



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 10 febbraio 2024**



Prime Pagine

10/02/2024	Corriere della Sera	8
<hr/>		
10/02/2024	Il Fatto Quotidiano	9
<hr/>		
10/02/2024	Il Foglio	10
<hr/>		
10/02/2024	Il Giornale	11
<hr/>		
10/02/2024	Il Giorno	12
<hr/>		
10/02/2024	Il Manifesto	13
<hr/>		
10/02/2024	Il Mattino	14
<hr/>		
10/02/2024	Il Messaggero	15
<hr/>		
10/02/2024	Il Resto del Carlino	16
<hr/>		
10/02/2024	Il Secolo XIX	17
<hr/>		
10/02/2024	Il Sole 24 Ore	18
<hr/>		
10/02/2024	Il Tempo	19
<hr/>		
10/02/2024	Italia Oggi	20
<hr/>		
10/02/2024	La Nazione	21
<hr/>		
10/02/2024	La Repubblica	22
<hr/>		
10/02/2024	La Stampa	23
<hr/>		
10/02/2024	Milano Finanza	24
<hr/>		

Primo Piano

09/02/2024	Agenparl	25
<hr/>		
Agenzia regionale 133.24 _ Emiliano alla terza edizione di Verso Sud, roadshow territoriale di The European House		
<hr/>		

09/02/2024	Economy Magazine	32
Da Trump agli agricoltori italiani nei giornali esteri di oggi		

Trieste

09/02/2024	Shipping Italy	38
Portuali in assemblea dopo l'interruzione delle trattative sul nuovo Ccnl		
09/02/2024	transportonline.com	39
Porto di Trieste diventa hub distributivo dei prodotti refrigerati che entrano nel mercato europeo		

Venezia

09/02/2024	Informare	41
Aggiudicata la gara per la progettazione dei dragaggi per l'accesso alla Stazione Marittima di Venezia		
09/02/2024	Informatore Navale	43
AGGIUDICATO IL CONTRATTO PER LA PROGETTAZIONE DELL'INTERVENTO DI DRAGAGGIO DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA		
09/02/2024	Messaggero Marittimo	45
Stazione Marittima di Venezia, aggiudicata progettazione per il dragaggio		
09/02/2024	Ship Mag	47
Crociere a Venezia, passo in avanti verso il dragaggio di accesso alla stazione marittima		

Savona, Vado

09/02/2024	La Gazzetta Marittima	48
PCF in crisi, mancano addetti		
09/02/2024	Shipping Italy	49
Ispezionata e fermata una nave da carico nel porto di Savona dalla Guardia Costiera		
09/02/2024	Shipping Italy	50
Il traghetto Sardinia Vera verso la demolizione in Turchia		

Genova, Voltri

09/02/2024	BizJournal Liguria	51
Economia genovese, Confindustria: "Nel secondo semestre 2023 tiene grazie al turismo"		
09/02/2024	Il Nautilus	55
Ports of Genoa: nuove opportunità intermodali presentate a Berlino		
09/02/2024	Il Nautilus	57
Nuovo viadotto portuale di Pra', varata la prima campata		
09/02/2024	Informazioni Marittime	58
Rotte Mediterraneo-Caraibi, Cma Cgm inserirà scali a Tanger Med		

09/02/2024	Ship Mag	59
Botta (Spediporto): "Da oggi con Goas gestiamo i magazzini dell'aeroporto di Genova"		

La Spezia

09/02/2024	Citta della Spezia	63
Un lettore: "Ponte caduto della Darsena di Pagliari, monumento all'efficienza italiana. Si portino scolaresche e universitari a visitarlo finché c'è!"		
09/02/2024	Messaggero Marittimo	64
La Spezia fa squadra con la Regione al Fruit Logistica		
09/02/2024	Ship Mag	66
Si rafforza il corridoio logistico tra il porto della Spezia e il Nord Africa		
09/02/2024	transportonline.com	67
Si rafforza il corridoio logistico tra il Porto della Spezia e il Nord Africa		

Ravenna

09/02/2024	Ravenna Today	69
Attesa per l'arrivo dei migranti: sulla nave due bambini piccoli, 12 famiglie siriane e un palestinese		
09/02/2024	Ravenna Today	70
Camera di commercio, crescita lenta nel Ravennate: aumento dello 0,4% rispetto al 2022		
09/02/2024	RavennaNotizie.it	73
Economia e lavoro, nel 2023 il valore aggiunto ravennate è aumentato dello 0,4%. Guberti (Camera di commercio): "Impresa al centro di ogni riforma"		
09/02/2024	RavennaNotizie.it	76
Domani, lo sbarco della Geo Barents a Porto Corsini. Tra i 134 migranti, 12 nuclei familiari siriani e 34 minori di cui 2 di 2 anni		
09/02/2024	ravennawebtv.it	77
Aggiornamento sbarco ONG GEO BARENTS di Medici Senza Frontiere		

Livorno

09/02/2024	Agenparl	78
Firma in Comune di un protocollo di intesa per la valorizzazione della Fortezza Vecchia		
09/02/2024	Il Nautilus	79
Porti smart, il modello Livorno fa scuola in Italia		
09/02/2024	Informare	81
Il Port Community System della Toscana esteso ai sistemi portuali di Sardegna e Campania		
09/02/2024	Informare	82
La richiesta è di aumenti economici e di maggiore sicurezza		
09/02/2024	Informatore Navale	83
Porti smart, il modello Livorno fa scuola in Italia		
09/02/2024	La Gazzetta Marittima	85
Solo fuel "pulito" in porto		

09/02/2024	La Gazzetta Marittima	87
Un'ambulanza sempre pronta		
09/02/2024	La Gazzetta Marittima	88
Fischi per fiaschi		
09/02/2024	La Gazzetta Marittima	89
Meloria, ritorna il parco boe		
09/02/2024	Messaggero Marittimo	90
Tuscan Port Community System (TPCS) sbarca in Sardegna e Campania		
09/02/2024	Messaggero Marittimo	92
Contrasto alla droga: nuovo sequestro al porto di Livorno		
09/02/2024	Messaggero Marittimo	93
I lavoratori portuali danno il via alle assemblee unitarie		
09/02/2024	Ship Mag	94
Porti smart, il modello Livorno fa scuola in Italia		
09/02/2024	Ship Mag	95
Contratto portuali: assemblee calde e voglia di sciopero		
09/02/2024	Shipping Italy	96
Stretta sui carburanti per le navi in arrivo a Livorno		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

09/02/2024	Agenparl	98
PORTO DI CIVITAVECCHIA: ADM E GUARDIA DI FINANZA SEQUESTRANO OLTRE 82 CHILI DI TABACCO PER NARGHILE' DI CONTRABBANDO. DENUNCIATO CITTADINO TUNISINO.		
09/02/2024	CivOnline	99
Porto di Civitavecchia, sequestrati 82 kg di tabacco di contrabbando		
09/02/2024	CivOnline	100
Marino: «Soddisfatti per la concessione dell'area ex Privilege a Tankoa»		
09/02/2024	La Gazzetta Marittima	101
Tankoa anche a Civitavecchia		
09/02/2024	La Provincia di Civitavecchia	102
Porto di Civitavecchia, sequestrati 82 kg di tabacco di contrabbando		
09/02/2024	La Provincia di Civitavecchia	103
Marino: «Soddisfatti per la concessione dell'area ex Privilege a Tankoa»		

Bari

09/02/2024	Bari Today	104
Maxisequestro di tabacco da contrabbando nel porto di Bari: scoperte equisite 16 tonnellate di merce		

Brindisi

09/02/2024	Ansa	105
Arrivata in porto a Brindisi nave Ocean Viking con 261 migranti		

09/02/2024	Ansa	Migranti, sequestrata a Brindisi la nave Ocean Viking	106
09/02/2024	Ansa	Migranti, sequestrata a Brindisi la Ocean Viking	107
09/02/2024	Brindisi Report	Nave Ocean Viking bloccata a Brindisi: scatta il sequestro amministrativo	108
09/02/2024	LaPresse	Migranti, sequestrata a Brindisi la Ocean Viking	109
09/02/2024	Messaggero Marittimo	Porto di Brindisi: montaggio eccezionale a Costa Morena Est	110
09/02/2024	Rai News	Sequestrata la nave Ocean Viking	111

Taranto

09/02/2024	Il Nautilus	Il Decreto sui titoli professionali del diporto pubblicato in Gazzetta Ufficiale	112
09/02/2024	Il Nautilus	Port of Taranto, ex lavoratori Tct-Evergreen incerto il loro futuro e intanto si parla ucraino per l'ex-Ilva	115
09/02/2024	Puglia Live	TARANTO, VERTENZA EX LAVORATORI TCT: I SINDACATI CONFEDERALI DEI TRASPORTI CHIEDONO UN INCONTRO URGENTE AL MINISTRO SALVINI	117
09/02/2024	Shipping Italy	Alessandro Becce sbarca a Taranto: "Con i dragaggi il San Cataldo Container Terminal sarà un hub importante"	118
09/02/2024	The Medi Telegraph	Porti, 330 lavoratori a Taranto senza più copertura da marzo	120

Olbia Golfo Aranci

09/02/2024	Ansa	Finanziere sequestrano 70 kg di marijuana nel porto di Olbia	121
09/02/2024	Olbia Notizie	Un camionista arrestato al porto di Olbia, sorpreso con 70 chili di marijuana	122

Augusta

09/02/2024	Web Marte	Siracusa Nicita e Spada sollecitano l'inserimento di Siracusa nell'AdSP	123
------------	------------------	---	-----

Focus

09/02/2024	Agenparl	PORTI, TRAVERSI (M5S): HABITAT PERFETTO PER NUOVE COMUNITA' ENERGETICHE, GOVERNO SI SVEGLI	124
------------	-----------------	--	-----

09/02/2024	Informare	125
A fine marzo immissione di una nona nave sulla rotta		
09/02/2024	Informatore Navale	126
ANICAV: "L'OBIETTIVO PER LA PROSSIMA CAMPAGNA È DI TRASFORMARE NELL'INTERO BACINO CENTRO SUD CIRCA 26 MILIONI DI QUINTALI DI POMODORO"		
09/02/2024	La Gazzetta Marittima	127
Grimaldi a Fruit Logistica		
09/02/2024	La Gazzetta Marittima	129
Direttiva Mit con il "temino" per le AdSP		
09/02/2024	La Gazzetta Marittima	130
Costa Smeralda a Sanremo		
09/02/2024	La Gazzetta Marittima	131
MSC verso 4 milioni di turisti		
09/02/2024	Ship Mag	132
CargoBeamer collega il Sud Italia con la Germania del Nord		
09/02/2024	Shipping Italy	133
Prosegue la flessione dei noli Cina - Italia: -11% nell'ultima settimana		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 30 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

iliad
Entrare per credere



Giorno del Ricordo
Mattarella: sulle foibe muro di oblio e imbarazzo
di **Monica Guerzoni**
a pagina 15



Domani in edicola
Puccini, genio innovatore
sul numero del **La Lettura**
e già oggi nell'app

iliad
Entrare per credere

Il cambio alla Difesa LA STRETTA OBBLIGATA DI ZELENSKY

di **Paolo Mieli**

«Stallo». Quando ai primi di novembre il capo delle forze armate ucraine, Valery Zaluzhny, per descrivere l'impasse militare in cui s'era venuto a trovare, pronunciò (sull'*Economist*) quella parola, «stallo», sui capi che il rapporto tra lui e Volodymyr Zelensky sarebbe andato in frantumi. Non per il fatto che le cose non stessero in tutto e per tutto come le descriveva il comandante militare in capo. Ma perché negli Stati Uniti e in Europa aveva cominciato a spirare il vento della «stanchezza» (altra parola micidiale per l'Ucraina) e toccava semmai al capo del governo decidere quando e in che termini pronunciarsi pubblicamente sul drammatico cambiamento di fase. Lasciata cadere in quel modo, la parola «stallo» equivaleva, al di là delle intenzioni di Zaluzhny, al preannuncio di una dichiarazione di resa. È indeboliva la richiesta di un altro mezzo milione di uomini nonché di altrettante munizioni. Soprattutto perché pronunciata a seguito del fallimento di una controffensiva che, guidata da Zaluzhny, avrebbe dovuto mettere in seria difficoltà l'esercito occupante. La destituzione del capo di stato maggiore ucraino è stata da molti paragonata a quella, settantatré anni fa, del generale Douglas MacArthur, anche lui come Zaluzhny reduce da una stagione di successi militari e rimosso improvvisamente dal presidente del suo Paese (gli Stati Uniti) mentre era in corso una guerra.

continua a pagina 28

Agricoltori a Palazzo Chigi. Un loro documento a Sanremo. Ma alcune sigle continuano la protesta

Trattori, il governo apre

Meloni: esenzione Irpef sotto i 10 mila euro. Salvini chiede di fare di più



Quattro trattori sfilano davanti al Colosseo scortati da vigili e polizia, gli altri sono rimasti alle porte di Roma

Protesta dei trattori, nell'incontro tra governo e sigle ufficiali Meloni apre agli agricoltori: sì all'esenzione Irpef per i redditi sotto i 10 mila euro. I dubbi delle sigle ribelli e Salvini che incalza: «Si può fare di più». No al palco dell'Ariston, ma sarà letto un documento.

da pagina 2 a pagina 5

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

I tempi lunghi del premierato

Due cuori e una coalizione: e così Vincenzo Sofo e Marion Maréchal, marito e moglie, lui eurodeputato di Fdi e lei leader di Reconquête, da giugno ambiscono a vivere sotto lo stesso tetto anche a Strasburgo. Nel nome dei Conservatori.

continua a pagina 14

ROMA E PARIGI

Nel groviglio di paure, ansie e finte soluzioni di Zemmour

di **Aldo Cazzullo**

Cosa se ne fa Giorgia Meloni di Eric Zemmour? Per cercare la risposta bisogna partire da un dato. La vera questione politica in Europa non è la crisi della sinistra, ma la crisi della destra tradizionale: liberale, moderata, conservatrice, europeista sia pure con giudizio. Certo, la sinistra in crisi lo è da sempre, quasi per condizione naturale. Ha perso il contatto con le classi popolari, e si illude di recuperarlo tassando ancora di più il ceto medio dipendente che la vota: un penoso caso di obnubilamento, confermato dal fatto che in Italia l'opposizione si presenterà alle prossime europee divisa in cinque liste forse sei, offrendo così la giugulare alla Meloni vincitrice annunciata. Tuttavia, in Europa la sinistra riformista governa il Paese più importante, la Germania.

continua a pagina 28

LITE SULL'EREDITÀ AGNELLI

Marella, i beni e quella sfida di Margherita

di **Mario Gerevini**

a pagina 17

OGGI FUNERALI A TORINO

Storia e lezioni di Emanuele, il Savoia muto

di **Gian Antonio Stella**

a pagina 21

GIANNELLI



IL RISVEGLIO DI BIDEN
CARA! HO FATTO UN SOGNO INCREDIBILE: ERO STATO ELETTO ADORATISSIMO PRESIDENTE DEGLI STATI UNITI

Stati Uniti Trumpiani all'attacco: va rimosso dall'incarico

«La mia memoria è buona» Ira di Biden (e nuova gaffe)

di **Massimo Gaggi**
e **Viviana Mazza**

«La mia memoria è buona. Mi dice di non ricordare quando è morto mio figlio, come osa?», replica stizzito il presidente Biden all'indomani del report del procuratore speciale che lo dipinge «confuso, anziano e smemorato». Ma in conferenza stampa fa subito un'altra gaffe e confonde i presidenti di Egitto e Messico. I repubblicani vanno all'attacco e invocano la sua rimozione.

alle pagine 8 e 9
Marinelli



I MEDIA EVOCANO LA PENA DI MORTE

Budapest contro Ilaria

di **Marco Imarisio**
a pagina 16

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Tra color che son sospesi

Dai, non si può sospendere uno studente per dodici giorni solo perché ha criticato la sua scuola. Verrebbe da appellarsi al ministro competente, se non fosse che quello dell'Istruzione ha appena proclamato in Parlamento la propria incompetenza, appellandosi all'autonomia scolastica, espressione talmente vaga che sembra fatta apposta per fungere all'occorrenza da sapone neutro con cui lavarsi le mani. Damiano Cassanelli, questo il nome del reprobato, è il rappresentante d'istituto che in un'intervista alla «Gazzetta di Modena» si è lamentato del fatto che il suo liceo abbia abolito le gite all'estero, pur essendo un linguistico, e che l'ultimo giorno dello scorso anno scolastico siano stati perquisiti gli zaini degli studenti: mica siamo terroristi, ha

detto. La preside non ha gradito i toni, e posso capirla, e ha sospeso Damiano: e qui non la capisco più. Un conto è punire chi compie atti di violenza contro le persone e le cose (in questo senso condivido la circolare ministeriale che obbliga i devastatori di aule a risarcire di tasca loro). Un'altra è intervenire sulla libertà di manifestazione del dissenso, sia pure espresso in forme urticanti.

La scuola, come la democrazia, si smarrisce quando diventa caos, ma anche quando pretende di assomigliare a una caserma. Ed è in quel terreno che sta tra la caserma e il caos che si gioca la partita. Basterebbe lasciarsi guidare dalla fiaccola del buonsenso: concetto un tempo borghese, ma oggi decisamente rivoluzionario.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

iliad FLASH

200 GB
MINUTI E SMS ILLIMITATI

9,99€
AL MESE
PER SEMPRE

5G
INCLUSO

OFFERTA ATTIVABILE FINO AL 29 FEBBRAIO ORE 17

ATTIVAZIONE: 9,99€

SCOPRI DI PIÙ SU ILIAD.IT

A condizioni di uso lecito e corretto, esclusi i servizi aggiuntivi a pagamento. 200GB in Italia + 11GB in Europa. Info sull'offerta su www.iliad.it/Flash200. È 5G a disposizione su dispositivi compatibili con la rete 5G e nelle aree coperte da rete 5G Iliad. Più info su copertura e dispositivi: 5G Iliad.it



La Cassazione annulla la condanna d'appello a Marco Travaglio a risarcire Tiziano Renzi con 50 mila euro. Forse qualcuno aveva esultato troppo in fretta: uno a caso



Sabato 10 febbraio 2024 - Anno 16 - n° 40
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 3,00 con il mensile FQ M Mercoledì
Spedizione ab. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

NIENTE PALCO Chigi ferma la tv di Stato Meloni alla Rai: "No ai trattori all'Ariston"

Il governo riceve alcune sigle scelte del settore e offre l'esenzione Irpef per i redditi agricoli sotto i 10 mila euro. Salvini insiste: "Si può fare di più". Al Festival alla fine viene letto solo un "estratto" del comunicato concordato

GAITA, ROSELLI E SALVINI A PAG. 4 - 5



CON L'OMBRA DI TRUMP Putin sfida Biden che rischia la fine perché "inabile"



IACCARINO E PROVENZANI A PAG. 17

BIBI EVACUA E ATTACCA Gaza: le mani dell'Eni sul gas della Striscia



GROSSI E PALOMBI A PAG. 10 - 11

Tale e Quale Show

Marco Travaglio

Tutti a parlare dell'intervista di Putin e nessuno si accorge che è un sosia: l'originale è notoriamente morto o in fin di vita, o in default, o sconfitto, o nascosto nel bunker per paura dell'invincibile armata Nato.

Il presidente del Consiglio europeo che si congratula per la rielezione del dittatore azero Ilham Aliyev, responsabile della pulizia etnica anti-armena che ha cancellato dalle cartine il Nagorno Karabakh, non può essere il sincero democratico Charles Michel, cultore del diritto internazionale (in Ucraina) e nemico dell'autocrazia (in Russia): sarà un sosia.

Il presidente Usa che il procuratore Robert Hur decide di non processare perché "nessuna Corte condannerebbe un anziano che ha perso la memoria" e che, per dimostrare di essere lucido, dichiara che il presidente messicano è Al-Sisi che lui parlava abitualmente con Mitterrand e Kohl (morti nel 1996 e nel 2017), non può essere il Biden che si ricandida per altri quattro anni: sarà un sosia.

La leader Pd che dichiara al Foglio di "non poter fare a meno del Festival" perché "Sanremo è Sanremo e non si discute", è il mio Festival tra canzoni e femminismo, e regala succulenti particolari sulla pagina Facebook che amministra dal 2009 commentando le canzoni e financo gli "outfit" ("molto bello quello di Big Mama": testuale), non può essere la Elly Schlein che l'altra sera tuonava solitaria (cioè con la Boschi) contro TeleMeloni (peraltro deserta perché erano tutti a Sanremo) che manda in onda il Festival di Sanremo: sarà un sosia.

Il bravo presentatore di Sanremo che nega come "stronzata" la pubblicità occulta, anzi palestese alle sneaker di cui è testimonial John Travolta non può essere l'Amadeus che durante il Ballo del qua qua se n'è uscito a buffo con un "Don't worry, be happy", guardandosi lo slogan della marca delle sneaker: sarà un sosia.

Quella che da un mese strilla contro chi l'accusa di fare gli interessi di Elkann non può essere la Repubblica che in prima pagina non ha una riga su Elkann indagato: sarà un giornale-sosia.

L'italovivo che per dieci anni ci ha rotto i timpani e non solo quelli con la "certezza della pena" non può essere il Renzi che lancia sul Riformatorio la proposta Giachetti di trasformare ogni anno di pena in soli 7 mesi: sarà un sosia. Invece l'impunito che sei anni fa esultava perché il Tribunale di Firenze mi aveva inflitto 50 mila euro di risarcimento a suo padre Tiziano per aver detto la verità a Otto e mezzo, era proprio lui. Infatti ora che la Cassazione ha annullato la mia condanna tace, perché aveva già detto tutto allora: "Dopo le menzogne e il fango, la verità prima o poi arriva, ci sono dei giudici in Italia, bisogna solo saper aspettare, il tempo è galantuomo". Almeno il tempo.

FRODE FISCALE I PM TORINESI SCAVANO NELLE FIDUCIARIE E TROVANO PURE I CANI

Elkann, l'inchiesta mira al cuore dell'impero

MISTERI SVIZZERI SENZA L'INCASTRO DELLA CITTADINANZA DI MARELLA, JOHN PUÒ PERDERE IL CONTROLLO DELLA EXOR

BOFFANO, CANNAVÒ E GRASSO A PAG. 2 - 3

CONTRO LE CELLE AFFOLLATE, PER NON COSTRUIRNE DI NUOVE L'ideona svuota-carceri di Iv-Fl: più "liberazione anticipata", così un anno di pena diventa 7 mesi

FROSINA A PAG. 6

LE NOSTRE FIRME

- **Fini** Giustizia di piazza a pag. 18 • **D'Agostino** Monocrazia a pag. 13 • **Romano** Ue e migranti a pag. 13
- **Valentini** Razza padrona a pag. 13 • **Palombi** Miracoli Pnrr a pag. 15 • **Luttazzi** Sesso&brutti a pag. 12

MA TUTTI SAPEVANO

Festival&scarpe: la Rai fa causa a John Travolta

Silvia Truzzi

Travolti da un insolito declino nell'azzurro mare di Sanremo, Rai fa causa a John Travolta. Fa ridere, ma la vicenda è serissima e la tv pubblica ne esce malissimo.

SEGLUE A PAG. 19



In abbinata con il Fatto Quotidiano a 3,90 €

FINE DEL SOTTOSEGRETARIO

Sgarbi s'arrende: dimissioni a Chigi

A PAG. 7



La cattiveria

Festival di Sanremo. Dopo la figuraccia di John Travolta, salta il numero di tip tap di Benjamin Netanyahu

LA PALESTRA/MARCO FERRARA

FU UN ACCORDO-CAPESTRO

Vaccini Ue: Pfizer sapeva che il siero era meno efficace

VALENTINO A PAG. 16



CHE C'È DI BELLO

Il film su Marley, il teatro di Chen, la vita di Pozzetto

DA PAG. 20 A 23



IL FOLIO



quotidiano

ANNO XXIX NUMERO 85 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASIA SABATO 10 E DOMENICA 11 FEBBRAIO 2024 - € 2,50 - € 0,50 con il POGGIO REVIEW n. 98

Agricoltori, costruttori, tassisti, balneari. La luna di miele di Meloni con il paese regge, quella con la constituency meno. Conseguenze, oltre Sanremo

L'arrivo minaccioso del popolo dei trattori sul palazzo Fiat... di Sanremo, o nelle vie che costeggiano Palazzo Chigi...

catate medicistiche). La seconda indignazione, quella meno protettiva, meno scottata e dunque più interessante...

che ancora non si sono ripresi dalla scoppia ricevuta un anno fa quando il governo ha scelto di non intervenire sulle acque...

prossime settimane. Al momento i delusi, per quanto siano delusi dal governo, pur protestando contro la destra non trovano uno sbocco...

Traitative armate

Bibi annuncia l'operazione a Rafah per far cadere Hamas

E' una missione non sostenuta da Biden: Israele deve far evacuare i civili, che però non hanno più dove andare

L'esilio dei capi da Doha

Roma. L'eserito israeliano è pronto a dirigersi verso Rafah, l'ultimo avamposto in cui crede possano trovarsi le brigate resistenti di Hamas...

Falce e Meloni

Ricive gli agricoltori e promette no Irpef. Salvini fa di più: una legge sui prezzi, alla Marx

Roma. Vogliono andare a vivere in Francia. Meloni convoca gli agricoltori a Palazzo Chigi. Salvini semina leggi. Ha ormai preso l'interim del ministro dell'Agricoltura...

Le altre verità che scandalizzano

Sul relativismo e sulla "società delle formiche", ma soprattutto sul potere della donna tenagista. Appuntati per un monologo a specchio rispesso a quello esposto magistralmente da Teresa Mannino, artista vera

Teresa Mannino è incantevole, incantevole il suo sorriso occhiuto, la sua disinvoltura non relativizzabile, assoluta, con aglio e pepe...

te più efficace nel suo genere del terrorismo blasfemo osceno e tagliatate di Sinwar e delle sacre incursioni di Tsahal nel fornaio dove si nascondono i dinosauri non ancora estinti...



Nonsense post Covid

La scemenza collettiva che manda a processo Pregliasco, reo di aver fatto il suo lavoro

Roma. Non fosse una storia vera, sarebbe puro teatro dell'assurdo. E invece: tra i giorni verissimi, con ben due denunce e relativa richiesta di "danni biologici" per aver procurato angoscia in due cittadini...

Uttili, quindi idioti

Putin non stima Trump, rispetta molto di più Biden. L'unica lezione dell'intervista con Carlson

Roma. Vladimir Putin ha un gran rispetto per la Cia e pochissimo per Tucker Carlson. Durante l'intervista, il presidente russo dice al giornalista americano: "Lei voleva unirsi alla Cia..."

Biden smemorato

Il report devastante sulla lucidità del presidente e la risposta alla domanda più difficile

Milano. Il sistema elettorale americano non è fatto per i ripensamenti. Le regole di fondo sono semplici, ma poco elastiche: ci sono due partiti che scelgono un percorso per arrivare a nominare due candidati e questi alla fine si giocano la presidenza...

Sanremo logora chi lo fa

"Travolta? Voleva fare il furbo nella patria dei furbi", dice l'ad Rai

Sanremo. All'ora di pranzo, al ristorante la Finesse, sul porto di Sanremo, forse l'unico locale quasi decente di questo cittànetto ligure...

tor Sergio annunciava di voler far causa a John Travolta, che aveva firmato un contratto in cui dichiarava esplicitamente d'impegnarsi a non fare alcuna pubblicità...

Bandeccchi o Badoglio?

Pericoloso. Un rischio per la democrazia. Un fascismo di destra che ha detto che il Duce "ha fatto cose buonissime"...

I veri ulivi per Schlein

Il dem De Castro promuove il governo sull'agricoltura e boccia il Pd, lontano dalla terra

Roma. La sinistra delle Zli è sempre più distante dal mondo del trattore, tanto che gira voce che Paolo De Castro, europarlamentare del Pd ed ex ministro dell'Agricoltura...

Il Festival della protesta italiana

A Sanremo pascola la mucca Eroclina. Manca solo l'ultima generazione

E' allerta meteo su Sanremo. Già la Liguria non è il posto drago-logicamente migliore dove trovarsi quando piove, figuriamoci Sanremo...

no in tempi in cui tutti ci allerta, perché lo stato del meteo in queste ore a Sanremo? Ha iniziato a piovere due giorni fa...

A pranzo con Schmidt

L'ex degli Uffici a tavola con Calatrava, Sanguliano e Donzelli. Patto per Firenze

Roma. La tavola non è passata inosservata: l'archistar Santiago Calatrava, il neo direttore del Museo di Capodimonte - via Uffici - Eike Schmidt, il ministro della Cultura...

La memoria dell'altro

Com'è che ci piace accanirci su Biden e siamo così smemorati sui danni e le bugie di Trump

Milano. L'età avanzata di Joe Biden, 81 anni, e la sua confusione sono materie di dibattito permanente: come fa a fare la campagna elettorale e se la vinca, a governare per altri quattro anni?...

Andrea's Version

Ely Schlein, anche da segretario del Partito Democratico, non ha avuto nessuna intenzione di riunire alle attribuzioni di un proprio personale ai concorrenti di Sanremo. Lo fa da sempre, per divertimento pubblico, per un discutibile amore per la musica e ciò che gli piace, finalmente con un sorriso. Nient'altro. Brava, Ieri, periferirsi all'ultima occasione, il suo personaggio è un po' "Riche e Poveri". E pullo, compagna Schlein l'ha consegnato ai piani di "Riche e Poveri". E pullo, compagna Schlein il compagno Landini gli "Strarichi e strapoveri" non partecipavano.





il Giornale



SABATO 10 FEBBRAIO 2024

DA 50anni CONTRO IL CORO

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 35 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

Editoriale

IL BIDEN MALATO È LO SPECCHIO DELL'OCCIDENTE

di Alessandro Sallusti

Le condizioni mentali di Joe Biden escono dal gossip, che da tempo sguazza nelle gaffe del presidente, e diventano problema politico. Il procuratore speciale Robert Hur, che ha indagato sulle accuse a Biden di aver divulgato segreti militari, ha scritto nel suo rapporto che il presidente va assolto, ma lo ha dipinto come «un uomo anziano con poca memoria» e i cui racconti sono zeppi di contraddizioni, inesattezze e amnesie. Tanto è bastato per innescare la richiesta da parte di senatori repubblicani di accedere al 25esimo emendamento della Costituzione americana, quello che regola la decadenza del presidente in caso di sopraggiunta incapacità di esercitare appieno il mandato.

Il problema, come ovvio, non riguarda solo l'America ma il mondo intero, oggi alle prese con uno scontro militare ed economico tra Occidente e Oriente senza precedenti che, per essere gestito, necessita di una salda guida dell'America. Ma risolvere il caso Biden è tutt'altro che semplice, perché il presidente si trova prigioniero di una concomitanza di situazioni che lo inchiodano dove è, al di là delle sue reali condizioni di salute: non è pensabile che si dimetta (o venga destituito) perché Kamala Harris è il vicepresidente più impopolare nella storia degli Stati Uniti, secondo un recente sondaggio della rete Nbc, e la più inetta, secondo la maggior parte degli osservatori; non può ritirarsi dalla corsa elettorale (in America si voterà a novembre) perché secondo tutti gli analisti è lui l'unico candidato democratico che ha qualche possibilità di poter fermare la corsa alla Casa Bianca di Donald Trump.

Tra un presidente smemorato (Biden), una incapace (la Harris) e uno chiacchierato (secondo alcuni pure pericoloso) come Trump l'attuale establishment di Washington non ha dubbi: teniamoci il primo e poi si vedrà. Certo, che la democrazia americana non sia in grado di mettere in campo candidati sani e credibili per guidare il Paese non è un bel segno. Non lo è per l'America, ma neppure per l'Occidente, visto che dall'altra parte della barriera, da Xi a Putin, i leader appaiono forti e determinati a sfruttare a loro favore ogni debolezza del gigante americano per mutare l'ordine e l'equilibrio mondiale.

DOCUMENTI ESCLUSIVI

Quelle trattative segrete del 1992 per riprendere Istria e Dalmazia

di Fausto Biloslavo

«Ora o mai più», al crollo della Jugoslavia di Tito, nei primi anni '90, spunta il «sogno» di una Dalmazia indipendente. E, secondo alcuni documenti esclusivi, a Belgrado il nostro addetto militare riceve l'offerta dai vertici dell'esercito jugoslavo di ridiscutere il trattato di Osimo.

con Carneletto e Sacchi alle pagine 24 e 25

la stanza di Feltri

alle pagine 18-19

Le nozze, il «trota» e le sue 70 capre

OGGI I FUNERALI A TORINO L'omaggio di La Russa a Vittorio Emanuele

Matteo Basile a pagina 6



Obiettivo l'immunità

Salis eurodeputata Il piano del Pd

Francesco Boezi a pagina 10



BUDAPEST Ilaria Salis nell'aula del tribunale

BRACCIO DI FERRO

I trattori non mollano

Il governo apre sull'Irpef: esenti se sotto i 10mila euro. Ma la protesta continua

Pierfrancesco Borgia e Lodovica Bulian

La protesta per ora non si ferma. Sono tanti e si muovono «a passo di trattore» su Sanremo e su Roma. Sono i trattori degli agricoltori che hanno messo in atto una protesta nazionale in un momento in cui sarebbe stata certa la cassa di risonanza. Il governo promette l'esenzione dall'Irpef agli agricoltori fino a diecimila euro di reddito. Giorgia Meloni li incontra e ricorda che li ha sempre difesi, anche nelle sedi europee.

alle pagine 2 e 3

DAI CAMPI AL CETO MEDIO

La vittoria dei ribelli e i rischi della crisi di rappresentanza

di Augusto Minzolini

Alla fine hanno spuntato l'incontro con la premier a Palazzo Chigi e conquistato la ribalta a Sanremo. In più sono riusciti ad ottenere una serie di concessioni in Europa come da noi. Tutto in poco tempo. Per cui, a conti fatti, i risultati della protesta «fai da te», con la processione di trattori nelle città italiane, per ora sono soddisfacenti per gli agricoltori italiani.

a pagina 2

LA PRESUNTA EVASIONE SULL'EREDITÀ

Sotto torchio i domestici degli Agnelli

Tony Damascelli e Stefano Zurlo alle pagine 8 e 9

FESTIVAL DA MAESTRINA

Mannino regina banale per finti intellettuali



di Filippa Facci

Sono solo canzonette (le canzoni) e sono solo battutine (i monologhi di un quarto d'ora di Teresa Mannino) e quindi siate leggeri, fatevi una risata, non c'è da prendersela quando una comica non è precisa come uno scienziato, non c'è da essere seri se ha detto una castroneria dietro l'altra, se ha seguito un prevedibile copione conformista che include (...)

segue a pagina 27

NOVITÀ

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

SENZA OREO ARTIFICIALE

Con l'italiano che si sta a dormire il tempo ideale per prendere sonno. Gli ingredienti naturali e innocui ti aiutano a dormire tranquillo ed riposato e di una dolce vita sana.

LA CADUTA DEI RE

di Luigi Mascheroni



La Storia, lo sappiamo, è maestra di vita. Ma sa essere anche sottilmente beffarda. Nel giro di poche ore, nella stessa città, Torino, che è stata la prima capitale dell'Italia unita e la sede delle due monarchie che hanno steso la loro benevola mano sul Paese - la Casa Reale dei Savoia e la Real Casa degli Agnelli - si è verificata una di quelle misteriose coincidenze significative che, senza alcuna base scientifica, tanto affasciano storici, filosofi, politici, psicologi (e soprattutto giornalisti). Ma anche la gente comune.

Giovedì sera John Elkann, ultimo erede dell'impero che fu dell'Avvocato Giovanni Agnelli, è stato indagato a Torino per l'annosa e contorta vicenda dell'eredità

di famiglia. E oggi, in un Duomo di Torino blindatissimo, si svolgeranno i funerali di Vittorio Emanuele di Savoia, figlio dell'ultimo re d'Italia.

Da Savoia agli Agnelli, da Palazzo Reale a Mirafiori, è - per chi lo vuole vedere - il tramonto di due dinastie. Che peraltro non si sono mai amate e che, in modi diversi, chi per ragioni costituzionali, chi per ragioni economiche, alla fine hanno abbandonato l'Italia. E così Torino si ritrova orfana delle sue monarchie, chiamate - nelle stesse ore - davanti a due diversi ma altrettanto impietosi tribunali. Quello della Morte e quello della Giustizia.

Invece, per quanto riguarda gli italiani, tutto sommato non cambia niente. Se non sei un Savoia o un Agnelli, sei sempre solo un suddito.

AMICA Chips

IL GIORNO

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATEMENTE

SABATO 10 febbraio 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, a processo l'uomo che uccise un 15enne. «Niente perdono»

«Ubriaco, senza patente Non può patteggiare»

Giorgi e Rampini a pagina 15



Il governo taglia l'Irpef agli agricoltori

Meloni vede le associazioni di categoria: esenzione dell'imposta. Scintille Carroccio-Fdl, Salvini attacca. **Intervista a Molinari (Lega): «Fare di più»** Servizi I trattori sfilano sul Raccordo anulare a Roma, ma al Festival arriva solo una lettera letta da Amadeus dopo mezzanotte. La Rai: scelta condivisa col Viminale **alle p. 2, 3 e 4**

Non solo proteste

L'Italia ha saputo coltivare la crescita

Bruno Vespa a pagina 2

Faro sul patrimonio di Marella

Eredità Agnelli, l'ultimo atto della battaglia



Da vent'anni Margherita Agnelli è in lotta contro la madre Marella (morta nel 2019) e il figlio John Elkann per l'eredità. Ora l'inchiesta di Torino: sentiti i primi testimoni

Ponchia a pagina 8

I CASI TRAVOLTA E CECCHETTIN SU SANREMO MA NON SONO SOLO CRITICHE
ANGELINA MANGO COMMUOVE L'ARISTON CANTANDO "LA RONDINE"

NEL NOME DEL PADRE



Angelina Mango, 22 anni, canta la famosa canzone del padre Pino, morto nel 2014. Standing ovation per lei all'Ariston

Degli Antoni, Di Clemente, Levi, Mangiarotti e Spinelli
alle pagine 4, 5, 28 e 29

DALLE CITTÀ

Brescia, omicidio premeditato

Delitto di Santina: il figlio in carcere «Mi sento libero ma sono pentito»

Raspa a pagina 17

Maxi sequestro di bici di lusso



Il contrabbando dei pirati a pedali nel Livigno bazar

D'Eri a pagina 18



Reggio Emilia, detenuto pestato

Torturato in cella Il video choc

Servizio e Allegranti a pagina 14



La salute del presidente Usa

«È smemorato» Biden: sto bene

Farruggia a pagina 13



Verso l'addio a San Siro

Stadio del Milan Preso il terreno

Mingioia nel QS

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.



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

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





Oggi su Alias

FESTIVAL DI ROTTERDAM Il cinema spericolato di Alexander Kluge con la prima di «Cosmic Miniatures» tra intelligenza artificiale e d'autore



Domani Alias D

GEOFF DYER Passioni e idiosincrasie dello scrittore inglese: le vite degli artisti, da Don Cherry a Nietzsche, la meraviglia. Un incontro a Milano



Culture

VALERIA PARRELLA Per Feltrinelli l'ultima intensa silloge di racconti: «Piccoli miracoli e altri tradimenti» Sara De Simone pagina 11

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,50

SABATO 10 FEBBRAIO 2024 - ANNO LIV - N° 35

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Un edificio residenziale danneggiato dopo un attacco israeliano a Rafah, nel sud della Striscia di Gaza foto di Fatima Shbair, Ap



Fuori tutti

Israele non ascolta nessuno e ordina di evacuare l'ultimo lembo della Striscia. Netanyahu annuncia un'operazione massiccia di terra a Rafah, dove si sono rifugiate 1,4 milioni di persone, 600mila i bambini. È il passo finale per svuotare Gaza dai palestinesi. Che non hanno dove cercare salvezza: l'Egitto blindo il confine pagine 2 e 3

«Uccisi dalla guerra»

La lingua cancellina del Tg1

SILVIA BALLESTRA

È una questione di qualità. Una sfumatura, un'omissione, giorno dopo giorno, a piccole dosi. Ricorda un po' le truffe: se ti portano via tutto assieme te ne accorgi subito, se ti sottraggono un pezzettino alla volta ci metti un po' di più. E allora, ogni giorno da mesi, soprattutto all'ora di pranzo, ci tocca papparci questi telegiornali del primo canale della tv pubblica, in cui il linguaggio si torce impercettibilmente e bisogna avere l'orecchio un po' fine per accorgersene, una particolare sensibilità per le parole, per la costruzione della frase. Al momento di parlare di ciò che accade a Gaza, si produce uno strano fenomeno: la lingua del Tg1 diventa piccolina, poverina, come fosse una lingua nascondina, cancellina, dimentichina, sbianchettina dei nomi e dei numeri. — segue a pagina 15 —

Lavoratori divisi Il capitale nelle campagne

EMILIANO BRANCACCIO

Se Marx potesse guardare i trattori che oggi marciano sulle metropoli, noterebbe che la sua «legge di tendenza» verso la centralizzazione dei capitali sta agendo nell'agricoltura con una ferocia persino superiore che altrove. I dati della Fao mostrano che nel mondo la piccola azienda agricola a conduzione familiare resta numericamente rilevante, soprattutto nei paesi più poveri. Ma ogni anno perde quote di produzione, sovrappiatta dalle economie di scala delle grandi compagnie. In quasi tutti i rami dell'agricoltura, le prime quattro aziende leader coprono ormai quote di mercato che vanno dal 50 fino al 90 per cento del totale. — segue a pagina 5 —

LE PROTESTE E L'INCONTRO A PALAZZO CHIGI

Retromarcia del governo e dei trattori

■ Nella giornata dei trattori al Colosseo e a Sanremo, Giorgia Meloni ha incontrato la contestata Coldiretti e le altre organizzazioni degli agricoltori, proponendo di tagliare l'Irpef sui terreni agricoli ai redditi sotto i 10mila euro. Nel pomeriggio, il ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida ha presentato la proposta a una delegazione di Riscatto agricolo, che ha accettato di non far sfilare i trattori in città e di fare solo un corteo simbolico serale lungo il Raccordo anulare. L'incontro con il

governo però ha diviso il movimento, che è conteso da Lega e Fratelli d'Italia. Il Comitato agricoltori traditi, guidato dall'ex forcone Danilo Calvani, si è dissociato e annuncia altri presidi e manifestazioni nei prossimi giorni. MASTRANDREA A PAGINA 5

SCONTRO A DESTRA

Salvini alle corde tenta il rilancio

■ Salvini convoca il vertice della Lega e chiede un intervento «più efficace» sull'Irpef agricola. Attacca la Ue e nel mirino c'è anche Meloni l'euro-

peista. Sembra pronto a tutto pur di strappare voti alle europee, ma cerca di difendersi da una premier che non gli concede spazi. COLOMBO A PAGINA 4

REGGIO EMILIA

Dieci agenti penitenziari sotto accusa per tortura



■ Immagini shock dal carcere di Reggio Emilia: un detenuto con la testa coperta da una federa trascinato da un gruppo di agenti, pestato e buttato in cella. I fatti risalgono al 3 aprile dell'anno scorso. La procura ha chiesto il rinvio a giudizio per tortura e falso ideologico di dieci secondini. Il 14 marzo l'udienza preliminare. MERLI A PAGINA 8

CARLSON/PUTIN

Intervista per l'estrema destra dell'Occidente



■ Denazificazione, provocazione Nato, Occidente Collettivo: le affermazioni di Putin nella sua intervista con il giornalista Usa di estrema destra Tucker Carlson non sono diverse da quelle ripetute in due anni di guerra. Cambia il contesto: il primo dialogo con un «giornalista» occidentale 2022, ospitata dalla piattaforma di Elon Musk. BRANCA A PAGINA 9

Folbe

Il vittimismo che cancella le responsabilità

DAVIDE CONTI

Lo sguardo sugli anniversari che ricorrono a 80 anni dalla Liberazione di Roma, città medaglia d'oro al valor militare, aiuta a raccontare molto dell'uso pubblico del passato, al tempo del governo degli eredi del Msi, e della traiettoria della memoria storica in Italia. — segue a pagina 7 —



Printed in Italy. Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gera/CRW/232103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO C10001-N° 40

ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/L. 662/96

Fondato nel 1892

www.supermercato.piccolo.it

www.supermercato.piccolo.it

Sabato 10 Febbraio 2024 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - ELBOLETTI

Domani Milan-Napoli
Tra Kvara e Leao
il duello delle stelle
in cerca di riscatto

Pino Taormina a pag. 18



Passa l'Empoli (1-3)
Salernitana nuova
ma risultati vecchi
Inzaghi, aria d'addio

Roberto Ventre a pag. 18



L'analisi

Le troppe anime
che fiaccano
la protesta

Paolo Pombeni

La protesta dei trattori mette il nostro Paese davanti ad alcuni nodi che non riguardano soltanto la pur seria questione delle sofferenze che toccano la nostra agricoltura, le quali trovano anche un riconoscimento, forse per ampiezza inaspettato, presso l'opinione pubblica (o si deve probabilmente tanto ad un ritorno di valorizzazione del lavoro dei campi quanto ad una certa compostezza della protesta che sinora non ha ecceduto evitando ribellismi violenti).

Continua a pag. 43

Punto di Vespa

Se la vera battaglia
si combatte
in Europa

Bruno Vespa

Per uno dei paradossi della politica, Francesco Lollobrigida è uno dei ministri dell'Agricoltura più amati dagli operatori dell'intero comparto. Lo è perché il governo Meloni ha investito molto nel settore, come ha ricordato lo stesso presidente ieri pomeriggio alle associazioni, annunciando provvedimenti integrativi, mentre verrà ridotta l'Irpef agricola, ripristinata dopo la sospensione decisa nel 2006. All'Agricoltura si fa notare un aspetto.

Continua a pag. 43

Trattori, il fronte si spacca

► Meloni: taglio Irpef ai redditi bassi. Prima intesa, ma l'ala oltranzista degli agricoltori dice no
Giustizia, ridotti i mesi di tirocinio: giovani magistrati nei tribunali per rafforzare gli organici

Festival, ovazioni per Cocciante e Vecchioni. Stasera gran finale

Ajello, Andrei, Bechis, Di Corrado, Malfetano, Marani e Urbani alle pagg. 2, 3 e 6



Geolier e Angelina Mango, la carica tutta meridionale: in testa al Festival di Sanremo e stasera la finale

Geolier-Mango, sfida made in Sud

L'invito a Sanremo Federico Vacalebre alle pagg. 16 e 17

Il napoletano parlato
che batte la grammatica

Guido Trombetti

La vicenda tanto discussa del testo in napoletano di una canzone di Geolier, rapper nativo della zona di Secondigliano, in corsa a Sanremo, suggerisce qualche riflessione.

