guardia Costiera di Manfredonia sequestra un area di 2.400 mq con 800 tonnellate di rifiuti ferrosi speciali

Sea Reporter

La Guardia Costiera di Manfredonia sequestra un area di 2.400 mq con 800 tonnellate di rifiuti ferrosi speciali

02/21/2025 16:24 Redazione Seareporter

Militari in forza al Nucleo Operativo Polizia Ambientale della Capitaneria di Porto di Manfredonia, con il coordinamento del 6° Centro Controllo Ambiente Marino della Direzione Marittima di Bari, hanno portato a termine un'attività di polizia ambientale presso un'impresa adibita al recupero rifiuti speciali non pericolosi di tipo ferroso ricadente nel Comune di Monte Sant'Angelo. Nel corso dell'ispezione condotta dai militari della Guardia Costiera veniva accertata la presenza di una cospicua area utilizzata per lo stoccaggio dei rifiuti speciali non pericolosi priva delle previste autorizzazioni da parte degli enti preposti. Da approfondimenti condotti sul posto venivano accertate ulteriori criticità sullo stato delle griglie di scolo presenti lungo le aree di stoccaggio dei rifiuti che, all'esito del sopralluogo, venivano rinvenute completamente ostruite inficiando in tal modo la capacità delle stesse di convogliare gli eventuali colaticci percolanti nell' apposita vasca di raccolta ". Le condotte di reato ipotizzate per quanto accertato sono quelle di cui all'art. 256, comma 1 (gestione illecita di rifiuti) e comma 4 ("inosservanza delle prescrizioni contenute o richiamate nelle autorizzazioni, nonché nelle ipotesi di carenza dei requisiti e delle condizioni richiesti per le iscrizioni o comunicazioni") del D.L.gs 152/2006 "Testo Unico Ambientale". Su conforme avviso della Autorità Giudiziaria, i militari operanti procedevano al sequestro preventivo d'urgenza ex art.321 del c.p.p. dell'intera area avente una superficie di circa 2.400 mq al cui interno erano depositate 800 tonnellate circa di rifiuti ferrosi (speciali non pericolosi). Il sequestro veniva successivamente convalidato dall'Autorità Giudiziaria che ha ipotizzato, in capo ai responsabili dell'azienda, il reato di cui all'art. 256, comma 3 (Discarica abusiva) del Testo Unico Ambientale che prevede per i responsabili la pena dell'arresto, da sei mesi a due anni, e con l'ammenda da duemilaseicento euro a ventiseimila euro prevedendo altresì, in caso di condanna, la confisca dell'area sulla

Militari in forza al Nucleo Operativo Polizia Ambientale della Capitaneria di Porto di Manfredonia, con il coordinamento del 6° Centro Controllo Ambiente Marino della Direzione Marittima di Bari, hanno portato a termine un'attività di polizia ambientale presso un'impresa adibita al recupero rifiuti speciali non pericolosi di tipo ferroso ricadente nel Comune di Monte Sant'Angelo. Nel corso dell'ispezione condotta dai militari della Guardia Costiera veniva accertata la presenza di una cospicua area utilizzata per lo stoccaggio dei rifiuti speciali non pericolosi priva delle previste autorizzazioni da parte degli enti preposti. Da approfondimenti condotti sul posto venivano accertate ulteriori criticità sullo stato delle griglie di scolo presenti lungo le aree di stoccaggio dei rifiuti che, all'esito del sopralluogo, venivano rinvenute completamente ostruite inficiando in tal modo la capacità delle stesse di convogliare gli eventuali colaticci percolanti nell' apposita vasca di raccolta ". Le condotte di reato ipotizzate per quanto accertato sono quelle di cui all'art. 256, comma 1 (gestione illecita di rifiuti) e comma 4 ("inosservanza delle prescrizioni contenute o richiamate nelle autorizzazioni, nonché nelle ipotesi di carenza dei requisiti e delle condizioni richiesti per le iscrizioni o comunicazioni") del D.L.gs 152/2006 "Testo Unico Ambientale". Su conforme avviso della Autorità Giudiziaria, i militari operanti procedevano al sequestro preventivo d'urgenza ex art.321 del c.p.p. dell'intera area avente una superficie di circa 2.400 mq al cui interno erano depositate 800 tonnellate circa di rifiuti ferrosi (speciali non pericolosi). Il sequestro veniva successivamente convalidato dall'Autorità Giudiziaria che ha ipotizzato, in capo ai responsabili dell'azienda, il reato di cui all'art. 256, comma 3 (Discarica abusiva) del Testo Unico Ambientale che prevede per i responsabili la pena dell'arresto, da sei mesi a due anni, e con l'ammenda da duemilaseicento euro a ventiseimila euro prevedendo altresì, in caso di condanna, la confisca dell'area sulla quale è stata realizzata la discarica abusiva. È importante sottolineare che il procedimento si trova nella fase delle indagini preliminari. L'eventuale colpevolezza, in ordine alle ipotesi di reato contestate, dovrà essere accertata in sede di processo nel contraddittorio tra le parti. L'operazione ambientale condotta dai militari della Capitaneria di Porto di Manfredonia è finalizzata alla tutela dell'ambiente marino e costiero che rappresenta uno degli obiettivi prioritari che il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera è chiamato a garantire, sia per la ricchezza del patrimonio naturalistico nazionale, sia per i rilevanti interessi sociali ed economici coinvolti nella valorizzazione e nella fruizione delle relative risorse.

Agenparl

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Comunicato Stampa - FS, CANTIERI PARLANTI NUOVA LINEA AV/AC SALERNO - REGGIO CALABRIA: AVVIATA LA PRIMA TALPA MECCANICA

(AGENPARL) - ven 21 febbraio 2025 CARTELLA STAMPA IN AGGIORNAMENTO->

Agenparl

Comunicato Stampa – FS, CANTIERI PARLANTI NUOVA LINEA AV/AC SALERNO – REGGIO CALABRIA: AVVIATA LA PRIMA TALPA MECCANICA

02/21/2025 12:45

(AGENPARL) – ven 21 febbraio 2025 CARTELLA STAMPA IN AGGIORNAMENTO-> https://drive.google.com/drive/folders/1s9fw3d12HY6jX6dJbcUn3bZ9DHaWWg-i FS, CANTIERI PARLANTI NUOVA LINEA AV/AC SALERNO – REGGIO CALABRIA: AVVIATA LA PRIMA TALPA MECCANICA * parte lo scavo della galleria Saginara sul lotto 1a Battipaglia – Romagnano * investimento economico circa 2,8 miliardi di euro * a lavoro sulla TBM oltre 100 persone 24 ore su 24 Salerno, 21 febbraio 2025 Con l'avvio della talpa meccanizzata Partenope è partito questa mattina lo scavo della galleria Saginara in località Campagna (Salerno), lotto 1a Battipaglia – Romagnano della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Salerno – Reggio Calabria. All'evento ha partecipato in videocollegamento Matteo Salvini, Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. I lavori sono stati affidati da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), committente dell'opera, al Consorzio Xenia costituito da Webuild, Pizzarotti, Ghella e Tunnel Pro sotto la direzione dei lavori di Italferr (Gruppo FS) per un valore complessivo dell'investimento di 2,8 miliardi di euro. LA TBM – Lunga circa 130 metri e dal peso di circa 4.000 tonnellate, la Tunnel Boring Machine (TBM) è dotata di 18 motori che generano una potenza di 10 Megawatt ed è la prima delle quattro talpe che lavoreranno per la realizzazione di otto gallerie naturali presenti nel lotto 1a Battipaglia – Romagnano. Con una testa fresante del diametro di 13,46 metri, la TBM è tra le più grandi utilizzate in Europa e scaverà i 3 chilometri della galleria Saginara, tra i Comuni di Campagna e Contursi Terme (SA), lavorando 24 ore su 24, sette giorni su sette, vedendo impiegate oltre 100 persone altamente specializzate. IL LOTTO – Partendo dalla stazione di Battipaglia, la nuova linea si estende per circa 33 km in doppio binario fino a giungere all'interconnessione con la linea convenzionale Battipaglia – Potenza. Il tracciato si sviluppa prevalentemente in galleria e viadotto, ottimizzando l'inserimento dell'opera sul territorio che interesserà i Comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni, Palomonte e Buccino, in Provincia di Salerno. IL PROGETTO – La nuova linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria, suddivisa in lotti funzionali e finanziata anche con fondi PNRR, costituisce la continuità di un itinerario strategico per la connessione tra Nord e Sud ed è parte integrante del Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavia – Mediterraneo. L'opera consentirà di incrementare i livelli di accessibilità al sistema AV per diverse zone ad elevata valenza territoriale quali il Cilento e il Vallo di Diano, la costa ionica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino, oltre a garantire una velocizzazione dei collegamenti verso

https://drive.google.com/drive/folders/1s9fw3d12HY6jX6dJbcUn3bZ9DHaWWg-i FS, CANTIERI PARLANTI NUOVA LINEA AV/AC SALERNO - REGGIO CALABRIA: AVVIATA LA PRIMA TALPA MECCANICA * parte lo scavo della galleria Saginara sul lotto 1a Battipaglia - Romagnano * investimento economico circa 2,8 miliardi di euro * a lavoro sulla TBM oltre 100 persone 24 ore su 24 Salerno, 21 febbraio 2025 Con l'avvio della talpa meccanizzata Partenope è partito questa mattina lo scavo della galleria Saginara in località Campagna (Salerno), lotto 1a Battipaglia - Romagnano della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Salerno - Reggio Calabria. All'evento ha partecipato in videocollegamento Matteo Salvini, Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. I lavori sono stati affidati da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), committente dell'opera, al Consorzio Xenia costituito da Webuild, Pizzarotti, Ghella e Tunnel Pro sotto la direzione dei lavori di Italferr (Gruppo FS) per un valore complessivo dell'investimento di 2,8 miliardi di euro. LA TBM - Lunga circa 130 metri e dal peso di circa 4.000 tonnellate, la Tunnel Boring Machine (TBM) è dotata di 18 motori che generano una potenza di 10 Megawatt ed è la prima delle quattro talpe che lavoreranno per la realizzazione di otto gallerie naturali presenti nel lotto 1a Battipaglia - Romagnano. Con una testa fresante del diametro di 13,46 metri, la TBM è tra le più grandi utilizzate in Europa e scaverà i 3 chilometri della galleria Saginara, tra i Comuni di Campagna e Contursi Terme (SA), lavorando 24 ore su 24, sette giorni su sette, vedendo impiegate oltre 100 persone altamente specializzate. IL LOTTO - Partendo dalla stazione di Battipaglia, la nuova linea si estende per circa 33 km in doppio binario fino a giungere all'interconnessione con la linea convenzionale Battipaglia - Potenza. Il tracciato si sviluppa prevalentemente in galleria e viadotto, ottimizzando l'inserimento dell'opera sul territorio che interesserà i Comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni, Palomonte e Buccino, in Provincia di Salerno. IL PROGETTO - La nuova linea AV/AC Salerno - Reggio Calabria, suddivisa in lotti funzionali e finanziata anche con fondi PNRR, costituisce la continuità di un itinerario strategico per la connessione tra Nord e Sud ed è parte integrante del Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavia - Mediterraneo. L'opera consentirà di incrementare i livelli di accessibilità al sistema AV per diverse zone ad elevata valenza territoriale quali il Cilento e il Vallo di Diano, la costa ionica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino, oltre a garantire una velocizzazione dei collegamenti verso

Potenza, la Calabria e la Sicilia e un potenziamento del trasporto merci su ferro da e per Gioia Tauro. CANTIERI PARLANTI - La nuova linea AV/AC Salerno - Reggio Calabria rientra tra le opere strategiche del progetto Cantieri Parlanti, un'iniziativa del Gruppo FS (con le società RFI e Italferr),

condotta in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sotto l'egida del Commissario Straordinario di Governo Lucio Menta. I cantieri del Gruppo FS "parlano" un linguaggio semplice, trasparente e immediato, condiviso con i territori, per raccontare la loro storia e la loro mission e per rendere i cittadini e gli stakeholder più consapevoli e aggiornati sull'importanza delle opere in corso. 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

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Alta velocita Sa-Rc, avviata la talpa Partenope

Ansa.it

Alta velocita Sa-Rc, avviata la talpa Partenope

02/21/2025 13:10

Galleria nel Salernitano. Investimento complessivo da 2,8 mld Con l'avvio della talpa meccanizzata Partenope è partito questa mattina lo scavo della galleria Saginara in località Campagna, nel Salernitano, sulla nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Salerno-Reggio Calabria. La Tbm (Tunnel boring machine) - lunga circa 130 metri e dal peso di circa 4.000 tonnellate, è dotata di 18 motori ed è la prima delle quattro talpe che lavoreranno per la realizzazione di otto gallerie naturali presenti nel lotto 1a Battipaglia-Romagnano. Con una testa fresante del diametro di 13,46 metri, la Tbm è tra le più grandi utilizzate in Europa e scaverà i 3 chilometri della galleria Saginara, tra i Comuni di Campagna e Contursi Terme (Salerno), lavorando 24 ore su 24, sette giorni su sette, vedendo impiegate oltre 100 persone altamente specializzate. Partendo dalla stazione di Battipaglia, la nuova linea si estende per circa 33 km in doppio binario fino a giungere all'interconnessione con la linea convenzionale Battipaglia-Potenza. Il tracciato si sviluppa prevalentemente in galleria e viadotto, "ottimizzando - sottolineano le Fs - l'inserimento dell'opera sul territorio che interesserà i Comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni, Palomonte e Buccino, in Provincia di Salerno". I lavori sono stati affidati da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), committente dell'opera, al Consorzio Xenia costituito da Webuild, Pizzarotti, Ghella e Tunnel Pro sotto la direzione dei lavori di Italferr (Gruppo FS) per un valore complessivo dell'investimento di 2,8 miliardi di euro. La nuova linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria, finanziata anche con fondi Pnrr, "costituisce la continuità - dicono le Fs - di un itinerario strategico per la connessione tra Nord e Sud ed è parte integrante del Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavia-Mediterraneo. L'opera consentirà di incrementare i livelli di accessibilità al sistema AV per diverse zone ad elevata valenza territoriale quali il Cilento e il Vallo di Diano, la costa ionica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino, oltre a garantire una velocizzazione dei collegamenti verso Potenza, la Calabria e la Sicilia e un potenziamento del trasporto merci su ferro da e per Gioia Tauro". La nuova linea rientra tra le opere strategiche del progetto Cantieri Parlanti, un'iniziativa del Gruppo FS (con le società RFI e Italferr), condotta in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sotto l'egida del Commissario Straordinario di governo Lucio Menta.

Dire

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Iniziano i lavori per l'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria: "Un'opera importantissima"

DIRE
Dire

Iniziano i lavori per l'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria: "Un'opera importantissima"

02/21/2025 17:51 Elisa Manacorda

Oggi l'inaugurazione dello scavo della galleria Saginara a Campagna (Salerno) CAMPAGNA – "Oggi è una giornata storica per il sistema dei trasporti della Campania ed in generale del Sud. Sin dal mio insediamento al Mit come sottosegretario con delega alle opere oggetto di commissariamento ho focalizzato il massimo impegno sulla realizzazione di questa importantissima opera pubblica che di fatto farà rientrare la Campania nell'ambito delle grandi reti transeuropee e sarà funzionale alla madre di tutte le grandi opere pubbliche che è il Ponte sullo Stretto. Qui siamo nell'ambito dello scavo dei sei chilometri di Galleria Saginara , un intervento che riteniamo possa essere ultimato entro il 2025". Lo ha detto Tullio Ferrante , sottosegretario a Mit, a margine dell'avvio dello scavo della galleria Saginara a Campagna (Salerno), lotto 1a Battipaglia – Romagnano della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Salerno – Reggio Calabria. MENTA: CALCIO INIZIO AV SA-RC, È OPERA IMPORTANTISSIMA "L'intervento oggi avrà il cosiddetto calcio d'inizio, questo è il calcio d'inizio di un'opera importantissima per il Paese e per il gruppo Ferrovie dello Stato perché consente di dare l'avvio al primo lotto della Salerno-Reggio Calabria, che è la Battipaglia-Romagnano, con un momento clou caratteristico delle opere in galleria, quindi l'avvio della prima Tbm". ;) Ops! Sei rimasto inattivo per troppo tempo. Clicca qui per ricaricare il video. ;) Ops! Si è verificato un errore. Clicca qui per ricaricare il video. This is a modal window. Beginning of dialog window. Escape will cancel and close the window. End of dialog window. This is a modal window. This modal can be closed by pressing the Escape key or activating the close button. Lo spiega Lucio Menta, commissario straordinario di governo per l'Av/Ac Salerno-Reggio Calabria. Lunga circa 130 metri e dal peso di circa 4.000 tonnellate, la Tunnel boring machine (Tbm) è dotata di 18 motori che generano una potenza di 10 Megawatt ed è la prima delle quattro talpe che lavoreranno per la realizzazione di otto gallerie naturali presenti nel lotto 1a Battipaglia - Romagnano. Con una testa fresante del diametro di 13,46 metri, la Tbm è tra le più grandi utilizzate in Europa e scaverà i 3 chilometri della galleria Saginara, tra i Comuni di Campagna e Contursi Terme (Sa), lavorando 24 ore su 24, sette giorni su sette, vedendo impiegate oltre 100 persone altamente specializzate. Partendo dalla stazione di Battipaglia, la nuova linea si estende per circa 33 km in doppio binario fino a giungere all'interconnessione con la linea convenzionale Battipaglia - Potenza. Il tracciato si sviluppa prevalentemente in galleria e viadotto, ottimizzando l'inserimento dell'opera sul territorio che interesserà i Comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni, Palomonte e Buccino, in Provincia di Salerno. I lavori sono stati affidati da Rete ferroviaria italiana (Gruppo FS), committente dell'opera, al Consorzio Xenia costituito da Webuild, Pizzarotti, Ghella e Tunnel Pro