Continua a pag. 42

Dai fiori ai piedi nudi
vince il FantaSanremo

Valerio Esca

Ebbene sì, siamo proprio noi, quelli del vasto esercito del FantaSanremo, e siamo in pieno, spasmodico conto alla rovescia per la finalissima.

Continua a pag. 42

Campania / 1

Loghi istituzionali
anti-Autonomia:
nella bufera
Anci e Regione

Scoppia la polemica per l'utilizzo dei loghi di Regione Campania e Anci nella "piazza" di De Luca che protesta contro il governo. Proteste veementi vengono da Lega e FdI.

Calò a pag. 8

Campania / 2

La mamma
di Gioglio: pronta
a candidarsi
alle Europee

Daniela Di Maggio, madre del giovane musicista Gioglio (ucciso a Napoli durante una rapina in centro), reduce dall'intervento a Sanremo, si dice pronta a candidarsi con FdI.

Pappalardo a pag. 9

«Mio padre ucciso a Napoli 38 anni fa Giustizia è fatta»

► Agente freddato durante una rapina, presi i killer
La figlia: vidi i ladri e lo chiamai, era la cosa giusta

Carla Attianese aveva 14 anni, nel 1986, quando a Pianura allertò il padre poliziotto durante una rapina. Finì però tragicamente l'intervento del sovrintendente di Polizia Domenico Attianese, che fu ucciso. Ora, alla notizia della cattura dei due assassini del padre, la donna racconta: «Mal pentita, era la cosa da fare».

Cordella a pag. 15



Carla Attianese

Netanyahu: li quattro battaglioni di Hamas «Evacuare i civili da Rafah» Israele ordina, l'ira degli Usa



L'ordine di Israele di evacuare i civili da Rafah, dove si rifugiano che si nascondono 4 battaglioni di Hamas, irrita non poco l'America.
Evangelista e Ventura a pag. 13

Lo scenario
Riflettori sul Cairo
ma via della pace
sempre più stretta

Cinzia Battista

La difficile disputa Stati Uniti-Israel per un'intesa sull'accordo, dopo la risposta di Hamas, è iniziata. Netanyahu punta i piedi, Biden anche («La risposta di Israele è stata esagerata»).

Continua a pag. 43

NOVITÀ



LAILA
DormiBene

**DORMITA GALATTICA,
RISVEGLIO SPAZIALE.**

**SENZA GELATINA
DI ORIGINE ANIMALE**

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

**PASTIGLIE
GOMMOSE**

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

VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
pronto intervento medico e chirurgico polispécialistico
villamafalda.com

Il Messaggero

VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
pronto intervento medico e chirurgico polispécialistico
villamafalda.com

€ 1,40* ARNO 348-N° 40
ITALIA
Società A.P. 08.03.2003 con L.4.02.2004 art.1 c.103 RM

NAZIONALE



Sabato 10 Febbraio 2024 • S. Arnaldo

IL GIORNALE DEL

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

Doppio anticipo
De Rossi: «L'Inter si può battere»
Sarri a Cagliari, vietato fallire
Nello Sport



Le cover a Sanremo
Mango commuove nel nome del padre
Tributo a Vecchioni
A pag. 22



Stasera l'ultimo atto
Stregati da Annalisa «Io, dalla provincia alla top100 di Spotify»
Marzi a pag. 23

Pretese diverse Le troppe anime che fiaccano la protesta

Paolo Pombeni

La protesta dei trattori mette il paese davanti ad alcuni nodi che non riguardano soltanto la pur seria questione delle sofferenze che toccano la nostra agricoltura, le quali trovano anche un riconoscimento, forse per ampiezza inaspettata, presso l'opinione pubblica (lo si deve probabilmente tanto ad un ritorno di valorizzazione del lavoro dei campi quanto ad una certa composizione della protesta che sinora non ha ecceduto evitando ribellismi violenti).

Cosa impedisce dunque una rapida presa in carico da parte del sistema politico (governo, ma non solo) delle richieste che sono portate sulla scena dal movimento dei trattori? La prima risposta è la frammentazione delle componenti di questa protesta che è divisa fra molte sigle, alcune storicamente presenti nel mondo agricolo, altre e non poche nate da uno spontaneismo di base fatto di gruppi più o meno regionalizzati. Confrontarsi con questo universo così variegato, in parte almeno guidato da leader improvvisati con conoscenze relative del quadro complessivo in cui vanno inquadrare le trattative, diventa difficile. E sorvoliamo sul fenomeno, che al momento sembra marginale, di qualche infiltrazione del ribellismo professionale nelle pieghe della protesta.

Il quadro deriva tanto dalla crisi generale dei sistemi di rappresentanza, in particolare dei partiti tradizionali, quanto dal generale fenomeno di frammentazione che caratterizza le società del nostro tempo.

Continua a pag. 25

Meloni offre alle sigle il taglio dell'Irpef ai redditi bassi. Gli agricoltori divisi, Salvini: «Si può fare di più»



Trattori, primo accordo

Fino al Colosseo Sfilata (rispettosa) nel cuore di Roma

Mario Ajello

A Bruxelles, l'altro giorno, gli agricoltori hanno appiccato fuoco e fiamme. Niente di tutto questo, ieri, qui da noi. A pag. 3

La vetrina Festival

L'intesa con la Rai: Amadeus portavoce

dal nostro inviato Andrea Andrei

SANREMO (in) appello da Sanremo senza salire sul palco. «E ora torniamo a casa». A pag. 5

La protesta dei trattori al Colosseo (foto L'ESPRESSO) Marani alle pag. 2, 3 e 5

Toghe, corsia veloce per i giovani

►Un emendamento al Milleproroghe riduce da 18 a 12 mesi il tirocinio dei magistrati. Andranno a rinforzare i tribunali per smaltire gli arretrati: è uno degli obiettivi Pnrr

ROMA È una missione inderogabile. Salvare il sistema della Giustizia italiana dal collasso. E mettere al sicuro i miliardi delle prossime rate del Pnrr. Grava sulle spalle ancora esili, per la poca esperienza, di ottocento giovani toghe italiane. Magistrati stagisti a cui il governo accorderà il tirocinio: da 18 a 12 mesi. Per impiegarli prima nei tribunali e sfruttare la montagna di processi arretrati, soprattutto civili, che ingolfano le aule da Nord a Sud.

Bechis e Di Corrado a pag. 6

Verso le elezioni

«Biden smemorato»
L'assoluzione beffa che aiuta Trump

NEW YORK "Non va incriminato sulle carte segrete, ma è smemorato". Il rapporto del procuratore mette in imbarazzo Biden. I repubblicani invocano la rimozione del presidente.

Ciancio e Gualta a pag. 11

Oggi la Giornata: il premier a Basovizza

Mattarella e la tragedia delle foibe «Pagina buia che sembra riproporsi»

ROMA «Pagine buie della storia che sembrano riproporsi». Alla vigilia della Giornata del ricordo delle foibe, è Sergio Mattarella a tornare a squarciare il «muro di silenzio e di oblio» un



misto di imbarazzo, di opportunismo politico e talvolta di grave superficialità - che si formò intorno alle terribili sofferenze di migliaia di italiani». Malfetano a pag. 9

Report Bankitalia

I tassi dei mutui sono in discesa da fine dicembre

dal nostro inviato Rosario D'Imito

BENOVA Bankitalia: a dicembre i tassi dei prestiti per l'acquisto di case è diminuito dal 4,92 al 4,82%. A pag. 16

Casi anche in Italia

Allarme in Europa: torna il morbillo «Vaccinate i figli»

ROMA Il ritorno del morbillo, piccolo di contagi a gennaio. E non a caso, ieri, il Comitato per la sicurezza sanitaria dell'Unione Europea si è riunito per «discutere sulla cooperazione in materia di sensibilizzazione, sorveglianza e diffusione delle vaccinazioni che possono aiutare a prevenire la malattia», e quindi per condividere «dati e metodi per aumentare la diffusione dei vaccini». Il virus si diffonde anche in Italia: in un mese più della metà dei casi registrati in tutto il 2023.

Melina a pag. 15

PRONTO INTERVENTO MEDICO | RICOVERO IN URGENZA | SERVIZIO DI AUTOAMBULANZA | ASSISTENZA INFERMIERISTICA | ASSISTENZA MEDICA | ESAMI CLINICI E DIAGNOSTICI

ASSISTENZA MEDICA

24 ORE SU 24

pronto intervento medico e chirurgico

VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPécialISTICA

Tel. 06 - 86 09 41 - Via Monte delle Gioie, 5 Roma - villamafalda.com

Il Segno di LUCA

IL TORO RICCO DI PROGETTI

Oggi festeggiamo il Capodanno cinese e l'anno del Drago. La configurazione ti rende chiacchierone, propenso a condividere i tuoi pensieri e confrontarli con quelli degli altri. Questo tende inoltre a rendere più vivace la tua giornata, moltiplicando i contatti e le eventuali trattative rispetto a tematiche del lavoro. Sei pieno di idee e di progetti, lascia la briglia sciolta alla fantasia. A volte parlare serve a chiarirsi le idee. MANTRA DEL GIORNO Il pensiero cambia attraverso le azioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo a pag. 25

*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 € 1,30.



il Resto del Carlino

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

SABATO 10 febbraio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Bologna, Fratelli d'Italia insiste: «Sono illegittime»

**Città 30 e sanzioni:
soltanto 31 multe
al primo febbraio**
Carbutti in Cronaca

**Domani
UN REGALO
PER TE**
il Resto del Carlino + BAZAAR

ristora
INSTANT DRINKS

Il governo taglia l'Irpef agli agricoltori

Meloni vede le associazioni di categoria: esenzione dell'imposta. Scintille Carroccio-Fdl, Salvini attacca. **Intervista a Molinari (Lega): «Fare di più»** Servizi I trattori sfilano sul Raccordo anulare a Roma, ma niente Festival: solo un comunicato affidato ad Amadeus. La Rai: scelta condivisa col Viminale **alle p. 2, 3 e 4**

Non solo proteste

L'Italia ha saputo coltivare la crescita

Bruno Vespa a pagina 2

Faro sul patrimonio di Marella

Eredità Agnelli, l'ultimo atto della battaglia



Da vent'anni Margherita Agnelli è in lotta contro la madre Marella (morta nel 2019) e il figlio John Elkann per l'eredità. Ora l'inchiesta di Torino: sentiti i primi testimoni

Ponchia a pagina 8

IL CASO TRAVOLTA E LE CRITICHE DI ELENA CECCHETTIN SU SANREMO MA NON SONO SOLO POLEMICHE: I DUETTI ACCENDONO L'ARISTON

Fiorello, 63 anni, e Amadeus, 61, ieri, nella penultima serata del Festival

FRONTE DEL PALCO

Degli Antoni, Di Clemente, Levi, Mangiarotti e Spinelli alle p. 4, 5, 28 e 29

DALLE CITTÀ

Bologna, parla un familiare

Polo crematorio, le onoranze funebri: «Sistema in crisi da mesi»

Carusone in Cronaca

Bologna, processo sul 2 agosto

Ergastolo a Cavallini Le motivazioni: «Strage di Stato»

Orlandi a pagina 11 e in Cronaca

Imola, aggredito per una collana

Affronta il bandito Studente 21enne accoltellato

Tempera in Cronaca



Reggio Emilia, detenuto pestato

Torturato in cella Il video choc

Servizio e Allegranti a pagina 14



La salute del presidente Usa

«È smemorato» Biden: sto bene

Farruggia a pagina 13



Verso l'addio a San Siro

Stadio del Milan Preso il terreno

Mingioia nel QS

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.



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

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



SABATO 10 FEBBRAIO 2024

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20€ con GENTE+ELLE in Liguria, AL e AT - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXIV - NUMERO 35, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniantvertising.it

GNN

NADA CELLA, L'APPELLO DEI FAMILIARI
«Aiutateci a identificare la testimone del delitto»

MATTED INDICE / PAGINA 13



«I DEPOSITI CHIMICI RESTINO A MULTEDO»
Serbatoi nel Porto petroli ecco il piano Carmagnani

MATTED DELL'ANTICO / PAGINA 17



L'AZIENDA LIGURE DI OROLOGI DA TORRE
Trebino, 200 anni passati a far suonare i campanili

EDUARDO MEGLI / PAGINA 14



PRESIDIO A ROMA, CALA LA TENSIONE DOPO L'INCONTRO CON LA PREMIER. SALVINI RILANCIA: «SI PUÒ FARE DI PIÙ». IL PD: «È UNA MARCIA INDIETRO»

Ariston, la voce dei trattori

Amadeus legge il messaggio: senza agricoltura non c'è vita. Meloni: esenzione Irpef sotto i 10 mila euro



Trattori a Sanremo

FOTO GIUSTO

La protesta dei trattori ottiene i primi risultati concreti dopo una giornata di mobilitazione su due fronti diversi, a Roma e a Sanremo. Nella Città dei fiori gli esponenti delle diverse sigle ottengono che Amadeus legga un messaggio al Festival, anche se la Rai dice no alla presenza dei manifestanti sul palco. A Roma, la tensione cala dopo che la premier Meloni in un incontro annuncia il taglio dell'Irpef per le imprese sotto i 10 mila euro. Tensione nel governo, con Salvini che chiede di più.

CAPURSO, OLIVO, FRECCERO E BORSI / PAGINE 2 E 3

L'INTERVISTA

Mario De Fazio / PAGINA 10

Renzi: «Apprezzo Toti ma noi mai con FdI Orlando? Solo annunci»

Il leader di Italia Viva conferma il sostegno al sindaco di Genova, Bucci, e invita il governatore Toti a scegliere «tra gli europeisti e i sovranisti di FdI». E, sul Pd, demolisce le due ipotesi di candidatura emerse finora per le regionali: Pastorino e Orlando.

IDATISTAT

Luca Monticelli / PAGINA 4

Produzione industriale il 2023 chiude a -2,5% Liguria, resta il turismo

Il 2023 è stato l'anno nero della produzione industriale italiana. I dati dell'Istat indicano un calo del 2,5%, con un miglioramento solo nel mese di dicembre. A Genova Confindustria lancia l'allarme per il manifatturiero. Tiene soltanto il comparto del turismo.

REGGIO EMILIA, DETENUTO PICCHIATO DA 8 AGENTI. MATTARELLA VEDE IL GARANTE



Il carcere degli orrori

Un frame del video sulle violenze nel carcere CAPURSO E FIORINI / PAGINE 6 E 7

IL COMMENTO

GIOVANNI MARIA FLICK / PAGINA 15

LA COSTITUZIONE NON ABITA IN QUELLE CELLE

Quanto si vede nel video è l'opposto dell'articolo 27 della Costituzione: «Le pene non possono consistere in trattamenti contrari al senso di umanità».

ROLLI



I MILITARI FARANNO EVACUARE I CIVILI. USA, BIDEN NELLA BUFERA PER LE GAFFE

Netanyahu vuole Rafah un milione in trappola

L'ANALISI

ANTONIO GIBELLI / PAGINA 15

IL MONDO SI MOBILITA PER FERMARE LA STRAGE

Rafah, la città più a sud della Striscia di Gaza, è il prossimo campo di battaglia. Israele ha intimato ai civili, un milione di persone, di allontanarsi. Negli Usa, intanto, polemica sulle gaffe del presidente Biden.

DEL GATTO E SIMONI / PAGINE 8 E 9

IL FESTIVAL



È il Cuccarini show Ghali italiano vero Mango canta il padre

Tiziana Leone / PAGINA 38

La serata delle cover a Sanremo riserva tanta musica e momenti di grande intensità. Come Angelina Mango, che canta «La Rondine», interpretata dal padre scomparso. Ma la star è Loredana Berté.

CARINA CAPONE, CORCIDLANI E RICCHI E POVERI / PAGINE 38-41

Sulla nave si gioca al Totofestival «Vince Angelina»

Marco Menduni / PAGINA 41

A bordo della Costa Smeralda, in rada davanti a Sanremo, i passeggeri non possono scendere a terra: c'è tempesta. E allora si gioca a indovinare il vincitore. La più votata è Angelina Mango. «E se non sarà lei sarà comunque una donna».

Bussola: Mare fuori monologo d'amore verso le donne

Simonetta Sciandivasci / PAGINA 11

Il Glossario delle nuove parole d'amore che il cast di Mare fuori ha recitato, è stato duramente criticato da alcune attiviste e da Elena Cecchetin. Matteo Bussola, autore del testo, replica: «Non era un pezzo sul femminicidio».

BUONGIORNO

Un'indagine della Banca centrale europea - analizzata ieri dal Secolo XIX - evidenzia la fragilità delle imprese nell'Eurozona, tornata ai livelli precedenti alla pandemia, soprattutto in Germania e in Italia dove è a rischio di fallimento quasi un'impresa su dieci. Le cose vanno male, spiega la Bce, in particolare per gli alti tassi d'interesse. Traduzione: gli imprenditori pagano sempre più caro i soldi presi a prestito dalle banche. Non vorrei sfuggisse a qualche distratto il paradosso della Bce che lancia l'allarme della fragilità delle imprese provocato dall'aumento dei tassi, aumento deciso non dal Gatto Silvestro ma esattamente dalla Bce: in meno di due anni, il costo del denaro è passato da zero, o poco più, al 4,5 per cento. Sempre ieri, il Sole 24Ore calcolava in 22,5 miliardi gli utili del

Ricchi e poveri

MATTIA FELTRI

2023 per le prime cinque banche italiane, un favoloso più 64 per cento rispetto al 2022 e quest'anno dovrebbe andare anche meglio. Non so se la definirei una curiosa coincidenza: si versano più interessi e li si versa alle banche. Giornata ricca, ieri. La Banca d'Italia ha divulgato statistiche da cui si apprende che i privati sottoscrivono sempre meno prestiti. Lo scorso anno sono scesi del 2,3 per cento, e quelli alle famiglie dell'1,3: con i tassi a tali altezze, c'è chi è costretto a rinunciare. Curioso, semmai, è che con tanta fumisteria sulle disuguaglianze, magari infittita da teorie del complotto retiliano, nessuno si incuriosisca davanti a incastri di numeri così suggestivi, né a destra né a sinistra. Unanime silenzio. Non ci resta che chiedere ad Amadeus di leggere un comunicato sul palco di Sanremo.

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO PREZZO MASSIMO GARANTITO
GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38/40/r
Tel: 010 6501501
GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.So Sardegna 89/R
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230
GRANDE CONTENUTO NEL PESO E NEL PREZZO
www.banco-metalli.com

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO PREZZO MASSIMO GARANTITO
GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38/40/r
Tel: 010 6501501
GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.So Sardegna 89/R
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230
GRANDE CONTENUTO NEL PESO E NEL PREZZO
www.banco-metalli.com





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Riforma fiscale
Adempimento collaborativo, al via il tutor per superare 7 miliardi di incassi

Mobili e Parente
— a pag. 34



Wall Street
S&P, nuovo record
La Borsa Usa chiude sopra quota 5mila punti

Vittorio Carlini
— a pag. 20



FTSE MIB 31156,06 +0,30% | SPREAD BUND 10Y 158,30 +2,00 | SOLE24ESG MORN. 1231,94 -0,56% | SOLE40 MORN. 1136,19 +0,16% | **Indici & Numeri** → p. 27-31

ISRAELE ORDINA L'EVACUAZIONE PER L'ATTACCO

Nella trappola di Rafah 1,5 milioni di palestinesi sfollati e senza più nulla

— Servizi a pag. 7



A Rafah. La distruzione dopo l'attacco aereo israeliano nel sud della Striscia

LA STORIA

Hani, sacrestano della parrocchia di Gaza morto perché senza cure e dialisi

— Servizio a pag. 7

PANORAMA

LA PROTESTA DEI TRATTORI

Dal Governo per l'agricoltura sgravi Irpef e maxi pacchetto di sostegni

Vertice tra la premier Meloni e le organizzazioni agricole. Annunciati sgravi Irpef e un maxi pacchetto di misure per sostenere le filiere produttive e i redditi. In serata trattori sul Gra di Roma. A Sanremo Amadus legge un documento dei coltivatori.

— a pagina 4

Tasse e multe non pagate, casa, società: ecco la mappa delle nuove scadenze

Milleproroghe

Rottamazione, prime tre rate entro il 15 marzo. Mutui agevolati per gli under 36

Assemblee online fino al 30 aprile. Contratti a termine facilitati fino al 31 dicembre

Slittano al 15 marzo i termini per il pagamento delle prime tre rate della rottamazione-quater. Lo prevedono gli emendamenti dei relatori al decreto Milleproroghe in commissione alla Camera.

Riaperti anche i termini del ravvedimento speciale, vale a dire la possibilità di far emergere il reddito non dichiarato con lo sconto sulle sanzioni. Infine, nuova proroga fino al 30 aprile della possibilità per le società di tenere le assemblee in modalità telematica.

Parente e Trovati — a pag. 3

Controlli sulle filiere, rinviato il voto sulla direttiva Ue

Sostenibilità

A causa delle divisioni tra i Governi Ue gli ambasciatori degli Stati dell'Unione hanno rinviato il voto sulla direttiva Csddd sul dovere di diligenza delle imprese ai fini della sostenibilità, che mira ad accrescere la protezione dell'ambiente e dei diritti umani.

Sul resto era stato trovato un accordo politico preliminare dalla presidenza Ue e dal Parlamento che ieri avrebbe dovuto essere deciso al Consiglio. Germania, Austria e Finlandia avevano già preannunciato l'astensione, che ai fini della votazione sarebbe stata conteggiata come un voto negativo. A questi tre Paesi si sarebbe aggiunta l'Italia, sempre con l'astensione.

Beda Romano — a pag. 2



Bitcoin oltre quota 47mila dollari: arriva la stretta sull'offerta

Vito Lops — a pag. 24

Miniere di dati. Il 17 aprile verrà dimezzato il numero dei Bitcoin emessi (nella foto una mining farm di criptovalute in Russia)

AL VIA L'ASSIOM FOREX DI GENOVA

Cipollone (Bce): «Coniugare innovazione e stabilità bancaria»

Gerardo Graziola — a pag. 33



Piero Cipollone. Membro dell'esecutivo della Banca centrale europea

LE MOSSE OLTRECONFINE

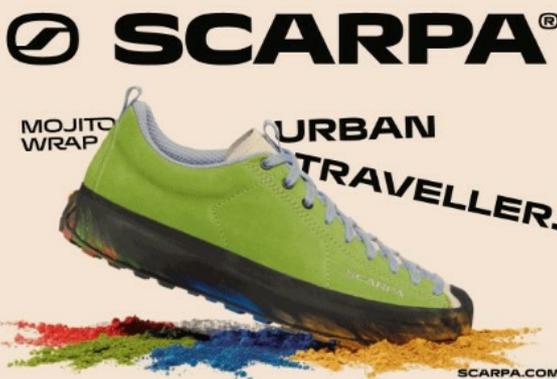
Ferrovie dello Stato punta i fari su Germania e Olanda



Direzione nord. Il Frecciarossa 1000, l'elettrotreno Fa ad alta velocità.

La prossima tappa per le Ferrovie dello Stato è la Germania. Dove il gruppo guidato da Luigi Ferraris vuole portare il Frecciarossa, in collaborazione con Deutsche Bahn, riducendo da oltre sette a quattro ore il tempo di percorrenza tra Milano e Monaco. Nel mirino i collegamenti tra Parigi, Bruxelles e Amsterdam.

Celestina Dominelli — a pag. 5



Motori 24

Trend Citycar elettriche per tutti (o quasi)

Corrado Canali — a pag. 16

Food 24

Alimentare Etnico conquista l'industria italiana

Manuela Soressi — a pag. 18

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
-28% di sconto. Per info: ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 10 febbraio 2024
Anno LXXX - Numero 40 - € 1,20
Santa Scolastica

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Corona 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - ISSN 0391-6990

DIRETTORE DAVIDE VECCHI
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

PROTESTA DEI TRATTORI

«Siamo al vostro fianco»

*Lollobrigida in serata
al presidio sulla Nomentana
«Il governo vi sostiene»*

*Coltivatori prima al Colosseo
Nella notte in colonna sul Gra
Meloni incontra le associazioni*

*Esecutivo pronto al taglio Irpef
Riservato a chi ha redditi
inferiori ai 10mila euro*

L'ANALISI

**Pontieri al lavoro
per chiudere
sul premierato**

DI RICCARDO MAZZONI

Lunedì al Senato verrà presentata l'iniziativa sul premierato assunta da Libertà Eguale, Fondazione Magna Carta e Io Cambio, assieme al documento che la promuove, sottoscritto da personaggi di diversa estrazione politica ma decisi a fare da pontieri perché il dibattito sulle riforme non si risolva ancora una volta in un duello rusticano tra maggioranza e opposizione.

Segue a pagina 13

IL CASO

**Cambiare strategia
sui marchi occulti
in televisione**

DI GIANLUIGI PARAGONE

Sono 48 ore che si sta parlando delle scarpe indossate da John Travolta. Non so se ci sia stata una regia, se la Rai sapesse o meno: dicono che chiederanno i danni. Fatto sta che il produttore di quelle scarpe, in platea a godersi lo spettacolo, è riuscito meravigliosamente a imprimere il marchio e il nome - che ovviamente qui non facciamo - nelle chiacchierate quotidiane. Prima coi passi (...)

Segue a pagina 12

COMMENTI

- **DI MARZO**
Sarà perché tifiamo il primo ministro e i Ricchi e Poveri
- **CICISBEO**
Meloni all'estero è un premier del mainstream
- **CONTE MAX**
Meno retorica verde e più fatti concreti

a pagina 12

Il Tempo di Osho

**Al Sisi diventa presidente del Messico
Ennesima gaffe di Biden smemorato**



Riccardi a pagina 7

**Sit in al Campidoglio dei Movimenti: vogliono alloggi per chi non ne ha diritto
Ultimatum degli abusivi a Gualtieri**

**Oggi in campo alle 15 e alle 18
Lazio ospite del Cagliari
Giallorossi in casa con l'Inter**

Cirulli, Pes, Pieretti e Rocca ad pagina 26 e 28

... Tutti i principali esponenti della galassia delle occupazioni si sono dati ieri appuntamento in Campidoglio. Obiettivo: fare pressione sul sindaco per dare case anche a chi non ne ha diritto minacciando la mobilitazione di centinaia di persone. Un monito nel momento in cui il Comune sta stilando il nuovo bando per assegnare alloggi popolari.

Zanchi alle pagine 16 e 17

... Il ministro dell'Agricoltura, Lollobrigida, ieri sera ha raggiunto i trattori in presidio sulla Nomentana. Strette di mano e applausi da parte dei coltivatori rassicurati dall'esponente di Fratelli d'Italia sul fatto che il governo resta al loro fianco per sostenere le rivendicazioni. E l'esecutivo lavora al ripristino dell'esenzione Irpef a chi ha redditi sotto i 10mila euro.

Di Capua e Frasca alle pagine 2 e 3

Alta tensione a Roma

**Antagonisti in corteo per Salis
si uniranno a quello pro Gaza**

Musacchio a pagina 4

Proposta di legge della Lega

**Un esercito di riservisti
con diecimila uomini**

Campigli a pagina 6

Festival di Sanremo

**Nella serata dei duetti
l'Ariston si trasforma
in una grande discoteca**



Antini, Bertoli e Guadalaxara alle pagine 22 e 23

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE • ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it [f](https://www.facebook.com/artemisialab) [i](https://www.instagram.com/artemisialab) [y](https://www.youtube.com/artemisialab) www.artemisialabyoung.it [t](https://www.tiktok.com/artemisialab) [in](https://www.linkedin.com/artemisialab)

Oroscopo

**Le stelle
di Branko**

Il ritmo della vita viene accelerato, ma voi siete dei centauri, anche con il pensiero, riuscirete a stare dietro a tante ottime novità nel lavoro - attualmente siete il segno che riscuote più successo anche in affari. Consiglio personale: lanciate iniziative a lungo raggio, verso la primavera-estate, come fanno quelli che si occupano di moda. Sabato sera eccitante per i giovani e freschi amori, Marte è un grande conquistatore.

Branko a pagina 13



a pag. 23

CAUSA PANDEMIA

Via al bonus per genitori separati o divorziati che non hanno ricevuto l'assegno di mantenimento

Giglio a pag. 27

Gli agricoltori in rivolta sono già finiti in mano ai vecchi Forconi che avevano già fallito in passato

Fosca Bincher a pag. 7



Rottamazione, 3 rate a marzo

I versamenti di ottobre e novembre 2023, già scaduti, e quelli di febbraio, potranno essere saldati entro il 20 marzo. Con le prime due rate della definizione agevolata

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Coppi e Bartali? Ma chi è Coppi e chi è Bartali fra le due super banche italiane, **Intesa Sanpaolo** e **Unicredit**? Se si ragiona sul carattere dei due ceo, **Carlo Messina** e **Andrea Orsel**, Coppi dovrebbe essere Unicredit e Bartali Intesa Sanpaolo. Per una semplice ragione: Gino Bartali è stato il più costante, sempre ad alto livello, senza le bizzarrie di Coppi, senza avventure (e non mi riferisco solo alla **Dama Bianca**, la famosa fuga con lei che animò le cronache rosa di decine di anni fa), ma Coppi era più scettista e lo scatto fatto quest'anno da Unicredit-Orsel con la decisione di dare tutto l'utile in distribuzione agli azionisti, ha appunto un po' il sapore dello scettista; è vero che Unicredit ha dichiarato in bilancio un utile di 8,6 miliardi contro i 7,7 di Intesa, ma in vista delle possibili montagne (per rimanere al ciclismo), Messina e il suo consiglio hanno deciso di distribuire agli azionisti 7,1 miliardi, mandando 600 milioni

continua a pag. 2

Le prime tre rate della rottamazione quater, quelle di ottobre e novembre 2023 scadute lo scorso 18 dicembre e la prossima prevista per il 28 febbraio 2024 potranno essere pagate mantenendo i benefici della definizione agevolata entro il 15 marzo 2024. 20 marzo grazie ai 5 giorni di tolleranza. È quanto previsto da un emendamento presentato dai relatori alla legge di conversione del decreto legge milleproroghe.

Mandolesi a pag. 22



Un giallo sul Pci di Milano che non voleva morire

Gabutti a pag. 11



DIRITTO & ROVESCIO

Primo grosso strappo fra la Lega e PdL. Matteo Salvini infatti ha deciso che, se non sarà approvata la legge che consente il terzo mandato dei presidenti di Regione, correrà da solo in occasione delle elezioni provinciali del prossimo mese di marzo, nelle quali voteranno i consiglieri dei Comuni di ciascuna provincia. Il terzo mandato serve alla Lega per poter ricandidare **Luca Zaia** alla regione Veneto. Se non potesse candidare Zaia (che ha una grande presa elettorale in questa regione) PdL (che è in forte crescita nel Veneto) potrebbe strappare la presidenza di questa regione alla Lega, cioè potrebbe togliere a Salvini la regione-faro del leghismo. Per la Lega quindi il terzo mandato, è una questione di vita o di morte. Infatti se la Lega perdesse il Veneto sarebbe persa anche lei. Da qui uno scontro che non può essere sottovalutato da **Giorgia Meloni**.

SM
Studio Temporary Manager
SOLUZIONI MANAGERIALI SU MISURA

SITUAZIONI STRAORDINARIE RICHIEDONO SOLUZIONI MANAGERIALI STRAORDINARIE

Studio Temporary Manager SpA, 1° provider a capitale italiano di soluzioni manageriali su misura, mette a disposizione delle imprese il suo staff di Temporary Manager altamente qualificati, per affiancare gli imprenditori nelle situazioni straordinarie e garantire l'adeguata professionalità e competenze aggiuntive, con soluzioni full-time e part-time a seconda delle necessità:

- Operations & Supply Chain
- Sales & Marketing
- Project Management
- Finance, Controlling & B.I.
- HR & Organizzazione
- Ricerca e Selezione
- Copertura vuoto manageriale
- Passaggio Generazionale
- Turnaround
- M&A, advisor industriale, ricerca partner industriali/finanziari
- Finanza Agevolata
- Presenza indipendente nei CdA

VERONA MILANO TORINO BRESCIA BOLOGNA ANCONA
ROMA

Tel. 045 80 12 986 - www.temporarymanager.info

Con la legge di bilancio 2024 a € 9,90 in più; Come andare in pensione a € 7,90 in più; La riforma fiscalità1 a € 6,90 in più; La riforma fiscalità2 a € 6,90 in più; con Adante delle banche € 2,50 in più

LA NAZIONE

SABATO 10 febbraio 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Empoli, la mossa di Barnini

«Scenario insicuro»
La sindaca del Pd
chiude i kebab alle 20

Capobianco a pagina 18



Pesanti conseguenze per il Comune

Addio Terni
Bandedecchi
sceglie l'Europa

Rossi a pagina 7



Il governo taglia l'Irpef agli agricoltori

Meloni vede le associazioni di categoria: esenzione dell'imposta. Scintille Carroccio-Fdl, Salvini attacca. **Intervista a Molinari (Lega):** «Fare di più» Servizi
I trattori sfilano sul Raccordo anulare a Roma, ma niente Festival: solo un comunicato affidato ad Amadeus. La Rai: scelta condivisa col Viminale alle p. 2, 3 e 4

Non solo proteste

L'Italia ha saputo coltivare la crescita

Bruno Vespa a pagina 2

Faro sul patrimonio di Marella

Eredità Agnelli, l'ultimo atto della battaglia



Da vent'anni Margherita Agnelli è in lotta contro la madre Marella (morta nel 2019) e il figlio John Elkann per l'eredità. Ora l'inchiesta di Torino: sentiti i primi testimoni

Ponchia a pagina 8

IL CASO TRAVOLTA E LE CRITICHE DI ELENA CECCHETTIN SU SANREMO MA NON SONO SOLO POLEMICHE: I DUETTI ACCENDONO L'ARISTON



Fiorello, 63 anni, e Amadeus, 61, ieri, nella penultima serata del Festival

FRONTE DEL PALCO

Degli Antoni, Di Clemente, Levi, Mangiarotti e Spinelli alle p. 4, 5, 28 e 29

DALLE CITTÀ

Empoli

Centrodestra il candidato è Campinoti «Ecco le sfide»

Pistoiesi in Cronaca

Empoli

Emorragia negozi Perse 33 attività negli ultimi tre anni

Cecchetti in Cronaca

Capraia e Limite

Arriva Netflix per girare la serie sul Mostro

Servizio in Cronaca



Reggio Emilia, detenuto pestato

Torturato in cella Il video choc

Servizio e Allegranti a pagina 15



La salute del presidente Usa

«È smemorato» Biden: sto bene

Farruggia a pagina 13



Verso l'addio a San Siro

Stadio del Milan Preso il terreno

Mingioia nel QS

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.



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

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



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Sabato 10 febbraio 2024



Oggi con *d*

Anno 40 N°35 - In Italia € 2,50

RIVOLTA DEGLI AGRICOLTORI

La destra divisa sui trattori

È partita la gara tra Lega e FdI per conquistare il consenso della categoria. Scontro nel governo sul taglio dell'Irpef Meloni riceve le associazioni a palazzo Chigi e attacca l'Europa. Amadeus legge all'Ariston il comunicato dei manifestanti

Polemica sulla legge del Carroccio: 10 mila riservisti per combattere

Il commento

Ma a sinistra solo silenzio

di Massimo Giannini

In origine, la mucca era in corridoio. E tra il 2015 e il 2016, tanto per cambiare, la sinistra non la vide arrivare. A nulla valsero i moniti del pio Bersani. La mucca avanzò, tutt'altro che mansueta, in Italia e in Europa. Marciò sulla cucina, dove il risotto di D'Alema si era perso tra menù stellati e Masterchef patinati. Irruppe nel salotto buono, dove Renzi («il Salvini di cui non ti devi vergognare», come diceva Murgia) si era già auto-rottamato insieme all'odiata *nomenklatura* assisa in poltrona a sorseggiare il tè (con giacca da camera e pantofole d'ordinanza, come il mitologico Berlinguer immortalato da Forattini nel '77). Da allora sono passati quasi dieci anni. E adesso — tra grilloleghismo populista prima e melonismo sovranista poi — la mucca marcia su Roma e arriva sotto al palco di Sanremo. Ercolina Due — figlia di Ercolina Uno, già simbolo bovino dei Cobas del latte del '97 — chiede protezione a se stessa, cioè alla destra che di fronte ai costi proibitivi del Green Deal gli aveva garantito le verdi vallate dello sgravio e del sussidio.

● continua a pagina 29

Altan

'NDÒ STA A TRATTARE
ER LOLLO? CON I TRATTORI.



Mappe

Cala la fiducia nella premier

di Ilvo Diamanti

Viviamo in tempi incerti. Lo conferma il sondaggio condotto da Demos per l'Atlante Politico pubblicato su *Repubblica*. E l'incertezza coinvolge tutti gli ambienti politici. E sociali. La fiducia verso il governo ha toccato il livello più basso dal secondo governo Conte.

● alle pagine 6 e 7

La protesta dei trattori divide la maggioranza. È scontro tra Lega e Fratelli d'Italia sul sostegno agli agricoltori. La premier Meloni riceve a palazzo Chigi le associazioni del mondo agricolo. Ma la proposta di ripristinare l'esonero dell'Irpef per chi ha redditi fino a 10 mila euro non basta a Salvini che dice: «Si può fare di più». Difesa, la Lega va all'attacco sul fronte dei riservisti: con un disegno di legge firmato da Minardo prevede la creazione di un corpo di 10 mila soldati part-time.

di Amato, Colombo, De Cicco Di Feo, Moretti e Zanino

● alle pagine 2, 3, 4 e 9

L'inchiesta

Rincari green chi lucra sul prezzo

dal nostro inviato
Filippo Santelli

È quattro volte il prezzo a cui le vendo io...». Al reparto ortofrutta, davanti ai cestini di patate, anche uno del settore come Franco Cherubini un po' si stupisce. Dal produttore, cioè lui, al consumatore, cioè i clienti di questo supermercato di Avezzano, Abruzzo verace, il prezzo della gialla del Fucino è cresciuto del 400%. E pensare che la coltiva a poche centinaia di metri di distanza.

● a pagina 4

Mappamondi

Biden, offensiva dei trumpiani per rimuoverlo



di Lombardi e Mastrolilli

● alle pagine 14 e 15

Italia-Usa è arrivato il tempo di una nuova intesa

di Lucio Caracciolo

La crisi della superpotenza americana, che dal 1945 è di fatto garante della nostra sicurezza nazionale, ci impone una revisione strategica. Una proposta operativa potrebbe consistere in un'intesa bilaterale speciale fra Italia e Stati Uniti.

● a pagina 28

Netanyahu ordina i piani per l'attacco a Rafah



di Raineri e Tonacci

● alle pagine 12 e 13

paoloni.it

Reggio Emilia

Il video-shock mostra il pestaggio in carcere

di Maria Elena Gottarelli

● a pagina 17

Sanremo

Serata amarcord Ovazione per Cocciantè

di Assante, Di Paolo Fumarola e Manconi

● alle pagine 32, 33 e 35

Domani in edicola

Con Robinson tutta la verità sull'amore

di Michele Mari

● a pagina 30

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.

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

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

con Primo Levi:
"Storie Naturali" € 11,40

NZ



REGGIA DI VENARIA
Lomaggio a Vittorio Emanuele
C'è La Russa tra i monarchici
MARIA CORBI E FILIPPO FEMIA - PAGINE 20 E 21

L'INTERVISTA
Bushnell: "Il mio Sex & the City
e la bellezza di essere over 50"
SARAH VALERI - PAGINA 23

TUTTOLIBRI
Strout: "Scrivo per raccontare
l'angoscia dell'America di oggi"
CATERINA SOFFICI - NELL'INSERTO



LA STAMPA



SABATO 10 FEBBRAIO 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,00 € (CON TUTTOLIBRI) // ANNO 158 // N. 40 // IN ITALIA // SPEDIZIONE ABB. POSTALE // D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB - TO // www.lastampa.it



IL MEDIO ORIENTE

Netanyahu ordina l'assedio di Rafah Avital: "Israele vuole schiacciare Hamas"

LUCIA ANNUNZIATA



Ieri, nell'intervista con Colette Avital, ci siamo fermati al 7 ottobre, quando l'attacco arriva. È l'ennesimo Cigno Nero di questi ultimi anni, e si abbatte su Israele resettando tutti i giochi e cambiando la realtà di ciascuno e tutti. «Nessuno in quel momento voleva parlare di palestinesi - spiega la storica leader dei laburisti Colette Avital -, perché l'argomento fu immediatamente divisivo. Ma veniva su in ogni caso. La gente voleva soltanto una cosa: destra e sinistra si devono ora unire, poi ci liberiamo delle riforme e poi del governo. C'era tanta gente di questa opinione, persino religiosi: poi con un nuovo governo potremo confrontarci con i palestinesi». Purtroppo, continua Avital, «negli anni come Labour abbiamo perso la nostra influenza. Moltissimi si sono spostati al centro».

DEL GATTO, STABILE - PAGINE 12 E 13

LA GEOPOLITICA

La sfida Trump-Biden e l'incognita dell'Europa

NATHALIE TOCCI

Sono state giornate difficili per il presidente Usa Biden. Sembra tratto il dado che vedrà a novembre una riedizione delle elezioni presidenziali di quattro anni fa, in cui a sfidarsi furono Biden e Trump.

NEGATO IL PALCO DELL'ARISTON MAIL MINISTRO DELL'AGRICOLTURA VA AL PRESIDIO A ROMA

Trattori, Meloni media Ma è scontro con Salvini

Il leghista: sull'Irpef bisogna fare di più. Lollobrigida: dovevi dirlo prima

AMABILE, CARRATELLI, GAVINO, OLIVO, ROSSI, SORGI

La protesta dei trattori è stata l'occasione per Matteo Salvini di attaccare il palazzo e la leader di Fratelli d'Italia. Per Giorgia Meloni è il giorno della controffensiva.

All'industria italiana servono idee giovani

Mario Deaglio

IL COMMENTO

Le rivoluzioni che la politica non governa

MASSIMO CACCIARI

Il contesto generale in cui ha oggi luogo la contestazione da parte dei coltivatori europei delle politiche nazionali e dell'Unione per il settore è ben diverso rispetto a quello di precedenti, clamorose proteste. Non si tratta di aiuti, sov-

venzioni o più o meno motivate pressioni protezionistiche. Le istanze corporative, per quanto inevitabili, sono obiettivamente in secondo piano rispetto a una prospettiva di trasformazione globale del comparto.

IL CASO

Torture su un detenuto video choc dal carcere Si muove il Quirinale I timori di Mattarella

CAPURSO, FIORINI, MAGRI



Trattenuto per le gambe, un braccio dietro la schiena. Denudato dalla cintola in giù, sollevato di peso, afferrato per il nodo della federa. L'ultimo video choc in carcere arriva da Reggio e Sergio Mattarella convoca il Garante dei detenuti.

PARLA ANGELINA MANGO: CANTO "RONDINE" PER DIRE ADDIO

Era mio padre

LUCA DONDONI

Emozione Ghali, un italiano vero
MICHELA TAMBURRINO

Ghali inizia a cantare in arabo un testo poetico per poi tornare all'italiano, per il suo tributo a Toto Cotugno.

LA POLEMICA

"Cara Cecchetti, era un monologo d'amore"

SIMONETTA SCIANDIVASI



Il Glossario delle nuove parole d'amore che il cast di Marefuori ha recitato martedì al festival, è stato criticato da alcune attiviste.

VIOLENZA A TORINO

Il professore arrestato "Se parlate vi rovino"

IRENE FAMÀ

Baci. Alcuni rubati, altri ottenuti con il potere - del ruolo o coperto. Palpeggiamenti. Nella Torino scossa dalle centinaia di racconti di molestie in Ateneo, il professor Giancarlo Di Vella finisce agli arresti domiciliari con una raffica di accuse.

I DIRITTI

Troppi abusi in cella Il sistema è malato

GIOVANNI MARIA FLICK

Occorre una presa di coscienza della politica, che prenda atto della gravità e dell'inciviltà delle nostre carceri, altrimenti la Costituzione uscirà definitivamente dagli istituti di reclusione. Sconvolgono le immagini dell'ennesimo episodio delle violenze di una decina di agenti di custodia su un detenuto, riprese dalle telecamere del carcere di Reggio Emilia.

IL REPORTAGE

L'onda neonazista invade Budapest

NICCOLÒ ZANCAN



BUONGIORNO

Un'indagine della Banca centrale europea - analizzata ieri da *La Stampa* - evidenzia la fragilità delle imprese nell'Eurozona, tornata ai livelli precedenti alla pandemia, soprattutto in Germania e in Italia dove è a rischio di fallimento quasi un'impresa su dieci. Le cose vanno male, spiega la Bce, in particolare per gli alti tassi d'interesse. Traduzione: gli imprenditori pagano sempre più caro i soldi presi a prestito dalle banche. Non vorrei sfuggisse a qualche distratto il paradosso della Bce che lancia l'allarme della fragilità delle imprese provocato dall'aumento dei tassi, aumento deciso non dal Gatto Silvestro ma esattamente dalla Bce: in meno di due anni, il costo del denaro è passato da zero, o poco più, al 4,5 per cento. Sempre ieri, il Sole 24Ore calcolava in 22,5 miliardi gli utili del 2023 per le pri-

Ricchi e poveri

MATTIA FELTRI

me cinque banche italiane, un favoloso più 64 per cento rispetto al 2022 e quest'anno dovrebbe andare anche meglio. Non so se la definirei una curiosa coincidenza: si verità. La Banca d'Italia ha divulgato statistiche da cui si apprende che i privati sottoscrivono sempre meno prestiti. Lo scorso anno sono scesi del 2,3 per cento, e quelli alle famiglie dell'1,3; con i tassi a tali altezze, c'è chi è costretto a rinunciare. Curioso, magari infittita da teorie del complotto retiliano, nessuno si incuriosisce davanti a incastri di numeri così suggestivi, né a destra né a sinistra. Unanime silenzio. Non ci resta che chiedere ad Amadeus di leggere un comunicato sul palco di Sanremo.

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

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

RAFFREDDORE





VALUE TO INVESTORS



SARAS IN ARRIVO L'OPA SE I MORATTI VENDONO

UNIT LINKED TORNANO LE POLIZZE COL TURBO



VALUE TO INVESTORS



www.milanoфинanza.it

MILANO FINANZA

€ 4,20

Sabato 10 Febbraio 2024 Anno XXXV - Numero 030

MF il quotidiano dei mercati finanziari

l'Espresso

Spedizione in A.P. art. 1, c.1, L. 4609, DCB Milano

INTERVISTA IL MINISTRO DELLE REGIONI

Calderoli: l'autonomia spingerà il pil dell'Italia

INVESTIMENTI CARE COMMISSIONI

Quanto vi costano fondi, Etf e trading



CONTID'ORO *Gli istituti italiani chiudono un 2023 da favola. E si preparano a far contenti i soci con dividendi che rendono fino al 13%. Le loro azioni sono ancora un'occasione?*

FESTIVAL BANCHE

Quali nel 2024 faranno il bis di super utili e maxi cedole

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Coppi e Bartali? Ma chi è Coppi e chi è Bartali fra le due super banche italiane, Intesa Sanpaolo e Unicredit? Se si ragionasse sul carattere dei due ceo, Carlo Messina e Andrea Orcel, Coppi dovrebbe essere Unicredit e Bartali Intesa Sanpaolo. Per una semplice ragione: Gino Bartali è stato il più costante, sempre ad alto livello, senza le bizzarrie di Coppi, senza avventure (e non mi riferisco solo alla **Dama Bianca**, la famosa fuga con lei che animò le cronache rosa di decine di anni fa); ma Coppi era più scattista e lo scatto fatto quest'anno da Unicredit-Orcel con la

decisione di dare tutto l'utile in distribuzione agli azionisti, ha appunto un po' il sapore dello scattista; è vero che Unicredit ha dichiarato in bilancio un utile di 8,6 miliardi contro i 7,7 di Intesa, ma in vista delle possibili montagne (per rimanere al ciclismo), Messina e il suo consiglio hanno deciso di distribuire agli azionisti 7,1 miliardi, mandando 600 milioni a ulteriore riserva. E non è finita, perché Orcel ha dichiarato che nel 2024 ai soci saranno distribuiti addirittura 10 miliardi di euro. Ci sono anche altre caratteristiche che fanno propendere Messina per essere Bartali. Il campione toscano non ha infatti mai nascosto di essere vicino al mondo cattolico e in realtà Intesa Sanpaolo, non



IL GOVERNATORE DI BANKITALIA
I segreti, il programma e la squadra di Panetta

CDP TRA NOMINE E NUMERI
A chi Meloni affiderà la Cassa del potere

BUROCRAZIA EUROPEA
Non solo Ita: quanti dossier impantanati a Bruxelles



Studio Temporary Manager[®]

SOLUZIONI MANAGERIALI SU MISURA

SITUAZIONI STRAORDINARIE RICHIEDONO SOLUZIONI MANAGERIALI STRAORDINARIE

Studio Temporary Manager SpA, 1° provider a capitale italiano di soluzioni manageriali su misura, mette a disposizione delle imprese il suo staff di Temporary Manager altamente qualificati, per affiancare gli imprenditori nelle situazioni straordinarie e garantire l'adeguata professionalità e competenze aggiuntive, con soluzioni full-time e part-time a seconda delle necessità:

- Operations & Supply Chain
- Copertura vuoto manageriale
- Sales & Marketing
- Passaggio Generazionale
- Project Management
- Turnaround
- Finance, Controlling & B.I.
- M&A, advisor industriale, ricerca partner industriali/finanziari
- HR & Organizzazione
- Finanza Agevolata
- Ricerca e Selezione
- Presenza indipendente nei CdA

VERONA MILANO TORINO ROMA BRESCIA BOLOGNA ANCONA

Tel. 045 80 12 986 - www.temporarymanager.info

Agenzia regionale 133.24 _ Emiliano alla terza edizione di Verso Sud, roadshow territoriale di The European House

(AGENPARL) - ven 09 febbraio 2024 THINK TANK | MANAGEMENT CONSULTING | LEADERS' EDUCATION | SUMMIT Roadshow 2024 - Regione Puglia La strategia europea per una nuova stagione geopolitica, economica e socio-culturale del Mediterraneo Terza edizione Cetti Lauteta (Associate Partner e Responsabile Practice Scenario Sud, TEHA) Mercure Villa Romanazzi Carducci (Bari), venerdì 9 febbraio 2024 © 2024 Tutti i diritti riservati Non c'è vento a favore per chi non conosce il porto Cos'è Verso Sud?

La strategia europea per una nuova stagione geopolitica, economica e socioculturale del Mediterraneo Piattaforma pubblico privata nazionale e internazionale che unisce, in un unico Think Tank, le migliori imprese e Istituzioni e rappresentanti dell'accademia e della ricerca, per costruire, valorizzare e comunicare un nuovo Sud, come piattaforma mediterranea strategica per l'Italia e l'Europa L'ambizione è cambiare il paradigma di sviluppo strategico del Sud: non una macroarea in conflitto con il Nord e «fanalino di coda» d'Europa, ma baricentro delle strategie di crescita, competitività e di cooperazione del Mediterraneo (da periferia, a centro) I

Partner di Verso Sud Il Forum a Sorrento Data: 17 e 18 maggio 2024 (con anteprima dedicata ai giovani delle scuole «Sorrento incontra il futuro: il Mediterraneo per i giovani» il 16 maggio) Sede: Sorrento (Hotel Excelsior Vittoria); il Forum sarà organizzato in modalità "phygital", con possibilità di collegamento digitale Partecipanti: business leader e vertici delle rappresentanze e delle Istituzioni nazionali e internazionali in fisico e in digitale Obiettivo dell'incontro di oggi Condividere con i protagonisti dello sviluppo della Regione l'impianto metodologico della terza edizione dell'iniziativa Verso Sud, al fine di ascoltare da imprese, associazioni e Istituzioni proposte di investimento e di collaborazione per la preparazione del Libro Bianco e del Forum a Sorrento (17 e 18 maggio 2024) La piattaforma Verso Sud considera - nel processo di ideazione dei contenuti - la macro-regione del MEDITERRANEO ALLARGATO OGGETTO DI ANALISI INSIEME AL SUD ITALIA SUD ITALIA SPONDA NORD Comprende: Albania, Bosnia Erzegovina, Cipro, Croazia, Francia, Grecia, Malta, Montenegro, Portogallo, Slovenia, Spagna, Turchia SPONDA SUD Comprende: Algeria, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Libia, Marocco, Siria, Tunisia Il Mediterraneo Allargato si estende dall'Oceano Atlantico al Golfo Persico e include 45 Paesi collegati culturalmente, politicamente e geograficamente MEDITERRANEO ALLARGATO (analizzati come media aggregata) 16,4% della popolazione e 14,0% del PIL globale Bosnia Libia Siria Montenegro Libano Tunisia Albania Giordania Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti, 2024 Per analizzare la competitività del Sud Italia nella macro-regione euro-mediterranea e in ottica di sviluppo sostenibile, nel 2023



02/09/2024 14:19

(AGENPARL) - ven 09 febbraio 2024 THINK TANK | MANAGEMENT CONSULTING | LEADERS' EDUCATION | SUMMIT Roadshow 2024 - Regione Puglia La strategia europea per una nuova stagione geopolitica, economica e socio-culturale del Mediterraneo Terza edizione Cetti Lauteta (Associate Partner e Responsabile Practice Scenario Sud, TEHA) Mercure Villa Romanazzi Carducci (Bari), venerdì 9 febbraio 2024 © 2024 Tutti i diritti riservati Non c'è vento a favore per chi non conosce il porto Cos'è Verso Sud? La strategia europea per una nuova stagione geopolitica, economica e socioculturale del Mediterraneo Piattaforma pubblico privata nazionale e internazionale che unisce, in un unico Think Tank, le migliori imprese e Istituzioni e rappresentanti dell'accademia e della ricerca, per costruire, valorizzare e comunicare un nuovo Sud, come piattaforma mediterranea strategica per l'Italia e l'Europa L'ambizione è cambiare il paradigma di sviluppo strategico del Sud: non una macroarea in conflitto con il Nord e «fanalino di coda» d'Europa, ma baricentro delle strategie di crescita, competitività e di cooperazione del Mediterraneo (da periferia, a centro) I Partner di Verso Sud Il Forum a Sorrento Data: 17 e 18 maggio 2024 (con anteprima dedicata ai giovani delle scuole «Sorrento incontra il futuro: il Mediterraneo per i giovani» il 16 maggio) Sede: Sorrento (Hotel Excelsior Vittoria); il Forum sarà organizzato in modalità "phygital", con possibilità di collegamento digitale Partecipanti: business leader e vertici delle rappresentanze e delle Istituzioni nazionali e internazionali in fisico e in digitale Obiettivo dell'incontro di oggi Condividere con i protagonisti dello sviluppo della Regione l'impianto metodologico della terza edizione dell'iniziativa Verso Sud al

Agenparl

Primo Piano

è stato realizzato il MSDI Caratteristiche del MSDI: o 45 Paesi o 24 KPI per un totale di 15.600 datapoints, organizzati in 4 domini di analisi (economico, sociale, di dotazione, di innovazione e cultura) La classifica è calcolata come la media aritmetica degli indici sintetici di ognuno dei 4 domini identificati. L'indice sintetico di ogni dominio è calcolato come la media aritmetica dei valori normalizzati dei KPI L'aggiornamento dell'Indice 2024 è in corso: sarà presentato al Forum a Sorrento del 17 e 18 maggio 2024 Italia: 0,71 Media Med. Allargato: 0,48 Media Med. Core: 0,46 Egitto Croazia Grecia Turchia Slovenia Portogallo Marocco Israele Sud Italia Algeria Mediterranean Sustainable Development Index (MSDI) dei principali Paesi del Mediterraneo, 2023 (valore dell'indice relativo, da 0 = worst performer a 1 = best performer) Spagna Francia nella quale il nostro Paese può e deve giocare un ruolo propulsivo, sfruttando innanzitutto i «vantaggi comparati» delle Regioni meridionali Regione Puglia è centrale nella strategia di ricostruzione del ruolo propulsivo del nostro Paese - tracciato nel Libro Bianco Verso Sud - nel Mediterraneo Nel post-COVID la Puglia ha intrapreso un percorso di crescita dinamico: nel 2022 è la 5a Regione italiana (e 1a del Sud) per crescita del PIL (+5,0%) Economia (dati al 2022, variazione vs. 2021) o Valore Aggiunto: 70,4 mld (+5,1% vs ITA: +3,7%) 5° posto per crescita a livello nazionale, 1° posto al Sud Agricoltura: 2,7 mld (-3,9% vs ITA: -2,1%) Industria e costruzioni: 13,6 mld (+3,8% vs ITA: +1,9%) Servizi e P.A.: 54,1 mld (+5,9% vs ITA: +4,5%) Lavoro (dati al 2022, variazione vs. 2021) o Tasso di occupazione: 49,4% vs ITA: 60,1% (+2,7 p.p. vs ITA: +1,9 p.p.) 4° posto per crescita a livello nazionale, 1° posto al Sud di cui femminile*: 35,4% vs ITA: 51,1% (+1,6 p.p. vs ITA: +1,7 p.p.) di cui giovanile (15-29): 27,0% vs ITA: 33,8% (+3,4 p.p. vs ITA: +2,7 p.p.) Demografia (dati al 2023, variazione vs. 2022) o Popolazione: 3,9 mln (-0,6% vs ITA: -0,3%) o Tasso di natalità (per mille abitanti): 6,7 vs ITA: 6,7 (= vs ITA: -0,1 p.p.) o Età media: 46,0 vs ITA: 46,4 (+0,7% vs ITA: +0,4%) Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Istat, 2024 (*) Percentuale di occupate donne sul totale delle donne Il Gruppo di Lavoro TEHA ha individuato tre «sfide» in cui il Sud Italia ha un potenziale alto di attrattività nel quadro del Mediterraneo Allargato Competenze strategiche* Sfide Filiere strategiche Economia del Mare come filiera estesa trasversale all'economia Manifattura Turismo Sostenibilità sociale e valorizzazione del capitale umano Demografia e migrazioni Istruzione e formazione Imprenditorialità giovanile Transizione energetica e tutela ambientale Sviluppo delle energie rinnovabili Tutela della risorsa idrica Protezione e valorizzazione del patrimonio ambientale (*) Secondo il modello di competitività territoriale di TEHA si intende una specifica abilità del territorio, espressa in: conoscenza accumulata in gruppi di persone del territorio; numerosità delle persone con conoscenza accumulata; strutture economiche (imprese, istituzioni, ecc.) che accolgono le persone con tale competenza e i rispettivi meccanismi di funzionamento (che possono facilitare o intralciare l'espressione della competenza); infrastrutture fisiche e infostrutture (qualità e dotazione)

Agenparl

Primo Piano

e sistema burocraticoamministrativo che possono facilitare o intralciare l'espressione della competenza; autocoscienza della maggioranza della popolazione di possedere la competenza Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti, 2024 Il Gruppo di Lavoro TEHA ha individuato tre «sfide» in cui il Sud Italia ha un potenziale alto di attrattività nel quadro del Mediterraneo Allargato Competenze strategiche Sfide Filiere strategiche Economia del Mare come filiera estesa trasversale all'economia Manifattura Sostenibilità sociale e valorizzazione del capitale umano Demografia e migrazioni Istruzione e formazione Imprenditorialità giovanile Turismo Transizione energetica e tutela ambientale Sviluppo delle energie rinnovabili Tutela della risorsa idrica Protezione e valorizzazione del patrimonio ambientale Nel Libro Bianco 2024 saranno presentate alcune risposte/proposte a queste sfide alla luce del rinnovato quadro normativo nazionale ed europeo (ZES Unica e PNRR; Piano Mattei; programmazione europea 2021-2027) L'obiettivo di oggi è raccogliere progetti e proposte della Puglia che: 1) rappresentino una risposta a queste tre sfide; 2) abbiano effetti moltiplicativi degli investimenti (pubblici e privati), in logica cooperativa e sovra-regionale, per stimolare la crescita Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti, 2024 La Puglia è tra le prime 10 Regioni italiane per Valore Aggiunto prodotto dal settore della Logistica (2,1 mld): focus trasporto passeggeri Traffico crocieristico nei primi 20 porti del Mediterraneo (persone), 2022 Top-10 regioni italiane per traffico crocieristico (migliaia di passeggeri), 2022 Porto Sardegna Veneto Toscana Friuli V.G. Puglia Sicilia Campania Lazio Liguria Passeggeri Porto Passegger Barcellona Palermo Civitavecchia Corfu Marsiglia Palma De Mallorca Napoli La Spezia Emilia R. Savona Valletta Genova Livorno 8 porti crocieristici su un totale di 57 a livello nazionale Pireo Trieste Un punto di attenzione: è al 9° posto per numero di crocieristi in rapporto ai km di costa* (706 vs. media italiana di 1.311) Santorini Kotor Mykonos Valencia Ajaccio (*) 870 km ca. Fonte: elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati Istat, Ispra e Speciale crociere, 2024 La Puglia è tra le prime 10 Regioni italiane per Valore Aggiunto prodotto dal settore della Logistica (2,1 mld): focus trasporto merci Top-10 porti italiani per movimentazione di rinfuse solide* (mln. ton), 2022 Savona - Vado Marina di Carrara Genova Monfalcone Salerno Savona - Vado Livorno Venezia Taranto Ravenna Genova Porto Torres Civitavecchia Brindisi Venezia Taranto Trieste Ravenna Top-10 porti italiani per movimentazione di merci varie** (mln. ton), 2022 Monfalcone Il porto di Taranto è strategico e strettamente collegato all'operatività di Acciaierie di Italia (ex ILVA): senza il porto di Taranto, la Puglia passerebbe da 1a a 3a Regione in Italia per movimentazione di rinfuse solide (*) La movimentazione di rinfuse solide include materie prime altamente strategiche (ferro, acciaio, grano,) (**) La movimentazione di merci varie comprende merci non trasportate in contenitori o tramite Ro-Ro (casce, sacchi, scatole, fusti, barili,) Fonte: elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati **Assoporti**, 2024

Agenparl

Primo Piano

Una risposta concreta per la «resilienza» del sistema-Taranto può venire dall'eolico offshore galleggiante? Secondo il GWEC*, l'Italia è il 3o mercato per potenziale di eolico galleggiante nel mondo**, grazie anche alla posizione strategica delle Regioni del Sud come Puglia, Sicilia e Sardegna Secondo il Politecnico di Torino, il potenziale di eolico offshore galleggiante in Italia è pari a: o Capacità: 207,3 GW (x3,4 la capacità installata di FER nel 2022 e x17,7 la capacità eolica totale del 2022) o Generazione: 540,8 Twh/a (x1,7 la domanda di elettricità nel 2022) Da un punto di vista tecnologico, ai fini dello sviluppo e della costruzione delle piattaforme offshore galleggianti, sarà determinante il contributo dei componenti in acciaio strutturale che potranno essere forniti dallo stabilimento siderurgico di Taranto Potenziale delle fonti energetiche rinnovabili in Italia per tipologia (%) Eolico offshore galleggiante Eolico offshore a fondo fisso Onshore (*) Global Wind Energy Council. Il primo e il secondo Paese per potenziale di mercato dell'eolico galleggiante sono, rispettivamente, Irlanda e Norvegia. (**) Considera: il potenziale tecnico dell'eolico galleggiante, il livello dei costi dell'energia solare, i vincoli territoriali per le rinnovabili, il contesto politico per le rinnovabili, gli obiettivi di energia rinnovabile dedicati all'eolico offshore e l'impegno per l'idrogeno

Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati GWEC, PNIEC, Marine Offshore Renewable Energy Lab (MOREnergy Lab), Politecnico di Torino e fonti varie, 2024

Il sistema portuale rientra in una rete intermodale strutturata che comprende anche la logistica del freddo Foggia A regime entro il 2025, permetterà una media di 40 voli full cargo all'anno L'interporto di Bari occupa 500mila m2 di superficie (di cui 90mila coperti) divisa in tre aree: magazzini gomma-gomma, magazzini gommagomma per la logistica del freddo (ora in sinergia con Grottaglie) e magazzini ferro-gomma Movimenta 1 mln di tonnellate di merci all'anno in 3.500 treni intermodali L'aeroporto di Taranto-Grottaglie ha una pista lunga 3.200 metri (6a pista più lunga d'Italia) e nel terminal cargo sarà predisposta un'area destinata alle celle per la «catena del freddo» Brindisi Taranto Lecce Nel Piano Strategico 2022-2031 del Gruppo FS è stato previsto il collegamento del Porto di Taranto alla rete ferroviaria in due lotti (collegamento del porto alla linea adriatica e fascio di binari collegato allo stabilimento logistico per il ciclo del freddo) Fonte: elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati Regione Puglia e Gruppo FS, 2024 È previsto il collegamento del Porto di Brindisi alla rete ferroviaria nazionale, con stazione dedicata esclusivamente ai treni merci ed anche il collegamento Aeroporto di Brindisi alla rete ferroviaria nazionale (con una nuova stazione nell'Aeroporto di Brindisi/Salento) fondamentale per una delle filiere chiave della Puglia, quella agrifood 14,7 mld di fatturato, di cui 8,9 mld di F&B e 5,8 mld del comparto agricolo (2022e) +33,0% vs 2015 6a Regione in Italia per fatturato agroalimentare 6a Regione in Italia per crescita 176.100 occupati, di cui 30.200 F&B e 145.900 del comparto agricolo (2022e) +40,4% vs 2015 1a Regione in Italia per occupazione nella filiera agroalimentare 1a Regione in Italia per

Agenparl

Primo Piano

crescita di occupazione nella filiera agroalimentare 4,0 mld di Valore Aggiunto, di cui 1,2 mld del F&B e 2,8 mld del comparto agricolo (2022e) +5,9% vs 2015 7a Regione in Italia per Valore Aggiunto agroalimentare 2,3 mld export, di cui 1,3 mld del F&B e 1,0 mld del comparto agricolo (2022) +41,1% vs 2015 Nel Programma di Sviluppo Rurale è entrato in vigore un nuovo bando con una dotazione finanziaria pari a 7,5 mln finalizzato al sostegno delle imprese agricole pugliesi particolarmente colpite dall'impatto del conflitto russoucraino Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Community Food Puglia, 2024 La 3a tappa della Community Agrifood&Beverage - Regione Puglia di TEHA Club Il 20 febbraio 2024 Bari (Villa Romanazzi Carducci), ore 14.30 - 17.00 Discutono con le imprese: Francesco Cacciapuoti (Direttore Commerciale, MERCITALIA LOGISTICS) MERIDIONALE) TARANTO) Riccardo Rigillo (Capo di Gabinetto, DIPARTIMENTO PER LA PROTEZIONE CIVILE E LE La Puglia dispone inoltre di un importante Distretto produttivo dell'informatica e della meccatronica Il settore ICT è incardinato nel Distretto produttivo dell'informatica pugliese: o 7.829 imprese o 3,1 miliardi di Euro di fatturato o 16.894 addetti o 1,5 miliardi di Euro di export o 51,7% delle esportazioni regionali manifatturiere è originato dal Distretto Anche il Distretto della meccatronica gioca un ruolo cruciale nella manifattura pugliese: o 3,3 miliardi di Euro di export nel 2022 (pari a un terzo del totale regionale) Civici coperti in rete fissa con velocità tra i 300 Mbps e 1 Giga (percentuale), stime al 2026* L'ITS Antonio Cuccovillo ITS Academy del Sud Italia sulla Meccatronica e il primo ad organizzare percorsi di «tertiary education» in modalità duale** è il 1° (*) Stime per il «Piano Italia a 1 Giga» (che segue il «Piano BUL» del 2016). (**) Percorsi formativi in aula e in azienda. Fonte: elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati Istat, 2024 Puglia Sicilia Lazio Friuli V.G. Toscana Lombardia Emilia R. Liguria Trentino A.A. Umbria Veneto Calabria Campania Marche Sardegna Basilicata Piemonte Abruzzo Molise Valle d'Aosta Se considerata in rapporto alla superficie regionale la Puglia è al 2° posto del Sud Italia per presenza di turisti Presenza di turisti italiani e stranieri (presenze su superficie dell'area considerata), 2022 Centro Italia Italia Campania Puglia Paesi Esteri 2° posto tra le Regioni del Sud Italia dopo la Campania: 600,7 turisti italiani (+8 vs 2021) e 224,1 turisti stranieri (+106,6 vs 2021) per km2 Fonte: elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati Istat, 2024 tuttavia questo turismo è «concentrato» sia temporalmente (stagionalità eccessiva) sia geograficamente Arrivi turistici italiani e stranieri (valore indice con base 100=gen-2022), 2022 Arrivi turistici italiani e stranieri (percentuale su totale nazionale), 2022 Nord: Centro: Italia Sud: 18,4% Campania Sicilia Puglia Sardegna Abruzzo Calabria Basilicata Molise Dic-2022 Nov-2022 Ott-2022 Set-2022 Ago-2022 Lug-2022 Giu-2022 Mag-2022 Apr-2022 Mar-2022 Feb-2022 Gen-2022 Puglia Sud Italia Fonte: elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati Istat, 2024 La Puglia presenta un livello preoccupante di decrescita della popolazione

Agenparl

Primo Piano

(-75.000 persone negli ultimi 4 anni) Popolazione (valore assoluto), 2019-2023 Percentuale di over-65 Fonte: elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati Istat, 2024 in un contesto di calo demografico che in Italia sta colpendo maggiormente il Sud Andamento della popolazione nelle ripartizioni territoriali italiane (numeri indice, 2018=100 e calo cumulato nel periodo), 2018-2023 Calo della popolazione nelle Regioni del Sud Italia (migliaia), 2018-2023 Molise Basilicata Italia Centro Abruzzo Sardegna Calabria Puglia Sicilia Campania Fonte: elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati Istat, 2024 Di cui giovani (62%): nella fascia 15-29: nella fascia 30-34: Il calo delle iscrizioni negli atenei regionali, pari a quasi il 15% negli ultimi 10 anni, resta preoccupante Iscritti presso Università della Regione Puglia (valore assoluto), 2010-2022 Fonte: elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati MIUR, 2024 Liguria Umbria Toscana Lombardia Friuli V.G. Veneto Marche Emilia R. Trentino A.A. Valle d'Aosta Piemonte Lazio Abruzzo Italia Basilicata Molise Sardegna Puglia Calabria Campania Incidenza dei giovani NEET* di 15-29 anni nelle Regioni italiane (% sul totale della popolazione di riferimento), 2022 Sicilia Inoltre, 1 giovane su 4 è ancora escluso dai percorsi di istruzione, formazione e lavoro, anche se si registrano dei miglioramenti Variazione del tasso di NEET (punti percentuali), 2021-2022 (*) Non coinvolti in attività di formazione, tirocinio o occupati Fonte: elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati Istat, 2024 Legenda: in azzurro le altre Regioni del Sud Italia Per rispondere a questa «emergenza» la Regione Puglia ha lanciato la strategia #mareAsinistra Favorire l'attrazione di talenti, idee e capitali e collegare il territorio ad altri ecosistemi dell'innovazione per affermare la Regione Puglia come uno dei principali luoghi di sviluppo in Europa e nell'area mediterranea estesa 3 linee di intervento (attività primarie) PERSONE Target: Studenti, lavoratori (occupati o in cerca di lavoro), pugliesi di ritorno, nomadi digitali, ricercatori scientifici, top scientists Obiettivi: 1. Offrire una residenzialità di alta qualità; 2. Conservare i talenti regionali diminuendo il tasso di esodo e aumentare il tasso di immigrazione di risorse umane qualificate; 3. Diventare una terra attrattiva per i nomadi digitali. IMPRESE Target: Startup di tutto il mondo Obiettivi: 1. Creare una comunità pulsante di startupper, servizi alle startup, fondi di investimento, incubatori, ecc.; 2. Sviluppare e migliorare le capacità di ricerca e innovazione e l'adozione di tecnologie avanzate; 3. Rafforzare la crescita sostenibile e la competitività delle imprese e la creazione di posti di lavoro; 4. Sviluppare competenze e interazioni su scala internazionale. Fonte: elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati Regione Puglia, 2024 BRAND Target: Nomadi digitali, talenti, studenti, startupper, pugliesi di ritorno, top scientists Obiettivi: 1. promuovere attività di valorizzazione e animazione territoriale nonché grandi eventi; 2. promuovere il Brand Puglia; 3. promuovere iniziative di Business Diplomacy; 4. favorire iniziative di divulgazione e collaborazione per illustrare le potenzialità del territorio. che vuole

Agenparl

Primo Piano

anche rafforzare il fermento imprenditoriale regionale, sostenuto anche nel Programma Operativo 2021-2027* Start-up innovative nelle prime 10 Province italiane (numero), 2022 Brescia Bergamo Salerno Padova Bologna Torino Napoli Milano Lazio Campania Puglia Sardegna Sicilia Calabria Lombardia Italia Trentino A. A. Basilicata Piemonte Toscana Abruzzo Liguria Valle D'Aosta Veneto Emilia Romagna Umbria Friuli V. G. Marche Molise Tasso di natalità delle imprese (%), 2021 La Puglia è al 3° posto in Italia (e 2° posto al Sud) per tasso di natalità delle imprese e Bari è la 5a Provincia in Italia per numero di startup, attraendo il 50% di tutto il parco imprese innovative giovanili pugliesi (*) Il Programma Operativo FESR e FSE+ ha una dotazione finanziaria complessiva di 5,5 mld di Euro, di cui oltre 3,7 mld di Euro provenienti da fondi europei. Le risorse saranno impiegate nel sostegno alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione per le piccole e medie imprese, mentre l'economia verde riceverà circa un quarto della dotazione del programma Legenda: in azzurro le altre Fonte: elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati Istat, InfoCamere Movimpresa e fonti varie, 2023 Regioni del Sud Italia La Puglia è centrale per delle rotte energetiche convenzionali .

Da Trump agli agricoltori italiani nei giornali esteri di oggi

La rassegna stampa internazionale Il vantaggio di Trump su Biden potrebbe essere inferiore a quanto sembra Se l'America tenesse le elezioni presidenziali domani, Donald Trump starebbe scegliendo le tende per lo Studio Ovale. La media dei sondaggi dell'Economist lo vede in vantaggio di 2,3 punti su Joe Biden a livello nazionale. Nei sei Stati in bilico che dovrebbero decidere le elezioni - Arizona, Georgia, Michigan, Nevada, Pennsylvania e Wisconsin - è in testa con una media di 3,8 punti. I mercati delle scommesse danno Trump come chiaro favorito. Mai nelle due campagne elettorali precedenti i suoi sondaggi per le elezioni generali erano stati così forti. È ora che il mondo si prepari a una seconda presidenza Trump? Mancano ancora nove mesi alle elezioni. Storicamente, i sondaggi condotti prima dell'estate di un anno elettorale sono poco predittivi dei risultati. Ma nessun ex presidente ha cercato di tornare in carica dall'avvento dei sondaggi moderni. Le opinioni sull'onnipotente Trump sono molto più solide di quelle sui tipici candidati sfidanti, che in questa fase della corsa sono di solito ancora in lotta per assicurarsi la nomination del proprio partito. Di conseguenza, anche se Trump non è ancora il candidato repubblicano presunto, gli attuali sondaggi testa a testa tra lui e Biden possono essere insolitamente informativi. Nell'ultimo mese i sondaggi a livello nazionale sono stati molto diversi, con un vantaggio di otto punti percentuali per Trump e di sei punti per Biden. Le medie dei sondaggi, che smorzano l'effetto di questi dati anomali, indicano che Trump è in netto vantaggio. Ma i sondaggi che compongono tali medie differiscono per metodi e grado di rigore. I democratici alla ricerca di un vantaggio possono trarre conforto da uno schema chiaro: i sondaggisti con i migliori record di accuratezza mostrano risultati migliori per Biden. Al contrario, le loro controparti di qualità inferiore danno il vantaggio a Trump - scrive The Economist. La fiducia dell'opinione pubblica nei sondaggi si è indebolita in seguito alle stime di alto profilo del sostegno di Trump nel 2016 e nel 2020 (sebbene i sondaggi prima delle elezioni di metà mandato del 2018 e del 2022 siano stati accurati). Per stimare in modo affidabile l'accuratezza dei sondaggisti - misurata in base all'entità dei loro errori storici e al fatto che esagerino costantemente il sostegno per un particolare partito - è necessario un ampio campione di sondaggi su molte elezioni. FiveThirtyEight, una società di data-journalism, ha recentemente aggiornato le sue valutazioni dei sondaggisti americani. Li valuta in base a una combinazione di risultati e trasparenza metodologica. Alcuni sondaggisti sono costantemente più accurati di altri. Ma ci sono molti modi per giudicare la qualità. La media dei sondaggi dell'Economist per le elezioni generali pondera i sondaggi esclusivamente in base alla dimensione del campione e alla frequenza, in modo che i sondaggi più grandi e più recenti contribuiscano in misura maggiore alla media complessiva. Secondo questa metodologia,



Economy Magazine

Primo Piano

Trump è in vantaggio su Biden nei sondaggi nazionali di 2,3 punti. A fronte di un vantaggio di 0,2 punti per Biden in una media non ponderata che attribuisce ai sondaggi di sei mesi fa lo stesso peso di quelli di quest'ultima settimana. L'entità del vantaggio di Trump varia notevolmente in base alla qualità dei sondaggi, come valutato da FiveThirtyEight. All'inizio del ciclo elettorale, i sondaggisti che rientrano nella fascia di qualità più alta hanno condotto sondaggi solo sporadicamente. (Un'eccezione è rappresentata da un sondaggio settimanale condotto da YouGov, un sondagista online, per The Economist). Tuttavia, in totale, 13 sondaggi sono stati condotti nel 2024 da aziende di questo gruppo. In media, mostrano un pareggio virtuale tra Trump e Biden. Al contrario, la maggior parte dei sondaggi pubblicati nel gennaio 2024 provengono dalla classe media dei sondaggisti: aziende con risultati buoni ma non eccezionali. I sondaggi di questa fascia ("buona" e "discreta") mostrano Trump con un vantaggio rispettivamente di 2,4 e 1,7 punti. Nel frattempo, i sondaggisti con risultati mediocri o che non hanno pubblicato alcun risultato in precedenza mostrano un margine medio di Trump rispetto a Biden di circa sei punti. I sondaggi nazionali riflettono l'umore generale e corrispondono al voto popolare. Ma grazie al sistema dei collegi elettorali, la vittoria del voto popolare non è garanzia di vittoria elettorale. Nel 2000 e nel 2016, ad esempio, i candidati repubblicani hanno vinto la presidenza pur avendo perso il voto popolare. Tuttavia, negli ultimi decenni il collegio elettorale ha tipicamente favorito i candidati repubblicani. Se Trump dovesse vincere il voto popolare con un margine di sei punti, conquisterebbe quasi certamente almeno 358 voti del collegio elettorale, ottenendo la più grande vittoria repubblicana da quando George H.W. Bush ne ottenne 426 nel 1988. Ciò metterebbe in gioco anche Stati che Biden ha vinto comodamente nel 2020, come Maine, Minnesota, New Hampshire, New Mexico e Virginia. Per gli osservatori dei sondaggi che pensano che tutti i sondaggi siano uguali, Trump ha ottenuto un vantaggio modesto ma crescente a livello nazionale. Ma per coloro che sostengono che l'accuratezza storica dei sondaggisti predice l'accuratezza futura, Trump e Biden sono in una situazione di stallo.

La crisi del Mar Rosso pesa sull'economia italiana. Gli attacchi dei ribelli Houthi al largo delle coste dello Yemen stanno penalizzando le esportazioni dalla penisola, metà delle quali viaggiano via mare. Scrive LE MONDE A quasi 4.500 chilometri dallo stretto di Bab Al-Mandab, dal Mar Rosso e dai suoi cieli pieni di missili, il mondo economico italiano è preoccupato. Mentre le navi dirette al Canale di Suez al largo delle coste dello Yemen continuano a essere attaccate dai ribelli Houthisti a sostegno di Hamas, le onde d'urto causate dall'interruzione del traffico navale cominciano a farsi sentire nei porti della penisola. Seconda potenza industriale d'Europa e terzo produttore agricolo del continente, l'Italia realizza il 54% delle sue esportazioni via mare, di cui il 42,7% passa normalmente attraverso il Canale di Suez, che ora viene evitato da alcuni armatori. Alcuni operatori del settore hanno ritirato le loro navi da questa rotta vitale per il commercio mondiale per farle aggirare il continente africano attraverso il Capo di Buona Speranza, ma questo comporta tempi di trasporto molto più lunghi e costi molto più elevati. Il volume dei transiti attraverso il canale è così diminuito del 42% in due mesi, secondo i

Economy Magazine

Primo Piano

dati delle Nazioni Unite. Il centro studi di Confartigianato, gruppo di interesse che rappresenta gli artigiani e le piccole imprese italiane, ha reso noti i risultati della sua ricerca ai media. Secondo l'organizzazione, il volume del commercio estero italiano ha perso 8,8 miliardi di euro dal novembre 2023: 3,3 miliardi di euro sono dovuti a ritardi nelle esportazioni e 5,5 miliardi di euro sono legati alla mancata fornitura di manufatti. Con l'aumento dei tempi di trasporto verso l'Asia, la Coldiretti, la principale federazione agricola italiana, ha espresso preoccupazione per le esportazioni di frutta e verdura, mentre i rappresentanti dell'industria della moda temono di non riuscire più a raggiungere i propri clienti. "Aumento del rischio di inflazione Anche sul fronte delle importazioni le incertezze aumentano. "I ritardi nelle consegne all'industria stanno rallentando tutte le linee di produzione, in particolare nel settore automobilistico", spiega **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoport**, l'organizzazione che rappresenta tutte le autorità portuali italiane. "I porti italiani sono molto vicini al Canale di Suez, e questo è normalmente uno dei loro vantaggi per gli armatori. Ora, con la circumnavigazione dell'Africa, le navi da carico potrebbero essere indirizzate verso i porti del Nord Europa, che potrebbero non avere più interesse a entrare nel Mediterraneo attraverso lo Stretto di Gibilterra", aggiunge. Questa crisi non deve indurre alcuni porti europei a pensare di poterne beneficiare a spese di altri". Secondo **Assoport**, il porto italiano che sta soffrendo di più l'attuale crisi è Trieste, sull'Adriatico. Lungi dall'essere solo per il mercato nazionale, Trieste è direttamente collegata per ferrovia ai mercati dell'Europa centrale, destinazione finale di gran parte delle merci che vi transitano. "Il prezzo di un container è raddoppiato e il rischio di inflazione è aumentato. Dopo la pandemia di Covid-19, questa crisi fornisce nuovi argomenti a favore dell'accorciamento delle catene del valore", afferma Massimo Dal Checco, presidente di Confindustria Afrique et Méditerranée, il ramo del Medef italiano che rappresenta gli interessi delle aziende con sede in quest'area geografica. **Giampieri** osserva: "Ci stiamo rendendo conto che in futuro gli shock bellici ed epidemici saranno sempre più frequenti e imprevedibili. I nostri porti italiani devono adattarsi essendo più flessibili, pronti a far fronte ai picchi di attività durante i periodi di calma geopolitica e ai momenti in cui l'attività inevitabilmente calerà a causa di un nuovo sconvolgimento". "La nostra speranza come comunità imprenditoriale risiede in ciò che l'Europa può fare per intervenire e cercare di porre rimedio agli effetti della crisi", afferma Dal Checco. Attualmente si sta preparando una missione militare europea nel Mar Rosso. Attraverso il suo ministro della Difesa, Guido Crosetto, l'Italia, che ha già una nave militare nell'area, si è detta per il momento pronta ad assumere il comando della missione. L'obiettivo è quello di proteggere, in posizione difensiva, la libertà di navigazione tra lo stretto di Bab Al-Mandab e il Canale di Suez. Rendere l'agricoltura più rispettosa del clima è difficile. Chiedetelo ai politici europei Le proteste degli agricoltori in tutto il continente hanno innescato un rallentamento delle ambiziose regole volte a ridurre le emissioni di gas serra prodotte dall'agricoltura. Scrive il NYT. Le proteste degli agricoltori europei sono foriere della prossima grande sfida politica dell'azione globale per il clima:

Economy Magazine

Primo Piano

Come coltivare il cibo senza danneggiare ulteriormente il clima e la biodiversità della Terra. Martedì scorso, dopo settimane di intense proteste in diverse città del continente, è arrivato il segnale più esplicito di questa difficoltà. L'alto funzionario dell'Unione Europea, Ursula von der Leyen, ha abbandonato un ambizioso progetto di legge per ridurre l'uso di pesticidi chimici e ha ammorbidito la prossima serie di raccomandazioni della Commissione Europea sulla riduzione dell'inquinamento agricolo. "Vogliamo assicurarci che in questo processo gli agricoltori rimangano al posto di comando", ha dichiarato al Parlamento europeo. "Solo se raggiungiamo insieme i nostri obiettivi climatici e ambientali, gli agricoltori potranno continuare a guadagnarsi da vivere". Gli agricoltori sostengono di essere colpiti da tutti i lati: alti costi del carburante, regolamenti verdi, concorrenza sleale da parte di produttori di Paesi con minori restrizioni ambientali. Tuttavia, l'agricoltura è responsabile del 30% delle emissioni globali di gas serra ed è impossibile per l'Unione Europea raggiungere i suoi ambiziosi obiettivi climatici, sanciti dalla legge, senza apportare cambiamenti drastici al suo sistema agricolo, compreso il modo in cui gli agricoltori utilizzano i pesticidi e i fertilizzanti chimici, nonché la sua vasta industria dell'allevamento. È importante anche dal punto di vista politico. Cambiare le pratiche agricole europee si sta rivelando estremamente difficile, soprattutto in vista delle elezioni parlamentari di giugno. Gli agricoltori sono una potente forza politica e il cibo e l'agricoltura sono potenti marcatori dell'identità europea. L'agricoltura rappresenta poco più dell'1% dell'economia europea e impiega il 4% della popolazione. Ma riceve un terzo del bilancio dell'Unione Europea, soprattutto sotto forma di sussidi. Perché gli agricoltori protestano? Per settimane, una serie di gruppi di agricoltori è scesa in strada in tutta Europa, bloccando le autostrade con i trattori, lanciando petardi contro la polizia ed erigendo barricate che hanno causato gravi interruzioni dei trasporti a Berlino, Bruxelles e Parigi. Sono arrabbiati per molte cose. Una parte della frustrazione è rivolta ai leader nazionali e alle proposte di ridurre i sussidi al gasolio agricolo in Francia e Germania. In parte è rivolta alle proposte dell'Unione Europea, come i tagli all'uso dei fertilizzanti azotati (che sono prodotti da combustibili fossili). Gli agricoltori sono anche arrabbiati per gli accordi commerciali che permettono l'importazione di prodotti agricoli da Paesi che non hanno le stesse protezioni ambientali. E alcuni agricoltori vogliono maggiori aiuti dal governo per far fronte agli effetti di condizioni meteorologiche estreme aggravate dai cambiamenti climatici. Secondo Tim Benton, responsabile del programma ambientale di Chatham House, un'istituzione di ricerca con sede a Londra, le proteste incarnano l'incapacità di conquistare gli agricoltori sulla strada di un'agricoltura più sostenibile. "Questo è un caso più ampio di come, se vogliamo passare alla sostenibilità, dobbiamo investire di più in 'transizioni giuste' per accompagnare le persone e permettere loro di sentirsi meglio, non penalizzate", ha detto. Come hanno risposto i leader? In Germania, il governo ha fatto marcia indietro su alcune politiche chiave, tra cui il rinvio del taglio dei sussidi al diesel per i veicoli agricoli. In Francia, il governo ha offerto un pacchetto di aiuti di 150 milioni di euro, pari a 163 milioni di dollari, agli allevatori, ha messo

Economy Magazine

Primo Piano

temporaneamente in pausa un piano nazionale per ridurre l'uso dei pesticidi e ha vietato l'importazione di prodotti stranieri trattati con un pesticida vietato in Francia. Martedì, però, la signora von der Leyen ha annunciato l'abbandono di un progetto di legge a livello europeo per la riduzione dell'uso dei pesticidi, perché, ha detto, è diventato "un simbolo di polarizzazione". Nel corso della giornata, la Commissione ha pubblicato gli obiettivi climatici raccomandati per il 2040. Anche se non saranno formalmente proposti o votati fino all'elezione del nuovo Parlamento quest'estate, essi inviano un chiaro segnale sulle priorità politiche del Partito Popolare Europeo della signora von der Leyen. Gli obiettivi mirano a ridurre le emissioni complessive del 90% entro il 2040. Ma non raccomandano nulla di specifico sulla riduzione delle emissioni di metano da parte dell'agricoltura, un potente gas serra che proviene principalmente dal bestiame, né sulla riduzione dei fertilizzanti azotati. Secondo gli scienziati che consigliano l'Unione Europea, sia il metano che l'azoto devono essere ridotti in modo significativo per raggiungere gli obiettivi climatici del blocco. In seguito agli annunci di martedì, un gruppo di pressione degli agricoltori europei, noto come COPA-COGECA, ha dichiarato di aver vinto. "La Commissione europea sta finalmente riconoscendo che l'approccio non era quello giusto", ha dichiarato il gruppo su X. Perché è politicamente rischioso? Il Partito Popolare Europeo di centro-destra, che è il gruppo più numeroso del Parlamento europeo, gode da tempo del sostegno degli elettori rurali. Ultimamente, alcune sue politiche ambientali e commerciali hanno suscitato la rabbia di questo blocco di elettori. I gruppi di estrema destra, in ascesa in diversi Paesi del continente, hanno fatto leva su questo malcontento. "Le elezioni imminenti stanno creando un'opportunità per i partiti populistici, che la sfruttano contro l'agenda verde europea", ha dichiarato Simone Tagliapietra, senior fellow di Bruegel, un istituto di ricerca con sede a Bruxelles, che studia le politiche energetiche e ambientali europee. "Tutti noi abbiamo nel nostro albero genealogico qualcuno che era un agricoltore e il cibo è una parte importante dell'identità europea". L'energia basata sulla potenza delle stelle segna un passo avanti dopo il record di calore della fusione nucleare. L'impresa degli scienziati dell'impianto di Oxfordshire viene descritta come il "canto del cigno" per un progetto pionieristico, in vista dello smantellamento del reattore. La prospettiva di una fonte di energia verde basata sulla potenza delle stelle ha segnato un progresso dopo che gli scienziati hanno stabilito un record mondiale per la quantità di energia creata dalla fusione degli atomi, scrive The Guardian. I ricercatori del Joint European Torus (JET), un reattore sperimentale a fusione presso il Culham Centre for Fusion Energy nell'Oxfordshire, hanno generato 69 megajoule di energia in cinque secondi da soli 0,2 milligrammi di combustibile nell'ultimo esperimento di fusione eseguito presso la struttura. L'esplosione di energia, equivalente a 16,5 kg di TNT, è stata descritta come un "degno canto del cigno" per il progetto, che è stato pioniere della tecnologia per i futuri reattori a fusione commerciali da quando è entrato in funzione nel 1983. Il risultato ha battuto il precedente record di 59 megajoule di calore, stabilito dalla stessa struttura nel 2022. Se l'energia di fusione si dimostrerà praticabile su scala, i reattori futuri potrebbero guidare una rivoluzione.