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

Dire

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

sotto la direzione dei lavori di Italferr (Gruppo FS) per un valore complessivo dell'investimento di 2,8 miliardi di euro. La nuova linea Av/Ac Salerno - Reggio Calabria , suddivisa in lotti funzionali e finanziata anche con fondi Pnrr, costituisce la continuità di un itinerario strategico per la connessione tra Nord e Sud ed è parte integrante del Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavia - Mediterraneo. L'opera consentirà di incrementare i livelli di accessibilità al sistema Av per diverse zone ad elevata valenza territoriale quali il Cilento e il Vallo di Diano, la costa ionica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino , oltre a garantire una velocizzazione dei collegamenti verso Potenza, la Calabria e la Sicilia e un potenziamento del trasporto merci su ferro da e per Gioia Tauro. "Un investimento importante - conclude Menta - per caratterizzare il territorio, per aiutare a sviluppare il territorio e soprattutto per sviluppare l'infrastruttura ferroviaria in ottica green e di sostenibilità". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo www.dire.it.

FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Nuova linea AV Salerno-R. Calabria: avviata la prima talpa nella galleria Saginara

FerPress

Nuova linea AV Salerno-R. Calabria: avviata la prima talpa nella galleria Saginara

02/21/2025 12:52

I lavori sono stati affidati da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), committente dell'opera, al Consorzio Xenia costituito da Webuild, Pizzarotti, Ghella e Tunnel Pro sotto la direzione dei lavori di Italferr (Gruppo FS) per un valore complessivo dell'investimento di 2,8 miliardi di euro. LA TBM – Lunga circa 130 metri e dal peso di circa 4.000 tonnellate, la Tunnel Boring Machine (TBM) è dotata di 18 motori che generano una potenza di 10 Megawatt ed è la prima delle quattro talpe che lavoreranno per la realizzazione di otto gallerie naturali presenti nel lotto 1a Battipaglia – Romagnano. Con una testa fresante del diametro di 13,46 metri, la TBM è tra le più grandi utilizzate in Europa e scaverà i 3 chilometri della galleria Saginara, tra i Comuni di Campagna e Contursi Terme (SA), lavorando 24 ore su 24, sette giorni su sette, vedendo impiegate oltre 100 persone altamente specializzate. IL LOTTO – Partendo dalla stazione di Battipaglia, la nuova linea si estende per circa 33 km in doppio binario fino a giungere all'interconnessione con la linea convenzionale Battipaglia – Potenza. Il tracciato si sviluppa prevalentemente in galleria e viadotto, ottimizzando l'inserimento dell'opera sul territorio che interesserà i Comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni, Palomonte e Buccino, in Provincia di Salerno. IL PROGETTO – La nuova linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria, suddivisa in lotti funzionali e finanziata anche con fondi PNRR, costituisce la continuità di un itinerario strategico per la connessione tra Nord e Sud ed è parte integrante del Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavia – Mediterraneo. L'opera consentirà di incrementare i livelli di accessibilità al sistema AV per diverse zone ad elevata valenza territoriale quali il Cilento e il Vallo di Diano, la costa ionica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino, oltre a garantire una velocizzazione dei collegamenti verso Potenza, la Calabria e la Sicilia e un potenziamento del trasporto merci su

I lavori sono stati affidati da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), committente dell'opera, al Consorzio Xenia costituito da Webuild, Pizzarotti, Ghella e Tunnel Pro sotto la direzione dei lavori di Italferr (Gruppo FS) per un valore complessivo dell'investimento di 2,8 miliardi di euro. LA TBM - Lunga circa 130 metri e dal peso di circa 4.000 tonnellate, la Tunnel Boring Machine (TBM) è dotata di 18 motori che generano una potenza di 10 Megawatt ed è la prima delle quattro talpe che lavoreranno per la realizzazione di otto gallerie naturali presenti nel lotto 1a Battipaglia - Romagnano. Con una testa fresante del diametro di 13,46 metri, la TBM è tra le più grandi utilizzate in Europa e scaverà i 3 chilometri della galleria Saginara, tra i Comuni di Campagna e Contursi Terme (SA), lavorando 24 ore su 24, sette giorni su sette, vedendo impiegate oltre 100 persone altamente specializzate. IL LOTTO - Partendo dalla stazione di Battipaglia, la nuova linea si estende per circa 33 km in doppio binario fino a giungere all'interconnessione con la linea convenzionale Battipaglia - Potenza. Il tracciato si sviluppa prevalentemente in galleria e viadotto, ottimizzando l'inserimento dell'opera sul territorio che interesserà i Comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni, Palomonte e Buccino, in Provincia di Salerno. IL PROGETTO - La nuova linea AV/AC Salerno - Reggio Calabria, suddivisa in lotti funzionali e finanziata anche con fondi PNRR, costituisce la continuità di un itinerario strategico per la connessione tra Nord e Sud ed è parte integrante del Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavia - Mediterraneo. L'opera consentirà di incrementare i livelli di accessibilità al sistema AV per diverse zone ad elevata valenza territoriale quali il Cilento e il Vallo di Diano, la costa ionica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino, oltre a garantire una velocizzazione dei collegamenti verso Potenza, la Calabria e la Sicilia e un potenziamento del trasporto merci su ferro da e per Gioia Tauro. CANTIERI PARLANTI - La nuova linea AV/AC Salerno - Reggio Calabria rientra tra le opere strategiche del progetto Cantieri Parlanti, un'iniziativa del Gruppo FS (con le società RFI e Italferr), condotta in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sotto l'egida del Commissario Straordinario di Governo Lucio Menta. I cantieri del Gruppo FS "parlano" un linguaggio semplice, trasparente e immediato, condiviso con i territori, per raccontare la loro storia e la loro mission e per rendere i cittadini e gli stakeholder più consapevoli e aggiornati sull'importanza delle opere in corso.

Italpress.it

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Av/Ac Salerno-Reggio Calabria, avviata la prima talpa meccanica

Italpress.it

Av/Ac Salerno-Reggio Calabria, avviata la prima talpa meccanica

02/21/2025 12:50

SALERNO (ITALPRESS) – Con l'avvio della talpa meccanizzata Partenope è partito questa mattina lo scavo della galleria Saginara in località Campagna (Salerno), lotto 1a Battipaglia – Romagnano della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Salerno – Reggio Calabria. All'evento ha partecipato in videocollegamento Matteo Salvini, Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lunga circa 130 metri e dal peso di circa 4.000 tonnellate, la Tunnel Boring Machine (TBM) è dotata di 18 motori che generano una potenza di 10 Megawatt ed è la prima delle quattro talpe che lavoreranno per la realizzazione di otto gallerie naturali presenti nel lotto 1a Battipaglia – Romagnano. Con una testa fresante del diametro di 13,46 metri, la TBM è tra le più grandi utilizzate in Europa e scaverà i 3 chilometri della galleria Saginara, tra i Comuni di Campagna e Contursi Terme (SA), lavorando 24 ore su 24, sette giorni su sette, vedendo impiegate oltre 100 persone altamente specializzate. Partendo dalla stazione di Battipaglia, la nuova linea si estende per circa 33 km in doppio binario fino a giungere all'interconnessione con la linea convenzionale Battipaglia – Potenza. Il tracciato si sviluppa prevalentemente in galleria e viadotto, ottimizzando l'inserimento dell'opera sul territorio che interesserà i Comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni, Palomonte e Buccino, in Provincia di Salerno. I lavori sono stati affidati da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), committente dell'opera, al Consorzio Xenia costituito da Webuild, Pizzarotti, Ghella e Tunnel Pro sotto la direzione dei lavori di Italferr (Gruppo FS) per un valore complessivo dell'investimento di 2,8 miliardi di euro. La nuova linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria, suddivisa in lotti funzionali e finanziata anche con fondi PNRR,