Economy Magazine

Primo Piano

energetica verde. Un chilogrammo di combustibile da fusione contiene circa 10 milioni di volte più energia di un chilogrammo di carbone, petrolio o gas, e le reazioni di fusione non rilasciano gas serra. L'impianto JET ha terminato la sua attività scientifica a dicembre. Ora sarà smantellato in un processo di 17 anni che i ricercatori documenteranno in modo minuzioso per informare la costruzione e lo smantellamento dei reattori a fusione nei decenni a venire. Più di 300 scienziati e ingegneri di un consorzio chiamato EUROfusion hanno contribuito agli esperimenti. Il Prof. Ian Chapman, direttore generale dell'Autorità britannica per l'energia atomica, ha dichiarato: "Il JET ha operato il più vicino possibile alle condizioni di una centrale elettrica con le strutture odierne e la sua eredità sarà pervasiva in tutte le future centrali elettriche. Ha un ruolo fondamentale nell'avvicinarci a un futuro sicuro e sostenibile". Il reattore del Culham Centre for Fusion Energy è noto come tokamak, una struttura che utilizza potenti campi magnetici per confinare i plasmi, o gas altamente ionizzati, in una forma a ciambella. I gas vengono riscaldati a 150 milioni di gradi Celsius, circa 10 volte più caldi del centro del sole. Le condizioni estreme del tokamak provocano reazioni di fusione in cui i nuclei atomici si uniscono per formare nuovi elementi, liberando enormi quantità di energia nel processo. Le stelle sono alimentate dalle stesse reazioni, ma non necessitano di temperature così elevate perché la loro gravità è abbastanza forte da svolgere parte del lavoro. Gli esperimenti del JET hanno esplorato la fattibilità dell'uso di due isotopi dell'idrogeno, noti come deuterio e trizio, come combustibile. Nelle reazioni di fusione, i due isotopi si combinano per produrre elio gassoso. L'impulso di energia da record, annunciato giovedì, è incoraggiante per Iter, un progetto di fusione più ampio in costruzione nel sud della Francia. Il reattore mira a iniziare a bruciare il combustibile per la fusione nel 2035, con l'obiettivo di generare più energia da utilizzare per riscaldare il plasma. Andrew Bowie, ministro per il nucleare e le reti, ha dichiarato: "L'ultimo esperimento di fusione del JET è il giusto canto del cigno dopo tutto il lavoro pionieristico svolto nel progetto dal 1983. Siamo più vicini all'energia di fusione che mai". Se la prossima generazione di impianti sperimentali di fusione, come Iter, dimostrerà che la tecnologia è praticabile su scala, i ricercatori intendono costruire un impianto dimostrativo europeo che generi più energia di quella che utilizza. Il dottor Aneeqa Khan, ricercatore in fusione nucleare presso l'Università di Manchester, ha dichiarato: "Questi risultati sono davvero entusiasmanti per la comunità della fusione e rappresentano un'ottima conclusione delle operazioni di JET, che nel corso della sua vita ha fornito alla comunità scientifica dati davvero preziosi, che sono stati utilizzati per la pianificazione di nuovi progetti". "Tuttavia, per collocare questo risultato nel contesto della fusione commerciale, non è stata ancora prodotta energia netta". Ha aggiunto: "Questo è un grande risultato scientifico, ma siamo ancora lontani dalla fusione commerciale. Dobbiamo formare un gran numero di persone con le competenze necessarie per lavorare in questo campo e spero che la tecnologia venga utilizzata nella seconda metà del secolo".

Shipping Italy

Trieste

Portuali in assemblea dopo l'interruzione delle trattative sul nuovo Ccnl

A Livorno il primo incontro. Nel giro di due settimane si scioglierà il nodo sull'eventuale proclamazione di uno sciopero nazionale 9 Febbraio 2024. Si è svolta ieri a Livorno la prima delle assemblee unitarie convocate nei porti italiani dalle segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti a seguito della "brusca interruzione delle trattative per il rinnovo del contratto dello scorso 2 febbraio. Un incontro per spiegare ai lavoratori le motivazioni alla base di questa interruzione" (così una nota delle tre sigle). "Le nostre richieste sono chiare e irrinunciabili, - hanno dichiarato Filt-Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti - sono indispensabili aumenti economici per mitigare gli effetti dell'inflazione che sempre di più incidono sul potere d'acquisto e una maggiore sicurezza che in un settore ad alto rischio come quello portuale si raggiunge attraverso strumenti contrattuali, ma anche legislativi, ad esempio riducendo l'incertezza interpretativa della norma 272/99 e con forme di bilateralità che possano aiutare le famiglie delle vittime. Senza un chiaro segnale in questo senso sarà difficile risolvere la situazione di stallo al tavolo". Le organizzazioni sindacali hanno anche sottolineato come "durante i lavori dell'assemblea si sia sottolineato, inoltre, che nonostante gli impegni, il Mit non ha ancora attivato il tavolo di confronto sulla riforma della portualità. Riteniamo che tale confronto, anche alla luce di quanto emerso nell'ambito del percorso relazionale con le associazioni datoriali, non è più rinviabile. La riunione di ieri a Livorno si è svolta in un clima molto caldo e molto partecipato con oltre 300 lavoratori che hanno espresso pieno sostegno a eventuali azioni di lotta che potranno essere programmate prossimamente e siamo sicuri che registreremo lo stesso sostegno negli altri incontri in programma nelle prossime due settimane". In programma incontri a Palermo, Genova, Napoli, **Trieste** e Gioia Tauro (e, in via di programmazione, Bari, Ravenna, Venezia e Cagliari): "Rinnovare il contratto in una fase così delicata ha un valore dal quale le associazioni datoriali non possono più prescindere, allo stesso tempo è necessario adeguare le retribuzioni all'aumento del costo della vita, migliorando le condizioni di questi lavoratori che operano in un settore così strategico per la nostra economia".



A Livorno il primo incontro. Nel giro di due settimane si scioglierà il nodo sull'eventuale proclamazione di uno sciopero nazionale 9 Febbraio 2024. Si è svolta ieri a Livorno la prima delle assemblee unitarie convocate nei porti italiani dalle segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti a seguito della "brusca interruzione delle trattative per il rinnovo del contratto dello scorso 2 febbraio. Un incontro per spiegare ai lavoratori le motivazioni alla base di questa interruzione" (così una nota delle tre sigle). "Le nostre richieste sono chiare e irrinunciabili, - hanno dichiarato Filt-Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti - sono indispensabili aumenti economici per mitigare gli effetti dell'inflazione che sempre di più incidono sul potere d'acquisto e una maggiore sicurezza che in un settore ad alto rischio come quello portuale si raggiunge attraverso strumenti contrattuali, ma anche legislativi, ad esempio riducendo l'incertezza interpretativa della norma 272/99 e con forme di bilateralità che possano aiutare le famiglie delle vittime. Senza un chiaro segnale in questo senso sarà difficile risolvere la situazione di stallo al tavolo". Le organizzazioni sindacali hanno anche sottolineato come "durante i lavori dell'assemblea si sia sottolineato, inoltre, che nonostante gli impegni, il Mit non ha ancora attivato il tavolo di confronto sulla riforma della portualità. Riteniamo che tale confronto, anche alla luce di quanto emerso nell'ambito del percorso relazionale con le associazioni datoriali, non è più rinviabile. La riunione di ieri a Livorno si è svolta in un clima molto caldo e molto partecipato con oltre 300 lavoratori che hanno espresso pieno sostegno a eventuali azioni di lotta che potranno essere programmate prossimamente e siamo sicuri che registreremo lo stesso sostegno negli altri incontri in programma nelle prossime due settimane". In programma incontri a Palermo, Genova, Napoli, Trieste e Gioia Tauro (e, in via di programmazione, Bari, Ravenna, Venezia e Cagliari): "Rinnovare il contratto in una

Porto di Trieste diventa hub distributivo dei prodotti refrigerati che entrano nel mercato europeo

Ricadute positive anche per l'export italiano verso l'Africa. BERLINO - Fragole e mirtilli freschi sulle tavole dei londinesi, uva e patate egiziane nella capitale tedesca, e quanto altro l'Egitto può offrire per il settore dell'ortofrutta, ai consumatori del Centro e Nord Europa. Agli egiziani arriveranno invece mele, prodotti della manifattura italiana, impianti e macchinari. Il tutto in meno di tre giorni di navigazione nel Mediterraneo e un efficiente trasbordo via treno, grazie alla nuova linea marittima RO-RO che collegherà da ottobre le banchine del porto di Trieste con lo scalo di Damietta. Dopo la recente firma al Cairo per l'accordo bilaterale Italia-Egitto, il progetto del servizio tra Trieste e Damietta prende piede e si presenta nella vetrina più importante del settore: Fruit Logistica di Berlino, la fiera leader a livello mondiale per la logistica dei prodotti freschi, a cui i porti di Trieste e Monfalcone partecipano annualmente con uno stand organizzato in collaborazione con la Camera di Commercio della Venezia Giulia e i maggiori operatori del comparto (Gruppo Samer, DFDS, HHLA PLT Italy, Interporto di Trieste, Trimar e SDAG di Gorizia). La ricaduta più importante di questo nuovo collegamento marittimo sarà sul fronte dell'import/export. Con un transit time di circa 70 ore e l'opportunità di spedire carichi e colli singoli, il servizio può aprire la strada dell'Egitto e, più in generale, dei Paesi africani anche subsahariani, alle esportazioni della manifattura italiana e di generi di consumo e prodotti industriali, come impianti e macchinari. Grazie all'iniziativa il nearshoring diventa possibile, rendendo più competitive anche le merci delle imprese italiane che decidono di localizzare in Egitto parte dei loro siti produttivi. L'evento si è tenuto davanti ad una nutrita platea dei maggiori partner e operatori stranieri del settore. Oltre a Zeno D'Agostino, presidente dei porti di Trieste e Monfalcone, che ha presentato i vantaggi del porto e le opportunità della nuova linea, e Antonio Paoletti, presidente della Camera di Commercio della Venezia Giulia, sono intervenuti anche l'Ambasciatore d'Italia a Berlino Armando Varricchio, il Responsabile dell'Ufficio Commerciale dell'Ambasciata d'Egitto in Germania Abdel Aziz Elsherif, il Direttore dell'Agenzia delle Dogane Roberto Alesse e il presidente dell'Agenzia ICE Matteo Zoppas. Figure di spicco, a sottolineare la valenza economica del collegamento. Un'opportunità che favorirà lo scambio tra mercati europei e africani unendo due sponde del Mediterraneo. Un risultato a cui hanno aperto la strada il supporto di tante istituzioni, soprattutto l'ICE e le Dogane dei due Paesi. La merce sarà sdoganata ancora prima dell'arrivo in porto, con l'impiego di tecnologia blockchain e digitalizzazione dei documenti, che collegherà i dati delle amministrazioni doganali dei due Paesi. Il servizio invece sarà gestito dal gruppo armatoriale e logistico danese DFDS, che a Trieste controlla il terminal di Riva Traiana e Molo V, in collaborazione con Med Roll. Coinvolti anche la Samer & Co. Shipping, agente generale di



transportonline.com

Trieste

DSDF e socia di Med Roll, oltre alla Società Alpe Adria che avrà il compito di gestire la parte intermodale verso le destinazioni ferroviarie europee. Ma vi saranno anche nuove opportunità per le imprese italiane di autotrasporto, autorizzate dall'accordo tra i due Paesi, ad operare anche sul mercato interno egiziano, in particolare per chi trasporta carichi secchi. www.porto.trieste.it

Informare

Venezia

Aggiudicata la gara per la progettazione dei dragaggi per l'accesso alla Stazione Marittima di Venezia

L'attività sarà realizzata dall'ATI costituita da PROGER AQUA - Consorzio Stabile e HMR Ambiente. Il contratto per la progettazione dell'intervento di dragaggio del canale di accesso alla Stazione Marittima di Venezia è stato aggiudicato all'associazione temporanea di imprese costituita dalle società di ingegneria PROGER AQUA - Consorzio Stabile e HMR Ambiente. La proposta dell'ATI è stata valutata, assieme ad altre sei pervenute, dalla commissione di gara nominata da Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e commissario straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e ulteriori interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia. Con la gara relativa agli interventi di manutenzione dei canali finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il canale Malamocco-Marghera, agli ormeggi temporanei di porto Marghera e all'accesso alla stazione marittima, del valore di due milioni di euro, sono stati aggiudicati all'ATI i servizi di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e studio di impatto ambientale dell'intero intervento (compresi rilievi e indagini) e, per il primo stralcio, della redazione del progetto definitivo/esecutivo, delle attività di direzione lavori, di coordinamento alla sicurezza in fase di progettazione, di coordinamento alla sicurezza in fase di esecuzione. Relativamente agli aspetti ambientali, l'ATI dovrà svolgere specifici approfondimenti ambientali e idrodinamici oltre ad apposite simulazioni di navigazione che andranno a identificare il miglior equilibrio tra la manutenzione della cunetta di navigazione e la dimensione delle unità navali in transito. Primaria importanza è data alla valutazione degli effetti dell'intervento in relazione al disinquinamento dei canali, alla circolazione dei flussi mareali nei pressi del Ponte della Libertà oltre alla ricostruzione di strutture necessarie all'implementazione dell'equilibrio morfologico. Il progetto, per il primo stralcio, prevede poi l'escavo manutentivo del canale alla profondità di -8,0 metri con una cunetta della larghezza di 70 metri. Il previsto volume di sedimenti da rimuovere è di 655mila metri cubi per un investimento pari a 21 milioni di euro. A seguire verranno avviate le attività tecniche che prevedono le indagini ambientali, la redazione del progetto di fattibilità tecnico ed economica e la documentazione per sottoporre il progetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza Ambientale. Entro il prossimo settembre verrà quindi sottoposta alla Commissione VIA la documentazione necessaria e - a seguito del parere - verrà avviata la redazione della progettazione definitiva/esecutiva. «L'aggiudicazione - ha spiegato Di Blasio - ha identificato un raggruppamento di aziende cui è stato assegnato il miglior punteggio tecnico, pur in presenza di un ribasso economico inferiore ad altre offerte. Vogliamo infatti offrire



02/09/2024 16:01

L'attività sarà realizzata dall'ATI costituita da PROGER AQUA - Consorzio Stabile e HMR Ambiente. Il contratto per la progettazione dell'intervento di dragaggio del canale di accesso alla Stazione Marittima di Venezia è stato aggiudicato all'associazione temporanea di imprese costituita dalle società di ingegneria PROGER AQUA - Consorzio Stabile e HMR Ambiente. La proposta dell'ATI è stata valutata, assieme ad altre sei pervenute, dalla commissione di gara nominata da Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e commissario straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e ulteriori interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia. Con la gara relativa agli interventi di manutenzione dei canali finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il canale Malamocco-Marghera, agli ormeggi temporanei di porto Marghera e all'accesso alla stazione marittima, del valore di due milioni di euro, sono stati aggiudicati all'ATI i servizi di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e studio di impatto ambientale dell'intero intervento (compresi rilievi e indagini) e, per il primo stralcio, della redazione del progetto definitivo/esecutivo, delle attività di direzione lavori, di coordinamento alla sicurezza in fase di progettazione, di coordinamento alla sicurezza in fase di esecuzione. Relativamente agli aspetti ambientali, l'ATI dovrà svolgere specifici approfondimenti ambientali e idrodinamici oltre ad apposite simulazioni di navigazione che andranno a identificare il miglior equilibrio tra la manutenzione della cunetta di navigazione e la dimensione delle unità navali in transito. Primaria importanza è data alla valutazione degli effetti dell'intervento in relazione al disinquinamento dei canali, alla circolazione dei flussi mareali nei pressi del Ponte della Libertà oltre alla ricostruzione di strutture necessarie all'implementazione dell'equilibrio morfologico.

Informare

Venezia

alla città la soluzione tecnicamente più completa perché l'equilibrio fra ambiente e portualità è ormai da tempo il nostro punto di riferimento nelle attività commissariali e non. Infatti, pur trattandosi di attività ordinarie quali l'escavo manutentivo per riportare un canale portuale alle quote previste da Piano Regolatore Portuale vigente ed esistenti in passato, l'opera prevede la redazione di contenuti necessari per essere sottoposte alla procedura di V.I.A. e V.I.N.C.A. Inoltre, il progetto si integra con altre attività in corso da parte dell'AdSP che riguardano l'area della attuale Stazione Marittima con particolare riferimento alla realizzazione di impianti di "cold ironing" per permettere la fornitura elettrica alle navi da terra in modo che non utilizzino le navi i motori in fase di ormeggio».

Informatore Navale

Venezia

AGGIUDICATO IL CONTRATTO PER LA PROGETTAZIONE DELL'INTERVENTO DI DRAGAGGIO DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA

La Commissione di Gara ha concluso le valutazioni delle proposte giunte alla struttura commissariale del CCV in qualità di Stazione appaltante per le attività di Progettazione di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE), Studio di impatto ambientale, Progettazione definitiva/esecutiva, Direzione Lavori e Indagini dell'intervento riguardante il dragaggio del canale di accesso alla stazione marittima La Commissione, nominata da Fulvio Lino Di Blasio - Commissario Straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di **Venezia** e della sua laguna e ulteriori interventi per la salvaguardia della Laguna di **Venezia** - è stata istituita contando su esperti di assoluta autorevolezza quali l'Ing. Matteo Graziani, Direttore Tecnico dell'AdSP MACS, il Prof. Francesco Napolitano, Direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale del Dipartimento di Ingegneria Civile e Proiettore dell'Università "La Sapienza" di Roma e l'Ing. Paolo Menegazzo, Responsabile dell'Area Pianificazione Strategica Trasportistica dell'AdSP MAS. L'organo ha valutato sette proposte giunte da altrettanti raggruppamenti di alto valore con ottime offerte tecniche.

L'aggiudicazione nei confronti dell'ATI costituita dalle società di ingegneria "PROGER AQUA - Consorzio Stabile" e "HMR Ambiente S.r.l.", ha tenuto conto dei parametri indicati dalla procedura di gara pubblica aperta lanciata ad ottobre 2023 per l'affidamento dei servizi di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e studio di impatto ambientale dell'intero intervento (compresi rilievi e indagini) e, per il primo stralcio, della redazione del progetto definitivo/esecutivo, delle attività di direzione lavori, di coordinamento alla sicurezza in fase di progettazione, di coordinamento alla sicurezza in fase di esecuzione. Grande attenzione agli aspetti ambientali: in questo senso, l'ATI dovrà svolgere specifici approfondimenti ambientali e idrodinamici oltre ad apposite simulazioni di navigazione che andranno a identificare il miglior equilibrio tra la manutenzione della cunetta di navigazione e la dimensione delle unità navali in transito. Primaria importanza è data alla valutazione degli effetti dell'intervento in relazione al disinquinamento dei canali, alla circolazione dei flussi mareali nei pressi del Ponte della Libertà oltre alla ricostruzione di strutture necessarie all'implementazione dell'equilibrio morfologico. Il progetto, per il primo stralcio, prevederà poi l'escavo manutentivo del canale alla profondità di -8.0 m s.m.m. con una cunetta della larghezza di 70 m. Il volume di sedimenti da rimuovere è stimabile in 655.000 mc per un investimento pari a 21 milioni di euro. A seguire verranno avviate le attività tecniche che prevedono, in incipit, le indagini ambientali, la redazione del progetto di fattibilità tecnico ed economica e la documentazione per sottoporre il progetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza Ambientale. Entro settembre 2024 verrà quindi sottoposta



La Commissione di Gara ha concluso le valutazioni delle proposte giunte alla struttura commissariale del CCV in qualità di Stazione appaltante per le attività di Progettazione di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE), Studio di impatto ambientale, Progettazione definitiva/esecutiva, Direzione Lavori e Indagini dell'intervento riguardante il dragaggio del canale di accesso alla stazione marittima La Commissione, nominata da Fulvio Lino Di Blasio - Commissario Straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e ulteriori interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia - è stata istituita contando su esperti di assoluta autorevolezza quali l'Ing. Matteo Graziani, Direttore Tecnico dell'AdSP MACS, il Prof. Francesco Napolitano, Direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale del Dipartimento di Ingegneria Civile e Proiettore dell'Università "La Sapienza" di Roma e l'Ing. Paolo Menegazzo, Responsabile dell'Area Pianificazione Strategica Trasportistica dell'AdSP MAS. L'organo ha valutato sette proposte giunte da altrettanti raggruppamenti di alto valore con ottime offerte tecniche. L'aggiudicazione nei confronti dell'ATI costituita dalle società di ingegneria "PROGER AQUA - Consorzio Stabile" e "HMR Ambiente S.r.l.", ha tenuto conto dei parametri indicati dalla procedura di gara pubblica aperta lanciata ad ottobre 2023 per l'affidamento dei servizi di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e studio di impatto ambientale dell'intero intervento (compresi rilievi e indagini) e, per il primo stralcio, della redazione del progetto definitivo/esecutivo, delle attività di direzione lavori, di coordinamento alla sicurezza in fase di progettazione, di coordinamento alla sicurezza in fase di esecuzione. Grande attenzione agli aspetti ambientali: in questo senso, l'ATI dovrà

Informatore Navale

Venezia

alla Commissione VIA la documentazione necessaria e - a seguito del parere - verrà avviata la redazione della progettazione definitiva/esecutiva. " L'aggiudicazione ha identificato un raggruppamento di aziende cui è stato assegnato il miglior punteggio tecnico, pur in presenza di un ribasso economico inferiore ad altre offerte "- dichiara il Commissario Fulvio Lino Di Blasio - " Vogliamo infatti offrire alla città la soluzione tecnicamente più completa perché l'equilibrio fra ambiente e portualità è ormai da tempo il nostro punto di riferimento nelle attività commissariali e non. Infatti, pur trattandosi di attività ordinarie quali l'escavo manutentivo per riportare un canale portuale alle quote previste da Piano Regolatore Portuale vigente ed esistenti in passato, l'opera prevede la redazione di contenuti necessari per essere sottoposte alla procedura di V.I.A. e V.I.N.C.A. Inoltre, il progetto si integra con altre attività in corso da parte dell'AdSP che riguardano l'area della attuale Stazione Marittima con particolare riferimento alla realizzazione di impianti di "Cold Ironing" per permettere la fornitura elettrica alle navi da terra in modo che non utilizzino le navi i motori in fase di ormeggio."

Stazione Marittima di Venezia, aggiudicata progettazione per il dragaggio

VENEZIA La Commissione di Gara ha concluso le valutazioni delle proposte giunte alla struttura commissariale del CCV in qualità di Stazione appaltante per le attività di Progettazione di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE), Studio di impatto ambientale, Progettazione definitiva/esecutiva, Direzione Lavori e Indagini dell'intervento riguardante il dragaggio del canale di accesso alla stazione marittima. La Commissione, nominata da Fulvio Lino Di Blasio Commissario Straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e ulteriori interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia è stata istituita contando su esperti di assoluta autorevolezza quali l'Ing. Matteo Graziani, Direttore Tecnico dell'AdSP MACS, il Prof. Francesco Napolitano, Direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale del Dipartimento di Ingegneria Civile e Prorettore dell'Università La Sapienza di Roma e l'Ing. Paolo Menegazzo, Responsabile dell'Area Pianificazione Strategica Trasportistica dell'AdSP MAS. L'organo ha valutato sette proposte giunte da altrettanti raggruppamenti di alto valore con ottime offerte tecniche.

L'aggiudicazione nei confronti dell'ATI costituita dalle società di ingegneria PROGER AQUA Consorzio Stabile e HMR Ambiente S.r.l., ha tenuto conto dei parametri indicati dalla procedura di gara pubblica aperta lanciata ad ottobre 2023 per l'affidamento dei servizi di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e studio di impatto ambientale dell'intero intervento (compresi rilievi e indagini) e, per il primo stralcio, della redazione del progetto definitivo/esecutivo, delle attività di direzione lavori, di coordinamento alla sicurezza in fase di progettazione, di coordinamento alla sicurezza in fase di esecuzione. Grande attenzione agli aspetti ambientali: in questo senso, l'ATI dovrà svolgere specifici approfondimenti ambientali e idrodinamici oltre ad apposite simulazioni di navigazione che andranno a identificare il miglior equilibrio tra la manutenzione della cunetta di navigazione e la dimensione delle unità navali in transito. Primaria importanza è data alla valutazione degli effetti dell'intervento in relazione al disinquinamento dei canali, alla circolazione dei flussi mareali nei pressi del Ponte della Libertà oltre alla ricostruzione di strutture necessarie all'implementazione dell'equilibrio morfologico. Il progetto, per il primo stralcio, prevederà poi l'escavo manutentivo del canale alla profondità di -8.0 m s.m.m. con una cunetta della larghezza di 70 m. Il volume di sedimenti da rimuovere è stimabile in 655.000 mc per un investimento pari a 21 milioni di euro. A seguire verranno avviate le attività tecniche che prevedono, in incipit, le indagini ambientali, la redazione del progetto di fattibilità tecnico ed economica e la documentazione per sottoporre il progetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza Ambientale. Entro settembre 2024 verrà quindi sottoposta alla Commissione VIA la documentazione necessaria e a seguito del parere verrà avviata



Messaggero Marittimo

Venezia

la redazione della progettazione definitiva/esecutiva. L'aggiudicazione ha identificato un raggruppamento di aziende cui è stato assegnato il miglior punteggio tecnico, pur in presenza di un ribasso economico inferiore ad altre offerte. dichiara il Commissario Fulvio Lino Di Blasio Vogliamo infatti offrire alla città la soluzione tecnicamente più completa perché l'equilibrio fra ambiente e portualità è ormai da tempo il nostro punto di riferimento nelle attività commissariali e non. Infatti, pur trattandosi di attività ordinarie quali l'escavo manutentivo per riportare un canale portuale alle quote previste da Piano Regolatore Portuale vigente ed esistenti in passato, l'opera prevede la redazione di contenuti necessari per essere sottoposte alla procedura di V.I.A. e V.I.N.C.A. Inoltre, il progetto si integra con altre attività in corso da parte dell'AdSP che riguardano l'area della attuale Stazione Marittima con particolare riferimento alla realizzazione di impianti di Cold Ironing per permettere la fornitura elettrica alle navi da terra in modo che non utilizzino le navi i motori in fase di ormeggio.

Ship Mag

Venezia

Crociere a Venezia, passo in avanti verso il dragaggio di accesso alla stazione marittima

09 Febbraio 2024 Redazione E' stato aggiudicato il contratto per la progettazione dell'intervento **Venezia** - "Vogliamo offrire alla città la soluzione tecnicamente più completa perché l'equilibrio fra ambiente e portualità è ormai da tempo il nostro punto di riferimento". Così Fulvio Lino Di Blasio , commissario straordinario per le crociere a **Venezia**, ha commentato l'aggiudicazione del contratto per la progettazione dell'intervento di dragaggio di accesso alla stazione marittima. Diverse le proposte arrivate alla struttura commissariale, la scelta della commissione, presieduta da Di Blasio (nella foto) e composta da diversi esperti, è ricaduta sull'associazione temporanea di imprese costituita dalle società di ingegneria "Proger Aqua - Consorzio Stabile" e "Hmr Ambiente S.r.l." Previsto un investimento di 21 milioni di euro per rimuovere il volume di sedimenti che è superiore a 650mila metri cubi. Entro settembre 2024 verrà quindi sottoposta alla commissione VIA la documentazione necessaria e poi, dopo il parere, verrà avviata la redazione della progettazione definitiva-esecutiva. "L'aggiudicazione ha identificato un raggruppamento di aziende cui è stato assegnato il miglior punteggio tecnico, pur in presenza di un ribasso economico inferiore ad altre offerte"- continua Di Blasio - "Pur trattandosi di attività ordinarie come l'escavo manutentivo per riportare un canale portuale alle quote previste da piano regolatore portuale vigente ed esistenti in passato, l'opera prevede la redazione di contenuti necessari per essere sottoposte alla procedura di V.I.A. e V.I.N.C.A. Inoltre, il progetto si integra con altre attività in corso da parte dell'Adsp che riguardano l'area della attuale stazione marittima con particolare riferimento alla realizzazione di impianti di "cold ironing" per permettere la fornitura elettrica alle navi da terra in modo che non utilizzino le navi i motori in fase di ormeggio."



La Gazzetta Marittima

Savona, Vado

PCF in crisi, mancano addetti

GENOVA - La carenza di personale cui devono far fronte nel Nord Italia gli uffici dei PCF (posti di controllo Frontalieri) e dell'USMAF (uffici di sanità marittima e aerea e di frontiera), ambedue dipendenti dal Ministero della Salute, si sta facendo drammatica. Si tratta - scrive Spediporto - per i non addetti ai lavori, di uffici che svolgono una funzione strategica per il Paese nei controlli, in particolare in importazione, poiché sono addetti al controllo su prodotti di rilevanza sanitaria come dispositivi medici, cosmetici e farmaci non autorizzati in Italia, importati da Paesi non appartenenti all'Unione Europea (gli USMAF) e su animali, prodotti di origine animale e mangimi di origine animale, oltre che partite di alimenti e mangimi di origine vegetale e di materiali e oggetti a contatto con alimenti (MOCA) - ad esempio posate e piatti. Al grido di dolore lanciato da Spediporto nei giorni scorsi, per voce del direttore generale, Giampaolo Botta, si unisce anche Alsea. Ha dichiarato Andrea Cappa, segretario generale di Alsea: "Quanto sta avvenendo in Liguria sta penalizzando gli importatori italiani ed, in ultima analisi, i consumatori. I ritardi che si registrano ai porti di Genova e **Vado** rallentano le procedure e possono avere ripercussioni sui prodotti e sui loro costi. "Da oltre tre anni abbiamo un tavolo aperto - continua Botta - tramite Confetra e Fedespedi, con il Ministero della Salute che sta effettivamente producendo uno sforzo importante per trovare medici, veterinari e tecnici. La verità, però, è che, nonostante i concorsi e lo scorrimento delle graduatorie, pochi di quelli che hanno vinto il concorso poi accettano la proposta di lavoro del Ministero. Evidentemente - prosegue Andrea Cappa - questi posti non sono attrattivi o perché pagati in maniera insufficiente o per altre ragioni che non conosciamo. Le aziende milanesi e lombarde scontano grosse difficoltà poiché non si può dimenticare che oltre il 50% dell'import export delle merci della Lombardia passa dai porti liguri."



Shipping Italy

Savona, Vado

Ispezionata e fermata una nave da carico nel porto di Savona dalla Guardia Costiera

Riscontrate irregolarità riferite alle condizioni igienico sanitarie, anche dal lato alimentare, sui sistemi di sicurezza e sulla preparazione dell'equipaggio sulle emergenze 9 Febbraio 2024 Dopo essere stata oggetto di una approfondita ispezione da parte di un team di ispettori qualificati della Capitaneria di Porto, una nave portarinfuse di circa 35 mila tonnellate di stazza è stata sottoposta a fermo amministrativo. Gli ispettori (c.d. Ispettori Port State Control) - informa una nota della Capitaneria - operano nell'ambito del Memorandum di Parigi del 1982 sul controllo dello Stato di approdo, il quale prevede appunto approfonditi controlli tecnico-operativi a bordo delle navi che scalano i porti europei, come appunto quello di **Savona**. La nave, battente bandiera Singapore, in servizio dal 2010, gestita da una società con sede in India, nel corso delle precedenti ispezioni Port State Control aveva già riportato problematiche, tanto che all'interno del sistema informativo di monitoraggio e controllo europeo (sistema Thetis), l'unità risultava tra quelle da sottoporre prioritariamente ad ispezione con alto profilo di rischio. Al termine della verifica, sono state accertate 13 irregolarità, di cui alcune particolarmente gravi e riferite principalmente alle condizioni igienico-sanitarie della cucina e delle aree di conservazione dei cibi, in un periodo di programmati e specifici controlli in tale ambito (c.d. Focused Inspection Campaign), al sistema di gestione della sicurezza di bordo, nonché alla preparazione dell'equipaggio alle varie emergenze di bordo. Tutto ciò - continua la nota - ha portato inevitabilmente al fermo amministrativo della nave. Prima di ripartire dal porto, pertanto, oltre a dover eseguire le riparazioni del caso e rettificare tutte le criticità rilevate, la nave dovrà altresì essere sottoposta ad un'attenta verifica da parte delle autorità della propria bandiera e del registro di classificazione. "Grazie alla ormai consolidata esperienza del nostro personale ispettivo, unitamente agli efficaci strumenti unionali in materia di ispezioni sulle navi che scalano i nostri porti - sottolinea il Comandante del porto e Capo del Compartimento marittimo di **Savona** - abbiamo sottoposto a fermo una nave obbligandola a rettificare tutte le irregolarità prima della partenza, e a garantire nel contempo al suo equipaggio, composto da professionisti che svolgono il difficile e complicato lavoro del marittimo, migliori condizioni di vita e di sicurezza sul lavoro, conformemente a quanto prevedono le regole dettate dalle Convenzioni internazionali in ordine al benessere del personale di bordo ed alla sicurezza della nave stessa."



02/09/2024 16:33 Nicola Capuzzo

Riscontrate irregolarità riferite alle condizioni igienico sanitarie, anche dal lato alimentare, sui sistemi di sicurezza e sulla preparazione dell'equipaggio sulle emergenze 9 Febbraio 2024 Dopo essere stata oggetto di una approfondita ispezione da parte di un team di ispettori qualificati della Capitaneria di Porto, una nave portarinfuse di circa 35 mila tonnellate di stazza è stata sottoposta a fermo amministrativo. Gli ispettori (c.d. Ispettori Port State Control) - informa una nota della Capitaneria - operano nell'ambito del Memorandum di Parigi del 1982 sul controllo dello Stato di approdo, il quale prevede appunto approfonditi controlli tecnico-operativi a bordo delle navi che scalano i porti europei, come appunto quello di Savona. La nave, battente bandiera Singapore, in servizio dal 2010, gestita da una società con sede in India, nel corso delle precedenti ispezioni Port State Control aveva già riportato problematiche, tanto che all'interno del sistema informativo di monitoraggio e controllo europeo (sistema Thetis), l'unità risultava tra quelle da sottoporre prioritariamente ad ispezione con alto profilo di rischio. Al termine della verifica, sono state accertate 13 irregolarità, di cui alcune particolarmente gravi e riferite principalmente alle condizioni igienico-sanitarie della cucina e delle aree di conservazione dei cibi, in un periodo di programmati e specifici controlli in tale ambito (c.d. Focused Inspection Campaign), al sistema di gestione della sicurezza di bordo, nonché alla preparazione dell'equipaggio alle varie emergenze di bordo. Tutto ciò - continua la nota - ha portato inevitabilmente al fermo amministrativo della nave. Prima di ripartire dal porto, pertanto, oltre a dover eseguire le riparazioni del caso e rettificare tutte le criticità rilevate, la nave dovrà altresì essere sottoposta ad un'attenta verifica da parte delle autorità della propria bandiera e del registro di classificazione. "Grazie alla ormai consolidata esperienza del nostro personale ispettivo, unitamente agli efficaci strumenti unionali in materia di ispezioni sulle

Shipping Italy

Savona, Vado

Il traghetto Sardinia Vera verso la demolizione in Turchia

Il datato traghetto di Corsica Ferries verrà smantellato in un cantiere autorizzato dalla Commissione Europea 9 Febbraio 2024 Si appresta a concludere la sua vita in Turchia, in uno dei cantieri di Aliaga presenti nell'elenco di strutture autorizzate dalla Commissione Europea, il Sardinia Vera di Corsica Ferries. Per il datato traghetto - che attualmente risulta ormeggiato a **Vado** Ligure - la proprietaria Tita Two Srl ha infatti presentato una istanza alla Capitaneria di Porto di Genova segnalando l'intenzione di procedere alla "demolizione volontaria con procedura d'urgenza" in un non precisato impianto di riciclaggio della lista istituita con il Regolamento UE n.1257/2013. Nel dettaglio la Srl in questione, con sede a Genova in Piazza della Vittoria, è una società controllata da Winch Holding Sa, holding svizzera di proprietà - stando a Wikipedia - di Pierre Mattei alla quale fa capo anche Forship. Costruito nel 1975 per Stena Line dai cantieri Rickmers di Bremerhaven, il Sardinia Vera ha una lunghezza di circa 120 metri per 22 di larghezza. Per la compagnia italo-francese era entrato in servizio nel 1987, operando - salvo alcuni noleggi ad altri vettori - nei collegamenti con la Sardegna e con la Corsica, impiegato in particolare sulle linee da Livorno, Civitavecchia e Piombino verso Golfo Aranci e sui servizi Tolone-Nizza, Ile Rousse-Calvi, Piombino-Porto Vecchio e Piombino-Bastia. Secondo fonti di stampa Tita Two è proprietaria anche del traghetto Corsica Marina Secor, all'incirca coevo del Sardinia Vera (è del 1974), pure costruito da Rickmers per Stena Line. F.M.



Shipping Italy

Il traghetto Sardinia Vera verso la demolizione in Turchia



02/09/2024 18:01

Nicola Capuzzo

Il datato traghetto di Corsica Ferries verrà smantellato in un cantiere autorizzato dalla Commissione Europea 9 Febbraio 2024 Si appresta a concludere la sua vita in Turchia, in uno dei cantieri di Aliaga presenti nell'elenco di strutture autorizzate dalla Commissione Europea, il Sardinia Vera di Corsica Ferries. Per il datato traghetto - che attualmente risulta ormeggiato a Vado Ligure - la proprietaria Tita Two Srl ha infatti presentato una istanza alla Capitaneria di Porto di Genova segnalando l'intenzione di procedere alla "demolizione volontaria con procedura d'urgenza" in un non precisato impianto di riciclaggio della lista istituita con il Regolamento UE n.1257/2013. Nel dettaglio la Srl in questione, con sede a Genova in Piazza della Vittoria, è una società controllata da Winch Holding Sa, holding svizzera di proprietà - stando a Wikipedia - di Pierre Mattei alla quale fa capo anche Forship. Costruito nel 1975 per Stena Line dai cantieri Rickmers di Bremerhaven, il Sardinia Vera ha una lunghezza di circa 120 metri per 22 di larghezza. Per la compagnia italo-francese era entrato in servizio nel 1987, operando - salvo alcuni noleggi ad altri vettori - nei collegamenti con la Sardegna e con la Corsica, impiegato in particolare sulle linee da Livorno, Civitavecchia e Piombino verso Golfo Aranci e sui servizi Tolone-Nizza, Ile Rousse-Calvi, Piombino-Porto Vecchio e Piombino-Bastia. Secondo fonti di stampa Tita Two è proprietaria anche del traghetto Corsica Marina Secor, all'incirca coevo del Sardinia Vera (è del 1974), pure costruito da Rickmers per Stena Line. F.M.

Economia genovese, Confindustria: "Nel secondo semestre 2023 tiene grazie al turismo"

I dati economici diffusi dall'associazione datoriale evidenziano un calo della manifattura, tante figure professionali sempre difficili da reperire. L'espansione dell'attività economica genovese, già marginale nella prima metà dell'anno, si è definitivamente interrotta nel secondo semestre. Male la manifattura, con la produzione industriale che cala e la domanda dall'estero è risultata più debole dell'atteso. Si salvano la cantieristica navale e l'automazione, mentre a tenere è il terziario, soprattutto il turismo. Sono i dati congiunturali del secondo semestre 2023 diffusi da Confindustria Genova sull'economia ligure. Il titolo di "Acque agitate" rende l'idea. Il presidente Umberto Riso commenta: «Ormai ci stiamo quasi abituando. Negli ultimi tre anni si sono susseguiti una serie di eventi, chiamiamoli cigni neri, che rappresentano ormai quasi una normalità di situazioni problematiche, liquide. L'ultima è proprio la questione del Mar Rosso. L'aspetto almeno positivo è che l'atteggiamento delle imprese verso il primo semestre 2024 non è del tutto negativo e uno dei pochi elementi positivi è proprio l'incremento dell'occupazione». Manifattura. In nessuno dei settori manifatturieri si è assistito a un contemporaneo incremento della produzione e

della domanda dall'estero: in ciascuno di essi almeno una di queste variabili è stata rendicontata in calo nonostante il forte calo dei costi di materie prime e semilavorati. Sugli ordini l'eccezione è la cantieristica navale. Il calo della produzione è imputabile soprattutto a chimica, plastica e impiantistica-metalmeccanica. La crescita del giro d'affari delle aziende genovesi ha subito un improvviso arresto, se confrontata con lo stesso periodo del 2022. In parte influisce una dinamica dei prezzi nettamente più moderata, in parte deriva dai risultati negativi riscontrati nei settori energetico e metalmeccanico-impiantistico. L'export delle aziende genovesi si è ridotto nella seconda parte dell'anno: dai dati Istat-Coeweb nel terzo trimestre 2023 le vendite all'estero dalla Città Metropolitana di Genova si sono ridotte dell'11,8% in valore. La contrazione, non lieve, deriva soprattutto dai minori scambi di coke e prodotti petroliferi raffinati (-132 mln di export in tre mesi) e di prodotti chimici (-53 mln), ma in flessione risultano anche altre voci tra cui quella che, nel recente passato, ha trascinato al rialzo le esportazioni locali: mezzi di trasporto, ovvero sia, nel caso genovese, imbarcazioni. In media, comunque, i comparti che hanno registrato risultati migliori all'estero mostrano una dinamica più favorevole della produzione industriale (e viceversa). Trasporti, logistica ed energia. Le aziende dei settori trasporti, distribuzione e logistica hanno riportato a consuntivo risultati complessivamente negativi nel secondo semestre 2023, pur con rilevanti distinguo tra settori. Le imprese dell'energia vedono contrarsi giro d'affari e margini lordi, causa anche del crollo delle quotazioni energetiche. Non è un caso che la percentuale di flessione del fatturato



I dati economici diffusi dall'associazione datoriale evidenziano un calo della manifattura, tante figure professionali sempre difficili da reperire. L'espansione dell'attività economica genovese, già marginale nella prima metà dell'anno, si è definitivamente interrotta nel secondo semestre. Male la manifattura, con la produzione industriale che cala e la domanda dall'estero è risultata più debole dell'atteso. Si salvano la cantieristica navale e l'automazione, mentre a tenere è il terziario, soprattutto il turismo. Sono i dati congiunturali del secondo semestre 2023 diffusi da Confindustria Genova sull'economia ligure. Il titolo di "Acque agitate" rende l'idea. Il presidente Umberto Riso commenta: «Ormai ci stiamo quasi abituando. Negli ultimi tre anni si sono susseguiti una serie di eventi, chiamiamoli cigni neri, che rappresentano ormai quasi una normalità di situazioni problematiche, liquide. L'ultima è proprio la questione del Mar Rosso. L'aspetto almeno positivo è che l'atteggiamento delle imprese verso il primo semestre 2024 non è del tutto negativo e uno dei pochi elementi positivi è proprio l'incremento dell'occupazione». Manifattura. In nessuno dei settori manifatturieri si è assistito a un contemporaneo incremento della produzione e della domanda dall'estero: in ciascuno di essi almeno una di queste variabili è stata rendicontata in calo nonostante il forte calo dei costi di materie prime e semilavorati. Sugli ordini l'eccezione è la cantieristica navale. Il calo della produzione è imputabile soprattutto a chimica, plastica e impiantistica-metalmeccanica. La crescita del giro d'affari delle aziende genovesi ha subito un improvviso arresto, se confrontata con lo stesso periodo del 2022. In parte influisce una dinamica dei prezzi nettamente più moderata, in parte deriva dai risultati negativi riscontrati nei settori energetico e metalmeccanico-impiantistico. L'export delle aziende genovesi si è ridotto nella seconda parte dell'anno: dai dati Istat-Coeweb nel terzo trimestre 2023 le vendite

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

sia simile a quella relativa ai prezzi di vendita (-19,9% rispetto allo stesso periodo 2022). Contrastato l'andamento dei terminal operators: bene il giro d'affari con clienti stranieri, male quello con clienti nazionali, ma i margini lordi cominciano a soffrire. Nella logistica bene l'autotrasporto, dove cresce fatturato e occupazione (nonostante le difficoltà di ricerca del personale siano critiche). **Porto** Tra luglio e novembre l'attività del **Porto** ha subito una battuta d'arresto rispetto al 2022. Da novembre scorso inoltre gli attacchi Houti nel Mar Rosso hanno costretto a ritardi le navi dirette a Genova e fatto impennare i costi di trasporto dei container e così, oltre alle difficoltà legate all'export, dagli ultimi giorni di dicembre 2023 si sono aggiunte preoccupazioni legate ai costi delle importazioni. Molte compagnie di trasporto hanno deciso di far compiere alle proprie navi un percorso molto più lungo: anziché passare da Suez, circumnavigare l'Africa e passare per Gibilterra (12-15 giorni di navigazione aggiuntiva). Il 90% del volume degli scambi globali avviene via mare; di questo, prima di tale crisi, il 12% transitava per il Canale di Suez. Per l'Italia, il 54% degli scambi è via nave, di cui il 40% tramite Suez; soprattutto, via mare transita più del 90% dei flussi italiani con i principali paesi a est del Mar Rosso (in Asia e parte del Medio Oriente). Potenzialmente esposti, viste le specificità del tessuto produttivo genovese, sono: gli scambi di petrolio e gas (in entrata), quelli di beni elettronici e apparecchi elettrici (gran parte dell'import extra-UE viene dalla Cina), quelli di macchinari (soprattutto in uscita). L'impatto economico del crollo del trasporto marittimo attraverso il Canale di Suez è fortemente condizionato alla sua persistenza: più è prolungato, maggiori saranno gli effetti negativi sul commercio estero italiano e globale. I costi di trasporto di un container "tipico" da Shanghai a Genova sono più che quadruplicati nel giro di un mese e mezzo (+350%). L'impennata dei costi non si riflette su altre tratte. Quanto alla riduzione dei traffici dal canale di Suez si sta riflettendo in una simmetrica riduzione di traffico del **Porto**. Giacomo Franceschini, responsabile del Centro studi di Confindustria Genova commenta: «Potrebbe esserci il rischio di un cambiamento di destinazione finale di alcune navi, soprattutto quelle destinate all'importazione di beni in Europa, preferendo lo sbarco a Rotterdam piuttosto che arrivare in Italia passando per Gibilterra». Servizi A rendere meno severe le flessioni complessive hanno contribuito i servizi, in particolare il turismo, che continua a segnare forti progressi trascinato dalla spesa record degli stranieri. Arrivi e presenze di turisti stranieri sono ulteriormente in crescita dopo le forti espansioni dei due anni precedenti: rispetto al 2021 nel periodo luglio-novembre i turisti dall'estero sono aumentati del 42% (+6,6% invece rispetto al 2022). Fondamentale a sostenere la dinamica economica è quindi la spesa sul territorio di questi viaggiatori: analisi condotte a livello nazionale registrano un record storico di spesa dei turisti stranieri toccato lo scorso luglio. Questa spesa, se comparata con i livelli pre-pandemia, mostra un +24,5% sul 2019, ma ciò è solo in piccola parte dovuto all'aumento dei prezzi dei servizi turistici (circa +6% nel 2023). L'ottima performance turistica si è riflessa nel settore alberghiero italiano, che ha beneficiato di un vero e proprio boom: il fatturato dei servizi di alloggio

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

è andato meglio del totale dei servizi. Oltre al turismo il giro d'affari è in crescita anche per quanto riguarda il terziario avanzato (soprattutto servizi di consulenza) e autotrasporto. In calo invece il fatturato nella sanità privata, oltre che nei già citati settori dell'energia e dei terminal portuali. Finanza e assicurazioni Nel secondo semestre 2023 il comparto bancario-assicurativo genovese ha visto diminuire il proprio fatturato del 2,1% se confrontato con lo stesso periodo 2022. Questo calo è imputabile alla contrazione della raccolta presso la clientela e del calo dei prestiti. Il settore delle assicurazioni registra invece importanti incrementi del valore dei premi e delle provvigioni, trascinando al rialzo i margini. I cali nell'offerta di prestiti e nella raccolta presso la clientela influenzano negativamente il comparto bancario-assicurativo nella seconda metà dell'anno. Dai dati Banca d'Italia, disponibili fino ai mesi estivi dell'anno scorso, dal lato dell'offerta di credito, in un contesto caratterizzato dal forte rialzo dei tassi di interesse, i criteri applicati dalle banche sono divenuti più restrittivi. L'irrigidimento delle condizioni, che si è manifestato attraverso una riduzione delle quantità concesse e un contenuto aumento dei margini applicati ai clienti più rischiosi, ha riguardato le costruzioni e i servizi. Nei mesi estivi il calo dei finanziamenti al settore privato non finanziario si è intensificato (in Liguria -5% alla fine di agosto), sia nella componente riferita alle imprese che in quella relativa alle famiglie consumatrici (sempre in Liguria i cali si sono attestati rispettivamente sul -9,2 e -1,1 per cento). Analogamente, nello stesso periodo, si sono ridotti i depositi bancari complessivi. Crescono invece commissioni e costi dei servizi offerti dagli istituti di credito. In ogni caso, le indicazioni del campione di aziende operanti nella finanza e associate a Confindustria Genova ha indicato un aumento degli organici pari 2,3% nel semestre. Nel settore assicurativo si assiste all'espansione del giro d'affari, con premi e provvigioni giudicati in rialzo del 10,9% nel secondo semestre del 2023. I margini lordi sono in netto rialzo (+17,6%). Il positivo andamento economico si riflette sull'occupazione, in aumento del 3,8% Occupazione Continua a crescere l'occupazione, ma a ritmo attutito e con difficoltà di reperimento. Non si interrompe la crescita degli organici (+0,9%). L'aumento dell'occupazione è comune a gran parte dei settori di attività, pur con ampiezze differenti. I rialzi più elevati riguardano i settori della logistica e trasporti, banche e assicurazioni, chimica e plastica. Segni di debolezza invece provengono da impiantistica-metalmeccanica e sanità. Ad aumentare sono, al contrario, le difficoltà delle aziende nel selezionare e assumere personale. Secondo i dati del sistema informativo Excelsior di Unioncamere-Anpal, nel 2023 sono state finalizzate 66.670 assunzioni e nel 46% dei casi le aziende hanno segnalato di aver avuto difficoltà a ricoprire le posizioni aperte per carenza di candidati o per candidati giudicati non sufficientemente preparati. Per alcune professioni la percentuale di assunzioni per le quali sono state affrontate difficoltà di reperimento supera il 60%; si tratta di operai specializzati, operai semi-qualificati, conduttori di impianti e conducenti di veicoli. Elevate criticità di reperimento anche per le professioni ad alta specializzazione e per quelle tecniche (in particolare tecnici in campo ingegneristico e tecnici

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

della salute. Futuro Secondo le previsioni espresse dalle imprese l'attività economica migliorerà nel primo semestre 2024, grazie a maggiori esportazioni e conseguenti riflessi positivi sulla produzione. indicano un aumento moderato del fatturato, derivante da una migliore dinamica del commercio con l'estero. La produzione dovrebbe trarne un beneficio facendo registrare un limitato incremento percentuale. Tali indicazioni, raccolte nel periodo di dicembre 2023, devono tuttavia trovare conferma rispetto alle variabili di tempo e di contesto congiunturale in cui si troveranno a operare le singole aziende. Le dinamiche appaiono comunque coerenti con le previsioni nazionali elaborate dal Centro Studi Confindustria.

Il Nautilus

Genova, Voltri

Ports of Genoa: nuove opportunità intermodali presentate a Berlino

Si chiude con un bilancio positivo l'edizione 2024 della fiera Fruit Logistic per i Porti di **Vado** Ligure, **Savona**, Pra' e Genova che hanno partecipato alla manifestazione internazionale in collettiva con Regione Liguria, l'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale, la società gestione Mercati Genova e gli operatori terminalistici PSA Genova Pra', **Vado** Gateway, Spediporto, Assagenti e Federagromercati. La rassegna di Berlino, da sempre primo evento fieristico dell'anno dedicato all'agroalimentare, è stata una vetrina molto partecipata per il sistema ligure alla presenza dell'Assessore allo Sviluppo Economico Alessio Piana a sottolineare l'estrema attenzione della Regione ai rappresentanti della filiera agroalimentare, i cui rappresentanti sono stati al centro di attività di relazioni istituzionali e incontri B2B. Lo stand Liguria Lounge, sintesi della collettiva regionale realizzata attraverso l'agenzia Liguria International, oltre ad accogliere gli operatori di settore, ha anche registrato le visite del Ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida, dell'Ambasciatore italiano in Germania Armando Varricchio e del Presidente di ICE Italia Matteo Zoppas. Sono stati i Ports of Genoa con un evento aperto al pubblico internazionale a evidenziare le molteplici iniziative intraprese in maniera sinergica tra pubblico e privato per dare impulso alla competitività. Con il titolo "Liguria: the Fresh logistic hub", il primo sistema portuale italiano, leader anche nel comparto del "fresco", ha presentato gli investimenti infrastrutturali che ammontano a oltre 3 miliardi messi in campo per lo sviluppo dell'accessibilità nautica, stradale e ferroviaria, e per il potenziamento della digitalizzazione così da consolidare la posizione leader in Italia e ottenere maggiori opportunità sui mercati del Sud Europa. Per il settore ortofrutta, in particolare, i Ports of Genoa hanno presentato i progetti dedicati alla filiera agroalimentare nel polo di **Vado** Ligure che, con un finanziamento di 9,5 milioni di euro erogato dal Ministero dell'Agricoltura nell'ambito dei fondi PNRR, consentirà di aumentare l'efficienza del sistema logistico e ferroviario vadese grazie a nuove infrastrutture, sistemi automatizzati e tecnologie digitali. Tra le altre novità portate alla ribalta internazionale, Massimiliano Cozzani, responsabile Marketing & Sales di PSA Genova Pra' ha messo in evidenza i servizi ferroviari del terminal principale hub in Italia per il trasporto container sottolineando l'importanza di sviluppare una logistica integrata lungo la catena del valore. In tema di una logistica sempre più affidabile e sostenibile, infatti, PSA Genova Pra' sta sviluppando la possibilità di trasportare container reefer sui treni del servizio Southern Express che collega il terminal di Genova Pra' PSA Italy con il Terminal Frenkendorf di Basilea, valore aggiunto per l'operatore genovese. Il casestudy presentato a Berlino riguarda il progetto di trasporto della merce refrigerata, come il food e la farmaceutica, dalla banchina fino al luogo di consegna e viceversa, grazie agli investimenti



Si chiude con un bilancio positivo l'edizione 2024 della fiera Fruit Logistic per i Porti di Vado Ligure, Savona, Pra' e Genova che hanno partecipato alla manifestazione internazionale in collettiva con Regione Liguria, l'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale, la società gestione Mercati Genova e gli operatori terminalistici PSA Genova Pra', Vado Gateway, Spediporto, Assagenti e Federagromercati. La rassegna di Berlino, da sempre primo evento fieristico dell'anno dedicato all'agroalimentare, è stata una vetrina molto partecipata per il sistema ligure alla presenza dell'Assessore allo Sviluppo Economico Alessio Piana a sottolineare l'estrema attenzione della Regione ai rappresentanti della filiera agroalimentare, i cui rappresentanti sono stati al centro di attività di relazioni istituzionali e incontri B2B. Lo stand Liguria Lounge, sintesi della collettiva regionale realizzata attraverso l'agenzia Liguria International, oltre ad accogliere gli operatori di settore, ha anche registrato le visite del Ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida, dell'Ambasciatore italiano in Germania Armando Varricchio e del Presidente di ICE Italia Matteo Zoppas. Sono stati i Ports of Genoa con un evento aperto al pubblico internazionale a evidenziare le molteplici iniziative intraprese in maniera sinergica tra pubblico e privato per dare impulso alla competitività. Con il titolo "Liguria: the Fresh logistic hub", il primo sistema portuale italiano, leader anche nel comparto del "fresco", ha presentato gli investimenti infrastrutturali che ammontano a oltre 3 miliardi messi in campo per lo sviluppo dell'accessibilità nautica, stradale e ferroviaria, e per il potenziamento della digitalizzazione così da consolidare la posizione leader in Italia e ottenere maggiori opportunità sui mercati del Sud Europa. Per il settore ortofrutta, in particolare, i Ports of Genoa hanno presentato i progetti dedicati alla filiera agroalimentare nel polo di Vado Ligure che, con un finanziamento di 9,5 milioni di euro erogato dal Ministero dell'Agricoltura

Il Nautilus

Genova, Voltri

in tecnologia e innovazione. Per quanto riguarda, invece il terminal container di **Vado** Ligure, Daniela Mossa, Marketing Manager di **Vado** Gateway, ha rimarcato quanto sia fondamentale in termini di efficienza, la sinergia fra il Terminal APM **Vado** Gateway con il Reefer Terminal, che, grazie al grande magazzino refrigerato sulla banchina, è il primo punto di importazione italiano di frutta fresca come banane, ananas e kiwi in contro stagione. Il terminal container di **Vado** è il più tecnologicamente avanzato in Italia grazie all'automazione dei varchi e del piazzale, e grazie all'elevata profondità della banchina (-17 metri) che permette anche alle navi di ultima generazione di poter attraccare. Mossa ha rimarcato come **Vado** Gateway confermi un elevato livello di competitività nel Mediterraneo grazie a due fattori principali: la breve distanza di soli 40 metri tra i moli e i magazzini refrigerati, consentendo lo sbarco di navi "combo" che trasportano sia pallet sfusi che container, e l'ampia competenza del personale, con oltre trent'anni di esperienza nella gestione di questo tipo di merci e la capacità di soddisfare le esigenze specifiche del settore.

Il Nautilus

Genova, Voltri

Nuovo viadotto portuale di Pra', varata la prima campata

È stato completato con successo il varo della prima campata del nuovo viadotto nel cantiere all'interno dell'area portuale. Con una lunghezza complessiva di 56 metri e un peso di circa 240 tonnellate, la campata numero 6 è stata varata senza intoppi e in rapido tempo. Il varo è avvenuto dopo aver completato, sia in officina che in cantiere, tutte le attività di controllo riguardanti la conformità dei materiali utilizzati, l'accurata esecuzione delle saldature, il processo di verniciatura adottato e il serraggio corretto dei bulloni. La campata numero 6 è la prima delle 11 campate che compongono il nuovo viadotto ad essere stata messa in posizione di progetto. Nelle prossime settimane verranno varate anche le campate 5 e 7, entrambe adiacenti alla numero 6. Il varo più significativo, invece, avverrà tra la fine del mese di aprile e l'inizio di maggio, quando verrà messa in posizione la campata più importante, quella che superando il fascio binari consentirà lo spostamento della linea **Genova-Ventimiglia** verso mare, lasciando liberi spazi da destinare a potenziali interventi di riqualificazione urbana e al potenziamento dell'accessibilità ferroviaria grazie alla realizzazione di un nuovo fascio di binari che consentirà di aumentare il trasporto via ferro. Il nuovo viadotto, dotato di una corsia in più, permetterà di migliorare la connessione viaria tra la rete autostradale e i terminal portuali. Il progetto, inoltre, prevede una serie di accorgimenti per incrementare la sostenibilità dell'opera, fra i quali l'installazione di barriere fonoassorbenti a protezione degli edifici limitrofi e il riassetto delle aree verdi.



È stato completato con successo il varo della prima campata del nuovo viadotto nel cantiere all'interno dell'area portuale. Con una lunghezza complessiva di 56 metri e un peso di circa 240 tonnellate, la campata numero 6 è stata varata senza intoppi e in rapido tempo. Il varo è avvenuto dopo aver completato, sia in officina che in cantiere, tutte le attività di controllo riguardanti la conformità dei materiali utilizzati, l'accurata esecuzione delle saldature, il processo di verniciatura adottato e il serraggio corretto dei bulloni. La campata numero 6 è la prima delle 11 campate che compongono il nuovo viadotto ad essere stata messa in posizione di progetto. Nelle prossime settimane verranno varate anche le campate 5 e 7, entrambe adiacenti alla numero 6. Il varo più significativo, invece, avverrà tra la fine del mese di aprile e l'inizio di maggio, quando verrà messa in posizione la campata più importante, quella che superando il fascio binari consentirà lo spostamento della linea Genova-Ventimiglia verso mare, lasciando liberi spazi da destinare a potenziali interventi di riqualificazione urbana e al potenziamento dell'accessibilità ferroviaria grazie alla realizzazione di un nuovo fascio di binari che consentirà di aumentare il trasporto via ferro. Il nuovo viadotto, dotato di una corsia in più, permetterà di migliorare la connessione viaria tra la rete autostradale e i terminal portuali. Il progetto, inoltre, prevede una serie di accorgimenti per incrementare la sostenibilità dell'opera, fra i quali l'installazione di barriere fonoassorbenti a protezione degli edifici limitrofi e il riassetto delle aree verdi.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Rotta Mediterraneo-Caraibi, Cma Cgm inserirà scali a Tanger Med

La compagnia francese inserirà anche una nuova nave per potenziare il servizio Cma Cgm annuncia la decisione di modificare il proprio servizio settimanale Medcaribe , che collega il Mediterraneo occidentale con i Caraibi, inserendo scali al porto Tanger Med. L'approdo marocchino sta diventando in questa fase uno scalo strategico per tutte le compagnie costrette ad evitare il Mar Rosso (e dunque il Canale di Suez), bersagliato dagli attacchi indiscriminati alle navi da parte dei guerriglieri Houthi, compiendo il periplo dell'Africa. A partire dal 5 marzo, la rotazione del Medcaribe effettuerà scali ai porti di Algeciras, Malta, Livorno, **Genova**, Marsiglia, Barcellona, Valencia, Tanger Med, Fort de France, Pointe à Pitre, Caucedo, Kingston, Cartagena, Buenaventura, Paita, Posorja, Guayaquil, Moin, Cartagena. Verso la fine di marzo il gruppo francese prevede l'immissione di una nona nave lungo la rotta. Condividi Tag cma cgm Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Rotta Mediterraneo-Caraibi, Cma Cgm inserirà scali a Tanger Med



02/09/2024 12:40

La compagnia francese inserirà anche una nuova nave per potenziare il servizio Cma Cgm annuncia la decisione di modificare il proprio servizio settimanale Medcaribe, che collega il Mediterraneo occidentale con i Caraibi, inserendo scali al porto Tanger Med. L'approdo marocchino sta diventando in questa fase uno scalo strategico per tutte le compagnie costrette ad evitare il Mar Rosso (e dunque il Canale di Suez), bersagliato dagli attacchi indiscriminati alle navi da parte dei guerriglieri Houthi, compiendo il periplo dell'Africa. A partire dal 5 marzo, la rotazione del Medcaribe effettuerà scali ai porti di Algeciras, Malta, Livorno, Genova, Marsiglia, Barcellona, Valencia, Tanger Med, Fort de France, Pointe à Pitre, Caucedo, Kingston, Cartagena, Buenaventura, Paita, Posorja, Guayaquil, Moin, Cartagena. Verso la fine di marzo il gruppo francese prevede l'immissione di una nona nave lungo la rotta. Condividi Tag cma cgm Articoli correlati.

Botta (Spediporto): "Da oggi con Goas gestiamo i magazzini dell'aeroporto di Genova"

"Ci rapporteremo con chiunque arriverà a gestire il "Colombo". Vogliamo dare un contributo a livello progettuale sullo sviluppo del cargo". Preoccupazione per gli annunciati scioperi dei portuali. Il direttore generale degli spedizionieri denuncia le carenze della pubblica amministrazione in porto, "disinteressata alla digitalizzazione della documentazione e con tempi infiniti per i controlli sanitari". "A Genova si fanno mediamente 150 mila controlli l'anno: l'ufficio veterinario a gennaio 2023 aveva un organico di 44 persone, oggi è sceso a poco più di una decina, di cui solo 3 abilitati alla firma". I costi sono enormi, non c'è solo la crisi del Mar Rosso: si arriva anche a 25 giorni di sosta della merce in porto, e per un lotto di 20 container significa pagare fino a 30 mila euro in più. Genova - Lo Sportello unico sempre annunciato, ma mai diventato realtà, la Pubblica amministrazione disinteressata alla digitalizzazione della documentazione, tempi infiniti per i controlli sanitari nei porti liguri a causa del personale che si è più che dimezzato in un anno e di una organizzazione lontana dai porti. La burocrazia resta il nemico numero uno degli spedizionieri genovesi. Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, mette in fila i nodi, e intanto annuncia a Shipmag che proprio da oggi inizia a operare Goas, il consorzio di 21 spedizionieri genovesi, promosso dall'associazione, che ha acquisito la gestione del traffico merci dell'aeroporto Cristoforo Colombo. Sulla digitalizzazione di documenti e procedure in porto la parte pubblica è ancora indietro? "La digitalizzazione e l'integrazione fra sistemi legati a dogana, sanità, veterinaria, fitopatologo e tutto quello che doveva essere un fiore all'occhiello della digitalizzazione della Pubblica amministrazione nei porti è rimasta solo scritta e non ha mai visto la luce. Sembra quasi che la portualità italiana sia arrivata oggi a far comprendere al decisore pubblico la strategicità dell'investimento nell'infrastruttura - nuove strade, nuove banchine, nuove dighe, nuove tratte ferroviarie - ma non ancora che l'infrastruttura fisica viene depotenziata se non c'è associato un piano di sviluppo portuale che tenga in considerazione anche i servizi alle merci, l'organizzazione del servizio pubblico e di quelli privati, eliminando anche i nodi legati a una carente integrazione fra i due sistemi". Lo Sportello unico? "Se ne parla da vent'anni, gli cambiamo nome, da sportello unico a single window a sudoco, ma non si realizza mai. Non è un atto di accusa a questo governo o a quello precedente, o a quello ancora prima: stiamo parlando di una storia lunga, quindi c'è di sicuro un concorso di responsabilità nel non aver voluto prendere questi temi con sufficiente urgenza". Quanto costa il disservizio che ne consegue? "E' quasi impossibile da quantificare. Abbiamo denunciato il tema dei controlli sanitari perché ci sono numeri eclatanti. Un porto come Genova, che fa mediamente 150 mila fra analisi e controlli sulle merci di origine animale e vegetale, si trova



"Ci rapporteremo con chiunque arriverà a gestire il "Colombo". Vogliamo dare un contributo a livello progettuale sullo sviluppo del cargo". Preoccupazione per gli annunciati scioperi dei portuali. Il direttore generale degli spedizionieri denuncia le carenze della pubblica amministrazione in porto, "disinteressata alla digitalizzazione della documentazione e con tempi infiniti per i controlli sanitari". "A Genova si fanno mediamente 150 mila controlli l'anno: l'ufficio veterinario a gennaio 2023 aveva un organico di 44 persone, oggi è sceso a poco più di una decina, di cui solo 3 abilitati alla firma". I costi sono enormi, non c'è solo la crisi del Mar Rosso: si arriva anche a 25 giorni di sosta della merce in porto, e per un lotto di 20 container significa pagare fino a 30 mila euro in più. Genova - Lo Sportello unico sempre annunciato, ma mai diventato realtà, la Pubblica amministrazione disinteressata alla digitalizzazione della documentazione, tempi infiniti per i controlli sanitari nei porti liguri a causa del personale che si è più che dimezzato in un anno e di una organizzazione lontana dai porti. La burocrazia resta il nemico numero uno degli spedizionieri genovesi. Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, mette in fila i nodi, e intanto annuncia a Shipmag che proprio da oggi inizia a operare Goas, il consorzio di 21 spedizionieri genovesi, promosso dall'associazione, che ha acquisito la gestione del traffico merci dell'aeroporto Cristoforo Colombo. Sulla digitalizzazione di documenti e procedure in porto la parte pubblica è ancora indietro? "La digitalizzazione e l'integrazione fra sistemi legati a dogana, sanità, veterinaria, fitopatologo e tutto quello che doveva essere un fiore all'occhiello della digitalizzazione della Pubblica amministrazione nei porti è rimasta solo scritta e non ha mai visto la luce. Sembra quasi che la portualità italiana sia arrivata oggi a far comprendere al decisore pubblico la strategicità dell'investimento nell'infrastruttura - nuove strade, nuove banchine, nuove dighe.

Ship Mag

Genova, Voltri

con un ufficio veterinario, delegato a questi controlli, che a gennaio 2023 aveva un organico di 44 persone e oggi è sceso a poco più di una decina di cui abilitati alla firma sono in 3. E purtroppo non è l'unico nodo". Quindi cosa succede? "Uno pensa che l'informatica possa in qualche modo compensare, che possa esserci un coordinamento fra uffici ispettivi, dogana, veterinario, guardia di finanza. Ma il coordinamento non c'è, non esiste. Si dice che i documenti in digitale valgono, ma non è vero. La maggior parte dei certificati di origine devono essere cartacei, in digitale non li riconoscono. Questo già la dice lunga su un sistema che rifiuta la vera digitalizzazione". Questo cosa comporta? "Un immenso dispendio e ritardi. Si arriva anche a 25 giorni per la refertazione delle merci nei porti di Genova e **Savona Vado** ligure. Per via delle carenze di personale, di molte competenze passate all'istituto zooprofilattico, che ha sede a Torino con distaccamenti in tutta Italia (per cui un campione di merce che deve essere controllato, magari per un pesticida, da Genova viene trasferito a Bari, poi torna a Genova). Alla fine un importatore con un lotto di 20 o 40 container, che rimangono tutti bloccati in porto per 10-15 giorni perché hanno tutti la stessa tipologia di merce, arriva a pagare da 10 a 30 mila euro di soste. Non c'è solo un tema legato a quanti costi si accumulano e gravano sulle merci perché le navi devono passare dal Capo di Buona Speranza, piuttosto che da Suez. Il tema è quanti costi si accumulano sulle merci nel momento in cui vengono sbarcate". Ma se la parte pubblica è ferma, i privati sono pronti sulla digitalizzazione in porto? "Gli spedizionieri sono quelli che per necessità si sono dovuti digitalizzare di più. Inevitabilmente. Perché si relazionano con realtà di tutto il mondo dove ci sono standard di comunicazione predefiniti. Poi il fatto che la digitalizzazione del privato si traduca nella possibilità di interagire in maniera agile con la pubblica amministrazione è un altro discorso. Affinché le cose funzionino, entrambe le parti devono essere disposte al dialogo, ma devono anche creare gli strumenti e i canali di comunicazione per la digitalizzazione e oggi questo manca. La parte pubblica sembra disinteressata alla digitalizzazione". Dal porto all'aeroporto. Cinque gruppi hanno manifestato interesse alla privatizzazione. "E' positivo che stia emergendo tutto questo interesse verso l'aeroporto di Genova, con ogni gruppo che ha un suo progetto e un piano di sviluppo. Siamo soddisfatti che si dica pubblicamente che l'aeroporto di Genova serve. E' importante per una città che aspira a crescere". Il consorzio Goas, promosso da Spediporto, si è aggiudicato la gestione del traffico merci del Colombo, quando inizierà a operare? "Da oggi gestiamo i magazzini dell'aeroporto e una parte dell'area esterna. La gestione del carico merci è affidata alla nostra società e quindi dovremo rapportarci con chiunque arriverà a gestire l'aeroporto. Contiamo di dare un contributo a livello progettuale sullo sviluppo del cargo, immaginando che possa esserci una forte integrazione fra porto, aeroporto e manifattura, in particolare industria nautica e cantieristica". Quale è il progetto? "Possiamo diventare un hub di preparazione delle merci che attraverso l'aviocamionato (che è a tutti gli effetti un volo che avviene su camion), vengono trasferite a Malpensa piuttosto che a Linate o Orio al Serio per poi imbarcarle. La prima cosa è aggregare volumi su Genova di merce che normalmente finisce

Ship Mag

Genova, Voltri

a Milano piuttosto che a Nizza. Ad esempio Fincantieri utilizza molta merce via aerea, ma oggi è portata a utilizzare scali come Francoforte e Monaco per fare arrivare poi le merci a Milano via camion e quindi smistarle in base alle necessità dei cantieri. Potrebbe trovare soluzioni qui. Poi c'è l'e-commerce, importante perché i volumi che sposta giustificano anche per le compagnie la necessità di trasferire voli. Sarebbe interessante avviare un discorso con Amazon e altri network internazionali di e-commerce. E poi dobbiamo creare un piccolo servizio di appoggio ai grandi scali, perché nel momento in cui Malpensa o Linate o Orio al Serio sono a tappo, noi ci dobbiamo offrire come supporto. Dobbiamo fare piccole cose concrete, offrire servizi che prima non c'erano e portavano gli operatori genovesi a rivolgersi ad altri scali. Abbiamo attivato tavoli per fare massa critica e nel frattempo investito su formazione, sicurezza e aggiornamento dell'infrastruttura informatica". L'ipotesi di un possibile sciopero in porto dopo l'interruzione delle trattative sul contratto dei porti la preoccupa? "Sarebbe un ulteriore elemento capace di trasformarsi in problema con costi aggiuntivi per la merce. Al di là del fatto che si tratta di uno strumento legittimo di protesta, si innesterebbe in una situazione già complessa che vede carenza di organici nelle Pubbliche amministrazioni per i controlli, infrastrutture viarie che hanno i problemi che conosciamo, una rete ferroviaria ancora ampiamente insufficiente, un porto pieno di cantieri per il suo futuro sviluppo, una burocrazia ancora molto pesante e la situazione di tensione nel Mar Rosso che sta creando problemi tanto agli operatori dello shipping quanto all'impresa italiana e, infine, c'è il Capodanno cinese. Se a questo andiamo a sommare anche iniziative di protesta in grado di bloccare la portualità italiana, diventa tutto più difficile". E per quanto riguarda i problemi legati ai conflitti in Medio Oriente? "Un'analisi riportata sul sito della Fiata (la Federazione internazionale delle associazioni degli spedizionieri) dice che di fatto il maggior costo per una nave portacontainer da 20 mila teu per circumnavigare l'Africa è di circa 250 mila euro, perché il bunkeraggio è compensato dai minori costi per l'attraversamento di Suez che è fra i 700 e gli 800 mila dollari. Poi è chiaro che c'è un discorso legato ai tempi e pesa perché a livello di catena logistica attendi 50 giorni invece di 35". La verticalizzazione dei gruppi armatoriali che scendono a terra interessati a investire su tutta la logistica penalizza gli spedizionieri? "Nell'ambito del libero mercato ogni attore può scegliere a un certo punto della propria storia industriale di provare a percorrere terreni e territori nuovi. Però in un contesto complesso come quello attuale, in cui la manifattura italiana è in crisi perché non ha idea di come gestire le scorte e gli approvvigionamenti, lo spedizioniere può offrire una consulenza a 360 gradi. Può, in funzione del momento storico, delle necessità industriali, di produzione, dei tempi di consegna, del cliente, delle penalità, costruire ogni volta un modello organizzativo e operativo diverso, fortemente customizzato. E' un unicum degli spedizionieri internazionali arrivare a curare nel dettaglio operazioni complesse da un punto di vista geopolitico e relazionale, un patrimonio in cui ritengo non sia banale entrare perché la verticalizzazione si può fare per macrosettori, per grandi clienti e clienti che hanno esigenze standardizzate, ma in un contesto come quello italiano

Ship Mag

Genova, Voltri

dove la clientela è molto variegata, con necessità e bisogni taylor made, lo spedizioniere è il soggetto che può accompagnare il cliente per mano a operare le scelte logistico aziendali più opportune".

Citta della Spezia

La Spezia

Un lettore: "Ponte caduto della Darsena di Pagliari, monumento all'efficienza italiana. Si portino scolaresche e universitari a visitarlo finché c'è!"

All'inizio della strada dove dovrebbe sorgere il Miglio blu, (auto)celebrazione della cantieristica nautica, fiore all'occhiello dell'industria locale, laddove l'archeologia industriale sta salutano le gru carbonifere per dar sfogo a nuovi ambiti energetici, laddove sorge la porta di Sion, a memento di tempi bui e solidarietà, l'Autorità di sistema portuale e la magistratura hanno deciso di installare un monumento all'altro fiore all'occhiello dell'efficienza italiana: il famosissimo Ponte caduto della Darsena di Pagliari. Una ventina di metri di metallo a dimostrazione di quanto sia ricorrente sbagliare e premiante farlo, posati lì, su tacche di cemento che ogni mattina ricordano a chi transita per andare al lavoro quanto sia facile ghetizzare il quartiere di Fossamastra, quanto sia utile troncane un'arteria stradale come Viale San Bartolomeo, quanto sia conveniente ecologicamente ed economicamente aumentare la percorrenza stradale di mezzi leggeri e pesanti, aumentando il rischio per automobilisti e i ciclisti, visto che al momento gli impegni per il Miglio blu si stanno dirottando su altri argomenti. Per quanto ancora sarà ancora possibile vedere il maestoso Ponte caduto della Darsena di Pagliari non si sa, ma almeno lo si valorizzi a dovere mostrandolo alle scolaresche e agli studenti delle università. Lettera firmata Più informazioni.



All'inizio della strada dove dovrebbe sorgere il Miglio blu, (auto)celebrazione della cantieristica nautica, fiore all'occhiello dell'industria locale, laddove l'archeologia industriale sta salutano le gru carbonifere per dar sfogo a nuovi ambiti energetici, laddove sorge la porta di Sion, a memento di tempi bui e solidarietà, l'Autorità di sistema portuale e la magistratura hanno deciso di installare un monumento all'altro fiore all'occhiello dell'efficienza italiana: il famosissimo Ponte caduto della Darsena di Pagliari. Una ventina di metri di metallo a dimostrazione di quanto sia ricorrente sbagliare e premiante farlo, posati lì, su tacche di cemento che ogni mattina ricordano a chi transita per andare al lavoro quanto sia facile ghetizzare il quartiere di Fossamastra, quanto sia utile troncane un'arteria stradale come Viale San Bartolomeo, quanto sia conveniente ecologicamente ed economicamente aumentare la percorrenza stradale di mezzi leggeri e pesanti, aumentando il rischio per automobilisti e i ciclisti, visto che al momento gli impegni per il Miglio blu si stanno dirottando su altri argomenti. Per quanto ancora sarà ancora possibile vedere il maestoso Ponte caduto della Darsena di Pagliari non si sa, ma almeno lo si valorizzi a dovere mostrandolo alle scolaresche e agli studenti delle università. Lettera firmata Più informazioni.

Messaggero Marittimo

La Spezia

La Spezia fa squadra con la Regione al Fruit Logistica

BERLINO Non è la prima volta che l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale partecipa a Fruit Logistica, ma è la prima volta che partecipa alla manifestazione nello spazio allestito in collaborazione con la Regione Liguria- Liguria International e alla SGM, la società di gestione mercato di Genova. La fiera che si chiude oggi a Berlino, è servita all'ente portuale insieme al Gruppo Tarros a promuovere i traffici legati al trasporto di merci agroalimentari nei due porti della Spezia e Marina di Carrara. Oggi gli occhi del mondo sono puntati sul bacino del Mediterraneo, cui il porto della Spezia, anche attraverso i servizi offerti dal Gruppo Tarros, da decine di anni presta un'attenzione particolare ha detto il segretario generale Federica Montaresi in apertura dello stand. Basti pensare -ha aggiunto- che oggi il nostro porto è collegato con tutti i principali porti del Mediterraneo e che, grazie al nostro sistema logistico, hanno una connessione diretta con tutta l'Europa. In questa edizione ci presentiamo come intero cluster ligure, primo hub portuale e logistico del nostro Paese, che riesce ad intercettare una importante quota di traffico nonostante il difficile momento che attraversa oggi il settore dello shipping, legato alla crisi di Suez, convertendo questa fase critica in opportunità. Va merito alla Regione Liguria e all'Assessore allo Sviluppo Economico Alessio Piana che, attraverso Liguria International, è riuscito a compattare i tre porti che fanno parte di un arco geografico che si conferma tra le prime destinazioni delle navi provenienti dal Far East, anche con il cambio delle rotte marittime. Il segretario generale ha ricordato che La Spezia può contare su servizi efficienti costruiti negli anni, in particolare, dal 2019, il corridoio logistico con il porto di Casablanca, con scambio dati tra le rispettive piattaforme informatiche. Abbiamo avviato una serie di investimenti, concentrandoci sull'efficienza, sulla digitalizzazione e su servizi innovativi anche nell'area retroportuale di Santo Stefano di Magra, che possiede grandi potenzialità legate proprio ad un eventuale implementazione del servizio a favore del settore agroalimentare. Lì sono infatti presenti servizi alla merce molto operativi ed efficienti, grazie anche alla collaborazione con l'Agenzia delle Dogane, che permettono controlli più veloci, possibilità di inoltrare velocemente la merce in modo più efficiente. Questi due giorni al Fruit Logistica sono stati intensi di incontri con focus sull'attività dei porti della Liguria. In particolare, l'AdSp con il Gruppo Tarros ha organizzato un evento dal titolo La Spezia hub: a Mediterranean Corridor. Door to Door from/to Europe and North Africa che ha coinvolto Simone Pacciardi, rapporti Ue, gestione Progetti Comunitari e fondi PNRR, Sviluppo Mercati, Intermodalità dell'ente. Il gruppo Tarros rafforza i collegamenti da e per il Nord Africa grazie alla collaborazione con l'AdSp. Si consolida un vero e proprio network mediterraneo, in grado di offrire ai clienti europei un corridoio sostenibile ed efficiente per il trasporto delle merci. Questa fiera



Messaggero Marittimo

La Spezia

si conferma una ottima opportunità di incontro con tutti i nostri interlocutori italiani e stranieri ha sottolineato M.Valentina De Bernardi, direttore commerciale del Gruppo Tarros. Lo stand è stato tra l'altro visitato dal Ministro dell'Agricoltura, Francesco Lollobrigida, dal presidente di ICE, Matteo Zoppas e dall'Ambasciatore Italiano a Berlino, Armando Verricchio. Da La Spezia, insieme a Montaresi e Pacciardi sono partiti anche (nella foto) Monica Fiorini, responsabile Settore Comunicazione, Promozione e Marketing, Valter Cappi, dell'Ufficio Promozione e Marketing.

Ship Mag

La Spezia

Si rafforza il corridoio logistico tra il porto della Spezia e il Nord Africa

Presente anche il gruppo Tarros: "Si sta consolidando un vero e proprio network mediterraneo" Berlino - Un'occasione per rafforzare un legame già profondo con il Nord Africa, è stato questo l'obiettivo della missione del porto della Spezia alla fiera Fruit Logistica che si è conclusa oggi a Berlino. Insieme al gruppo Tarros, l'Adsp del Mar Ligure Orientale ha voluto lanciare anche un'altra sfida: "In questa edizione ci presentiamo come intero cluster ligure, primo hub portuale e logistico del nostro paese, che riesce ad intercettare un'importante quota di traffico nonostante il difficile momento che attraversa oggi il settore dello shipping, legato alla crisi di Suez, convertendo questa fase critica in un'opportunità", ha detto il segretario dell'Authority Federica Montaresi. E sono stati diversi i momenti di confronto con l'Adsp che ha organizzato con il gruppo Tarros anche un evento dal titolo "La Spezia hub: a Mediterranean Corridor. Door to Door from/to Europe and North Africa". "Il gruppo Tarros rafforza i collegamenti da e per il Nord Africa grazie alla collaborazione con l'Adsp del Mar Ligure Orientale. Si consolida un vero e proprio network mediterraneo, in grado di offrire ai clienti europei un corridoio sostenibile ed efficiente per il trasporto delle merci. Questa fiera si conferma una ottima opportunità di incontro con tutti i nostri interlocutori italiani e stranieri", ha detto Valentina De Bernardi, direttore commerciale del gruppo Tarros.



Si rafforza il corridoio logistico tra il Porto della Spezia e il Nord Africa

A Fruit Logistica 2024 Autorità di Sistema Portuale e Gruppo Tarros per la prima volta insieme con Regione Liguria. La fiera Fruit Logistica 2024, una delle più importanti al mondo per la movimentazione dei prodotti agroalimentari, che si è conclusa oggi a Berlino, ha visto l'impegno dell'Autorità di Sistema Portuale e del Gruppo Tarros nella promozione dei traffici legati al trasporto di merci agroalimentari nei due porti della Spezia e Marina di Carrara. Quest'anno, per la prima volta, l'**AdSP** ha partecipato alla manifestazione nello spazio allestito in collaborazione con la Regione Liguria-Liguria International, assieme all'**AdSP** del Mar Ligure Occidentale e alla SGM, la società di gestione mercato di Genova. Lo spazio è stato visitato dal Ministro dell'Agricoltura, Francesco Lollobrigida; dal Presidente di ICE, Matteo Zoppas e dall'Ambasciatore Italiano a Berlino, Armando Verricchio. Il Segretario dell'**AdSp** del Mar Ligure Orientale, Federica Montaresi, a capo della delegazione formata da Monica Fiorini, Responsabile Settore Comunicazione, Promozione e Marketing; Valter Cappi, dell'Ufficio Promozione e Marketing e Simone Pacciardi, Rapporti UE, gestione Progetti Comunitari e fondi PNRR, Sviluppo Mercati, Intermodalità, durante il suo intervento all'apertura dello stand, presenti l'Assessore regionale allo Sviluppo Economico Alessio Piana e gli altri partner, ha rilevato tutti i lati positivi di questa missione di sistema. Oggi gli occhi del mondo sono puntati sul bacino del Mediterraneo, cui il porto della Spezia, anche attraverso i servizi offerti dal Gruppo Tarros, da decine di anni presta un'attenzione particolare. Basti pensare che oggi il nostro porto è collegato con tutti i principali porti del Mediterraneo e che, grazie al nostro sistema logistico, hanno una connessione diretta con tutta l'Europa. In questa edizione ci presentiamo come intero cluster ligure, primo hub portuale e logistico del nostro Paese, che riesce ad intercettare una importante quota di traffico nonostante il difficile momento che attraversa oggi il settore dello shipping, legato alla crisi di Suez, convertendo questa fase critica in opportunità. Va merito alla Regione Liguria e all'Assessore allo Sviluppo Economico Alessio Piana che, attraverso Liguria International, è riuscita a compattare i tre porti che fanno parte di un arco geografico che si conferma tra le prime destinazioni delle navi provenienti dal Far East, anche con il cambio delle rotte marittime. Alla Spezia abbiamo i servizi efficienti che abbiamo costruito negli anni; in particolare, dal 2019, abbiamo avviato il corridoio logistico con il porto di Casablanca, con scambio dati tra le rispettive piattaforme informatiche. Abbiamo avviato una serie di investimenti, concentrandoci sull'efficienza, sulla digitalizzazione e su servizi innovativi anche nell'area retroportuale di Santo Stefano di Magra, che possiede grandi potenzialità legate proprio ad un eventuale implementazione del servizio a favore del settore agroalimentare. Lì sono infatti presenti servizi alla merce molto operativi ed efficienti,



transportonline.com

La Spezia

grazie anche alla collaborazione con l'Agenzia delle Dogane, che permettono controlli più veloci, possibilità di inoltrare velocemente la merce in modo più efficiente. Vari in questi giorni i focus sull'attività dei porti della Liguria. In particolare, l'AdSP con il Gruppo Tarros ha organizzato un evento dal titolo La Spezia hub: a Mediterranean Corridor. Door to Door from/to Europe and North Africa che ha coinvolto Simone Pacciardi. Il gruppo Tarros rafforza i collegamenti da e per il Nord Africa grazie alla collaborazione con l'AdSP del Mar Ligure Orientale. Si consolida un vero e proprio network mediterraneo, in grado di offrire ai clienti europei un corridoio sostenibile ed efficiente per il trasporto delle merci. Questa fiera si conferma una ottima opportunità di incontro con tutti i nostri interlocutori italiani e stranieri, ha detto M.Valentina De Bernardi, direttore commerciale del Gruppo Tarros. www.adspmarligureorientale.it

Attesa per l'arrivo dei migranti: sulla nave due bambini piccoli, 12 famiglie siriane e un palestinese

Le condizioni generali di salute dei migranti sono ritenute buone, eccetto due casi che necessitano di accertamenti più approfonditi e che saranno i primi che scenderanno dalla nave. Arriverà sabato mattina alle 7.00 alla banchina del Terminal Crociere di **Porto Corsini** la nave ong di Medici Senza Frontiere Geo Barents, con 134 migranti a bordo di cui 87 uomini e 13 donne adulti e 34 minori, di cui 15 non accompagnati. Di questi migranti, 90 provengono dalla Siria, 26 dall'Egitto, 10 dal Pakistan, 5 dall'Etiopia, uno dal Bangladesh, uno dall'Eritrea e uno dalla Palestina. A bordo nave sono presenti 12 nuclei familiari, tutti provenienti dalla Siria. Tra i 34 minori ci sono 2 bambini di appena 2 anni, i restanti hanno un'età compresa tra i 4 e i 17 anni. Le condizioni generali di salute dei migranti sono ritenute buone, eccetto due casi che necessitano di accertamenti più approfonditi e che saranno i primi che scenderanno dalla nave. Le visite sanitarie e gli adempimenti di polizia avverranno al Circolo Canottieri alla Standiana, dove i migranti saranno accompagnati, appena sbarcati, con mezzi della Croce Rossa Italiana. 70 migranti rimarranno in Emilia Romagna (61 adulti e 9 minori di cui 16 a Bologna, 5 a Ferrara, 7 a Forlì Cesena, 11 a Modena, 6 a Parma, 5 a Piacenza, 8 a Reggio Emilia, 6 a Rimini e 6 a **Ravenna**) e saranno accompagnati con pullman a Bologna per essere poi ripartiti tra le varie province, fatta eccezione per Forlì-Cesena e Rimini dove gli enti gestori delle province interessate verranno a prelevarli direttamente; 64 migranti saranno trasferiti con pullman nella Regione Lazio (57 adulti e 7 minori). A bordo nave saliranno i Medici dell'Usmaf, del 118 e personale della Questura per gli accertamenti di rito. "Ancora una volta la macchina dell'accoglienza ravennate - ha dichiarato il Prefetto Castrese De Rosa - si è fatta trovare pronta per questo ottavo sbarco, con il quale complessivamente saranno giunte al **Porto di Ravenna** 868 persone. Voglio ringraziare medici, volontari, Croce rossa italiana, 118, forze di polizia, Caritas, Capitaneria di **porto**, Vigili del fuoco, Polizia locale, servizi sociali del comune di **Ravenna** e Circolo Canottieri per il grande sforzo organizzativo".