SALERNO (ITALPRESS) - Con l'avvio della talpa meccanizzata Partenope è partito questa mattina lo scavo della galleria Saginara in località Campagna (Salerno), lotto 1a Battipaglia - Romagnano della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Salerno - Reggio Calabria. All'evento ha partecipato in videocollegamento Matteo Salvini, Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lunga circa 130 metri e dal peso di circa 4.000 tonnellate, la Tunnel Boring Machine (TBM) è dotata di 18 motori che generano una potenza di 10 Megawatt ed è la prima delle quattro talpe che lavoreranno per la realizzazione di otto gallerie naturali presenti nel lotto 1a Battipaglia - Romagnano. Con una testa fresante del diametro di 13,46 metri, la TBM è tra le più grandi utilizzate in Europa e scaverà i 3 chilometri della galleria Saginara, tra i Comuni di Campagna e Contursi Terme (SA), lavorando 24 ore su 24, sette giorni su sette, vedendo impiegate oltre 100 persone altamente specializzate. Partendo dalla stazione di Battipaglia, la nuova linea si estende per circa 33 km in doppio binario fino a giungere all'interconnessione con la linea convenzionale Battipaglia - Potenza. Il tracciato si sviluppa prevalentemente in galleria e viadotto, ottimizzando l'inserimento dell'opera sul territorio che interesserà i Comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni, Palomonte e Buccino, in Provincia di Salerno. I lavori sono stati affidati da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), committente dell'opera, al Consorzio Xenia costituito da Webuild, Pizzarotti, Ghella e Tunnel Pro sotto la direzione dei lavori di Italferr (Gruppo FS) per un valore complessivo dell'investimento di 2,8 miliardi di euro. La nuova linea AV/AC Salerno - Reggio Calabria, suddivisa in lotti funzionali e finanziata anche con fondi PNRR, costituisce la continuità di un itinerario strategico per la connessione tra Nord e Sud ed è parte integrante del Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavia - Mediterraneo. L'opera consentirà di incrementare i livelli di accessibilità al sistema AV per diverse zone ad elevata valenza territoriale quali il Cilento e il Vallo di Diano, la costa ionica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino, oltre a garantire una velocizzazione dei collegamenti verso Potenza, la Calabria e la Sicilia e un potenziamento del trasporto merci su ferro da e per Gioia Tauro. La nuova linea AV/AC Salerno - Reggio Calabria rientra tra le opere strategiche del progetto Cantieri Parlanti, un'iniziativa del Gruppo FS (con le società RFI e Italferr), condotta in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sotto l'egida del Commissario Straordinario di Governo Lucio Menta. I cantieri del Gruppo FS "parlano" un linguaggio semplice, trasparente e immediato, condiviso con i territori, per raccontare la loro storia e la loro mission e per rendere i cittadini e gli stakeholder più consapevoli e aggiornati sull'importanza delle opere in corso.

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

Italpress.it

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

- Foto: ufficio stampa Gruppo Fs - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

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

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Tanti Ok dal Comitato di Gestione

La Gazzetta Marittima

Tanti Ok dal Comitato di Gestione

02/21/2025 23:08

GIOIA TAURO – Il Comitato di Gestione del sistema portuale presieduto da Andrea Agostinelli si è riunito sugli elementi che definiscono la policy dell'Ente, adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. Tra gli argomenti 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

GIOIA TAURO - Il Comitato di Gestione del sistema portuale presieduto da Andrea Agostinelli si è riunito sugli elementi che definiscono la policy dell'Ente, adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. Tra gli argomenti 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. Approvati anche provvedimenti di gestione demaniale che vanno nella direzione di garantire la corretta fruizione degli ambiti portuali e demaniali in genere; che confermano la massima attenzione dell'Ente verso le tematiche del lavoro portuale, tra

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

i quali 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 e annosa vicenda amministrativa. 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. Si anche al 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.

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

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Troppi compiti alle nuove UADM

La Gazzetta Marittima

Troppi compiti alle nuove UADM

02/21/2025 23:08

GIOIA TAURO – Il 30 gennaio scorso – scrive in una sua nota il presidente dell'AdSP ammiraglio Andrea Agostinelli – 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 – continua la nota di Agostinelli – 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 – sottolinea Agostinelli – desta viva preoccupazione, considerato che l'Ufficio di Gioia Tauro svolge un ruolo determinante di presidio istituzionale nel più grande porto italiano ed uno dei più grandi porti europei. A Gioia Tauro le dogane effettuano il maggior numero di controlli scanner di tutta Italia – sottolinea il presidente dell'AdSP – e in sinergia con la Guardia di Finanza, assicurano i più grandi sequestri di stupefacenti a livello

GIOIA TAURO - Il 30 gennaio scorso - scrive in una sua nota il presidente dell'AdSP ammiraglio Andrea Agostinelli - 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 - continua la nota di Agostinelli - 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 - sottolinea Agostinelli - desta viva preoccupazione, considerato che l'Ufficio di Gioia Tauro svolge un ruolo determinante di presidio istituzionale nel più grande porto italiano ed uno dei più grandi porti europei. A Gioia Tauro le dogane effettuano il maggior numero di controlli scanner di tutta Italia - sottolinea il presidente dell'AdSP - 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. Questa Autorità di sistema portuale - sottolinea il suo presidente - avendo ben nota la specificità e la complessità del porto, è intervenuta (a proprie spese) a sostegno delle dogane di Gioia Tauro assegnando ad esse uno scanner di

ultima generazione da utilizzare per i controlli sulle merci. È auspicabile e doveroso che tale presidio sia costantemente mantenuto e che le riforme amministrative - per quanto legittime - siano improntate a ragionevolezza e proporzionalità. Il porto di Gioia Tauro - ricorda Agostinelli - 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 - conclude l'ammiraglio Agostinelli - 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".

Rai News

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Alta velocità Salerno-Reggio, in azione la talpa meccanica

Rai News

Alta velocità Salerno-Reggio, in azione la talpa meccanica

02/21/2025 13:28 Tgr Campania

Parte lo scavo della galleria Saginara sul lotto Battipaglia-Romagnano. Investimento di 2,8 miliardi di euro. Sulla TBM oltre 100 persone 24 ore su 24 Con l'avvio della talpa meccanizzata Partenope è partito questa mattina lo scavo della galleria Saginara in località Campagna (Salerno), lotto 1a Battipaglia – Romagnano della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Salerno – Reggio Calabria. All'evento ha partecipato in videocollegamento Matteo Salvini, Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. LA TBM – Lunga circa 130 metri e dal peso di circa 4.000 tonnellate, la Tunnel Boring Machine (TBM) è dotata di 18 motori che generano una potenza di 10 Megawatt ed è la prima delle quattro talpe che lavoreranno per la realizzazione di otto gallerie naturali presenti nel lotto 1a Battipaglia – Romagnano. Con una testa fresante del diametro di 13,46 metri, la TBM è tra le più grandi utilizzate in Europa e scaverà i 3 chilometri della galleria Saginara, tra i Comuni di Campagna e Contursi Terme (SA), lavorando 24 ore su 24, sette giorni su sette, vedendo impiegate oltre 100 persone altamente specializzate. IL LOTTO Partendo dalla stazione di Battipaglia, la nuova linea si estende per circa 33 km in doppio binario fino a giungere all'interconnessione con la linea convenzionale Battipaglia – Potenza. Il tracciato si sviluppa prevalentemente in galleria e viadotto, ottimizzando l'inserimento dell'opera sul territorio che interesserà i Comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni, Palomonte e Buccino, in Provincia di Salerno. I lavori sono stati affidati da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), committente dell'opera, al Consorzio Xenia costituito da Webuild, Pizzarotti, Ghella e Tunnel Pro sotto la direzione dei lavori di Italferr (Gruppo FS) per un valore complessivo dell'investimento di 2,8 miliardi di euro. IL PROGETTO La nuova linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria, suddivisa in lotti funzionali e finanziata anche con fondi PNRR, costituisce la continuità di un itinerario strategico per la connessione tra Nord e Sud ed è parte integrante del Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavia – Mediterraneo. L'opera consentirà di incrementare i livelli di accessibilità al sistema AV per diverse zone ad elevata valenza territoriale quali il Cilento e il Vallo di Diano, la costa ionica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino, oltre a garantire una velocizzazione dei collegamenti verso Potenza, la Calabria e la Sicilia e un potenziamento del trasporto merci su ferro da e per Gioia Tauro. CANTIERI PARLANTI La nuova linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria rientra tra le opere strategiche del progetto Cantieri Parlanti, un'iniziativa del Gruppo FS (con le società RFI e Italferr), condotta in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sotto l'egida del Commissario Straordinario di Governo Lucio Menta. I cantieri del Gruppo FS "parlano" un linguaggio semplice, trasparente e immediato, condiviso con i territori, per

raccontare la loro storia e la loro mission e per rendere i cittadini e gli stakeholder più consapevoli e aggiornati sull'importanza delle opere in corso.