02/09/2024 12:40

Le condizioni generali di salute dei migranti sono ritenute buone, eccetto due casi che necessitano di accertamenti più approfonditi e che saranno i primi che scenderanno dalla nave. Arriverà sabato mattina alle 7.00 alla banchina del Terminal Crociere di Porto Corsini la nave ong di Medici Senza Frontiere Geo Barents, con 134 migranti a bordo di cui 87 uomini e 13 donne adulti e 34 minori, di cui 15 non accompagnati. Di questi migranti, 90 provengono dalla Siria, 26 dall'Egitto, 10 dal Pakistan, 5 dall'Etiopia, uno dal Bangladesh, uno dall'Eritrea e uno dalla Palestina. A bordo nave sono presenti 12 nuclei familiari, tutti provenienti dalla Siria. Tra i 34 minori ci sono 2 bambini di appena 2 anni, i restanti hanno un'età compresa tra i 4 e i 17 anni. Le condizioni generali di salute dei migranti sono ritenute buone, eccetto due casi che necessitano di accertamenti più approfonditi e che saranno i primi che scenderanno dalla nave. Le visite sanitarie e gli adempimenti di polizia avverranno al Circolo Canottieri alla Standiana, dove i migranti saranno accompagnati, appena sbarcati, con mezzi della Croce Rossa Italiana. 70 migranti rimarranno in Emilia Romagna (61 adulti e 9 minori di cui 16 a Bologna, 5 a Ferrara, 7 a Forlì Cesena, 11 a Modena, 6 a Parma, 5 a Piacenza, 8 a Reggio Emilia, 6 a Rimini e 6 a Ravenna) e saranno accompagnati con pullman a Bologna per essere poi ripartiti tra le varie province, fatta eccezione per Forlì-Cesena e Rimini dove gli enti gestori delle province interessate verranno a prelevarli direttamente; 64 migranti saranno trasferiti con pullman nella Regione Lazio (57 adulti e 7 minori). A bordo nave saliranno i Medici dell'Usmaf, del 118 e personale della Questura per gli accertamenti di rito. "Ancora una volta la macchina

Camera di commercio, crescita lenta nel Ravennate: aumento dello 0,4% rispetto al 2022

Il punto sul Tavolo sulle opportunità economiche e occupazionali: "Per ridare lavoro a chi lo ha perso e ai tanti giovani che lo cercano bisogna mettere l'impresa al centro di qualsiasi azione riformatrice" Nel 2023 il valore aggiunto ravennate è aumentato dello 0,4% rispetto al 2022 (chiuso a +3,5%), in misura inferiore (a causa dei tragici eventi alluvionali dello scorso mese di maggio) sia alla media italiana (+0,7%), sia al dato riferito all'Emilia-Romagna (+0,9%). Lo ha reso noto l'Osservatorio dell'economia della Camera di commercio di Ferrara e Ravenna nella riunione del Tavolo sulle opportunità economiche e occupazionali tenutosi, presso la sala Cavalcoli dell'Ente di viale Farini, il 9 febbraio alla presenza, tra gli altri, del Presidente della Camera di commercio, Giorgio Guberti, del Prefetto di Ravenna, Castrese de Rosa, del Presidente della Provincia di Ravenna, Michele de Pascale, dei rappresentanti delle Istituzioni, dei vertici delle associazioni di categoria e di Guido Caselli, direttore del Centro Studi di Unioncamere Emilia-Romagna. E' il fronte internazionale, però, a preoccupare di più la Camera di commercio ed il sistema delle imprese, con i significativi rischi al ribasso derivanti, in particolare, dalla crisi in Medio Oriente e dall'irrigidimento delle condizioni di finanziamento. Tra le principali preoccupazioni dell'Ente di viale Farini, nonostante la vivace dinamica dei servizi (+2,3% nel 2023 e +1,1% nel 2024), l'indebolimento del ciclo manifatturiero, che contribuisce a ridurre le prospettive di crescita del commercio internazionale e le quotazioni delle materie prime e dei prodotti energetici. In valore assoluto e al netto dell'inflazione, già nel 2022 Ravenna aveva segnato il superamento dei livelli del 2019 (con 11,2 miliardi); la tendenza alla crescita, anche se molto più rallentata, continua nel 2023 (11,3 miliardi) e dovrebbe proseguire anche quest'anno, con il raggiungimento della soglia di 11,4 miliardi. "Per ridare lavoro a chi lo ha perso e ai tanti giovani che lo cercano - ha detto il presidente della Camera di commercio, Giorgio Guberti - bisogna mettere l'impresa al centro di qualsiasi azione riformatrice, semplificando il quadro normativo e fiscale e lavorando con determinazione per combattere le inutili incrostazioni burocratiche che frenano i nostri imprenditori. Il modello di sviluppo nel quale crede la Camera di commercio è quello fatto di imprenditorialità diffusa, distretti, filiere, reti, territorio in cui le opportunità, della modernizzazione e delle nuove tecnologie, siano patrimonio di tutti. Per dare slancio alla crescita, rallentata a causa dei tragici eventi alluvionali dello scorso mese di maggio, sarebbe inoltre fondamentale rendere operativa la Zona Logistica Semplificata nella nostra regione, attraverso l'emanazione da parte del Governo dei decreti attuativi oramai non più rinviabili, e perseguire l'approfondimento dei fondali del porto di Ravenna fino a 14,5 metri, dopo che, anche grazie al forte impegno dell'**Autorità Portuale**, è stata annunciata la conclusione anticipata



Il punto sul Tavolo sulle opportunità economiche e occupazionali: "Per ridare lavoro a chi lo ha perso e ai tanti giovani che lo cercano bisogna mettere l'impresa al centro di qualsiasi azione riformatrice" Nel 2023 il valore aggiunto ravennate è aumentato dello 0,4% rispetto al 2022 (chiuso a +3,5%), in misura inferiore (a causa dei tragici eventi alluvionali dello scorso mese di maggio) sia alla media italiana (+0,7%), sia al dato riferito all'Emilia-Romagna (+0,9%). Lo ha reso noto l'Osservatorio dell'economia della Camera di commercio di Ferrara e Ravenna nella riunione del Tavolo sulle opportunità economiche e occupazionali tenutosi, presso la sala Cavalcoli dell'Ente di viale Farini, il 9 febbraio alla presenza, tra gli altri, del Presidente della Camera di commercio, Giorgio Guberti, del Prefetto di Ravenna, Castrese de Rosa, del Presidente della Provincia di Ravenna, Michele de Pascale, dei rappresentanti delle Istituzioni, dei vertici delle associazioni di categoria e di Guido Caselli, direttore del Centro Studi di Unioncamere Emilia-Romagna. E' il fronte internazionale, però, a preoccupare di più la Camera di commercio ed il sistema delle imprese, con i significativi rischi al ribasso derivanti, in particolare, dalla crisi in Medio Oriente e dall'irrigidimento delle condizioni di finanziamento. Tra le principali preoccupazioni dell'Ente di viale Farini, nonostante la vivace dinamica dei servizi (+2,3% nel 2023 e +1,1% nel 2024), l'indebolimento del ciclo manifatturiero, che contribuisce a ridurre le prospettive di crescita del commercio internazionale e le quotazioni delle materie prime e dei prodotti energetici. In valore assoluto e al netto dell'inflazione, già nel 2022 Ravenna aveva segnato il superamento dei livelli del 2019 (con 11,2 miliardi); la tendenza alla crescita, anche se molto più rallentata,

Ravenna Today

Ravenna

della prima tranche dei lavori. Sul tema della semplificazione, e della capacità della pubblica amministrazione di garantirne ovunque l'applicazione - ha concluso il presidente della Camera di commercio - passa gran parte del futuro del Paese". "Tutti gli attori istituzionali e il mondo associativo ritengono che l'operatività della Zona Logistica Semplificata possa contribuire a dare nuova linfa al settore produttivo ravennate. Per questo ho recepito gli appelli che mi sono pervenuti - sottolinea il Prefetto di Ravenna, Castrese De Rosa, e ho rappresentato già nelle sedi governative competenti tale esigenza. Sono convinto che questa richiesta che proviene dal territorio sarà presto accolta perché davvero può costituire un volano per la ripresa dopo i tragici eventi alluvionali di maggio. Il sistema delle imprese ravennate è forte per resistere ai contraccolpi negativi e auspico che con il giusto sostegno saprà riprendere il trend di crescita che le è consono". "È indubbio che stiamo attraversando un momento storico estremamente delicato, la tragica alluvione che ha colpito il nostro territorio, la pandemia, le guerre e i grandi stravolgimenti globali hanno inevitabilmente influito e influiscono tuttora sulla crescita e sullo sviluppo economico e occupazionale - evidenzia Michele de Pascale, presidente della Provincia di Ravenna -, sicuramente in questo scenario il lavoro del tavolo provinciale sulle opportunità economiche e occupazionali, grazie anche al supporto tecnico di dell'Osservatorio sull'economia e sul lavoro, è prezioso, per aiutarci a governare una situazione estremamente variabile e totalmente inedita e continuare a programmare il futuro del nostro territorio. Quello che è certo è che dobbiamo continuare a lavorare per sostenere e facilitare lo sviluppo degli ambiti economici ai quali siamo da sempre vocati, rendendoli all'altezza delle sfide della contemporaneità anche per la crescita delle nuove generazioni; penso, solo per fare alcuni esempi al progetto Agnes che raccoglie la sfida della produzione di energia verde, inserendosi nel solco della nostra storica esperienza in campo energetico o alla realizzazione della Zona logistica semplificata, al momento ancora in attesa dei decreti attuativi da parte del Governo, che farebbe esprimere al meglio le potenzialità del nostro scalo **portuale**, mettendolo ancora in più al centro e in rete con i tanti distretti produttivi della nostra regione e non solo". Nel 2023, considerato il rallentamento del commercio mondiale connesso alle disfunzioni delle catene internazionali di produzione, l'export ravennate è stimato in calo, al netto dell'inflazione, del -10,6%, valore confermato dai dati registrati da Istat nei primi nove mesi dell'anno (-8,5%, dopo il -5,8% a giugno scorso). Nel 2024, le cose dovrebbero migliorare con un valore esportato, al netto dell'inflazione, in forte ripresa (stimato al +2,1%). E, sotto la pressione del contenimento di domanda interna e commercio mondiale, nonché dell'inflazione ancora anomala, è calato anche il valore aggiunto prodotto dall'industria ravennate, che subisce una flessione del -2,6%; nel 2024 riuscirà appena a tornare in terreno positivo (+0,5%). Concluso il capitolo dei "superbonus", il valore aggiunto reale delle costruzioni registra una crescita rallentata nel 2023 (+3,7%), che contribuisce allo sviluppo complessivo, ma non più con una dinamica eccezionale come quella del 2022. La tendenza positiva si invertirà decisamente nel 2024 con lo scadere delle misure di sostegno adottate, conducendo il settore in recessione (-1,9%). Nel 2023, la fase di recessione dell'attività

Ravenna Today

Ravenna

nell'industria e un deciso rallentamento della dinamica dei consumi, insieme all'aumento delle diseguaglianze, ha ridotto decisamente il ritmo di crescita del valore aggiunto nei servizi (+2,3%). Nel 2024 la contenuta crescita dei consumi permetterà al valore aggiunto dei servizi di continuare a crescere ma più lentamente (+1,1%). Per il valore aggiunto dell'agricoltura, dopo la crescita stimata per il 2022 (+3,1%), un risultato molto in recessione si prospetta per l'anno da poco conclusosi (-7,5%), dopo l'effetto degli eventi meteo negativi che hanno colpito particolarmente la provincia di Ravenna (alluvione, grandine, ecc), che si sono accompagnati alle difficoltà che il settore sta da tempo registrando. Nel 2024 il recupero sarà difficile e proseguirà il trend negativo con una flessione del -2,7%. Le indicazioni che emergono dall'indagine congiunturale tra le imprese manifatturiere da 1 a 500 addetti, vanno nella stessa direzione: per il complesso dell'industria manifatturiera ravennate, nel terzo trimestre del 2023, il volume della produzione realizza un tendenziale +3,5%; ma è l'andamento in frenata degli ordini il segnale più evidente del peggioramento dell'attività e si registrano valori già in ambito negativo (-0,2% per gli ordini complessivi). Maggior deterioramento si rileva per la componente estera (-2,6%, rispetto all'analogo trimestre del 2022). Più in affanno l'artigianato manifatturiero, sia sul fronte dei volumi produttivi (-2,4%), sia per i risultati del processo di acquisizione degli ordini (-2,1%). Soffre anche il comparto delle costruzioni, con il fatturato che prosegue il trend in discesa (-2,1%) e ben lontano dal risultato medio del 2022 (oltre +5%). Per il commercio al dettaglio, le vendite risultano in moderato recupero (+2,7%), diffuso tra tutte le tipologie analizzate, tenendo conto degli effetti inflattivi in graduale rientro. Infine, cresce la richiesta di cassa integrazione da parte delle imprese, segno di come gli eventi climatici catastrofici ed il clima di incertezza sul fronte economico abbiano avuto ripercussioni negative sui livelli di attività. Per quanto riguarda il credito, a settembre il valore complessivo dei prestiti concessi al confronto con il dato dello stesso periodo dell'anno precedente, per il secondo trimestre consecutivo, risulta in calo (-4%), con trend in peggioramento; calano i prestiti bancari alle imprese (-6,7%), in particolare nel comparto manifatturiero (-7,1% rispetto al 2022) ed in quello dei servizi (-8,7%), con pesanti conseguenze disincentivanti per gli investimenti.

Economia e lavoro, nel 2023 il valore aggiunto ravennate è aumentato dello 0,4%. Guberti (Camera di commercio): "Impresa al centro di ogni riforma"

Guberti: "Per ridare lavoro a chi lo ha perso e ai tanti giovani che lo cercano bisogna mettere l'impresa al centro di qualsiasi azione riformatrice. Sul tema della semplificazione, e della capacità della pubblica amministrazione di garantirne ovunque l'applicazione passa gran parte del futuro del Paese: non più rinviabile l'adozione da parte del governo della ZLS" Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Nel 2023 il valore aggiunto ravennate è aumentato dello 0,4% rispetto al 2022 (chiuso a +3,5%), in misura inferiore (a causa dei tragici eventi alluvionali dello scorso mese di maggio) sia alla media italiana (+0,7%), sia al dato riferito all'Emilia-Romagna (+0,9%). Lo ha reso noto l'Osservatorio dell'economia della Camera di commercio di Ferrara e Ravenna nella riunione del Tavolo sulle opportunità economiche e occupazionali i tenutosi, presso la sala Cavalcoli dell'Ente di viale Farini, il 9 febbraio alla presenza, tra gli altri, del Presidente della Camera di commercio, Giorgio Guberti, del Prefetto di Ravenna, Castrese de Rosa, del Presidente della Provincia di Ravenna, Michele de Pascale, dei rappresentanti delle Istituzioni, dei vertici delle associazioni di categoria e di

Guido Caselli, direttore del Centro Studi di Unioncamere Emilia-Romagna. È il fronte internazionale, però, a preoccupare di più la Camera di commercio ed il sistema delle imprese, con i significativi rischi al ribasso derivanti, in particolare, dalla crisi in Medio Oriente e dall'irrigidimento delle condizioni di finanziamento. Tra le principali preoccupazioni dell'Ente di viale Farini, nonostante la vivace dinamica dei servizi (+2,3% nel 2023 e +1,1% nel 2024), l'indebolimento del ciclo manifatturiero, che contribuisce a ridurre le prospettive di crescita del commercio internazionale e le quotazioni delle materie prime e dei prodotti energetici. In valore assoluto e al netto dell'inflazione, già nel 2022 Ravenna aveva segnato il superamento dei livelli del 2019 (con 11,2 miliardi); la tendenza alla crescita, anche se molto più rallentata, continua nel 2023 (11,3 miliardi) e dovrebbe proseguire anche quest'anno, con il raggiungimento della soglia di 11,4 miliardi. " Per ridare lavoro a chi lo ha perso e ai tanti giovani che lo cercano - ha detto il presidente della Camera di commercio, Giorgio Guberti - bisogna mettere l'impresa al centro di qualsiasi azione riformatrice, semplificando il quadro normativo e fiscale e lavorando con determinazione per combattere le inutili incrostazioni burocratiche che frenano i nostri imprenditori. Il modello di sviluppo nel quale crede la Camera di commercio è quello fatto di imprenditorialità diffusa, distretti, filiere, reti, territorio in cui le opportunità, della modernizzazione e delle nuove tecnologie, siano patrimonio di tutti. Per dare slancio alla crescita, rallentata a causa dei tragici eventi alluvionali dello scorso mese di maggio, sarebbe inoltre fondamentale rendere operativa la Zona Logistica Semplificata nella nostra regione, attraverso l'emanazione da parte del Governo dei



Guberti: "Per ridare lavoro a chi lo ha perso e ai tanti giovani che lo cercano bisogna mettere l'impresa al centro di qualsiasi azione riformatrice. Sul tema della semplificazione, e della capacità della pubblica amministrazione di garantirne ovunque l'applicazione passa gran parte del futuro del Paese: non più rinviabile l'adozione da parte del governo della ZLS" Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Nel 2023 il valore aggiunto ravennate è aumentato dello 0,4% rispetto al 2022 (chiuso a +3,5%), in misura inferiore (a causa dei tragici eventi alluvionali dello scorso mese di maggio) sia alla media italiana (+0,7%), sia al dato riferito all'Emilia-Romagna (+0,9%). Lo ha reso noto l'Osservatorio dell'economia della Camera di commercio di Ferrara e Ravenna nella riunione del Tavolo sulle opportunità economiche e occupazionali i tenutosi, presso la sala Cavalcoli dell'Ente di viale Farini, il 9 febbraio alla presenza, tra gli altri, del Presidente della Camera di commercio, Giorgio Guberti, del Prefetto di Ravenna, Castrese de Rosa, del Presidente della Provincia di Ravenna, Michele de Pascale, dei rappresentanti delle Istituzioni, dei vertici delle associazioni di categoria e di Guido Caselli, direttore del Centro Studi di Unioncamere Emilia-Romagna. È il fronte internazionale, però, a preoccupare di più la Camera di commercio ed il sistema delle imprese, con i significativi rischi al ribasso derivanti, in particolare, dalla crisi in Medio Oriente e dall'irrigidimento delle condizioni di finanziamento. Tra le principali preoccupazioni dell'Ente di viale Farini, nonostante la vivace dinamica dei servizi (+2,3% nel 2023 e +1,1% nel 2024), l'indebolimento del ciclo manifatturiero, che contribuisce a ridurre le prospettive di crescita del commercio internazionale e le quotazioni delle materie prime e dei prodotti energetici. In valore assoluto e al netto dell'inflazione, già nel 2022 Ravenna aveva segnato il superamento dei livelli del 2019 (con 11,2 miliardi); la tendenza alla crescita, anche se molto più rallentata, continua nel 2023 (11,3 miliardi) e dovrebbe proseguire anche quest'anno, con il raggiungimento della soglia di 11,4 miliardi. " Per ridare lavoro a chi lo ha perso e ai tanti giovani che lo cercano - ha detto il presidente della Camera di commercio, Giorgio Guberti - bisogna mettere l'impresa al centro di qualsiasi azione riformatrice, semplificando il quadro normativo e fiscale e lavorando con determinazione per combattere le inutili incrostazioni burocratiche che frenano i nostri imprenditori. Il modello di sviluppo nel quale crede la Camera di commercio è quello fatto di imprenditorialità diffusa, distretti, filiere, reti, territorio in cui le opportunità, della modernizzazione e delle nuove tecnologie, siano patrimonio di tutti. Per dare slancio alla crescita, rallentata a causa dei tragici eventi alluvionali dello scorso mese di maggio, sarebbe inoltre fondamentale rendere operativa la Zona Logistica Semplificata nella nostra regione, attraverso l'emanazione da parte del Governo dei

decreti attuativi oramai non più rinviabili, e perseguire l'approfondimento dei fondali del porto di Ravenna fino a 14,5 metri, dopo che, anche grazie al forte impegno dell'**Autorità Portuale**, è stata annunciata la conclusione anticipata della prima tranche dei lavori. Sul tema della semplificazione, e della capacità della pubblica amministrazione di garantirne ovunque l'applicazione - ha concluso il presidente della Camera di commercio - passa gran parte del futuro del Paese". "Tutti gli attori istituzionali e il mondo associativo ritengono che l'operatività della Zona Logistica Semplificata possa contribuire a dare nuova linfa al settore produttivo ravennate. Per questo ho recepito gli appelli che mi sono pervenuti - sottolinea il Prefetto di Ravenna, Castrese De Rosa - e ho rappresentato già nelle sedi governative competenti tale esigenza. Sono convinto che questa richiesta che proviene dal territorio sarà presto accolta perché davvero può costituire un volano per la ripresa dopo i tragici eventi alluvionali di maggio. Il sistema delle imprese ravennate è forte per resistere ai contraccolpi negativi e auspico che con il giusto sostegno saprà riprendere il trend di crescita che le è consono". "È indubbio che stiamo attraversando un momento storico estremamente delicato, la tragica alluvione che ha colpito il nostro territorio, la pandemia, le guerre e i grandi stravolgimenti globali hanno inevitabilmente influito e influiscono tuttora sulla crescita e sullo sviluppo economico e occupazionale - evidenzia Michele de Pascale, presidente della Provincia di Ravenna -, sicuramente in questo scenario il lavoro del tavolo provinciale sulle opportunità economiche e occupazionali, grazie anche al supporto tecnico di dell'Osservatorio sull'economia e sul lavoro, è prezioso, per aiutarci a governare una situazione estremamente variabile e totalmente inedita e continuare a programmare il futuro del nostro territorio. Quello che è certo è che dobbiamo continuare a lavorare per sostenere e facilitare lo sviluppo degli ambiti economici ai quali siamo da sempre vocati, rendendoli all'altezza delle sfide della contemporaneità anche per la crescita delle nuove generazioni; penso, solo per fare alcuni esempi al progetto Agnes che raccoglie la sfida della produzione di energia verde, inserendosi nel solco della nostra storica esperienza in campo energetico o alla realizzazione della Zona logistica semplificata, al momento ancora in attesa dei decreti attuativi da parte del Governo, che farebbe esprimere al meglio le potenzialità del nostro scalo **portuale**, mettendolo ancora in più al centro e in rete con i tanti distretti produttivi della nostra regione e non solo". Nel 2023, considerato il rallentamento del commercio mondiale connesso alle disfunzioni delle catene internazionali di produzione, l'export ravennate è stimato in calo, al netto dell'inflazione, del -10,6%, valore confermato dai dati registrati da Istat nei primi nove mesi dell'anno (-8,5%, dopo il -5,8% a giugno scorso). Nel 2024, le cose dovrebbero migliorare con un valore esportato, al netto dell'inflazione, in forte ripresa (stimato al +2,1%). E, sotto la pressione del contenimento di domanda interna e commercio mondiale, nonché dell'inflazione ancora anomala, è calato anche il valore aggiunto prodotto dall'industria ravennate, che subisce una flessione del -2,6%; nel 2024 riuscirà appena a tornare in terreno positivo (+0,5%). Concluso il capitolo dei "superbonus", il valore aggiunto reale delle costruzioni registra una crescita rallentata nel 2023 (+3,7%), che contribuisce

allo sviluppo complessivo, ma non più con una dinamica eccezionale come quella del 2022. La tendenza positiva si invertirà decisamente nel 2024 con lo scadere delle misure di sostegno adottate, conducendo il settore in recessione (-1,9%). Nel 2023, la fase di recessione dell'attività nell'industria e un deciso rallentamento della dinamica dei consumi, insieme all'aumento delle diseguaglianze, ha ridotto decisamente il ritmo di crescita del valore aggiunto nei servizi (+2,3%). Nel 2024 la contenuta crescita dei consumi permetterà al valore aggiunto dei servizi di continuare a crescere ma più lentamente (+1,1%). Per il valore aggiunto dell'agricoltura, dopo la crescita stimata per il 2022 (+3,1%), un risultato molto in recessione si prospetta per l'anno da poco conclusosi (-7,5%), dopo l'effetto degli eventi meteo negativi che hanno colpito particolarmente la provincia di Ravenna (alluvione, grandine, ecc), che si sono accompagnati alle difficoltà che il settore sta da tempo registrando. Nel 2024 il recupero sarà difficile e proseguirà il trend negativo con una flessione del -2,7%. Le indicazioni che emergono dall'indagine congiunturale tra le imprese manifatturiere da 1 a 500 addetti, vanno nella stessa direzione: per il complesso dell'industria manifatturiera ravennate, nel terzo trimestre del 2023, il volume della produzione realizza un tendenziale +3,5%; ma è l'andamento in frenata degli ordini il segnale più evidente del peggioramento dell'attività e si registrano valori già in ambito negativo (-0,2% per gli ordini complessivi). Maggior deterioramento si rileva per la componente estera (-2,6%, rispetto all'analogo trimestre del 2022). Più in affanno l'artigianato manifatturiero, sia sul fronte dei volumi produttivi (-2,4%), sia per i risultati del processo di acquisizione degli ordini (-2,1%). Soffre anche il comparto delle costruzioni, con il fatturato che prosegue il trend in discesa (-2,1%) e ben lontano dal risultato medio del 2022 (oltre +5%). Per il commercio al dettaglio, le vendite risultano in moderato recupero (+2,7%), diffuso tra tutte le tipologie analizzate, tenendo conto degli effetti inflattivi in graduale rientro. Infine, cresce la richiesta di cassa integrazione da parte delle imprese, segno di come gli eventi climatici catastrofici ed il clima di incertezza sul fronte economico abbiano avuto ripercussioni negative sui livelli di attività. Per quanto riguarda il credito, a settembre il valore complessivo dei prestiti concessi al confronto con il dato dello stesso periodo dell'anno precedente, per il secondo trimestre consecutivo, risulta in calo (-4%), con trend in peggioramento; calano i prestiti bancari alle imprese (-6,7%), in particolare nel comparto manifatturiero (-7,1% rispetto al 2022) ed in quello dei servizi (-8,7%), con pesanti conseguenze disincentivanti per gli investimenti.

Domani, lo sbarco della Geo Barents a Porto Corsini. Tra i 134 migranti, 12 nuclei familiari siriani e 34 minori di cui 2 di 2 anni

Arriverà domani mattina, 10 febbraio, alle 7 alla banchina del Terminal Crociere di **Porto** Corsini la nave ONG di Medici Senza Frontiere Geo Barents con 134 migranti a bordo di cui 87 uomini e 13 donne adulti e 34 minori di cui 15 non accompagnati. Dalla Prefettura di **Ravenna** sono state comunicate le nazionalità dei migranti: Siria (90) Egitto (26) Pakistan (10) Etiopia (5) Bangladesh (1) Eitrea (1) Palestina (1). A bordo nave sono presenti 12 nuclei familiari tutti provenienti dalla Siria. Tra i 34 minori ci sono 2 di 2 anni, i restanti hanno un'età compresa tra i 4 e i 17 anni. Le condizioni generali di salute dei migranti sono ritenute buone eccetto due casi che necessitano di accertamenti più approfonditi e saranno i primi che scenderanno dalla nave. "Le visite sanitarie e gli adempimenti di polizia avverranno al Circolo Canottieri in località Standiana di **Ravenna** dove i migranti saranno accompagnati, appena sbarcati, con mezzi della Croce Rossa Italiana" proseguono dalla Prefettura. La ripartizione prevede: 70 migranti rimarranno in Emilia Romagna (61 adulti e 9 MSNA di cui 16 a Bologna, 5 a Ferrara, 7 a Forlì Cesena, 11 a Modena, 6 a Parma, 5 a Piacenza, 8 a Reggio Emilia, 6 a Rimini e 6 a **Ravenna**) e saranno accompagnati con pullman a Bologna per essere poi ripartiti tra le varie province, fatta eccezione per Forlì-Cesena e Rimini dove gli enti gestori delle province interessate verranno a prelevarli direttamente; 64 migranti saranno trasferiti con pullman nella Regione Lazio (58 adulti e 6 MSNA). A bordo nave saliranno i Medici dell'Usmaf, del 118 e personale della Questura per gli accertamenti di rito. "Ancora una volta la macchina dell'accoglienza ravennate - ha dichiarato il Prefetto Castrese De Rosa - si è fatta trovare pronta per questo 8° sbarco (complessivamente saranno giunte al **Porto** di **Ravenna** (868 persone) e voglio ringraziare tutti, medici, volontari, croce rossa italiana, 118, forze di polizia, caritas, capitaneria di **porto**, vigili del fuoco, polizia locale, i servizi sociali del comune di **Ravenna** e il Circolo Canottieri per il grande sforzo organizzativo".



Arriverà domani mattina, 10 febbraio, alle 7 alla banchina del Terminal Crociere di Porto Corsini la nave ONG di Medici Senza Frontiere Geo Barents con 134 migranti a bordo di cui 87 uomini e 13 donne adulti e 34 minori di cui 15 non accompagnati. Dalla Prefettura di Ravenna sono state comunicate le nazionalità dei migranti: Siria (90) Egitto (26) Pakistan (10) Etiopia (5) Bangladesh (1) Eitrea (1) Palestina (1). A bordo nave sono presenti 12 nuclei familiari tutti provenienti dalla Siria, tra i 34 minori ci sono 2 di 2 anni, i restanti hanno un'età compresa tra i 4 e i 17 anni. Le condizioni generali di salute dei migranti sono ritenute buone eccetto due casi che necessitano di accertamenti più approfonditi e saranno i primi che scenderanno dalla nave. "Le visite sanitarie e gli adempimenti di polizia avverranno al Circolo Canottieri in località Standiana di Ravenna dove i migranti saranno accompagnati, appena sbarcati, con mezzi della Croce Rossa Italiana" proseguono dalla Prefettura. La ripartizione prevede: 70 migranti rimarranno in Emilia Romagna (61 adulti e 9 MSNA di cui 16 a Bologna, 5 a Ferrara, 7 a Forlì Cesena, 11 a Modena, 6 a Parma, 5 a Piacenza, 8 a Reggio Emilia, 6 a Rimini e 6 a **Ravenna**) e saranno accompagnati con pullman a Bologna per essere poi ripartiti tra le varie province, fatta eccezione per Forlì-Cesena e Rimini dove gli enti gestori delle province interessate verranno a prelevarli direttamente; 64 migranti saranno trasferiti con pullman nella Regione Lazio (58 adulti e 6 MSNA). A bordo nave saliranno i Medici dell'Usmaf, del 118 e personale della Questura per gli accertamenti di rito. "Ancora una volta la macchina dell'accoglienza ravennate - ha dichiarato il Prefetto Castrese De Rosa - si è fatta trovare pronta per questo 8° sbarco

Aggiornamento sbarco ONG GEO BARENTS di Medici Senza Frontiere

Arriverà domani mattina alle ore 7.00 alla banchina del Terminal Crociere di **Porto Corsini** la nave ONG di Medici Senza Frontiere Geo Barents con 134 migranti a bordo di cui 87 uomini e 13 donne adulti e 34 minori di cui 15 non accompagnati. Le nazionalità dei migranti sono le seguenti: Siria (90) Egitto (26) Pakistan (10) Etiopia (5) Bangladesh (1) Eritrea (1) Palestina (1). A bordo nave sono presenti 12 nuclei familiari tutti provenienti dalla Siria. Tra i 34 minori ci sono 2 di 2 anni, i restanti hanno un'età compresa tra i 4 e i 17 anni. Le condizioni generali di salute dei migranti sono ritenute buone eccetto due casi che necessitano di accertamenti più approfonditi e saranno i primi che scenderanno dalla nave. Le visite sanitarie e gli adempimenti di polizia avverranno al Circolo Canottieri in località Standiana di **Ravenna** dove i migranti saranno accompagnati, appena sbarcati, con mezzi della Croce Rossa Italiana. La ripartizione prevede: 70 migranti rimarranno in Emilia Romagna (61 adulti e 9 MSNA di cui 16 a Bologna, 5 a Ferrara, 7 a Forlì Cesena, 11 a Modena, 6 a Parma, 5 a Piacenza, 8 a Reggio Emilia, 6 a Rimini e 6 a **Ravenna**) e saranno accompagnati con pullman a Bologna per essere poi ripartiti tra le varie province, fatta eccezione per Forlì-Cesena e Rimini dove gli enti gestori delle province interessate verranno a prelevarli direttamente; 64 migranti saranno trasferiti con pullman nella Regione Lazio (58 adulti e 6 MSNA). A bordo nave saliranno i Medici dell'Usmaf, del 118 e personale della Questura per gli accertamenti di rito. " Ancora una volta la macchina dell'accoglienza ravennate - ha dichiarato il Prefetto Castrese De Rosa - si è fatta trovare pronta per questo 8° sbarco (complessivamente saranno giunte al **Porto** di **Ravenna** (868 persone) e voglio ringraziare tutti, medici, volontari, croce rossa italiana, 118, forze di polizia, caritas, capitaneria di **porto**, vigili del fuoco, polizia locale, i servizi sociali del comune di **Ravenna** e il Circolo Canottieri per il grande sforzo organizzativo".



Arriverà domani mattina alle ore 7.00 alla banchina del Terminal Crociere di Porto Corsini la nave ONG di Medici Senza Frontiere Geo Barents con 134 migranti a bordo di cui 87 uomini e 13 donne adulti e 34 minori di cui 15 non accompagnati. Le nazionalità dei migranti sono le seguenti: Siria (90) Egitto (26) Pakistan (10) Etiopia (5) Bangladesh (1) Eritrea (1) Palestina (1). A bordo nave sono presenti 12 nuclei familiari tutti provenienti dalla Siria. Tra i 34 minori ci sono 2 di 2 anni, i restanti hanno un'età compresa tra i 4 e i 17 anni. Le condizioni generali di salute dei migranti sono ritenute buone eccetto due casi che necessitano di accertamenti più approfonditi e saranno i primi che scenderanno dalla nave. Le visite sanitarie e gli adempimenti di polizia avverranno al Circolo Canottieri in località Standiana di Ravenna dove i migranti saranno accompagnati, appena sbarcati, con mezzi della Croce Rossa Italiana. La ripartizione prevede: 70 migranti rimarranno in Emilia Romagna (61 adulti e 9 MSNA di cui 16 a Bologna, 5 a Ferrara, 7 a Forlì Cesena, 11 a Modena, 6 a Parma, 5 a Piacenza, 8 a Reggio Emilia, 6 a Rimini e 6 a Ravenna) e saranno accompagnati con pullman a Bologna per essere poi ripartiti tra le varie province, fatta eccezione per Forlì-Cesena e Rimini dove gli enti gestori delle province interessate verranno a prelevarli direttamente; 64 migranti saranno trasferiti con pullman nella Regione Lazio (58 adulti e 6 MSNA). A bordo nave saliranno i Medici dell'Usmaf, del 118 e personale della Questura per gli accertamenti di rito. " Ancora una volta la macchina dell'accoglienza ravennate - ha dichiarato il Prefetto Castrese De Rosa - si è fatta trovare pronta per questo 8° sbarco (complessivamente saranno giunte al Porto di Ravenna (868 persone) e

Agenparl

Livorno

Firma in Comune di un protocollo di intesa per la valorizzazione della Fortezza Vecchia

(AGENPARL) - ven 09 febbraio 2024 Firma in Comune di un protocollo di intesa per la valorizzazione della Fortezza Vecchia Lunedì 12 febbraio alle ore 10 Sala Cerimonie - Palazzo Comunale Livorno, 9 febbraio 2024 - Lunedì 12 febbraio, alle ore 10 in Sala Cerimonie a Palazzo Comunale, sarà firmato il protocollo d'intesa tra Comune di Livorno, **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** e Camera di Commercio Maremma e **Tirreno**, per la realizzazione di azioni necessarie all'attuazione del programma di valorizzazione della Fortezza Vecchia. L'atto è propedeutico ad un percorso già avviato di federalismo culturale che porterà il Comune di Livorno ad acquisire la proprietà della Fortezza Vecchia. Firmeranno il protocollo il sindaco Luca Salvetti, l'assessora al Porto Barbara Bonciani, il presidente della Camera di Commercio Maremma e **Tirreno** Riccardo Breda e per l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** Claudio Capuano.



Il Nautilus

Livorno

Porti smart, il modello Livorno fa scuola in Italia

Il Tuscan Port Community System (TPCS) dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** (AdSP MTS) si allarga su scala nazionale. A Livorno la rivoluzione digitale iniziata nel 2012 con la messa a punto dello strumento di gestione dei flussi informativi ha innescato un deciso cambiamento nelle modalità di condivisione dei dati tra gli attori coinvolti (terminal, caricatori, spedizionieri, uffici istituzionali, autotrasportatori, agenti marittimi), favorendo la riduzione sostanziale dei tempi e l'efficiamento delle operazioni di importazione ed esportazione della merce. A distanza di undici anni dalla sua adozione, e dopo i positivi risultati raggiunti nel tempo, questo modello valica per la prima volta i confini locali, sbarcando in Sardegna e Campania. Lo hanno stabilito l'ADSP MTS e le AdSP del **Mar** di Sardegna e del **Mar Tirreno** Centrale, in due appositi accordi firmati nei giorni scorsi. In base a questi accordi il TPCS toscano verrà messo a disposizione dei porti sardi di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Santa Teresa, Portovesme e Arbatax e di quelli campani di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia. "Esportare il TPCS in due importanti realtà come quelle dei porti del

Mar Tirreno Centrale e del Mare di Sardegna è un grande risultato per la nostra **Autorità di Sistema**" afferma il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, **Luciano Guerrieri**, che aggiunge: "Si tratta di una soddisfazione non solo per noi, ma anche e soprattutto per il nostro Porto e per i suoi operatori, che da sempre sono parte attiva nell'evoluzione di questa fondamentale piattaforma". Per il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli, questi accordi testimoniano la bontà della scelta strategica effettuata dall'**Autorità di Sistema**. "Possiamo affermare con certezza che ad oggi il nostro PCS è considerato come uno dei modelli più avanzati a livello nazionale" dichiara, aggiungendo di voler continuare ad investire molto nello sviluppo del TPCS, attorno al quale si è andata formando una vera e propria comunità di utenti: "da anni lavoriamo a stretto contatto con tutti gli stakeholder interessati - prosegue -, non imponiamo soluzioni preconfezionate ma costruiamo con loro funzionalità e servizi a valore aggiunto. La vera sfida è quella di riuscire a tradurre in soluzioni digitali idee e richieste che siano realmente rispondenti alle reali esigenze operative". "Il **Sistema** dei porti sardi passa ufficialmente ad una nuova e più evoluta fase di digitalizzazione - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Grazie alla proficua collaborazione con dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, estesa, da oggi, anche a quella degli scali campani, adottiamo un **sistema** efficiente e collaudato di Port Community System che ci consentirà, una volta adeguato alle esigenze



Il Tuscan Port Community System (TPCS) dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (AdSP MTS) si allarga su scala nazionale. A Livorno la rivoluzione digitale iniziata nel 2012 con la messa a punto dello strumento di gestione dei flussi informativi ha innescato un deciso cambiamento nelle modalità di condivisione dei dati tra gli attori coinvolti (terminal, caricatori, spedizionieri, uffici istituzionali, autotrasportatori, agenti marittimi), favorendo la riduzione sostanziale dei tempi e l'efficiamento delle operazioni di importazione ed esportazione della merce. A distanza di undici anni dalla sua adozione, e dopo i positivi risultati raggiunti nel tempo, questo modello valica per la prima volta i confini locali, sbarcando in Sardegna e Campania. Lo hanno stabilito l'ADSP MTS e le AdSP del Mar di Sardegna e del Mar Tirreno Centrale, in due appositi accordi firmati nei giorni scorsi. In base a questi accordi il TPCS toscano verrà messo a disposizione dei porti sardi di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Santa Teresa, Portovesme e Arbatax e di quelli campani di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia. "Esportare il TPCS in due importanti realtà come quelle dei porti del Mar Tirreno Centrale e del Mare di Sardegna è un grande risultato per la nostra Autorità di Sistema", afferma il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, che aggiunge: "Si tratta di una soddisfazione non solo per noi, ma anche e soprattutto per il nostro Porto e per i suoi operatori, che da sempre sono parte attiva nell'evoluzione di questa fondamentale piattaforma". Per il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli, questi accordi testimoniano la bontà della scelta strategica effettuata dall'Autorità di Sistema. "Possiamo affermare con certezza che ad oggi il nostro PCS è considerato come uno dei modelli più avanzati a livello nazionale" dichiara, aggiungendo di voler continuare ad investire molto nello sviluppo del TPCS, attorno al quale si è andata formando una vera e propria comunità di utenti: "da anni

Il Nautilus

Livorno

degli otto scali di competenza, di digitalizzare, semplificare e velocizzare ulteriormente lo scambio di dati ed informazioni cruciali per le attività e le operazioni portuali. Un processo indispensabile che avvicina ulteriormente l'AdSP al proprio cluster **portuale** di riferimento ed innalza il livello di competitività dei nostri otto porti sardi". Per il Presidente dell'AdSP del **Tirreno** Centrale, Andrea Annunziata, l'implementazione del PCS toscano nel **Sistema Portuale** della Campania «dimostra come la cooperazione digitale tra i sistemi portuali italiani sia un modello vincente, permettendo una maggiore uniformità delle procedure portuali a livello nazionale. Il PCS è riconosciuto come il metodo più avanzato di scambio di informazioni della comunità **portuale** nazionale. Ottimizza, gestisce, automatizza e rende più fluido l'import-export **portuale** tramite un unico invio di dati. L'adozione del prezioso PCS toscano incrementerà la competitività **portuale** dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, rendendo più intelligente e sicuro lo scambio di informazioni tra ente pubblico e operatori portuali».

Informare

Livorno

Il Port Community System della Toscana esteso ai sistemi portuali di Sardegna e Campania

Il Tuscan Port Community System adottato dalle AdSP delle due regioni Il Tuscan Port Community System (TPCS), la piattaforma informatica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per la condivisione e lo scambio dei dati utilizzati dagli operatori della logistica che fa capo al sistema portuale toscano, sarà esteso ai sistemi portuali della Sardegna e della Campania. L'ente portuale del Tirreno Settentrionale, infatti, ha sottoscritto due specifici accordi con le Autorità di Sistema Portuale della Sardegna e del Mar Tirreno Centrale. Le due intese prevedono che il TPCS toscano venga messo a disposizione dei porti sardi di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Santa Teresa, Portovesme e Arbatax e di quelli campani di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. «Esportare il TPCS in due importanti realtà come quelle dei porti del Mar Tirreno Centrale e del Mare di Sardegna - ha commentato il presidente dell'AdSP del Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri - è un grande risultato per la nostra Autorità di Sistema. Si tratta di una soddisfazione non solo per noi, ma anche e soprattutto per il nostro porto e per i suoi operatori, che da sempre sono parte attiva nell'evoluzione di questa fondamentale piattaforma». Con il TPCS - ha affermato il presidente dell'AdSP sarda, Massimo Deiana - «adottiamo un sistema efficiente e collaudato di Port Community System che ci consentirà, una volta adeguato alle esigenze degli otto scali di competenza, di digitalizzare, semplificare e velocizzare ulteriormente lo scambio di dati ed informazioni cruciali per le attività e le operazioni portuali. Un processo indispensabile che avvicina ulteriormente l'AdSP al proprio cluster portuale di riferimento ed innalza il livello di competitività dei nostri otto porti sardi». Anche il presidente dell'AdSP del Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, ha evidenziato che «l'adozione del prezioso PCS toscano incrementerà la competitività portuale dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, rendendo più intelligente e sicuro lo scambio di informazioni tra ente pubblico e operatori portuali».



Il Tuscan Port Community System adottato dalle AdSP delle due regioni Il Tuscan Port Community System (TPCS), la piattaforma informatica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per la condivisione e lo scambio dei dati utilizzati dagli operatori della logistica che fa capo al sistema portuale toscano, sarà esteso ai sistemi portuali della Sardegna e della Campania. L'ente portuale del Tirreno Settentrionale, infatti, ha sottoscritto due specifici accordi con le Autorità di Sistema Portuale della Sardegna e del Mar Tirreno Centrale. Le due intese prevedono che il TPCS toscano venga messo a disposizione dei porti sardi di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Santa Teresa, Portovesme e Arbatax e di quelli campani di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. «Esportare il TPCS in due importanti realtà come quelle dei porti del Mar Tirreno Centrale e del Mare di Sardegna - ha commentato il presidente dell'AdSP del Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri - è un grande risultato per la nostra Autorità di Sistema. Si tratta di una soddisfazione non solo per noi, ma anche e soprattutto per il nostro porto e per i suoi operatori, che da sempre sono parte attiva nell'evoluzione di questa fondamentale piattaforma». Con il TPCS - ha affermato il presidente dell'AdSP sarda, Massimo Deiana - «adottiamo un sistema efficiente e collaudato di Port Community System che ci consentirà, una volta adeguato alle esigenze degli otto scali di competenza, di digitalizzare, semplificare e velocizzare ulteriormente lo scambio di dati ed informazioni cruciali per le attività e le operazioni portuali. Un processo indispensabile che avvicina ulteriormente l'AdSP al proprio cluster portuale di riferimento ed innalza il livello di competitività dei nostri otto porti sardi». Anche il presidente dell'AdSP del Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, ha evidenziato che «l'adozione del prezioso PCS toscano incrementerà la competitività portuale dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, rendendo più

Informare

Livorno

La richiesta è di aumenti economici e di maggiore sicurezza

È partita ieri da **Livorno** la campagna di assemblee unitarie nei porti italiani a seguito dell'interruzione delle trattative per il rinnovo del contratto dello scorso 2 febbraio, incontri - hanno spiegato Filt-Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti - volti a spiegare ai lavoratori le motivazioni alla base di questa brusca interruzione. «Le nostre richieste - hanno specificato i sindacati - sono chiare e irrinunciabili: sono indispensabili aumenti economici per mitigare gli effetti dell'inflazione che sempre di più incidono sul potere d'acquisto e una maggiore sicurezza che in un settore ad alto rischio come quello portuale si raggiunge attraverso strumenti contrattuali, ma anche legislativi, ad esempio riducendo l'incertezza interpretativa della norma 272/99 e con forme di bilateralità che possano aiutare le famiglie delle vittime. Senza un chiaro segnale in questo senso sarà difficile risolvere la situazione di stallo al tavolo». «Durante i lavori dell'assemblea - hanno reso noto Filt, Fit e Uilt - si è sottolineato, inoltre, che nonostante gli impegni, il Mit non ha ancora attivato il tavolo di confronto sulla riforma della portualità. Riteniamo che tale confronto, anche alla luce di quanto emerso nell'ambito del percorso relazionale con le associazioni datoriali, non è più rinviabile. La riunione di ieri a **Livorno** - hanno spiegato le organizzazioni sindacali - si è svolta in un clima molto caldo e molto partecipato con oltre 300 lavoratori che hanno espresso pieno sostegno a eventuali azioni di lotta che potranno essere programmate prossimamente e siamo sicuri che registreremo lo stesso sostegno negli altri incontri in programma nelle prossime due settimane». «Rinnovare il contratto in una fase così delicata - hanno evidenziato i sindacati - ha un valore dal quale le associazioni datoriali non possono più prescindere; allo stesso tempo è necessario adeguare le retribuzioni all'aumento del costo della vita, migliorando le condizioni di questi lavoratori che operano in un settore così strategico per la nostra economia».

Informare

La richiesta è di aumenti economici e di maggiore sicurezza



02/09/2024 16:16

È partita ieri da Livorno la campagna di assemblee unitarie nei porti italiani a seguito dell'interruzione delle trattative per il rinnovo del contratto dello scorso 2 febbraio, incontri - hanno spiegato Filt-Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti - volti a spiegare ai lavoratori le motivazioni alla base di questa brusca interruzione. «Le nostre richieste - hanno specificato i sindacati - sono chiare e irrinunciabili: sono indispensabili aumenti economici per mitigare gli effetti dell'inflazione che sempre di più incidono sul potere d'acquisto e una maggiore sicurezza che in un settore ad alto rischio come quello portuale si raggiunge attraverso strumenti contrattuali, ma anche legislativi, ad esempio riducendo l'incertezza interpretativa della norma 272/99 e con forme di bilateralità che possano aiutare le famiglie delle vittime. Senza un chiaro segnale in questo senso sarà difficile risolvere la situazione di stallo al tavolo». «Durante i lavori dell'assemblea - hanno reso noto Filt, Fit e Uilt - si è sottolineato, inoltre, che nonostante gli impegni, il Mit non ha ancora attivato il tavolo di confronto sulla riforma della portualità. Riteniamo che tale confronto, anche alla luce di quanto emerso nell'ambito del percorso relazionale con le associazioni datoriali, non è più rinviabile. La riunione di ieri a Livorno - hanno spiegato le organizzazioni sindacali - si è svolta in un clima molto caldo e molto partecipato con oltre 300 lavoratori che hanno espresso pieno sostegno a eventuali azioni di lotta che potranno essere programmate prossimamente e siamo sicuri che registreremo lo stesso sostegno negli altri incontri in programma nelle prossime due settimane». «Rinnovare il contratto in una fase così delicata - hanno evidenziato i sindacati - ha un valore dal quale le associazioni datoriali non possono più prescindere; allo stesso tempo è necessario adeguare le retribuzioni all'aumento del costo della vita, migliorando le condizioni di questi lavoratori che operano in un settore così strategico per la nostra economia».