La Sicilia Web

Catania

Catania Fregata Carlo Margottini ormeggiata al porto, aperta a visite il 22 e 23 febbraio

Sabato 22 e domenica 23 febbraio, nave Carlo Margottini, fregata in versione Anti submarine warfare (Asw) della marina militare sarà in porto a Catania, al molo sporgente centrale 10-11, per una sosta logistica nell'ambito dell'operazione Mediterraneo Sicuro. Sarà visitabile nei seguenti orari: sabato dalle 10.30 alle 12.30 e dalle 15.00 alle 17.30, domenica dalle 10.30 alle 12.30 e dalle 15.00 alle 17.30. L'operazione Mediterraneo Sicuro vede l'impegno quotidiano di navi e sommergibili, col supporto dei velivoli organici delle unità navali e pattugliatori aerei della marina militare e dell'aeronautica militare basati a terra, per assicurare attività di presenza e sorveglianza, in applicazione della legislazione nazionale e dei vigenti accordi internazionali.

LiveSicilia

Catania

Previsioni e ambiente, le perplessità sul Piano regolatore portuale

LiveSicilia

Previsioni e ambiente, le perplessità sul Piano regolatore portuale

02/21/2025 14:21 Antonio Giordano

CATANIA – Problemi con la definizione dell'area del porto . "Impatti ambientali molto importanti, previsioni di traffico azzardate, la presenza di alternative migliori". Sono alcuni dei punti del Piano regolatore portuale di Catania su cui l'associazione Volere la Luna ha sollevato diversi dubbi. Le osservazioni di Volere la Luna sono contenute in un documento inviato al Ministero per l'ambiente. L'ambito è quello della procedura di Valutazione ambientale strategica, che prevede l'intervento dei cittadini in una fase pubblica che si è conclusa lo scorso 14 febbraio. La stessa associazione ha presentato le proprie critiche in una conferenza stampa la mattina di venerdì 21 febbraio. I limiti del porto Una prima obiezione di metodo da parte dell'associazione sta nel modo in cui l'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale ha gestito l'approvazione del Piano regolatore portuale e altre questioni. Dice Mario Spampinato, ingegnere e membro di Volere la Luna : "La gestione da parte dell'Autorità è stata confusionaria delle procedure, e la cartina al tornasole è la l'intervento dell'Autorità nazionale anticorruzione che ha indicato che l'Autorità non è stata in linea con le regole. Questo indica che l'Adsp ha una gestione non lineare delle faccende del porto". Nel merito del Piano regolatore , Volere la Luna sostiene che l'allargamento a nord, che prevede la realizzazione di una nuova darsena per mega yacht nel tratto di scogliera sotto la stazione centrale, non rientri nel perimetro del porto, l'unico su cui l'Autorità portuale può redigere un piano. Il Dpss La questione è sia procedurale che di sostanza . Spiega Volere la Luna nelle sue osservazioni presentate al ministero che un Piano regolatore portuale può essere redatto solo sulla base di un Dpss, Documento di pianificazione strategica di sistema, approvato dal ministero dei trasporti. Il Dpss dell'Autorità portuale della Sicilia orientale è stata approvata dal Mims nel 2022. Ma, dice Volere la Luna, quel documento riguarda solo i porti di Catania e Augusta e non contiene Siracusa e Pozzallo, che si sono aggiunti successivamente alla giurisdizione dell'Autorità. In più i limiti portuali descritti e approvati nel Dpss e quelli contenuti nel Piano regolatore portale sono diversi. Scrive l'associazione nelle sue osservazioni che "il decreto del MIMS esclude dall'approvazione l'estensione della circoscrizione portuale, necessaria per la realizzazione della nuova darsena turistica a nord-est". "L'iter per ottenere tale estensione è stato avviato - continua Volere la Luna - su richiesta dell'Autorità di Sistema Portuale nel 2023 ma non è ancora concluso, come si evince anche dall'elaborato 35 del Piano regolatore portuale in cui è riportata la dicitura 'Limite di competenza dell'AdSP in fase di definizione'. Ne deriva che, in atto, non è consentito all'AdSP fare previsioni pianificatorie su un'area che esula dagli ambiti di competenza". I progetti di espansione e i problemi ambientali Le obiezioni dell'associazione

LiveSicilia

Catania

Volere la Luna si concentrano poi sugli interventi di espansione sia a nord, dove dovrebbe appunto sorgere la nuova darsena per yach, che a sud, dove un'altra darsena dovrebbe essere riservata al traffico commerciale Ro/Ro (merci su gomma). A nord, scrive l'associazione, c'è la scogliera di Larmisi , che risale a un'eruzione di più di 5 mila anni fa e in cui si è sviluppato un importante ecosistema di vegetazione marina. La scogliera è, scrive Volere la Luna, "fra gli esempi paesaggisticamente più belli e più interessanti della costa rocciosa di Catania", e soffrirebbe l'impatto con le centinaia di metri di cemento necessari per fabbricare la nuova darsena. Il torrente Acquicella A sud si apre la questione del torrente Acquicella , su cui sono intervenute con proprie osservazioni anche altre associazioni catanesi. Proprio sulla nuova darsena riservata al traffico Ro/Ro il ministero dell'ambiente, in una serie di osservazioni del giugno 2024, aveva scritto: "Si rileva la necessità di individuare una soluzione progettuale alternativa, considerato che il sito individuato nel PRP ricade in un'area che, per la sua rilevante valenza paesaggistico-ambientale, nel Piano Paesaggistico della Provincia di Catania è stata sottoposta al regime della tutela integrale. Si tratta di un'area interessata dalla foce del vallone Acquicella e dal residuo sistema dunale retrocostiero, entrambi con un elevato potenziale biologico". Solo che, osserva Volere la Luna , nei documenti finali del Piano regolatore portuale la darsena è rimasta, con una configurazione molto simile a quella respinta proprio dal ministero. Dice Mario Spampinato, di Volere la Luna : "Già in passato il torrente Acquicella è stato spostato verso sud, e con i vecchi lavori sulla darsena, dieci anni fa, si è creato un buco come è successo di recente a piazza Tricolore. Dunque non vorremmo che si ripresentassero questi problemi, e fermo restando che c'è un vincolo non si possono fare gli interventi previsti dal Prp". Le previsioni Diverse perplessità sono poi sollevate da Volere la Luna sulle proiezioni di crescita del traffico portuale, sia passeggeri che commerciale, riportate dall'Autorità portuale nei suoi studi per il Piano regolatore. "Il traffico passeggeri totale (traghetti + crociere) negli anni precedenti la pandemia Covid - scrive l'associazione nelle sue osservazioni - si è mantenuto al di sotto dei 250.000 passeggeri/anno negli anni tra il 2014 e il 2018, e ha toccato una punta massima nel 2019 con 313.138 passeggeri". "Negli anni successivi alla pandemia - continua l'associazione - si sono registrati 159.705 passeggeri nel 2022 e 226.242 nel 2023. Non sembra di poter ricavare un andamento tendenziale tale da giustificare le previsioni di sviluppo ipotizzate per il porto di Catania, tenendo conto anche del fatto che i possibili aumenti dei traffici potrebbero distribuirsi anche negli altri porti del sistema". Sul traffico merci la tendenza, secondo Volere la Luna, è simile : "Negli ultimi anni, tra il 2017 e il 2023, il traffico merci totale del porto di Catania è diminuito gradualmente dagli 8.705.237tonn/anno al valore attuale (anno 2023) di 7.584.674 tonn/anno". "Si tratta comunque di quantità - scrive l'associazione - che comportano già oggi problemi all'interno del porto a causa della ristrettezza degli spazi di manovra a terra, tanto è vero che a pag. 37 della Relazione generale si ammette che 'l'aumento del traffico merci negli ultimi anni ha comportato la necessità di regolamentare ulteriormente gli imbarchi

dei rotabili all'interno degli spazi ridotti del porto'". Leggi qui tutte le notizie di Catania.