Informatore Navale

Livorno

Porti smart, il modello Livorno fa scuola in Italia

Il Tuscan Port Community System (TPCS) dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** (AdSP MTS) si allarga su scala nazionale A Livorno la rivoluzione digitale iniziata nel 2012 con la messa a punto dello strumento di gestione dei flussi informativi ha innescato un deciso cambiamento nelle modalità di condivisione dei dati tra gli attori coinvolti (terminal, caricatori, spedizionieri, uffici istituzionali, autotrasportatori, agenti marittimi), favorendo la riduzione sostanziale dei tempi e l'efficientamento delle operazioni di importazione ed esportazione della merce A distanza di undici anni dalla sua adozione, e dopo i positivi risultati raggiunti nel tempo, questo modello valica per la prima volta i confini locali, sbarcando in Sardegna e Campania. Lo hanno stabilito l'ADSP MTS e le AdSP del **Mar di Sardegna** e del **Mar Tirreno Centrale**, in due appositi accordi firmati nei giorni scorsi. In base a questi accordi il TPCS toscano verrà messo a disposizione dei porti sardi di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Santa Teresa, Portovesme e Arbatax e di quelli campani di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

"Esportare il TPCS in due importanti realtà come quelle dei porti del **Mar**

Tirreno Centrale e del Mare di Sardegna è un grande risultato per la nostra **Autorità di Sistema**" afferma il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, **Luciano Guerrieri**, che aggiunge: "Si tratta di una soddisfazione non solo per noi, ma anche e soprattutto per il nostro Porto e per i suoi operatori, che da sempre sono parte attiva nell'evoluzione di questa fondamentale piattaforma". Per il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli, questi accordi testimoniano la bontà della scelta strategica effettuata dall'**Autorità di Sistema**. "Possiamo affermare con certezza che ad oggi il nostro PCS è considerato come uno dei modelli più avanzati a livello nazionale" dichiara, aggiungendo di voler continuare ad investire molto nello sviluppo del TPCS, attorno al quale si è andata formando una vera e propria comunità di utenti: "da anni lavoriamo a stretto contatto con tutti gli stakeholder interessati - prosegue -, non imponiamo soluzioni preconfezionate ma costruiamo con loro funzionalità e servizi a valore aggiunto. La vera sfida è quella di riuscire a tradurre in soluzioni digitali idee e richieste che siano realmente rispondenti alle reali esigenze operative". "Il **Sistema** dei porti sardi passa ufficialmente ad una nuova e più evoluta fase di digitalizzazione - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Grazie alla proficua collaborazione con dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, estesa, da oggi, anche a quella degli scali campani, adottiamo un **sistema** efficiente e collaudato di Port Community System che ci consentirà, una volta adeguato alle esigenze degli otto scali di competenza,



Il Tuscan Port Community System (TPCS) dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (AdSP MTS) si allarga su scala nazionale A Livorno la rivoluzione digitale iniziata nel 2012 con la messa a punto dello strumento di gestione dei flussi informativi ha innescato un deciso cambiamento nelle modalità di condivisione dei dati tra gli attori coinvolti (terminal, caricatori, spedizionieri, uffici istituzionali, autotrasportatori, agenti marittimi), favorendo la riduzione sostanziale dei tempi e l'efficientamento delle operazioni di importazione ed esportazione della merce A distanza di undici anni dalla sua adozione, e dopo i positivi risultati raggiunti nel tempo, questo modello valica per la prima volta i confini locali, sbarcando in Sardegna e Campania. Lo hanno stabilito l'ADSP MTS e le AdSP del Mar di Sardegna e del Mar Tirreno Centrale, in due appositi accordi firmati nei giorni scorsi. In base a questi accordi il TPCS toscano verrà messo a disposizione dei porti sardi di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Santa Teresa, Portovesme e Arbatax e di quelli campani di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. "Esportare il TPCS in due importanti realtà come quelle dei porti del Mar Tirreno Centrale e del Mare di Sardegna è un grande risultato per la nostra Autorità di Sistema" afferma il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, che aggiunge: "Si tratta di una soddisfazione non solo per noi, ma anche e soprattutto per il nostro Porto e per i suoi operatori, che da sempre sono parte attiva nell'evoluzione di questa fondamentale piattaforma". Per il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli, questi accordi testimoniano la bontà della scelta strategica effettuata dall'Autorità di Sistema. "Possiamo affermare con certezza che ad oggi il nostro PCS è considerato come uno dei modelli più avanzati a livello nazionale" dichiara, aggiungendo di voler continuare ad investire molto nello sviluppo del TPCS, attorno al quale si è andata formando una vera e propria comunità di utenti: "da anni

Informatore Navale

Livorno

di digitalizzare, semplificare e velocizzare ulteriormente lo scambio di dati ed informazioni cruciali per le attività e le operazioni portuali. Un processo indispensabile che avvicina ulteriormente l'AdSP al proprio cluster **portuale** di riferimento ed innalza il livello di competitività dei nostri otto porti sardi". Per il Presidente dell'AdSP del **Tirreno** Centrale, Andrea Annunziata, l'implementazione del PCS toscano nel **Sistema Portuale** della Campania «dimostra come la cooperazione digitale tra i sistemi portuali italiani sia un modello vincente, permettendo una maggiore uniformità delle procedure portuali a livello nazionale. Il PCS è riconosciuto come il metodo più avanzato di scambio di informazioni della comunità **portuale** nazionale. Ottimizza, gestisce, automatizza e rende più fluido l'import-export **portuale** tramite un unico invio di dati. L'adozione del prezioso PCS toscano incrementerà la competitività **portuale** dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, rendendo più intelligente e sicuro lo scambio di informazioni tra ente pubblico e operatori portuali».

Solo fuel "pulito" in porto

LIVORNO L'ammiraglio Gaetano Angora, comandante della Capitaneria di **Porto** di **Livorno**, ha firmato una nuova ordinanza che disciplina il cambio del combustibile a bordo delle navi dirette al **porto** labronico prima di arrivare in rada; questa la risposta in termini concreti dall'Autorità Marittima alle ragionevoli apprensioni dei livornesi, soprattutto di quelli che vivono più a ridosso dell'area portuale, apprensioni fatte proprie anche dal Comune. Il fenomeno è stato già approfondito e da qualche anno e in parte mitigato con la sottoscrizione del Blue Agreement, un accordo tra Enti pubblici e società di navigazione che ha rappresentato un primo importante passo in tale direzione. E viene comunque tenuto sotto controllo dalle varie campagne di monitoraggio sulla qualità dell'aria. Per dovere di cronaca continua la nota della Capitaneria va osservato che tutte le navi che scalano il **porto** di **Livorno** sono già in linea con le imposizioni derivanti dalle Direttive Comunitarie e internazionali, sia per quanto riguarda la tipologia di combustibile impiegato, che per gli impianti idonei ad abbattere le emissioni inquinanti, gli scrubber. * * *Cosa cambierà allora, in pratica? Tutte le navi, si legge nel provvedimento che entrerà in vigore il prossimo 19 febbraio, dovranno attivare la procedura del cambio di combustibile necessario ad alimentare gli apparati ausiliari (quelli che sono tenuti in moto durante tutta la sosta della nave all'ormeggio) all'atto dell'ingresso nella rada del **porto** in modo da effettuare tutte le manovre all'interno del bacino portuale con il combustibile a tenore di zolfo inferiore allo 0,1%. Allo stesso modo, in fase di partenza, tutte le navi avranno l'obbligo di utilizzare il combustibile meno inquinante fino alla completa uscita dalla rada. Ma l'ordinanza non si limita all'impiego del combustibile a più basso tenore di zolfo, introducendo anche specifiche procedure tese a migliorare e controllare le emissioni dei gas di scarico in atmosfera. Vengono impartiti specifici obblighi per gli equipaggi, in particolare sulle corrette attività di manutenzione di macchinari ed apparati, nonché sulla periodica vigilanza della fuoriuscita dei fumi dalle ciminiere e, laddove riscontrata, delle successive azioni per individuare ed eliminare l'anomalia. Specifiche misure aggiuntive sono state poi introdotte per le navi passeggeri ro-ro investendo direttamente le compagnie di gestione ISM quelle cioè deputate al sistema di gestione della sicurezza e delle politiche per la protezione dell'ambiente da parte delle navi che si sono rivelate particolarmente favorevoli a tale tipo di iniziativa. Tutte queste società dovranno predisporre procedure operative che assicurino non solo la costante e perfetta manutenzione di valvole, pompe, iniettori, filtri, ma prevedere anche che uno o più membri dell'equipaggio svolgano un'attività continuativa di monitoraggio delle emissioni dei gas di scarico in **porto** per poter prontamente rilevare anomale e prolungate emissioni di



La Gazzetta Marittima

Livorno

fumo nero e adottare immediate misure correttive. Le operazioni di rilevazione e manutenzione dovranno essere tempestivamente annotate in apposito registro di bordo che sarà tenuto a disposizione delle Autorità in caso di controlli. Maggiori e più rigorose verifiche sono previste in caso di accertate emissioni di fumo scuro, con l'Autorità Marittima che potrà disporre controlli aggiuntivi nonché ulteriori campionamenti dei combustibili utilizzati con spese a carico degli armatori. Saranno anche disposte recita infine l'ordinanza visite di controllo occasionali e senza preavviso per verificare che le attività manutentive siano eseguite secondo le norme e le raccomandazioni emesse dalle case costruttrici di impianti ed apparati. Già da tempo abbiamo preso a cuore questo problema tanto caro alla cittadinanza, spiega l'ammiraglio Angora. Ho personalmente disposto l'intensificazione delle ispezioni a bordo delle navi che scalano il porto di Livorno rendendo pubblici sul nostro sito internet, in ottica della massima trasparenza, i risultati delle attività di controllo e campionamento che eseguiamo con l'ausilio dell'Agenzia delle Dogane. E pur consapevoli che gli esiti delle nostre attività non avevano fatto emergere valori superiori ai limiti di legge, al pari delle campagne di monitoraggio effettuate dall'Arpat prosegue il Comandante del porto abbiamo inteso prontamente raccogliere l'invito del Comune, direttamente portato alla nostra attenzione dal Sindaco Salvetti e dalle Assessore Cepparello e Bonciani, per rispondere alle esigenze dei cittadini, preoccupati che i fumi delle navi potessero creare un rischio alla propria salute. Abbiamo, pertanto, fatto tutti gli approfondimenti di carattere tecnico ed amministrativo necessari per giungere a questo provvedimento per il quale, devo riconoscere, è stata dimostrata grande sensibilità anche da parte degli armatori e che ha l'obiettivo di costituire una best practice, non solo per il divieto di utilizzo del combustibile più inquinante già da una fascia di rispetto esterna al porto, ma soprattutto per la prevenzione di avarie e malfunzionamenti durante la permanenza all'ormeggio che nella quasi totalità dei casi rappresentano il vero motivo di potenziali inquinamenti atmosferici perché i dispositivi di depurazione potrebbero non funzionare a dovere.

Un'ambulanza sempre pronta

Matteo Paroli LIVORNO - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha rinnovato, per tutto il 2024, la Convenzione con le associazioni del Terzo Settore (SVS Pubblica Assistenza Livorno, Croce Rossa Italiana Livorno, Misericordia Livorno, Misericordia di Montenero e Misericordia di Antignano) per l'apprestamento di un presidio fisso di emergenza e soccorso da dislocare in area Darsena Toscana. La convenzione era stata già stipulata, ma soltanto in via sperimentale, ad Ottobre del 2022 e al termine della sperimentazione - dice l'AdSP - in considerazione dei positivi risultati ottenuti e del favorevole riscontro avuto sia dai lavoratori che dalle Istituzioni locali, era stata implementata e resa maggiormente aderente alle esigenze del porto. Durante il periodo di vigenza dell'accordo, dalle 8 alle 20 dei giorni lavorativi (dalle 8 alle 18.00 durante il weekend) e dalle 8.00 alle 22.00 di tutti i giorni della settimana per il periodo compreso tra metà maggio e fine settembre, un'ambulanza dotata di personale paramedico, dispositivi per rianimazione, rilevazione parametri e attrezzature per traumi, oltre che di un defibrillatore, stazionerà alla radice della Darsena Toscana, sponda Ovest, servendo anche la parte Est con due soccorritori di livello avanzato delle associazioni di volontariato aderenti. "Il rinnovo di questa convenzione è una conferma dell'impegno dell'AdSP a supporto della gestione degli infortuni e degli incidenti in ambito portuale" ha dichiarato il segretario generale dell'Ente portuale, Matteo Paroli. "Rafforzare la sicurezza del settore e avere precise garanzie sulle tutele legate al benessere dei lavoratori portuali, è questa la strada da intraprendere per avere un porto sempre più efficiente e sostenibile" ha aggiunto. "Sono contento di sapere che su questi temi c'è la più assoluta convergenza di vedute con le Associazioni del Terzo Settore". Da quando è attivo il presidio in porto, sono stati complessivamente effettuati 66 interventi, di cui due con richiesta di urgente ospedalizzazione e decorso favorevole. La tipologia degli interventi è abbastanza varia ma la maggior parte dei casi è risultata essere riconducibile a eventi di natura traumatica e cardiologica/ipertensiva.



Matteo Paroli LIVORNO - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha rinnovato, per tutto il 2024, la Convenzione con le associazioni del Terzo Settore (SVS Pubblica Assistenza Livorno, Croce Rossa Italiana Livorno, Misericordia Livorno, Misericordia di Montenero e Misericordia di Antignano) per l'apprestamento di un presidio fisso di emergenza e soccorso da dislocare in area Darsena Toscana. La convenzione era stata già stipulata, ma soltanto in via sperimentale, ad Ottobre del 2022 e al termine della sperimentazione - dice l'AdSP - in considerazione dei positivi risultati ottenuti e del favorevole riscontro avuto sia dai lavoratori che dalle Istituzioni locali, era stata implementata e resa maggiormente aderente alle esigenze del porto. Durante il periodo di vigenza dell'accordo, dalle 8 alle 20 dei giorni lavorativi (dalle 8 alle 18.00 durante il weekend) e dalle 8.00 alle 22.00 di tutti i giorni della settimana per il periodo compreso tra metà maggio e fine settembre, un'ambulanza dotata di personale paramedico, dispositivi per rianimazione, rilevazione parametri e attrezzature per traumi, oltre che di un defibrillatore, stazionerà alla radice della Darsena Toscana, sponda Ovest, servendo anche la parte Est con due soccorritori di livello avanzato delle associazioni di volontariato aderenti. "Il rinnovo di questa convenzione è una conferma dell'impegno dell'AdSP a supporto della gestione degli infortuni e degli incidenti in ambito portuale" ha dichiarato il segretario generale dell'Ente portuale, Matteo Paroli. "Rafforzare la sicurezza del settore e avere precise garanzie sulle tutele legate al benessere dei lavoratori portuali, è questa la strada da intraprendere per avere un porto sempre più efficiente e sostenibile" ha aggiunto. "Sono contento di sapere che su questi temi c'è la più assoluta convergenza di vedute con le Associazioni del Terzo Settore". Da quando è attivo il presidio in porto, sono stati complessivamente effettuati 66 interventi, di cui due con richiesta di urgente ospedalizzazione e decorso favorevole. La tipologia degli interventi è abbastanza

Fischi per fiaschi

LIVORNO D'accordo, errare humanum est, e non c'è bisogno di tradurre l'antico detto. Ma a volte gli errori possono creare pericolose conseguenze. È il caso, segnalato ieri dall'Asamar l'associazione degli agenti marittimi toscani relativo all'ordinanza del comandante della direzione marittima ammiraglio Angora sul divieto di utilizzo di carburanti inquinanti sulle navi in arrivo e in porto sia a **Livorno** che a Piombino. Qualcuno ha preso fischi per fiaschi ed ha proclamato per scritto che non ci saranno più, in toto, fumi delle navi, confondendo l'uso degli apparati ausiliari di bordo con quello dei motori principali. Errore veniale? Non tanto, visto che in materia vigono da tempo discipline più che note da parte della comunità internazionale. Errore mortale, perché ignora che l'uso e l'abuso di carburanti inquinanti in porto è da tempo disciplinato, con alcune navi in particolare quelle di Grimaldi ma non solo che hanno addirittura propulsione elettrica dentro gli scali. L'Asamar ha ragione, anche perché alla preparazione dell'ordinanza ha partecipato con alcuni dei suoi iscritti, portando un contributo significativo ai dettagli relativi all'impegno degli armatori per contribuire alla difesa dell'ambiente. (A.F.)



Meloria, ritorna il parco boe

ROMA - Ma i divieti assoluti di navigazione ed ancoraggio nelle aree marine protette sono davvero la soluzione migliore per difendere la natura? Il tema se lo stanno ponendo alcune riviste nautiche, sulla base della crescente voglia di accedere a luoghi bellissimi: voglia accompagnata alla cultura necessaria a non danneggiarli. In Spagna - cita l'ultimo numero di In Vela - si può ormeggiare. Lo splendido parco naturale di Cabrera, a sud di Maiorca (Baleari), offre libero accesso con la propria barca. Il parco è stato istituito nel 1991, l'ancoraggio avviene tramite un sistema di boe che proteggono le praterie di Posidonia presenti nella baia del **porto**, l'accesso avviene tramite una autorizzazione del Parco, da richiedere online. Lungo le coste italiane ci sono tesori spesso inaccessibili ai diportisti, le Aree Marine Protette. Gestite diversamente - scrive il giornale - diventerebbero un patrimonio inestimabile da sfruttare per il turismo nautico, preservando l'ambiente. Qual è la reale situazione e cosa va fatto per navigare in paradisi oggi preclusi? In Italia 228mila ettari di mare, 700 chilometri di costa, sono tutelati dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Sono oltre 30 le Aree Marine Protette, dette AMP: molte delle quali sono totalmente chiuse ad ogni tipo di navigazione da diporto, alcune anche alle barchette a vela o a remi. Ci sono, anche in Italia, eccezioni importanti. Tra queste l'area protetta delle secche della Meloria, 3 miglia fuori dal **porto** di **Livorno**, dove il Parco di Migliarino e San Rossore - che ne ha la gestione - ha organizzato per quest'estate un nuovo e più capiente parco boe dove ormeggiare le barcaiole preservando il fondale di posidonia. La gestione delle boe, con la posa in opera, la ciclica manutenzione e poi il ritorno invernale, è stata affidata all'Assonautica di **Livorno** tramite i volontari di Marevivo. Un esempio da imitare.



Tuscan Port Community System (TPCS) sbarca in Sardegna e Campania

LIVORNO Il Tuscan Port Community System (TPCS) dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (AdSP MTS) si allarga su scala nazionale. A Livorno la rivoluzione digitale iniziata nel 2012 con la messa a punto dello strumento di gestione dei flussi informativi ha innescato un deciso cambiamento nelle modalità di condivisione dei dati tra gli attori coinvolti (terminal, caricatori, spedizionieri, uffici istituzionali, autotrasportatori, agenti marittimi), favorendo la riduzione sostanziale dei tempi e l'efficientamento delle operazioni di importazione ed esportazione della merce. A distanza di undici anni dalla sua adozione, e dopo i positivi risultati raggiunti nel tempo, questo modello valica per la prima volta i confini locali, sbarcando in Sardegna e Campania. Lo hanno stabilito l'ADSP MTS e le AdSP del Mar di Sardegna e del Mar Tirreno Centrale, in due appositi accordi firmati nei giorni scorsi. In base a questi accordi il TPCS toscano verrà messo a disposizione dei porti sardi di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Santa Teresa, Portovesme e Arbatax e di quelli campani di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Esportare il TPCS in due importanti realtà come quelle dei porti del Mar Tirreno Centrale e del Mare di Sardegna è un grande risultato per la nostra Autorità di Sistema afferma il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, che aggiunge: Si tratta di una soddisfazione non solo per noi, ma anche e soprattutto per il nostro Porto e per i suoi operatori, che da sempre sono parte attiva nell'evoluzione di questa fondamentale piattaforma. Per il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli, questi accordi testimoniano la bontà della scelta strategica effettuata dall'Autorità di Sistema. Possiamo affermare con certezza che ad oggi il nostro PCS è considerato come uno dei modelli più avanzati a livello nazionale dichiara, aggiungendo di voler continuare ad investire molto nello sviluppo del TPCS, attorno al quale si è andata formando una vera e propria comunità di utenti: Da anni lavoriamo a stretto contatto con tutti gli stakeholder interessati prosegue -, non imponiamo soluzioni preconfezionate ma costruiamo con loro funzionalità e servizi a valore aggiunto. La vera sfida è quella di riuscire a tradurre in soluzioni digitali idee e richieste che siano realmente rispondenti alle reali esigenze operative. Il Sistema dei porti sardi passa ufficialmente ad una nuova e più evoluta fase di digitalizzazione spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna Grazie alla proficua collaborazione con dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, estesa, da oggi, anche a quella degli scali campani, adottiamo un sistema efficiente e collaudato di Port Community System che ci consentirà, una volta adeguato alle esigenze degli otto scali di competenza, di digitalizzare, semplificare e velocizzare ulteriormente lo scambio di dati ed informazioni cruciali per le attività e le operazioni portuali. Un processo indispensabile



Messaggero Marittimo

Livorno

che avvicina ulteriormente l'AdSP al proprio cluster portuale di riferimento ed innalza il livello di competitività dei nostri otto porti sardi. Per il Presidente dell'AdSP del Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, l'implementazione del PCS toscano nel Sistema Portuale della Campania «dimostra come la cooperazione digitale tra i sistemi portuali italiani sia un modello vincente, permettendo una maggiore uniformità delle procedure portuali a livello nazionale. Il PCS è riconosciuto come il metodo più avanzato di scambio di informazioni della comunità portuale nazionale. Ottimizza, gestisce, automatizza e rende più fluido l'import-export portuale tramite un unico invio di dati. L'adozione del prezioso PCS toscano incrementerà la competitività portuale dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, rendendo più intelligente e sicuro lo scambio di informazioni tra ente pubblico e operatori portuali».

Contrasto alla droga: nuovo sequestro al porto di Livorno

LIVORNO Continua la risposta della Reparto Antifrode dell'Ufficio delle Dogane di Livorno e dai finanziari del Gruppo di Livorno alla criminalità organizzata e allo spaccio di droga: 27 chilogrammi di cocaina pura distribuita in 25 panetti sono stati sequestrati a fine Gennaio nel porto, dando così un altro significativo colpo nella lotta al narcotraffico. In arrivo dal Sud America la merce illegale è stata intercettata dai controlli antidroga che fanno da scudo alla volontà dei narcotrafficienti di rendere l'area portuale di Livorno un punto di facile approdo. Il rinvenimento conferma l'efficacia dei dispositivi di controllo, incentrati sull'efficienza del binomio analisi dei rischi e azione operativa a tutto campo mediante gli strumenti in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), nonché all'abilissimo olfatto dei cani antidroga utilizzati dal Gruppo della Guardia di Finanza di Livorno. Anche in questo caso, i narcotrafficienti hanno cercato di sfruttare i traffici commerciali leciti per celare abilmente 25 panetti di cocaina all'interno di un container frigo proveniente dall'Equador che era stato stoccato presso l'interporto di Collesalvetti-Guasticce. I panetti di cocaina erano nascosti nella zona motore del contenitore frigo, che trasportava banane, merce che, una volta sbarcata, segue tempistiche molto ristrette per preservare la catena del freddo. Gli stratagemmi dei malavitosi di recuperare la cocaina sono stati vanificati dall'esperienza e della professionalità dei reparti di ADM e GdF, anche grazie alla rinnovata sinergia operativa siglata nell'ambito del Protocollo d'intesa dell'Aprile 2023. Lo stupefacente, risultato di assoluta purezza, come confermato dalle analisi effettuate dal locale Laboratorio chimico ADM, e quindi di alto valore, atteso che sarebbe stato tagliato con altre sostanze anche 4 volte, verrà distrutto presso un inceneritore in Toscana e così strappato alle piazze di spaccio, dove avrebbe fruttato alla criminalità organizzata oltre 100 mila dosi per un valore complessivo superiore ai 10 milioni di euro. I controlli delle Fiamme Gialle del Gruppo di Livorno e dei funzionari ADM del locale Ufficio delle Dogane, anche in questa area limitrofa allo scalo mercantile labronico, hanno consentito di raggiungere un nuovo importante risultato nella lotta al narcotraffico. Le attività svolte sono state coordinate dalla Procura della Repubblica di Livorno che ha convalidato l'azione di polizia giudiziaria e disposto gli approfondimenti del caso. Ricordiamo che nei porti europei avviene circa il 70% dei sequestri di droga, Italia compresa e per questo l'Europa ha lanciato l'Alleanza europea dei porti. Su Livorno l'attività dell'Agenzia delle dogane ha permesso nel corso del 2023 di sequestrare complessivamente 520 chilogrammi di cocaina pura .



I lavoratori portuali danno il via alle assemblee unitarie

LIVORNO Parte da Livorno la campagna di assemblee unitarie nei porti italiani decise dai lavoratori dopo il blocco alle trattative per il rinnovo del contratto dello scorso 2 Febbraio. Un incontro per spiegare ai lavoratori le motivazioni alla base di questa interruzione. Le nostre richieste sono chiare e irrinunciabili -si legge in una nota di Filt-Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti sono indispensabili aumenti economici per mitigare gli effetti dell'inflazione che sempre di più incidono sul potere d'acquisto e una maggiore sicurezza che in un settore ad alto rischio come quello portuale si raggiunge attraverso strumenti contrattuali, ma anche legislativi, ad esempio riducendo l'incertezza interpretativa della norma 272/99 e con forme di bilateralità che possano aiutare le famiglie delle vittime. Senza un chiaro segnale in questo senso sarà difficile risolvere la situazione di stallo al tavolo. Durante i lavori dell'assemblea si è sottolineato, inoltre, che nonostante gli impegni, il Mit non ha ancora attivato il tavolo di confronto sulla riforma della portualità. Riteniamo che tale confronto, anche alla luce di quanto emerso nell'ambito del percorso relazionale con le associazioni datoriali, non è più rinviabile. Alla riunione nella città labronica hanno partecipato oltre 300 lavoratori che hanno espresso pieno sostegno a eventuali azioni di lotta che potranno essere programmate prossimamente. Siamo sicuri che registreremo lo stesso sostegno negli altri incontri in programma nelle prossime due settimane dicono le organizzazioni sindacali. Rinnovare il contratto in una fase così delicata ha un valore dal quale le associazioni datoriali non possono più prescindere, allo stesso tempo è necessario adeguare le retribuzioni all'aumento del costo della vita, migliorando le condizioni di questi lavoratori che operano in un settore così strategico per la nostra economia.



Ship Mag

Livorno

Porti smart, il modello Livorno fa scuola in Italia

09 Febbraio 2024 Daniele Paganini Il Tuscan Port Community System sbarca in Sardegna e Campania **Livorno** - Si allarga su scala nazionale il sistema digitalizzato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che garantisce la totale gestione dei flussi informativi : in questo modo c'è una maggiore condivisione dei dati tra gli attori coinvolti (terminal, caricatori, spedizionieri, uffici istituzionali, autotrasportatori, agenti marittimi), favorendo la riduzione dei tempi e l'efficiamento delle operazioni di importazione ed esportazione della merce. Si chiama Tuscan Port Community System , una rivoluzione digitale per il **porto** di **Livorno** avviata nel 2012 che adesso fa scuola in Italia sbarcando in Sardegna e Campania dopo gli accordi con le Adsp del Mar di Sardegna e del Mar Tirreno Centrale . Il sistema verrà messo a disposizione dei porti sardi di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, **Porto** Torres, Oristano, Santa Teresa, Portovesme e Arbatax e di quelli campani di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. "Esportare il Tuscan Port Community System in due importanti realtà come quelle dei porti del Mar Tirreno Centrale e del Mare di Sardegna è un grande risultato per la nostra Autorità di sistema" spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri , che aggiunge: "Si tratta di una soddisfazione non solo per noi, ma anche e soprattutto per il nostro **porto** e per i suoi operatori, che da sempre sono parte attiva nell'evoluzione di questa fondamentale piattaforma". Per Massimo Deiana presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna "adottiamo un sistema che ci consentirà, una volta adeguato alle esigenze degli otto scali di competenza, di digitalizzare, semplificare e velocizzare ulteriormente lo scambio di dati ed informazioni cruciali per le attività e le operazioni portuali". Sulla stessa lunghezza d'onda il presidente dell'Adsp del Tirreno Centrale, Andrea Annunziata : "Così sarà possibile incrementare la competitività portuale dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, rendendo più intelligente e sicuro lo scambio di informazioni tra ente pubblico e operatori portuali".



02/09/2024 14:26

Daniele Paganini

09 Febbraio 2024 Daniele Paganini Il Tuscan Port Community System sbarca in Sardegna e Campania Livorno - Si allarga su scala nazionale il sistema digitalizzato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che garantisce la totale gestione dei flussi informativi : in questo modo c'è una maggiore condivisione dei dati tra gli attori coinvolti (terminal, caricatori, spedizionieri, uffici istituzionali, autotrasportatori, agenti marittimi), favorendo la riduzione dei tempi e l'efficiamento delle operazioni di importazione ed esportazione della merce. Si chiama Tuscan Port Community System , una rivoluzione digitale per il porto di Livorno avviata nel 2012 che adesso fa scuola in Italia sbarcando in Sardegna e Campania dopo gli accordi con le Adsp del Mar di Sardegna e del Mar Tirreno Centrale . Il sistema verrà messo a disposizione dei porti sardi di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Santa Teresa, Portovesme e Arbatax e di quelli campani di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. "Esportare il Tuscan Port Community System in due importanti realtà come quelle dei porti del Mar Tirreno Centrale e del Mare di Sardegna è un grande risultato per la nostra Autorità di sistema" spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri , che aggiunge: "Si tratta di una soddisfazione non solo per noi, ma anche e soprattutto per il nostro porto e per i suoi operatori, che da sempre sono parte attiva nell'evoluzione di questa fondamentale piattaforma". Per Massimo Deiana presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna "adottiamo un sistema che ci consentirà, una volta adeguato alle esigenze degli otto scali di competenza, di digitalizzare, semplificare e velocizzare ulteriormente lo scambio di dati ed informazioni cruciali per le attività e le operazioni portuali". Sulla stessa lunghezza d'onda il presidente dell'Adsp del Tirreno Centrale, Andrea Annunziata : "Così sarà possibile incrementare la competitività portuale dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia,

Ship Mag

Livorno

Contratto portuali: assemblee calde e voglia di sciopero

09 Febbraio 2024 Redazione Primo appuntamento a **Livorno** con oltre 300 lavoratori Roma, 9 febbraio - "Le nostre richieste sono chiare e irrinunciabili". Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti lanciano un messaggio forte alle associazioni datoriali dopo lo stop delle trattative per il rinnovo del contratto dei porti. In un comunicato parlano di "una brusca interruzione" e ribadiscono che "sono indispensabili aumenti economici per mitigare gli effetti dell'inflazione che sempre di più incidono sul potere d'acquisto e una maggiore sicurezza che in un settore ad alto rischio come quello portuale si raggiunge attraverso strumenti contrattuali, ma anche legislativi, ad esempio riducendo l'incertezza interpretativa della norma 272/99 e con forme di bilateralità che possano aiutare le famiglie delle vittime. Senza un chiaro segnale in questo senso sarà difficile risolvere la situazione di stallo al tavolo". Ed è iniziata ieri da **Livorno** la campagna di assemblee unitarie nei porti italiani per spiegare ai lavoratori le motivazioni alla base di questa fumata nera. Sul piatto non solo il rinnovo del contratto ma anche un evidente disappunto perché "il Mit non ha ancora attivato il tavolo di confronto sulla riforma della portualità". Riteniamo che tale confronto, anche alla luce di quanto emerso nell'ambito del percorso relazionale con le associazioni datoriali, non è più rinviabile". A **Livorno** presenti oltre 300 lavoratori "che hanno espresso pieno sostegno a eventuali azioni di lotta che potranno essere programmate prossimamente e siamo sicuri che registreremo lo stesso sostegno negli altri incontri in programma nelle prossime due settimane. Rinnovare il contratto in una fase così delicata ha un valore dal quale le associazioni datoriali non possono più prescindere, allo stesso tempo è necessario adeguare le retribuzioni all'aumento del costo della vita, migliorando le condizioni di questi lavoratori che operano in un settore così strategico per la nostra economia", si legge ancora nel comunicato unitario.



Shipping Italy

Livorno

Stretta sui carburanti per le navi in arrivo a Livorno

Un'ordinanza della Capitaneria imporrà di anticipare l'utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo, ma gli strumenti sanzionatori restano poco disincentivanti 9 Febbraio 2024 Cambieranno dal 19 febbraio le regole sull'utilizzo del carburante per le navi in ingresso nel porto di Livorno. Lo stabilisce un'ordinanza della locale Capitaneria di porto, che ha recepito, si legge nelle premesse, la richiesta del sindaco di Livorno "il sindaco del Comune di Livorno ha richiesto alla Capitaneria di porto "di emanare una specifica ordinanza che prescriva che la procedura del cambio del combustibile con tenore di zolfo inferiore allo 0,1% avvenga almeno a due miglia fuori dall'imboccatura del Porto di Livorno (o in alternativa ad un'ora di navigazione)". Così "le navi che arrivano nel porto di Livorno, soggette alla specifica disciplina, devono attivare la procedura del cambio di combustibile, necessario ad alimentare gli apparati ausiliari che sono tenuti in moto durante tutta la sosta della nave all'ormeggio in banchina, all'atto dell'ingresso nella rada del porto (), in modo da effettuare tutte le manovre all'interno del bacino portuale con il combustibile a tenore di zolfo inferiore allo 0,1%". Altrettanto dovranno fare per il disormeggio. L'ordinanza disciplina anche un'eccezione, relativa in particolare alle navi di ultima generazione del Gruppo Grimaldi, giacché "le disposizioni di cui sopra non si applicano alle navi dotate di propulsione mista diesel-elettrica, in ragione della particolare conformazione dell'apparato propulsivo, fermo restando l'obbligo del passaggio al combustibile a tenore di zolfo inferiore allo 0,1%, che dovrà essere utilizzato durante tutta la sosta in porto, una volta ultimate le operazioni di ormeggio". L'articolo successivo declina alcuni accorgimenti ai comandanti "al fine di evitare le emissioni in aria di fumo nero", mentre il terzo impone che "le compagnie di gestione Ism delle navi passeggeri Ro-Ro in servizio di linea da e per il porto di Livorno, direttamente responsabili dell'applicazione delle politiche per la protezione dell'ambiente, devono predisporre una procedura operativa per il monitoraggio, il controllo e la riduzione del fumo nero", procedura da farsi anticipatamente "pervenire alla Capitaneria di porto di Livorno". Quanto a verifiche e controlli, l'ordinanza prevede che "nel caso di significative, continue ed evidenti emissioni di fumi di colore nero, secondo i parametri di cui alla scala di Ringelmann, da parte del naviglio mercantile impegnato nelle manovre di ormeggio e/o disormeggio, ovvero durante la sosta in porto, l'Autorità Marittima effettuerà ulteriori controlli a bordo nonché il campionamento dei combustibili per la verifica del tenore di zolfo in essi contenuto". Pure per quel che concerne la manutenzione "l'Autorità Marittima dispone visite occasionali e senza preavviso ai macchinari di bordo, da effettuarsi a cura degli Enti Tecnici/Organismi Riconosciuti". Spuntate



Un'ordinanza della Capitaneria imporrà di anticipare l'utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo, ma gli strumenti sanzionatori restano poco disincentivanti 9 Febbraio 2024 Cambieranno dal 19 febbraio le regole sull'utilizzo del carburante per le navi in ingresso nel porto di Livorno. Lo stabilisce un'ordinanza della locale Capitaneria di porto, che ha recepito, si legge nelle premesse, la richiesta del sindaco di Livorno "il sindaco del Comune di Livorno ha richiesto alla Capitaneria di porto "di emanare una specifica ordinanza che prescriva che la procedura del cambio del combustibile con tenore di zolfo inferiore allo 0,1% avvenga almeno a due miglia fuori dall'imboccatura del Porto di Livorno (o in alternativa ad un'ora di navigazione)". Così "le navi che arrivano nel porto di Livorno, soggette alla specifica disciplina, devono attivare la procedura del cambio di combustibile, necessario ad alimentare gli apparati ausiliari che sono tenuti in moto durante tutta la sosta della nave all'ormeggio in banchina, all'atto dell'ingresso nella rada del porto (...), in modo da effettuare tutte le manovre all'interno del bacino portuale con il combustibile a tenore di zolfo inferiore allo 0,1%". Altrettanto dovranno fare per il disormeggio. L'ordinanza disciplina anche un'eccezione, relativa in particolare alle navi di ultima generazione del Gruppo Grimaldi, giacché "le disposizioni di cui sopra non si applicano alle navi dotate di propulsione mista diesel-elettrica, in ragione della particolare conformazione dell'apparato propulsivo, fermo restando l'obbligo del passaggio al combustibile a tenore di zolfo inferiore allo 0,1%, che dovrà essere utilizzato durante tutta la sosta in porto, una volta ultimate le operazioni di ormeggio". L'articolo successivo declina alcuni accorgimenti ai comandanti "al fine di evitare le emissioni in aria di fumo nero", mentre il terzo impone che "le compagnie di gestione Ism delle navi passeggeri Ro-Ro in servizio di linea da e per il porto di Livorno, direttamente responsabili dell'applicazione delle politiche per la protezione dell'ambiente, devono predisporre una procedura operativa per il

Shipping Italy

Livorno

tuttavia le armi sanzionatorie a disposizione della Capitaneria. L'articolo 5 dell'ordinanza, infatti, stabilisce che "l'inosservanza delle presenti disposizioni è punita ai sensi dell'articolo 1.174 del Codice della navigazione": le multe andranno dai 1.032 ai 6.197 euro. A.M.

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

PORTO DI CIVITAVECCHIA: ADM E GUARDIA DI FINANZA SEQUESTRAANO OLTRE 82 CHILI DI TABACCO PER NARGHILE' DI CONTRABBANDO. DENUNCIATO CITTADINO TUNISINO.

(AGENPARL) - ven 09 febbraio 2024 Civitavecchia (Rm), 9 Febbraio 2024. I funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e i finanzieri del Comando Provinciale di Roma hanno intercettato, presso il porto di Civitavecchia, un carico di tabacco in evasione dalle imposte, denunciando il trasportatore alla locale Procura della Repubblica per l'ipotesi di reato di contrabbando doganale. Durante i quotidiani controlli sui passeggeri e sulle merci provenienti dall'estero, le Fiamme Gialle del locale Gruppo e il personale dell'Agenzia si sono imbattute in un autofurgone appena sbarcato da una motonave proveniente dalla Tunisia, avvertendo un forte odore di tabacco provenire dall'interno. L'ispezione più accurata ha permesso di scoprire che, sotto il sedile del passeggero, era stata occultata melassa per narghilé, oltre ad alcune stecche di sigarette di contrabbando. Il procedimento versa nella fase delle indagini preliminari e, in attesa di giudizio definitivo, vale la presunzione di non colpevolezza dell'indagato. L'operazione, che testimonia la proficua sinergia tra il Corpo e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, da ultimo rafforzata dal Protocollo d'Intesa recentemente siglato tra le due Istituzioni per consolidare i rapporti di collaborazione e rendere più efficaci le procedure operative, si inserisce nel più ampio dispositivo di contrasto ai traffici illeciti attuato presso gli scali portuali e aeroportuali della Capitale. DT IV - Lazio e Abruzzo Ufficio Comunicazione e Relazione Esterne Leave A Reply.



Porto di Civitavecchia, sequestrati 82 kg di tabacco di contrabbando

Agenzia delle Dogane e Monopoli e Guardia di Finanza in azione **CIVITAVECCHIA** - I funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e i finanziari del Comando Provinciale di Roma hanno intercettato, presso il **porto** di **Civitavecchia**, un carico di tabacco in evasione dalle imposte, denunciando il trasportatore alla locale Procura della Repubblica per l'ipotesi di reato di contrabbando doganale. Durante i quotidiani controlli sui passeggeri e sulle merci provenienti dall'estero, le Fiamme Gialle del locale Gruppo e il personale dell'Agenzia si sono imbattute in un autoturgone appena sbarcato da una motonave proveniente dalla Tunisia, avvertendo un forte odore di tabacco provenire dall'interno. L'ispezione più accurata ha permesso di scoprire che, sotto il sedile del passeggero, era stata occultata melassa per narghilé, oltre ad alcune stecche di sigarette di contrabbando. Il procedimento versa nella fase delle indagini preliminari e, in attesa di giudizio definitivo, vale la presunzione di non colpevolezza dell'indagato. L'operazione, che testimonia la proficua sinergia tra il Corpo e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, da ultimo rafforzata dal Protocollo d'Intesa recentemente siglato tra le due Istituzioni per consolidare i rapporti di collaborazione e rendere più efficaci le procedure operative, si inserisce nel più ampio dispositivo di contrasto ai traffici illeciti attuato presso gli scali portuali e aeroportuali della Capitale.



Marino: «Soddisfatti per la concessione dell'area ex Privilege a Tankoa»

CIVITAVECCHIA - «È davvero una bella notizia per Civitavecchia ed è grande la nostra soddisfazione per la decisione dell'Adsp (ringrazio per questo il presidente Musolino) di accogliere finalmente la richiesta della Tankoa - Italian Yachts per la concessione dell'area ex Privilege». Così il consigliere Pasquale Marino (gruppo Lega). «Con il sindaco Tedesco - prosegue - avevamo auspicato questa soluzione già nel marzo scorso quando, con una nota alla stampa, indicavamo i motivi per cui occorreva credere in questo investimento, sia in termini di rilancio economico (solo i capannoni porteranno a Civitavecchia circa centomila euro l'anno di Imu) e sia di circolazione virtuosa dell'indotto, fino alla possibilità di rilancio del circuito di formazione per i giovani del territorio. Civitavecchia vanta una storia antica di costruttori e mastri d'ascia, manutentori e metalmeccanici: oggi l'avvio dei primi due progetti di una società come la Tankoa, leader nella cantieristica di lusso, rappresenta un'occasione di rilancio per tutto il comparto navale. Ringraziamo i dirigenti della Tankoa per aver scelto Civitavecchia per i nuovi investimenti».

©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tankoa anche a Civitavecchia

Vincenzo Poerio CIVITAVECCHIA - Si è tenuta la seduta del comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Che ha definito l'assegnazione di un'area importante al cantiere nautico Tankoa dell'ingegner Vincenzo Poerio, già direttore dei Cantieri Benetti di Livorno. Oltre al presidente dell'AdSP e al segretario generale Paolo Riso, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, architetto Roberto Fiorelli, il componente designato da Città Metropolitana di Roma Capitale Pino Lotto e il componente designato dal Comune di Civitavecchia architetto Emiliano Scotti, oltre al direttore Marittimo del Lazio e comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia Michele Castaldo. Il Comitato di Gestione ha deliberato all'unanimità il rilascio della concessione alla società Tankoa, per un capannone e complessivi 30.000 metri quadrati nell'area ex Privilege. "Si tratta di un provvedimento dalla forte valenza concreta e non solo simbolica - commenta il presidente Pino Musolino - perché dopo anni di abbandono si fa ripartire quell'area, dando modo a un player come Tankoa di avviare da subito 2 progetti per altrettanti yacht fino a 70 metri. Sarà, in un momento di difficoltà per il settore metalmeccanico, alle prese con le incertezze legate alla situazione di Tvn, una opportunità che consentirà il riassorbimento di manodopera locale, dando modo alla stessa Tankoa di programmare ulteriori attività che al termine dei 4 anni di licenza possano consentire una più ampia valutazione per la destinazione del resto del compendio, che al momento continuerà ad essere utilizzato per la logistica, anche in riferimento al traffico dell'automotive". Il segretario generale Paolo Riso ha puntualizzato come il parco fotovoltaico non sia oggetto della concessione e sarà invece messo a disposizione da parte dell'AdSP per la costituenda Comunità Energetica da Rinnovabili Portuale. Un altro importante provvedimento, tra gli altri approvati dal comitato, è stato il rilascio della concessione provvisoria a IP Industrial spa a Fiumicino. Si chiude così, senza ulteriori esborsi per l'ente, un contenzioso che ha gravato per anni sul fondo rischi e sulle casse dell'AdSP, dal valore complessivo di oltre 16,7 milioni di euro (di cui circa 12 già versati in precedenza).



Vincenzo Poerio CIVITAVECCHIA - Si è tenuta la seduta del comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Che ha definito l'assegnazione di un'area importante al cantiere nautico Tankoa dell'ingegner Vincenzo Poerio, già direttore dei Cantieri Benetti di Livorno. Oltre al presidente dell'AdSP e al segretario generale Paolo Riso, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, architetto Roberto Fiorelli, il componente designato da Città Metropolitana di Roma Capitale Pino Lotto e il componente designato dal Comune di Civitavecchia architetto Emiliano Scotti, oltre al direttore Marittimo del Lazio e comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia Michele Castaldo. Il Comitato di Gestione ha deliberato all'unanimità il rilascio della concessione alla società Tankoa, per un capannone e complessivi 30.000 metri quadrati nell'area ex Privilege. "Si tratta di un provvedimento dalla forte valenza concreta e non solo simbolica - commenta il presidente Pino Musolino - perché dopo anni di abbandono si fa ripartire quell'area, dando modo a un player come Tankoa di avviare da subito 2 progetti per altrettanti yacht fino a 70 metri. Sarà, in un momento di difficoltà per il settore metalmeccanico, alle prese con le incertezze legate alla situazione di Tvn, una opportunità che consentirà il riassorbimento di manodopera locale, dando modo alla stessa Tankoa di programmare ulteriori attività che al termine dei 4 anni di licenza possano consentire una più ampia valutazione per la destinazione del resto del compendio, che al momento continuerà ad essere utilizzato per la logistica, anche in riferimento al traffico dell'automotive". Il segretario generale Paolo Riso ha puntualizzato come il parco fotovoltaico non sia oggetto della concessione e sarà invece messo a disposizione da parte dell'AdSP per la costituenda Comunità Energetica da Rinnovabili Portuale. Un altro importante provvedimento, tra gli altri approvati dal comitato, è stato il rilascio della concessione provvisoria a IP Industrial spa a

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia, sequestrati 82 kg di tabacco di contrabbando

Agenzia delle Dogane e Monopoli e Guardia di Finanza in azione Condividi **CIVITAVECCHIA** - I funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e i finanziari del Comando Provinciale di Roma hanno intercettato, presso il **porto di Civitavecchia**, un carico di tabacco in evasione dalle imposte, denunciando il trasportatore alla locale Procura della Repubblica per l'ipotesi di reato di contrabbando doganale. Durante i quotidiani controlli sui passeggeri e sulle merci provenienti dall'estero, le Fiamme Gialle del locale Gruppo e il personale dell'Agenzia si sono imbattute in un autofurgone appena sbarcato da una motonave proveniente dalla Tunisia, avvertendo un forte odore di tabacco provenire dall'interno. L'ispezione più accurata ha permesso di scoprire che, sotto il sedile del passeggero, era stata occultata melassa per narghilé, oltre ad alcune stecche di sigarette di contrabbando. Il procedimento versa nella fase delle indagini preliminari e, in attesa di giudizio definitivo, vale la presunzione di non colpevolezza dell'indagato. L'operazione, che testimonia la proficua sinergia tra il Corpo e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, da ultimo rafforzata dal Protocollo d'Intesa recentemente siglato tra le due Istituzioni per consolidare i rapporti di collaborazione e rendere più efficaci le procedure operative, si inserisce nel più ampio dispositivo di contrasto ai traffici illeciti attuato presso gli scali portuali e aeroportuali della Capitale. Condividi.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Marino: «Soddisfatti per la concessione dell'area ex Privilege a Tankoa»

CIVITAVECCHIA «È davvero una bella notizia per Civitavecchia ed è grande la nostra soddisfazione per la decisione dell'Adsp (ringrazio per questo il presidente Musolino) di accogliere finalmente la richiesta della Tankoa Italian Yachts per la concessione dell'area ex Privilege». Così il consigliere Pasquale Marino (gruppo Lega). «Con il sindaco Tedesco proseguiamo avevamo auspicato questa soluzione già nel marzo scorso quando, con una nota alla stampa, indicavamo i motivi per cui occorreva credere in questo investimento, sia in termini di rilancio economico (solo i capannoni porteranno a Civitavecchia circa centomila euro l'anno di Imu) e sia di circolazione virtuosa dell'indotto, fino alla possibilità di rilancio del circuito di formazione per i giovani del territorio. Civitavecchia vanta una storia antica di costruttori e mastri d'ascia, manutentori e metalmeccanici: oggi l'avvio dei primi due progetti di una società come la Tankoa, leader nella cantieristica di lusso, rappresenta un'occasione di rilancio per tutto il comparto navale. Ringraziamo i dirigenti della Tankoa per aver scelto Civitavecchia per i nuovi investimenti». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Maxisequestro di tabacco da contrabbando nel porto di Bari: scoperte equisite 16 tonnellate di merce

Elevata una multa da 86 milioni di euro. Contestato un danno erariale di 1,2 milioni di euro. La Guardia di Finanza e funzionari dell'Agenzia Dogane Monopoli di Bari hanno sequestrato, nel porto del capoluogo pugliese, 16 tonnellate di tabacco da fumo di contrabbando nascoste in un camion proveniente dalla Grecia e diretto in Germania. Durante i controlli, la documentazione di accompagnamento esibita dall'autista del tir riferita al carico del mezzo indicava il trasporto di tabacco grezzo, quindi non sottoposto al pagamento delle accise. Tuttavia, i primi accertamenti sulla merce hanno consentito di riscontrare delle incongruenze a causa dell'elevato grado di sminuzzamento del prodotto e della dicitura "scarti di tabacco grezzo" riportata sugli imballaggi. Tali anomalie hanno spinto i Finanziari ed i Funzionari doganali a effettuare il prelievo di un campione del tabacco, esaminato dal Laboratorio Chimico delle Dogane di Roma. Il tabacco è risultato idoneo ad essere fumato con la pipa e quindi sottoponibile ad accisa. Il carico è stato quindi sequestrato assieme al tir utilizzato per il trasporto. Segnalato all'Autorità giudiziaria il legale rappresentante della società tedesca destinataria della merce per l'ipotesi di reato di contrabbando. Da un punto di vista erariale, è stata inoltre accertata un'evasione dei relativi diritti dovuti (Iva ed accisa) pari a 1.252.104 euro, oltre alla multa per oltre 86 milioni di euro.