Italpress.it

Palermo, Termini Imerese

Al via il "Forum Milano Palermo" per nuove traiettorie di sviluppo

Italpress.it

Al via il "Forum Milano Palermo" per nuove traiettorie di sviluppo

02/21/2025 18:30

PALERMO (ITALPRESS) – Va in scena lunedì prossimo al Teatro Massimo di Palermo il "Forum Milano Palermo Genio Mediterraneo": un asse tra Palermo e Milano all'insegna del dialogo, per definire strategie e contenuti di un progetto di sviluppo sostenibile, ambientale e sociale che, facendo perno sulle due città di frontiera tra Nord e Sud, rilanci il Sistema Paese in un contesto europeo e mediterraneo. L'iniziativa, presentata nel luglio scorso a Milano, vede la partecipazione dei sindaci di Milano Giuseppe Sala e di Palermo Roberto Lagalla, che l'hanno promossa con la partnership organizzativa di Palermo Mediterranea, la business community che unisce, intorno ad una medesima visione di città, imprenditori e professionisti che vogliono agire per il cambiamento. Il coordinamento scientifico è di Antonio Calabrò, Presidente di Museimpresa e di Fondazione Assolombarda e di Maurizio Carta, urbanista e professore dell'Università degli Studi di Palermo. L'obiettivo comune è costruire un futuro più competitivo e inclusivo, rispondendo alle sfide globali e alle esigenze di miglior futuro delle nuove generazioni. In un contesto geopolitico in grande cambiamento, tra una UE in cerca di migliori equilibri per non essere schiacciata dalle scelte di Usa e Cina e un Mediterraneo lacerato da nuovi e vecchi conflitti, l'Italia, per posizione geografica e patrimonio culturale ed economico, può svolgere un ruolo di ponte tra l'Europa e il Mediterraneo, favorendo politiche di cooperazione e di crescita sostenibile, di formazione di qualità e di innovativa diplomazia culturale. Milano come baricentro di innovazione e conoscenza nel cuore dell'Europa più produttiva e competitiva e Palermo, polo sempre più attrattivo per start-up innovative e digital economy, come possibile

PALERMO (ITALPRESS) - Va in scena lunedì prossimo al Teatro Massimo di Palermo il "Forum Milano Palermo Genio Mediterraneo": un asse tra Palermo e Milano all'insegna del dialogo, per definire strategie e contenuti di un progetto di sviluppo sostenibile, ambientale e sociale che, facendo perno sulle due città di frontiera tra Nord e Sud, rilanci il Sistema Paese in un contesto europeo e mediterraneo. L'iniziativa, presentata nel luglio scorso a Milano, vede la partecipazione dei sindaci di Milano Giuseppe Sala e di Palermo Roberto Lagalla, che l'hanno promossa con la partnership organizzativa di Palermo Mediterranea, la business community che unisce, intorno ad una medesima visione di città, imprenditori e professionisti che vogliono agire per il cambiamento. Il coordinamento scientifico è di Antonio Calabrò, Presidente di Museimpresa e di Fondazione Assolombarda e di Maurizio Carta, urbanista e professore dell'Università degli Studi di Palermo. L'obiettivo comune è costruire un futuro più competitivo e inclusivo, rispondendo alle sfide globali e alle esigenze di miglior futuro delle nuove generazioni. In un contesto geopolitico in grande cambiamento, tra una UE in cerca di migliori equilibri per non essere schiacciata dalle scelte di Usa e Cina e un Mediterraneo lacerato da nuovi e vecchi conflitti, l'Italia, per posizione geografica e patrimonio culturale ed economico, può svolgere un ruolo di ponte tra l'Europa e il Mediterraneo, favorendo politiche di cooperazione e di crescita sostenibile, di formazione di qualità e di innovativa diplomazia culturale. Milano come baricentro di innovazione e conoscenza nel cuore dell'Europa più produttiva e competitiva e Palermo, polo sempre più attrattivo per start-up innovative e digital economy, come possibile piattaforma logistica, culturale, formativa di respiro europeo nel cuore del Mediterraneo e porta europea verso l'Africa. Due città unite nella diversità, che oggi puntano a riscrivere insieme le mappe della conoscenza e della produzione, integrando innovazione, formazione e sostenibilità. Il rafforzamento dei legami tra Nord e Sud del Paese, in chiave europea, diventa essenziale non solo per ridurre i divari interni, ma anche per costruire un sistema economico e produttivo più integrato e competitivo, capace di rispondere alle sfide globali e di rilanciare il Mediterraneo come spazio di dialogo e opportunità. Quel "Mare Nostrum", che, nonostante la sua dimensione ridotta, rappresenta il 20% del traffico marittimo, il 30% del traffico petrolifero e il 27% dei servizi di trasporto container mondiali. I Paesi che ne fanno parte pesano, se considerati come un'unica macroregione, il 7.9% del PIL mondiale e contano circa 550. 2 milioni di abitanti. Di grande rilevanza i temi al centro del dibattito, su cui si confrontano esponenti delle istituzioni, dell'impresa e del mondo accademico: le nuove filiere industriali tra Nord e Sud, le infrastrutture a sostegno dello sviluppo economico e della rigenerazione urbana, le politiche dell'abitare

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

e le strategie ambientali per la salvaguardia e la valorizzazione del territorio, ma anche per una crescita economica più sostenibile. Un'attenzione particolare è dedicata alle università e alla formazione, alle politiche per la salute e il benessere e alla ricerca scientifica, alle imprese culturali e creative e alle nuove tecnologie della conoscenza con l'impatto dell'Intelligenza Artificiale, la cui sempre più ampia diffusione sta trasformando radicalmente i paradigmi della conoscenza, della produzione e degli scambi economici. Intervengono, tra gli altri, Renato Schifani, Presidente della Regione Siciliana, Gaetano Miccichè, Chairman Divisione IMI CIB e Divisione International Banks Intesa Sanpaolo, Claudio Durigon, Sottosegretario di Stato al Ministero del lavoro e delle Politiche Sociali, Edoardo Rixi, Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Alessandra Dal Verme, Direttore Agenzia del Demanio, Valerio De Molli, Amministratore Delegato The European House - Ambrosetti, Maria Cristina Messa, Presidente Fondazione Balzan, Giovanni Baroni, Presidente Piccola Industria Confindustria, Dario Lo Bosco, Presidente di Rete Ferroviaria Italiana, Florinda Saieva, fondatrice Farm Cultural Park, Manfredi Catella, Ceo Coima, e l'architetto Mario Cucinella con una Lectio magistralis. "Due città diverse, ma entrambe di frontiera. Due città con storie diverse, ma che attraverso un ideale ponte di dialogo e confronto possono promuovere un progetto di sviluppo sostenibile per il Mediterraneo. E' con questo focus che si tiene il Forum al Teatro Massimo e di questo ringrazio, in primo luogo, il collega sindaco di Milano Giuseppe Sala per aver accettato di vivere insieme questa importante sfida che punta ad offrire nuove opportunità di lavoro alle giovani generazioni e una migliore qualità della vita - dichiara il sindaco di Palermo Roberto Lagalla -. In questo senso, Palermo sta vivendo una decisiva fase di cambiamento, come testimoniano le recenti classifiche che vedono il capoluogo siciliano come ventiduesima città al mondo, e prima in Italia, più attrattiva per i nomadi digitali. Un contesto che puntiamo a favorire grazie agli investimenti pubblici e privati e alla realizzazione di spazi che possano essere da impulso per la nascita di start up, ospitare professionisti italiani e stranieri e favorire la permanenza dei nostri giovani che possano lavorare da Palermo anche per multinazionali. In quest'ottica, lo scambio e gli incroci di conoscenza tra Milano e Palermo hanno una fondamentale rilevanza strategica al fine della valorizzazione delle competenze dei giovani e delle nuove infrastrutture". "In questo momento storico, far crescere in forza e concretezza il potenziale di innovazione, cultura e imprenditorialità di cui il Mediterraneo è capace è strategico per affermare il ruolo del nostro Paese in Europa e a livello internazionale - commenta il sindaco di Milano Giuseppe Sala -. Mettere a fattor comune le esperienze di valore che Milano e Palermo hanno sviluppato in differenti ambiti, consolidare il rapporto tra due città vivaci e ricche di storia e intraprendenza come le nostre, è la via da seguire per contribuire fattivamente allo sviluppo sostenibile, equo ed inclusivo della nostra società. Questo Forum dimostra che gettare un ponte tra Nord e Sud non solo è possibile, ma è auspicabile e vantaggioso, per Milano e Palermo e per l'intero sistema Paese". Il Forum Milano Palermo Genio Mediterraneo è realizzato con il sostegno di Intesa Sanpaolo in qualità di main sponsor, che sarà presente anche con

Italpress.it

Palermo, Termini Imerese

il Direttore Regionale Campania, Calabria e Sicilia Giuseppe Nargi, di Mangiàs e Sinergie Group in qualità di sponsor, con la partnership organizzativa di Palermo Mediterranea e la partnership istituzionale di Città Metropolitana di Palermo, Gesap Aeroporto di Palermo, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e Teatro Massimo. - foto: Ipa Agency - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

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

Ansa.it

Focus

Milence apre il primo Charging Hub a Bagnolo San Vito

Ansa.it

Milence apre il primo Charging Hub a Bagnolo San Vito

02/21/2025 10:00

Hub situato sulla direttrice Bologna-Bolzano, sull'A22 Milence, la joint venture tra Volvo Group, Daimler Truck e Traton Group, è entrata ufficialmente in Italia inaugurando il suo primo Charging Hub a Bagnolo San Vito, in provincia di Mantova. L'hub è strategicamente situato a 40 km a sud di Verona, lungo la direttrice Bologna-Bolzano, sull'A22 Autostrada del Brennero e sul corridoio Scandinavia-Mediterraneo. L'A22 è l'autostrada che collega la Pianura Padana, la città di Modena e l'Autostrada A1 con l'Austria. Quest'area funge anche da importante porta d'accesso all'Italia, collegando il cuore industriale dell'Italia settentrionale ai porti dell'Italia meridionale. Inoltre, l'hub si trova vicino all'intersezione con l'Autostrada del Sole (A1), che collega le principali città italiane. L'hub di ricarica a Bagnolo San Vito segna l'espansione ufficiale di Milence in Italia, fornendo un accesso per i trasportatori che operano lungo una delle principali rotte di trasporto e logistica in Europa, sostenendo un trasporto transfrontaliero senza soluzione di continuità e migliorando la connettività in tutta la regione. Si tratta del primo hub in Italia, nonché il tredicesimo operativo in Europa. "L'apertura del nostro primo hub in Italia - ha commentato il Ceo di Milence, Anja van Niersen - dimostra il nostro impegno a riunire tutti gli operatori del settore, per creare una piattaforma che guidi la prossima svolta nel trasporto sostenibile. Questo hub fornisce all'Italia una solida base per soddisfare la crescente domanda di soluzioni di trasporto a emissioni zero". Gli hub di Milence dispongono delle potenze più elevate oggi disponibili con connettori di tipo CCS offrendo attualmente fino a 400 kW per punto di ricarica. Sono in fase di progettazione l'implementazione con ricariche MCS. Questa tecnologia di nuova generazione consentirà velocità di ricarica fino a 1.000

Hub situato sulla direttrice Bologna-Bolzano, sull'A22 Milence, la joint venture tra Volvo Group, Daimler Truck e Traton Group, è entrata ufficialmente in Italia inaugurando il suo primo Charging Hub a Bagnolo San Vito, in provincia di Mantova. L'hub è strategicamente situato a 40 km a sud di Verona, lungo la direttrice Bologna-Bolzano, sull'A22 Autostrada del Brennero e sul corridoio Scandinavia-Mediterraneo. L'A22 è l'autostrada che collega la Pianura Padana, la città di Modena e l'Autostrada A1 con l'Austria. Quest'area funge anche da importante porta d'accesso all'Italia, collegando il cuore industriale dell'Italia settentrionale ai porti dell'Italia meridionale. Inoltre, l'hub si trova vicino all'intersezione con l'Autostrada del Sole (A1), che collega le principali città italiane. L'hub di ricarica a Bagnolo San Vito segna l'espansione ufficiale di Milence in Italia, fornendo un accesso per i trasportatori che operano lungo una delle principali rotte di trasporto e logistica in Europa, sostenendo un trasporto transfrontaliero senza soluzione di continuità e migliorando la connettività in tutta la regione. Si tratta del primo hub in Italia, nonché il tredicesimo operativo in Europa. "L'apertura del nostro primo hub in Italia - ha commentato il Ceo di Milence, Anja van Niersen - dimostra il nostro impegno a riunire tutti gli operatori del settore, per creare una piattaforma che guidi la prossima svolta nel trasporto sostenibile. Questo hub fornisce all'Italia una solida base per soddisfare la crescente domanda di soluzioni di trasporto a emissioni zero". Gli hub di Milence dispongono delle potenze più elevate oggi disponibili con connettori di tipo CCS offrendo attualmente fino a 400 kW per punto di ricarica. Sono in fase di progettazione l'implementazione con ricariche MCS. Questa tecnologia di nuova generazione consentirà velocità di ricarica fino a 1.000 kW, permettendo ai camion, che effettuano lunghe tratte, di essere completamente ricaricati in 30-45 minuti. Le partnership con i principali fornitori di servizi di mobilità elettronica (eMSP) consentono agli automobilisti di pagare con diverse carte di ricarica. È disponibile anche il pagamento diretto con carta di credito. La tariffa di ricarica predefinita è di 0,399 euro per kWh (IVA esclusa).

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

AskaNews.it

Focus

Milence, il primo hub di ricarica per camion elettrici in Italia

AskaNews.it

Milence, il primo hub di ricarica per camion elettrici in Italia

02/21/2025 18:38

In posizione strategica sull'asse nord-sud, nel mantovano Bagnolo San Vito (Mn), 21 feb. (askanews) – Segna un passo storico per il sistema del trasporto su gomma a lunga distanza l'inaugurazione del primo hub di ricarica per camion elettrici in Italia realizzato da Milence a Bagnolo San Vito, in provincia di Mantova, lungo la tratta Bologna-Bolzano, sull'Autostrada del Brennero. Con colonnine di ricarica rapida da 400 kw, l'hub è in una posizione strategica per i flussi del traffico merci sulla direttrice Nord-Sud, il corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Per il mercato del trasporto elettrico a lungo raggio, che si prevede in rapida crescita, saranno necessari entro il 2030 oltre 11mila punti di ricarica, di cui 488 in Italia. Con questo primo hub Milence, che ne punta a realizzare 1.700 già entro il 2027, invita le aziende di trasporto italiane a puntare sull'elettrico. "Il nostro messaggio è che siamo pronti – afferma Roel Vissers, Chief Commercial Officer di Milence -. E anche le società di trasporto dovrebbero essere pronte a fare i loro primi investimenti nella mobilità elettrica. E' importante che si inizi già da oggi ad imparare: si tratta di un investimento per il futuro. E crediamo davvero che se si fanno oggi i primi passi, i vantaggi arriveranno nei prossimi anni perché si sarà già sperimentato e imparato come gestire il trasporto elettrico pesante". Per volume di traffico merci e posizione geografica l'Italia è di importanza strategica nel sistema del trasporto elettrico europeo. "La nostra strategia di sviluppo – spiega Vissers – è di costruire una rete europea, di cui l'Italia sarà una parte molto importante. Iniziamo dal nord Italia, dove circola il maggior numero di camion elettrici. La nostra strategia di rete è quella di collegare tutti i grandi hub logistici e di trasporto d'Europa, compresi tutti i porti e gli aeroporti. Quindi per il nord Italia mi aspetto che nei prossimi anni

In posizione strategica sull'asse nord-sud, nel mantovano Bagnolo San Vito (Mn), 21 feb. (askanews) - Segna un passo storico per il sistema del trasporto su gomma a lunga distanza l'inaugurazione del primo hub di ricarica per camion elettrici in Italia realizzato da Milence a Bagnolo San Vito, in provincia di Mantova, lungo la tratta Bologna-Bolzano, sull'Autostrada del Brennero. Con colonnine di ricarica rapida da 400 kw, l'hub è in una posizione strategica per i flussi del traffico merci sulla direttrice Nord-Sud, il corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Per il mercato del trasporto elettrico a lungo raggio, che si prevede in rapida crescita, saranno necessari entro il 2030 oltre 11mila punti di ricarica, di cui 488 in Italia. Con questo primo hub Milence, che ne punta a realizzare 1.700 già entro il 2027, invita le aziende di trasporto italiane a puntare sull'elettrico. "Il nostro messaggio è che siamo pronti - afferma Roel Vissers, Chief Commercial Officer di Milence -. E anche le società di trasporto dovrebbero essere pronte a fare i loro primi investimenti nella mobilità elettrica. E' importante che si inizi già da oggi ad imparare: si tratta di un investimento per il futuro. E crediamo davvero che se si fanno oggi i primi passi, i vantaggi arriveranno nei prossimi anni perché si sarà già sperimentato e imparato come gestire il trasporto elettrico pesante". Per volume di traffico merci e posizione geografica l'Italia è di importanza strategica nel sistema del trasporto elettrico europeo. "La nostra strategia di sviluppo - spiega Vissers - è di costruire una rete europea, di cui l'Italia sarà una parte molto importante. Iniziamo dal nord Italia, dove circola il maggior numero di camion elettrici. La nostra strategia di rete è quella di collegare tutti i grandi hub logistici e di trasporto d'Europa, compresi tutti i porti e gli aeroporti. Quindi per il nord Italia mi aspetto che nei prossimi anni costruiremo ovunque tra i 5 e i 10 hub di ricarica per mezzi di trasporto pesante". I punti di ricarica Milence, che è una joint venture tra Daimler Truck, Traton group e Volvo Group, sono progettati per offrire ai conducenti di camion elettrici una serie di servizi per rendere la sosta confortevole e sicura, con punti di ristoro, aree relax, parcheggio sicuro in aree di sosta protette e persino, in alcune sedi, palestra e docce.

FerPress

Focus

Fermerci: Rizzi, crisi ferroviario merci ha riverbero anche nei porti

"Per questo è assolutamente positiva la misura introdotta in Legge di Bilancio che consente alle Autorità di Sistema Portuale di stanziare sostegni per la manovra ferroviaria merci in ambito portuale. Ci auguriamo che questa misura venga attuata dal maggior numero di ADSP possibile", ha proseguito Rizzi, sottolineando l'importanza di un supporto concreto per il settore. "Considerate le difficoltà infrastrutturali che dureranno fino al 2026, con picchi nel 2025 - ha spiegato Rizzi - è fondamentale anticipare al 2025 il nuovo periodo tariffario che prevede la riduzione dei pedaggi per il trasporto ferroviario merci. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha già espresso parere favorevole. Riteniamo che sia una misura indispensabile per sostenere il settore in questa fase critica". Fermerci continuerà a lavorare per promuovere misure di supporto al trasporto ferroviario e alla logistica portuale, favorendo il coordinamento tra istituzioni e operatori per garantire una ripresa stabile e sostenibile. Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

FerPress

Fermerci: Rizzi, crisi ferroviario merci ha riverbero anche nei porti

02/21/2025 16:14

"Per questo è assolutamente positiva la misura introdotta in Legge di Bilancio che consente alle Autorità di Sistema Portuale di stanziare sostegni per la manovra ferroviaria merci in ambito portuale. Ci auguriamo che questa misura venga attuata dal maggior numero di ADSP possibile", ha proseguito Rizzi, sottolineando l'importanza di un supporto concreto per il settore. "Considerate le difficoltà infrastrutturali che dureranno fino al 2026, con picchi nel 2025 – ha spiegato Rizzi – è fondamentale anticipare al 2025 il nuovo periodo tariffario che prevede la riduzione dei pedaggi per il trasporto ferroviario merci. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha già espresso parere favorevole. Riteniamo che sia una misura indispensabile per sostenere il settore in questa fase critica". Fermerci continuerà a lavorare per promuovere misure di supporto al trasporto ferroviario e alla logistica portuale, favorendo il coordinamento tra istituzioni e operatori per garantire una ripresa stabile e sostenibile. Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

Il Nautilus

Focus

TRASPORTI: RIZZI(FERMERCI), CRISI FERROVIARIO MERCI HA RIVERBERO ANCHE NEI PORTI

Il Nautilus

TRASPORTI: RIZZI(FERMERCI), CRISI FERROVIARIO MERCI HA RIVERBERO ANCHE NEI PORTI

02/21/2025 16:58

"La stessa crisi che sta attraversando il ferroviario merci nazionale ha un riverbero anche nei porti. I numeri parlano chiaro: -5% dei treni-chilometro rispetto al 2021 sul territorio nazionale e nell'insieme dei porti circa -6% del numero treni rispetto al 2022. Questo conferma che il settore è ancora in crisi e sta affrontando una transizione infrastrutturale complessa", ha dichiarato Giuseppe Rizzi, Direttore Generale di Associazione Fermerci, nel suo intervento all'evento "Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il porto di Genova" in corso nel capoluogo ligure. "Per questo è assolutamente positiva la misura introdotta in Legge di Bilancio che consente alle Autorità di Sistema Portuale di stanziare sostegni per la manovra ferroviaria merci in ambito portuale. Ci auguriamo che questa misura venga attuata dal maggior numero di ADSP possibile", ha proseguito Rizzi, sottolineando l'importanza di un supporto concreto per il settore. "Considerate le difficoltà infrastrutturali che dureranno fino al 2026, con picchi nel 2025 – ha spiegato Rizzi – è fondamentale anticipare al 2025 il nuovo periodo tariffario che prevede la riduzione dei pedaggi per il trasporto ferroviario merci. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha già espresso parere favorevole. Riteniamo che sia una misura indispensabile per sostenere il settore in questa fase critica". Fermerci continuerà a lavorare per promuovere misure di supporto al trasporto ferroviario e alla logistica portuale, favorendo il coordinamento tra istituzioni e operatori per garantire una ripresa stabile e sostenibile. Giuseppe Rizzi, Direttore Generale di Associazione Fermerci.

"La stessa crisi che sta attraversando il ferroviario merci nazionale ha un riverbero anche nei porti. I numeri parlano chiaro: -5% dei treni-chilometro rispetto al 2021 sul territorio nazionale e nell'insieme dei porti circa -6% del numero treni rispetto al 2022. Questo conferma che il settore è ancora in crisi e sta affrontando una transizione infrastrutturale complessa", ha dichiarato Giuseppe Rizzi, Direttore Generale di Associazione Fermerci, nel suo intervento all'evento "Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il porto di Genova" in corso nel capoluogo ligure. "Per questo è assolutamente positiva la misura introdotta in Legge di Bilancio che consente alle Autorità di Sistema Portuale di stanziare sostegni per la manovra ferroviaria merci in ambito portuale. Ci auguriamo che questa misura venga attuata dal maggior numero di ADSP possibile", ha proseguito Rizzi, sottolineando l'importanza di un supporto concreto per il settore. "Considerate le difficoltà infrastrutturali che dureranno fino al 2026, con picchi nel 2025 - ha spiegato Rizzi - è fondamentale anticipare al 2025 il nuovo periodo tariffario che prevede la riduzione dei pedaggi per il trasporto ferroviario merci. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha già espresso parere favorevole. Riteniamo che sia una misura indispensabile per sostenere il settore in questa fase critica". Fermerci continuerà a lavorare per promuovere misure di supporto al trasporto ferroviario e alla logistica portuale, favorendo il coordinamento tra istituzioni e operatori per garantire una ripresa stabile e sostenibile. Giuseppe Rizzi, Direttore Generale di Associazione Fermerci.

Shipping Italy

Focus

Dal Governo un primo impegno a riconoscere il lavoro portuale come usurante

Approvato un odg presentato dalla deputata di Azione Giulia Pastorella che prevede anche l'attivazione del fondo per l'esodo degli addetti del comparto

Nicola Capuzzo

Il Governo ha accolto un Ordine del giorno presentato dalla deputata Giulia Pastorella riguardante il riconoscimento del lavoro portuale come usurante, nonché l'implementazione del fondo per l'esodo e i prepensionamenti del comparto portuale. A farlo sapere è la segreteria della deputata, nonché membro della Commissione Trasporti alla Camera, che al riguardo sottolinea: 'È un primo, significativo passo verso un degno riconoscimento dell'importanza, a livello nazionale, del lavoro portuale che include talvolta attività gravose e rischiose per gli addetti di un settore così strategico e fondamentale per l'economia del Paese'. Nel dettaglio, l'atto di indirizzo impegna l'esecutivo a valutare l'opportunità, 'compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica', di 'riconoscere il lavoro portuale come lavoro usurante, aggiornando la normativa vigente in materia', nonché a 'rendere operativo il fondo per l'esodo e i prepensionamenti del comparto portuale' e a 'promuovere misure di sicurezza e prevenzione degli infortuni nei porti italiani e un sistema di monitoraggio degli stessi'. Nel testo si richiama l'importanza del settore portuale per il paese, al fianco della 'particolare gravosità delle operazioni' e dei 'rischi elevati' per i lavoratori e il fatto che le risorse per finanziare il fondo per l'esodo anticipato degli stessi 'risultano insufficienti'. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

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