Ansa

Brindisi

Arrivata in porto a Brindisi nave Ocean Viking con 261 migranti

Ha attraccato al porto di Brindisi la nave Ocean Viking per lo sbarco di 261 persone, tra cui 68 minori non accompagnati, soccorse nei giorni scorsi in diverse operazioni in acque internazionali al largo della Libia. Prima di scendere ci sarà un preliminare controllo sanitario e poi i migranti saranno sottoposti alle procedure di identificazione. La macchina dell'accoglienza viene coordinata dalla Prefettura con l'ausilio di 118, Croce Rossa e Protezione civile. La nave era inizialmente diretta a Ortona, ma poi è stata cambiata la destinazione a causa di un peggioramento delle condizioni meteo.



Ansa

Brindisi

Migranti, sequestrata a Brindisi la nave Ocean Viking

La nave Ocean Viking di Sos Mediterranée, giunta questa mattina a **Brindisi** con a bordo 261 migranti, è sotto sequestro amministrativo per una presunta "violazione del decreto Piantedosi". La notizia è confermata all'ANSA dalla Capitaneria di **porto di Brindisi**. Il sequestro è stato disposto per 20 giorni ed è prevista anche una sanzione amministrativa.



The image is a screenshot of a news article from ANSA. At the top right, there is a green logo with the letters 'A it' and the word 'Ansa' below it. The main headline of the article reads 'Migranti, sequestrata a Brindisi la nave Ocean Viking'. Below the headline is a photograph of the red Ocean Viking ship docked at a pier, with several people standing on the pier in the foreground. Underneath the photo, the date and time '02/09/2024 18:48' are displayed. The body of the article contains the same text as the main document: 'La nave Ocean Viking di Sos Mediterranée, giunta questa mattina a Brindisi con a bordo 261 migranti, è sotto sequestro amministrativo per una presunta "violazione del decreto Piantedosi". La notizia è confermata all'ANSA dalla Capitaneria di porto di Brindisi. Il sequestro è stato disposto per 20 giorni ed è prevista anche una sanzione amministrativa.'

Ansa

Brindisi

Migranti, sequestrata a Brindisi la Ocean Viking

La nave Ocean Viking di Sos Mediterranée, giunta questa mattina a Brindisi con a bordo 261 migranti, è sotto sequestro amministrativo per una presunta "violazione del decreto Piantedosi". La notizia è confermata all'ANSA dalla Capitaneria di **porto** di Brindisi. Il sequestro è stato disposto per 20 giorni ed è prevista anche una sanzione amministrativa.



Migranti, sequestrata a Brindisi la Ocean Viking



02/09/2024 19:06

La nave Ocean Viking di Sos Mediterranée, giunta questa mattina a Brindisi con a bordo 261 migranti, è sotto sequestro amministrativo per una presunta "violazione del decreto Piantedosi". La notizia è confermata all'ANSA dalla Capitaneria di porto di Brindisi. Il sequestro è stato disposto per 20 giorni ed è prevista anche una sanzione amministrativa.

Brindisi Report

Brindisi

Nave Ocean Viking bloccata a Brindisi: scatta il sequestro amministrativo

Questa mattina l'arrivo con 261 migranti. Il fermo è per venti giorni con sanzione amministrativa. Presunta violazione del decreto Piantedosi Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by **BRINDISI** - La nave Ocean Viking dell'Ong Sos Mediterranée è attualmente bloccata nel **porto di Brindisi**, dove è giunta questa mattina (9 febbraio) con a bordo 261 migranti. Da quanto si apprende in prima battuta, il sequestro amministrativo è disposto per 20 giorni a causa di una presunta violazione del decreto Piantedosi. Quest'ultimo, entrato in vigore il 2 gennaio 2023, ha posto in essere una stretta sulle attività di ricerca e soccorso in mare. Alla Ong sarebbe stata recapitata anche una relativa sanzione. Nulla di nuovo sul suolo pugliese. Una situazione analoga ha recentemente coinvolto il vicino **porto** di Bari, dove la medesima imbarcazione giunse lo scorso 30 dicembre con 244 persone salvate in più operazioni nella zona Sar (Search and rescue) libica. In quel caso il fermo venne disposto poiché la nave non fece rotta diretta dopo il primo salvataggio. L'arrivo a **Brindisi** Mentre la nave dell'organizzazione umanitaria attraccava, un gruppo di donne affacciate al finestrino cantava, battendo le mani (guarda il video). Tanta la gioia di sentirsi al sicuro dopo la paura e il dolore di dover lasciare la propria terra in condizioni decisamente precarie. Le operazioni di sbarco sono cominciate attorno alle 9.30. Il personale sanitario Usmaf è salito sulla nave per un primo screening. Tra le 261 persone c'erano tre donne gravide e quasi 70 minori non accompagnati. Vengono da Egitto, Siria ed Etiopia. I minori resteranno a **Brindisi**, gli altri verranno trasferiti in diverse regioni d'Italia: oltre alla Puglia, Marche, Abruzzo, Liguria, Basilicata e Molise. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#).



Questa mattina l'arrivo con 261 migranti. Il fermo è per venti giorni con sanzione amministrativa. Presunta violazione del decreto Piantedosi Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by BRINDISI - La nave Ocean Viking dell'Ong Sos Mediterranée è attualmente bloccata nel porto di Brindisi, dove è giunta questa mattina (9 febbraio) con a bordo 261 migranti. Da quanto si apprende in prima battuta, il sequestro amministrativo è disposto per 20 giorni a causa di una presunta violazione del decreto Piantedosi. Quest'ultimo, entrato in vigore il 2 gennaio 2023, ha posto in essere una stretta sulle attività di ricerca e soccorso in mare. Alla Ong sarebbe stata recapitata anche una relativa sanzione. Nulla di nuovo sul suolo pugliese. Una situazione analoga ha recentemente coinvolto il vicino porto di Bari, dove la medesima imbarcazione giunse lo scorso 30 dicembre con 244 persone salvate in più operazioni nella zona Sar (Search and rescue) libica. In quel caso il fermo venne disposto poiché la nave non fece rotta diretta dopo il primo salvataggio. L'arrivo a Brindisi Mentre la nave dell'organizzazione umanitaria attraccava, un gruppo di donne affacciate al finestrino cantava, battendo le mani (guarda il video). Tanta la gioia di sentirsi al sicuro dopo la paura e il dolore di dover lasciare la propria terra in condizioni decisamente precarie. Le operazioni di sbarco sono cominciate attorno alle 9.30. Il personale sanitario Usmaf è salito sulla nave per un primo screening. Tra le 261 persone c'erano tre donne gravide e quasi 70 minori non accompagnati. Vengono da Egitto, Siria ed Etiopia. I minori resteranno a Brindisi, gli altri verranno trasferiti in diverse regioni d'Italia: oltre alla Puglia, Marche, Abruzzo, Liguria, Basilicata e

Migranti, sequestrata a Brindisi la Ocean Viking

L'imbarcazione di Sos Méditerranée sottoposta a fermo amministrativo La nave Ocean Viking è stata sottoposta a fermo amministrativo. Il fermo, apprende LaPresse, è stato eseguito nel porto di Brindisi dove la nave è giunta questa mattina con a bordo 261 migranti tratti in salvo nelle scorse ore in mare. Ad eseguire il fermo dell'imbarcazione della Sos Méditerranée la Questura di Brindisi insieme alla Capitaneria di Porto. © Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata.



Messaggero Marittimo

Brindisi

Porto di Brindisi: montaggio eccezionale a Costa Morena Est

BRINDISI A seguito dell'imponente montaggio di un palo bricola di 63 metri avvenuto a dicembre, è ora in procinto di essere assemblato un secondo mastodontico palo di 87 metri di lunghezza, 3 metri di diametro e un peso totale di 440 tonnellate. L'operazione straordinaria è gestita dall'azienda Scandiuzzi Steel Constructions Spa, leader nel settore delle costruzioni in acciaio, specializzata nella progettazione, fabbricazione e montaggio in cantiere. Il carico eccezionale è giunto a Costa Morena Est del porto di Brindisi in due parti: un palo da 63 metri e un altro da 24 metri. Grazie agli ampi spazi dell'area portuale e alle banchine altamente operative, i tecnici specializzati di Scandiuzzi lo salderanno, trasformandolo in un unico corpo di ben 87 metri. L'azienda incaricata della movimentazione del carico eccezionale è Fagioli S.p.A., specializzata in movimentazioni ad alto contenuto di ingegneria e spedizione di impianti complessi. Una volta completato l'assemblaggio, dalla Puglia il palo sarà spedito a Ravenna. Questo rappresenta il secondo di otto pali costruiti nello stabilimento brindisino e destinati in Romagna attraverso le autostrade del mare. Il successo di questa operazione è reso possibile dalla professionalità delle aziende coinvolte e dall'eccellente infrastruttura portuale e retroportuale di Costa Morena Est, che permette la gestione di operazioni logistiche e di trasporto intermodale anche con carichi di dimensioni eccezionali.



Sequestrata la nave Ocean Viking

Era sbarcata con 261 migranti. Avrebbe violato le norme legate al decreto Piantedosi La nave Ocean Viking di Sos Mediterranée, giunta a **Brindisi** con a bordo 261 migranti, è sotto sequestro amministrativo per una presunta "violazione del decreto Piantedosi". La notizia è confermata dalla Capitaneria di **porto** di **Brindisi**. Il sequestro è stato disposto per 20 giorni ed è prevista anche una sanzione amministrativa.

Rai News

Sequestrata la nave Ocean Viking



02/09/2024 19:50

Era sbarcata con 261 migranti. Avrebbe violato le norme legate al decreto Piantedosi La nave Ocean Viking di Sos Mediterranée, giunta a Brindisi con a bordo 261 migranti, è sotto sequestro amministrativo per una presunta "violazione del decreto Piantedosi". La notizia è confermata dalla Capitaneria di porto di Brindisi. Il sequestro è stato disposto per 20 giorni ed è prevista anche una sanzione amministrativa.

Il Nautilus

Taranto

Il Decreto sui titoli professionali del diporto pubblicato in Gazzetta Ufficiale

Dal 5 maggio 2024 per la nautica da diporto: istituzione dell'ufficiale di navigazione di II classe e nuovi limiti e requisiti per gli altri titoli professionali. Roma . Con il Decreto 13 dicembre 2023, n. 227 pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 5 febbraio 2024 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti introduce un nuovo Regolamento che modifica il Decreto 10 maggio 2005, n. 121, riguardante la disciplina dei titoli professionali del diporto. "Con la revisione della materia, finalmente allineata a quella degli altri Paesi UE, professionisti italiani del settore saranno più competitivi. L'accesso alle varie figure professionali per la navigazione da diporto è stato semplificato grazie a un lavoro di squadra tra istituzioni e rappresentanti di categoria, anche col riconoscimento delle competenze maturate nella navigazione mercantile". Questo è quanto affermato dal Vice Ministro al Mit On. le Edoardo Rixi. Parlando di occupazione in occasione di un evento organizzato in Puglia, a Manduria (**Taranto**), dall'Associazione della Logistica Alis, Edoardo Rixi, aveva detto che per semplificare certi processi "ci vorrebbe una riforma vera della Pubblica Amministrazione; e sui titoli della nautica da diporto, l'iter iniziato lo scorso dicembre sarebbe concluso se non vi fosse stato un errore di comunicazione di un Ministero, obbligando il MIT a rifare tutta l'istruttoria. Il nuovo Regolamento si allinea a livello internazionale sui Titoli STCW, conformi alla Convenzione Internazionale sugli Standard di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per i marittimi, modificando i limiti di abilitazione in rapporto alla stazza delle unità. Fra le novità viene inserito il titolo di Ufficiale di navigazione di diporto di II Classe e vengono modificati altri aspetti concernenti i requisiti per ottenere i certificati, lo svolgimento dell'addestramento e i requisiti per i titoli di navigazione di Ufficiale di navigazione, di Capitano del diporto e Ufficiale di macchina. Andiamo ad illustrare per le parti innovative che il nuovo Regolamento 2024 adotta. Ufficiale di navigazione di 2a classe i limiti. Il nuovo Regolamento prevede l'istituzione del titolo di 'Ufficiale di navigazione del diporto di 2a classe'; il marittimo per conseguire tale titolo non ha l'obbligo di essere iscritto nelle matricole della Gente di Mare di Prima Categoria, ma dovrà essere munito di Libretto di Navigazione. L'Ufficiale di navigazione del diporto di 2ª classe può imbarcare in qualità di Comandante delle seguenti unità battenti bandiera italiana e in navigazione nel Mar Mediterraneo o in acque interne, di stazza non superiore a 200 GT: a) imbarcazioni e navi da diporto, anche adibite al noleggio; b) navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche. Certificato di navigazione di 2a classe Per conseguire il certificato di Ufficiale di navigazione del diporto di 2a classe occorrono i seguenti requisiti: a) aver compiuto 18 anni di età; b) essere in possesso di un diploma di istruzione secondaria di secondo grado o di un



Dal 5 maggio 2024 per la nautica da diporto: istituzione dell'ufficiale di navigazione di II classe e nuovi limiti e requisiti per gli altri titoli professionali. Roma . Con il Decreto 13 dicembre 2023, n. 227 pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 5 febbraio 2024 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti introduce un nuovo Regolamento che modifica il Decreto 10 maggio 2005, n. 121, riguardante la disciplina dei titoli professionali del diporto. "Con la revisione della materia, finalmente allineata a quella degli altri Paesi UE, professionisti italiani del settore saranno più competitivi. L'accesso alle varie figure professionali per la navigazione da diporto è stato semplificato grazie a un lavoro di squadra tra istituzioni e rappresentanti di categoria, anche col riconoscimento delle competenze maturate nella navigazione mercantile". Questo è quanto affermato dal Vice Ministro al Mit On. le Edoardo Rixi. Parlando di occupazione in occasione di un evento organizzato in Puglia, a Manduria (Taranto), dall'Associazione della Logistica Alis, Edoardo Rixi, aveva detto che per semplificare certi processi "ci vorrebbe una riforma vera della Pubblica Amministrazione; e sui titoli della nautica da diporto, l'iter iniziato lo scorso dicembre sarebbe concluso se non vi fosse stato un errore di comunicazione di un Ministero, obbligando il MIT a rifare tutta l'istruttoria. Il nuovo Regolamento si allinea a livello internazionale sui Titoli STCW, conformi alla Convenzione Internazionale sugli Standard di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per i marittimi, modificando i limiti di abilitazione in rapporto alla stazza delle unità. Fra le novità viene inserito il titolo di Ufficiale di navigazione di diporto di II Classe e vengono modificati altri aspetti concernenti i requisiti per ottenere i certificati, lo svolgimento dell'addestramento e i requisiti per i titoli di navigazione di Ufficiale di navigazione, di Capitano del diporto e Ufficiale di macchina. Andiamo ad illustrare per le parti innovative che il nuovo Regolamento 2024 adotta. Ufficiale

Il Nautilus

Taranto

titolo di studio estero riconosciuto o dichiarato equipollente dalle competenti autorità italiane; c) essere in possesso del certificato di operatore Short Range (SRC) di cui all'articolo 1, comma 2, lettera b), del Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 25 settembre 2018, n. 134; d) avere effettuato, con esito favorevole, il corso antincendio di base presso istituti, enti o società riconosciuti idonei dall'Amministrazione nonché il corso di primo soccorso sanitario per il rilascio del certificato di addestramento denominato "First Aid" secondo le disposizioni e i programmi stabiliti dal Ministero della Salute; e) avere effettuato, con esito favorevole, i corsi di Sopravvivenza e Salvataggio, Sicurezza Personale e Responsabilità Sociali (PSSR), presso Istituti, Enti o Società riconosciuti idonei dall'Amministrazione ovvero, in alternativa ai suddetti corsi, aver frequentato con esito favorevole un corso Sicurezza Personale per la navigazione d'altura organizzato da Federazioni Sportive aderenti al Comitato Olimpico Nazionale Italiano (CONI), dalle Associazioni nazionali di categoria del diporto, da Istituti, Enti o società riconosciuti idonei dall'Amministrazione in conformità al programma stabilito con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; f) possedere i requisiti psicofisici necessari per il conseguimento della patente nautica di categoria B di cui all'articolo 39, comma 6, lettera b), del Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n. 171, accertati e certificati con le modalità previste all'articolo 36 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146; g) possedere i requisiti morali di cui all'articolo 37 del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 29 luglio 2008, n. 146; h) aver sostenuto, con esito favorevole, un esame teorico e pratico secondo il programma e le modalità d'esame stabiliti con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Titolo professionale 'Specializzazione vela' Per lo svolgimento di prestazioni lavorative a bordo di unità dotate di propulsione velica è istituita la 'specializzazione vela' della sezione coperta, che si consegue con il superamento di un esame teorico-pratico. Per coloro che sono in possesso di patente nautica che abilita alla navigazione a vela la specializzazione si consegue senza esami Per quanto riguarda i primi, l'iter formativo dell'Ufficiale di navigazione del diporto rimane il medesimo, rigorosamente conforme alle norme internazionali, ma la navigazione di addestramento potrà essere effettuata su navi da diporto o su imbarcazioni di lunghezza superiore ai 15 metri, adibite al noleggio o in uso privato, oltre che di navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche. Dopo il conseguimento, si può essere imbarcati in qualità di Ufficiale di coperta di grado inferiore al primo sulle navi fino a 3.000 GT, oppure come comandante sulle navi fino a 500 GT. Capitano del diporto Può imbarcare come comandante su navi da diporto, adibite al noleggio o in uso privato, o su navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, di stazza minore alle 3.000 GT, oppure come Primo Ufficiale di coperta senza alcun limite di stazza. Comandante da diporto Viene rimosso il tetto delle 3.000 GT (Gross Ton) per il Comandante del diporto, che potrà essere imbarcato in comando senza alcun limite di stazza come avviene con i titoli mercantili. Coloro che sono già in possesso del titolo potranno rinnovare il proprio certificato anche prima del termine di scadenza al fine di conseguire l'upgrade.

Il Nautilus

Taranto

Ufficiale di macchina del diporto L'addestramento potrà essere conseguito imbarcando anche su navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche e su navi e imbarcazioni da diporto in uso privato. Il periodo di navigazione per conseguire il titolo di Capitano di macchina del diporto è di 12 mesi, su navi da diporto, adibite al noleggio o in uso privato. Per il rinnovo periodico dei Certificati dell'Ufficiale di navigazione del diporto e del Capitano del diporto sono considerate come 'equivalenti al servizio di navigazione' alcune diverse occupazioni - come pilota del porto, ormeggiatore, ispettore di organismi di classifica, impiego presso i cantieri navali per l'effettuazione di prove tecniche di navigazione e trasferimenti delle unità da diporto - se svolte per almeno 24 mesi nei cinque anni di validità del certificato. Confindustria Nautica aveva già ottenuto la rotazione per i marittimi imbarcati sulle imbarcazioni e sulle navi da diporto oggetto di contratti di noleggio senza l'annotazione di imbarco e sbarco, ma con una semplice comunicazione (art. 38, comma 1 bis, Codice della nautica), l'introduzione del noleggio 'alla cabina' (art. 47, comma 1, Codice della nautica) e ulteriori semplificazioni sono previste dal Regolamento di attuazione al Codice, pubblicato l'altro giorno. "Ringrazio il Vice Ministro Edoardo Rixi, il Capo di Gabinetto MIT, Alfredo Storto, e il Vice Capo di Gabinetto, Teresa Di Matteo, per il lavoro di ascolto dell'Associazione nazionale di categoria del diporto e per il completamento del riassetto normativo del settore charter" - commenta il Presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi. "Con la riforma si rendono finalmente più competitivi i professionisti italiani del settore, per quanto riguarda il Titolo semplificato, si potranno creare fino a 3.000 nuovi posti di lavoro. Molte società che operano con imbarcazioni da diporto, infatti, avevano rinunciato al servizio di noleggio (con equipaggio), per rifugiarsi nella locazione (senza equipaggio), proprio per l'assenza di figure professionali calibrate sulle esigenze specifiche delle unità minori". Abele Carruezzo *si allega l'atto completo pubblicato su G.U.

Il Nautilus

Taranto

Port of Taranto, ex lavoratori Tct-Evergreen incerto il loro futuro e intanto si parla ucraino per l'ex-Ilva

Roma . Respinti gli emendamenti al decreto Milleproroghe - attualmente in fase di conversione - presentati dalla maggioranza e dall'opposizione. Emendamenti finalizzati a prorogare per i lavoratori dell'ex Tct-Evergreen la copertura dell'Agenzia del lavoro portuale, attualmente assicurata solo sino a marzo 2024 con un fondo di 2,2 milioni. Così, trecentotrenta lavoratori ex Tct-Evergreen del porto di Taranto, attualmente in carico all'Agenzia del lavoro portuale, saranno senza copertura a fine marzo. Anche la stessa Agenzia che aveva garantito la cassa integrazione dei portuali, finisce il proprio mandato. Il Ministero dei Trasporti sta studiando di introdurre nuovi strumenti di sostegno. I sindacati dei trasporti, intanto, hanno scritto al Ministro Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, al vice ministro Edoardo Rixi, all'Autorità Portuale e ai parlamentari chiedendo un incontro " al fine di analizzare congiuntamente tutte le eventuali misure di tutela alternative per la platea dei lavoratori in questione le cui misure di sostegno ad oggi scadono il 31 marzo 2024". Misure che per i sindacati dovranno garantire una copertura di sostegno economico per il dopo marzo 2024, oltre ad una riqualificazione professionale dei lavoratori ex Tct, operanti nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, e questo anche alla luce dell'incontro dei giorni scorsi, presso la sede della AdSP MI. "Tale sostegno economico per questi lavoratori è considerato una condizione necessaria per permettere la concretizzazione e la capitalizzazione degli investimenti da parte degli operatori economici che si stanno affacciando nell'area portuale ionica", affermano nella lettera i sindacalisti facendo riferimento ai progetti nell'area Zes, che dovrebbero portare alla creazione di 600 posti di lavoro. "Aggiornare la competenze professionali per i lavoratori ex Tct-Evergreen che già le possiedono e riconfigurare completamente i profili di tutti gli altri, in modo che quest'ultimi, con una nuova specializzazione, possano essere ricollocati più agevolmente nelle nuove attività del porto", questa è la linea espressa dalla Regione Puglia - incontro di Bari dell'altro giorno, tra la task force del Lavoro, Autorità Portuale e Sindacato territoriale. I 330 lavoratori (percepiscono l'indennità di mancato avviamento, che è una cassa integrazione), attualmente in carico all'Agenzia del Lavoro portuale, sono stati dipendenti sino ad alcuni anni fa della società Taranto Container Terminal, che faceva capo alla compagnia Evergreen e aveva in concessione il molo polisettoriale per la movimentazione dei container. Poi Evergreen ha lasciato il porto di Taranto nel 2015 e per i lavoratori, che allora erano più di 500, si è aperto un lungo periodo di inattività. In seguito, circa un centinaio sono stati assorbiti dal nuovo concessionario terminalista, il gruppo turco Yilport che ha preso possesso della struttura a metà 2020, mentre tutti quelli non ricollocati, sono rimasti in carico all'Agenzia del lavoro che negli anni precedente e' stata istituita con una



Roma. Respinti gli emendamenti al decreto Milleproroghe - attualmente in fase di conversione - presentati dalla maggioranza e dall'opposizione. Emendamenti finalizzati a prorogare per i lavoratori dell'ex Tct-Evergreen la copertura dell'Agenzia del lavoro portuale, attualmente assicurata solo sino a marzo 2024 con un fondo di 2,2 milioni. Così, trecentotrenta lavoratori ex Tct-Evergreen del porto di Taranto, attualmente in carico all'Agenzia del lavoro portuale, saranno senza copertura a fine marzo. Anche la stessa Agenzia che aveva garantito la cassa integrazione dei portuali, finisce il proprio mandato. Il Ministero dei Trasporti sta studiando di introdurre nuovi strumenti di sostegno. I sindacati dei trasporti, intanto, hanno scritto al Ministro Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, al vice ministro Edoardo Rixi, all'Autorità Portuale e ai parlamentari chiedendo un incontro " al fine di analizzare congiuntamente tutte le eventuali misure di tutela alternative per la platea dei lavoratori in questione le cui misure di sostegno ad oggi scadono il 31 marzo 2024". Misure che per i sindacati dovranno garantire una copertura di sostegno economico per il dopo marzo 2024, oltre ad una riqualificazione professionale dei lavoratori ex Tct, operanti nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, e questo anche alla luce dell'incontro dei giorni scorsi, presso la sede della AdSP MI. "Tale sostegno economico per questi lavoratori è considerato una condizione necessaria per permettere la concretizzazione e la capitalizzazione degli investimenti da parte degli operatori economici che si stanno affacciando nell'area portuale ionica", affermano nella lettera i sindacalisti facendo riferimento ai progetti nell'area Zes, che dovrebbero portare alla creazione di 600 posti di lavoro. "Aggiornare la competenze professionali per i lavoratori ex Tct-Evergreen che già le possiedono e riconfigurare completamente i profili di tutti gli altri, in modo che quest'ultimi, con una nuova specializzazione, possano essere ricollocati più

Il Nautilus

Taranto

legge (struttura analoga c'è anche nel porto di Gioia Tauro). Ora si ripropone la stessa controversia per questi ultimi lavoratori. Intanto per la siderurgia italiana si aprono nuovi scenari che non vedono Taranto come 'primo protagonista' a favore di **Piombino**. L'idea che circola nei palazzi di Governo, secondo indiscrezioni di stampa, è di favorire Metinvest, gruppo ucraino con sede a Zaporizhzhia e proiezione internazionale, come la soluzione per evitare l'amministrazione straordinaria dell'ex Ilva dopo la rottura con ArcelorMittal, primo gruppo al mondo dell'acciaio se si escludono i cinesi e, con molta probabilità, ancora per poco primo azionista dell'azienda italiana. L'ipotesi ucraina circola da tempo, naturalmente accanto a imprese italiane (gruppo Arvedi) e agli indiani di Vulcan Green Steel (ramo secondario di Jindal). Martedì prossimo, 13 febbraio, intanto, Acciaierie d'Italia sarà ascoltata in audizione al Senato sul Decreto che permette a Invitalia di attivare la procedura di amministrazione straordinaria con la quale estromettere il gruppo franco-indiano. La rottura si era consumata per l'indisponibilità della multinazionale a partecipare con nuove risorse al futuro dell'ex Ilva, garantendo la liquidità necessaria per pagare fornitore ed energia. Abele Carruezzo.

Puglia Live

Taranto

TARANTO, VERTENZA EX LAVORATORI TCT: I SINDACATI CONFEDERALI DEI TRASPORTI CHIEDONO UN INCONTRO URGENTE AL MINISTRO SALVINI

Le segreterie territoriali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti di Taranto hanno chiesto un incontro urgente al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, alla luce dei pareri negativi ricevuti sugli emendamenti presentati in fase di conversione del DL Milleproroghe. Tale revisione ha come obiettivo di prorogare i termini e il finanziamento dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale dei lavoratori ex Tct, operanti nell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ionio**. Nei giorni scorsi si era tenuto un incontro presso la sede della AdSP MI con le organizzazioni sindacali. In quell'occasione, era stata ribadita la richiesta di una proroga non inferiore ad ulteriori 18 mesi (con un obiettivo auspicabile di 24 mesi). Tale proroga è considerata una condizione necessaria per permettere la concretizzazione e la capitalizzazione degli investimenti da parte degli operatori economici che si stanno affacciando nell'area **portuale** ionica. In particolare, si fa riferimento ai progetti nell'area ZES, che dovrebbero portare alla creazione di 600 posti di lavoro. L'invito è rivolto anche ai parlamentari di Terra Jonica, con l'obiettivo di massimizzare la convergenza e analizzare congiuntamente tutte le eventuali misure di tutela alternative da mettere in campo per la platea dei lavoratori in questione. Le loro misure di sostegno, infatti, scadono il 31 marzo 2024.



Shipping Italy

Taranto

Alessandro Becce sbarca a Taranto: "Con i dragaggi il San Cataldo Container Terminal sarà un hub importante"

Intanto i sindacati chiedono al Ministero dei Trasporti un incontro per assicurarsi un'ampia proroga della Taranto Port Workers Agency in scadenza al 31 marzo 9 Febbraio 2024 L'esperto manager portuale Alessandro Becce è il nuovo amministratore delegato di San Cataldo Container Terminal, società terminalistica del gruppo turco Yilport concessionaria del Molo Polisetoriale di Taranto. Lo sbarco in Puglia è avvenuto a poche settimane di distanza dall'uscita dal gruppo F2i Holding Portuale di cui era stato fino allo scorso dicembre amministratore delegato occupandosi dei terminal break bulk sparsi fra Toscana, Veneto e Friuli Venezia Giulia. Per Becce si tratta di una nuova parentesi professionale che fa seguito a un lungo elenco di incarichi apicali anche in altri primari gruppi del terminalismo portuale come Psa (a Marghera e a Mersin in Turchia), Ictsi (presso l'Adriatic Gate Container Terminal di Rijeka), Dp World (a Dubai) e Contship Italia (a Cagliari, Gioia Tauro e La Spezia). Dal 2000 al 2004 era stato anche presidente dell'Autorità Portuale di Savona-Vado.

"Il San Cataldo Container Terminal ha 1 milione di mq di piazzali, è un terminal che il sistema paese non può permettersi di tenere vuoto. Evergreen era arrivata a movimentare fino a 750mila Teu all'anno ma è stata fatta scappare per ragioni ben note a tutti. La burocrazia può uccidere" sottolinea a SHIPPING ITALY il neo amministratore delegato del terminal container di Taranto. "Nel gruppo turco Yilport ho trovato investitori pronti a scommettere su questo porto ma serve che i dragaggi dei fondali siano portati a termine. Siamo consapevoli che l'Autorità portuale stia facendo l'impossibile per accelerare i lavori e sono convinto che i tempi siano maturi per tornare a fare dello scalo un hub importante per il Mediterraneo centro-orientale". Attualmente i fondali arrivano a una profondità di 14 metri in testata al Molo Polisetoriale e a fine 2024 dovrebbero concludersi i lavori per assicurare pescaggi fino a 16,5 metri. Oltre a ciò sono stati assegnati a inizio anno anche i lavori per la nuova diga che migliorerà l'accessibilità nautica del porto proteggendo le navi dai venti meridionali. Becce sembra avere le idee chiare anche sul tipo di sviluppo possibile per il San Cataldo Container Terminal: "Il mercato sta cambiando. Il Mediterraneo orientale sta acquisendo un'importanza crescente sia per il progressivo reshoring delle produzioni sia per la ricostruzione del Medio Oriente che si avrà nei prossimi anni. Nel corridoio Adriatico il porto di Taranto è l'unico ad avere quelle dimensioni dove c'è un investitore totalmente disponibile a potenziare l'equipment ma come si fa ad acquistare una gru se poi mancano i fondali sufficienti a ospitare le grandi navi?". Il nuovo a.d. si dice "convinto che ci sia spazio sul mercato per Taranto come hub perché Malta è piena e Gioia Tauro è 'colorata' (di giallo, il colore dei container di Msc che controlla il Medcenter Container Terminal, ndr)". In porto Becce troverà un'agenzia dei portuali 'in scadenza', la Taranto Port Workers



Intanto i sindacati chiedono al Ministero dei Trasporti un incontro per assicurarsi un'ampia proroga della Taranto Port Workers Agency in scadenza al 31 marzo 9 Febbraio 2024 L'esperto manager portuale Alessandro Becce è il nuovo amministratore delegato di San Cataldo Container Terminal, società terminalistica del gruppo turco Yilport concessionaria del Molo Polisetoriale di Taranto. Lo sbarco in Puglia è avvenuto a poche settimane di distanza dall'uscita dal gruppo F2i Holding Portuale di cui era stato fino allo scorso dicembre amministratore delegato occupandosi dei terminal break bulk sparsi fra Toscana, Veneto e Friuli Venezia Giulia. Per Becce si tratta di una nuova parentesi professionale che fa seguito a un lungo elenco di incarichi apicali anche in altri primari gruppi del terminalismo portuale come Psa (a Marghera e a Mersin in Turchia), Ictsi (presso l'Adriatic Gate Container Terminal di Rijeka), Dp World (a Dubai) e Contship Italia (a Cagliari, Gioia Tauro e La Spezia). Dal 2000 al 2004 era stato anche presidente dell'Autorità Portuale di Savona-Vado. "Il San Cataldo Container Terminal ha 1 milione di mq di piazzali, è un terminal che il sistema paese non può permettersi di tenere vuoto. Evergreen era arrivata a movimentare fino a 750mila Teu all'anno ma è stata fatta scappare per ragioni ben note a tutti. La burocrazia può uccidere" sottolinea a SHIPPING ITALY il neo amministratore delegato del terminal container di Taranto. "Nel gruppo turco Yilport ho trovato investitori pronti a scommettere su questo porto ma serve che i dragaggi dei fondali siano portati a termine. Siamo consapevoli che l'Autorità portuale stia facendo l'impossibile per accelerare i lavori e sono convinto che i tempi siano maturi per tornare a fare dello scalo un hub importante per il Mediterraneo centro-orientale". Attualmente i fondali arrivano a una profondità di 14 metri in testata al Molo Polisetoriale e a fine 2024 dovrebbero concludersi i lavori per assicurare pescaggi fino a 16,5 metri. Oltre a ciò sono stati

Shipping Italy

Taranto

Agency S.r.l. (Tpwa), per la quale proprio in questi giorni la pressione politica è ai massimi al fine di ottenere l'approvazione di un apposito emendamento, durante la conversione in legge del decreto Milleproroghe, che ne assicuri la proroga. Una richiesta di incontro urgente è stata infatti inviata al ministro dei Trasporti Matteo Salvini, al viceministro Edoardo Rixi e ai parlamentari e senatori ionici dai rappresentanti dei sindacati di categoria Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, rispettivamente Michele De Ponzio, Gianluca Semitaio e Carmelo Sasso. Nonostante siano già stati presentati diversi emendamenti dai partiti di maggioranza che prevedono proroghe fino a fine 2024, i sindacati chiedono questo incontro "alla luce dei pareri negativi ricevuti dagli emendamenti, presentati in fase di conversione del decreto-legge Milleproroghe, funzionali alla proroga dei termini e del finanziamento dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale. L'obiettivo - scrivono - era ed è quello di ottenere una proroga per la Taranto Port Workers Agency S.r.l. (TPWA) per un periodo non inferiore ad ulteriori 18 mesi (anche se il risultato migliore sarebbe arrivare a 24 mesi), rispetto ai tre sin qui ottenuti che scadranno il prossimo 31 marzo". L'incontro richiesto ha come finalità quella di analizzare congiuntamente tutte le eventuali misure di tutela alternative per la platea dei 338 lavoratori ex TCT in questione, le cui misure di sostegno ad oggi scadrebbero fra meno di mesi. Dal loro punto di vista i sindacati ribadiranno al ministro Salvini come la proroga "non sia uno strumento assistenzialistico ma bensì un progetto di politiche attive del lavoro nato con la costituzione del DL 243/16 diventato Legge 18/17 con circa 550 lavoratori" e che il percorso tracciato, al fine di ricollocare i 330 lavoratori ancora presenti in Agenzia attraverso anche una riqualificazione professionale coerente con le richieste dei futuri nuovi investitori in porto, "necessita di uno sforzo politico congiunto per trovare le risorse per coprire gli ultimi tempi tecnici". Questa ulteriore proroga (l'agenzia esiste dal 2016) viene infatti considerata condizione strettamente necessaria per poter vedere concretizzati e capitalizzati gli investimenti, da parte di quegli operatori economici che si stanno affacciando nell'area portuale ionica, in particolar modo attraverso i progetti nell'area Zes, che dovrebbero portare alla creazione di centinaia di nuovi posti di lavoro secondo quanto prospettato dall'Autorità di Sistema Portuale e dagli stessi sindacati.

The Medi Telegraph

Taranto

Porti, 330 lavoratori a Taranto senza più copertura da marzo

Il ministero non vorrebbe prorogare l'Agenzia, ma introdurre un nuovo strumento Roma - Trecentotrenta lavoratori ex Tct-Evergreen del porto di **Taranto**, attualmente in carico all'Agenzia del lavoro portuale, saranno senza più copertura a fine marzo. Giunge infatti al termine la stessa Agenzia che sinora ha erogato loro l'indennità di mancato avviamento, la cassa integrazione dei portuali. Sono stati infatti respinti gli emendamenti al decreto Milleproroghe - attualmente in fase di conversione - presentati dalla maggioranza e dall'opposizione. Emendamenti finalizzati a prorogare per questi lavoratori la copertura dell'Agenzia del lavoro portuale, attualmente assicurata solo sino a marzo 2024 con un fondo di 2,2 milioni. Pare che il ministero dei Trasporti voglia introdurre un nuovo strumento più che prorogare.

I sindacati dei trasporti hanno intanto scritto al ministro dei Trasporti e Infrastrutture, Matteo Salvini, al vice ministro Edoardo Rixi, nonché all'Autorità portuale e ai parlamentari chiedendo un incontro "fine di analizzare congiuntamente tutte le eventuali misure di tutela alternative per la platea dei lavoratori in questione le cui misure di sostegno ad oggi scadono il 31 marzo 2024".

I 330 sono stati dipendenti sino ad alcuni anni fa della società **Taranto** Container Terminal, che faceva capo alla compagnia Evergreen e aveva in concessione il molo polisettoriale per la movimentazione dei container. Poi Evergreen ha lasciato il porto di **Taranto** nel 2015 e per i lavoratori, che allora erano più di 500, si è aperto un lungo periodo di inattività. In seguito, circa un centinaio sono stati assorbiti dal nuovo concessionario terminalista, il gruppo turco Yilport che ha preso possesso della struttura a metà 2020, mentre tutti quelli non ricollocati, sono rimasti in carico all'Agenzia del lavoro che negli anni precedente e' stata istituita con una legge (struttura analoga c'è anche nel porto di Gioia Tauro). Nei mesi scorsi, col dl Anticipi, i parlamentari hanno provato a estendere per altri due anni, 2024 e 2025, la vita dell'Agenzia, così come chiesto dai sindacati, con una dotazione di 8,8 milioni per anno, ma i tentativi sono stati vani. Col Milleproroghe, l'estensione era stata inizialmente prevista per cinque mesi, ma poi, col testo andato in Gazzetta Ufficiale, ridotta a tre e ora è confermata la scadenza di fine marzo.



02/09/2024 09:43

Il ministero non vorrebbe prorogare l'Agenzia, ma introdurre un nuovo strumento Roma - Trecentotrenta lavoratori ex Tct-Evergreen del porto di Taranto, attualmente in carico all'Agenzia del lavoro portuale, saranno senza più copertura a fine marzo. Giunge infatti al termine la stessa Agenzia che sinora ha erogato loro l'indennità di mancato avviamento, la cassa integrazione dei portuali. Sono stati infatti respinti gli emendamenti al decreto Milleproroghe - attualmente in fase di conversione - presentati dalla maggioranza e dall'opposizione. Emendamenti finalizzati a prorogare per questi lavoratori la copertura dell'Agenzia del lavoro portuale, attualmente assicurata solo sino a marzo 2024 con un fondo di 2,2 milioni. Pare che il ministero dei Trasporti voglia introdurre un nuovo strumento più che prorogare. I sindacati dei trasporti hanno intanto scritto al ministro dei Trasporti e Infrastrutture, Matteo Salvini, al vice ministro Edoardo Rixi, nonché all'Autorità portuale e ai parlamentari chiedendo un incontro "fine di analizzare congiuntamente tutte le eventuali misure di tutela alternative per la platea dei lavoratori in questione le cui misure di sostegno ad oggi scadono il 31 marzo 2024". I 330 sono stati dipendenti sino ad alcuni anni fa della società Taranto Container Terminal, che faceva capo alla compagnia Evergreen e aveva in concessione il molo polisettoriale per la movimentazione dei container. Poi Evergreen ha lasciato il porto di Taranto nel 2015 e per i lavoratori, che allora erano più di 500, si è aperto un lungo periodo di inattività. In seguito, circa un centinaio sono stati assorbiti dal nuovo concessionario terminalista, il gruppo turco Yilport che ha preso possesso della struttura a metà 2020, mentre tutti quelli non ricollocati, sono rimasti in carico all'Agenzia del lavoro che negli anni precedente è stata istituita con una legge (struttura analoga c'è anche nel porto di Gioia Tauro). Nei mesi scorsi, col dl Anticipi, i parlamentari hanno provato a estendere per altri due anni, 2024 e 2025, la vita dell'Agenzia, così come chiesto dai sindacati, con una dotazione di 8,8 milioni

Finanziere sequestrano 70 kg di marijuana nel porto di Olbia

All'interno del suo tir che trasportava mobili usati aveva nascosto quasi 70 chilogrammi di marijuana per un valore sul mercato di oltre 1200mila euro. Un camionista è stato arrestato per traffico di stupefacenti dai finanziere del gruppo di Olbia durante le operazioni di imbarco al porto dell'Isola Bianca. Le Fiamme Gialle olbiesi hanno controllato il conducente di un autoarticolato in partenza. L'uomo è apparso nervoso e agitato durante i controlli, atteggiamento che ha fatto insospettire i militari che hanno effettuato una perquisizione del mezzo con l'aiuto dei cani antidroga che hanno scovato lo stupefacente suddiviso in oltre cento buste sottovuoto. I pacchetti erano nascosti all'interno di alcuni divani da bar che si trovavano nel camion e che l'autista stava portando sulla penisola. L'autocarro è stato sequestrato e il conducente arrestato e portato nel carcere di Nuchis. L'operazione antidroga è la sesta portata a termine nell'ultimo trimestre dalle Fiamme Gialle della provincia di Sassari. In tutto sono stati sequestrati 74 chili di droga, tra cocaina, eroina e marijuana, e sei sono stati i corrieri arrestati.



Olbia Notizie

Olbia Golfo Aranci

Un camionista arrestato al porto di Olbia, sorpreso con 70 chili di marijuana

OLBIA. Nella serata del 5 febbraio scorso, durante le operazioni di imbarco delle motonavi dirette verso i porti di Civitavecchia e Livorno, i finanzieri del Gruppo **Olbia** hanno arrestato in flagranza di reato un camionista con l'accusa di traffico di stupefacenti. L'intervento delle Fiamme Gialle olbiesi, rientrante nel dispositivo di contrasto ai traffici illeciti disposto dal Comando Provinciale Sassari, è partito dal controllo delle merci trasportate da un autoarticolato in partenza dal **Porto** Isola Bianca. In particolare, l'atteggiamento del conducente del mezzo, unitamente all'insolito carico trasportato, costituito da mobilio usato, ha insospettito i militari che hanno deciso per un controllo più accurato con l'ausilio delle unità cinofile del Gruppo. A questo punto, a seguito della segnalazione del cane antidroga, particolarmente "attirato" da alcuni complementi di arredo trasportati, i militari hanno preceduto ad effettuare una perquisizione approfondita del mezzo e di ogni singolo componente del carico. Al termine delle operazioni, è stato possibile scoprire che all'interno di alcuni divani da bar, erano occultati quasi 70 chili di marijuana suddivisa in oltre 100 buste sottovuoto termosaldate. Oltre allo stupefacente rinvenuto, i finanzieri hanno posto sotto sequestro l'autocarro comprensivo del carico trasportato. Il conducente del mezzo è stato arrestato e portato nella Casa Circondariale di Nuchis, a disposizione della locale Procura della Repubblica. Il valore della droga, se immessa sul mercato, è di oltre 100 mila euro. Si tratta della sesta operazione antidroga, caratterizzata da significativo sequestro di sostanza stupefacente, messa a segno nell'ultimo trimestre dalle Fiamme Gialle della provincia di Sassari in ambito portuale e aeroportuale. Complessivamente sono 74 i kg di droga sequestrati (tra cocaina, eroina e marijuana) e 6 i corrieri arrestati, a testimonianza dell'impegno profuso nella repressione ai traffici di sostanze stupefacenti. © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.



OLBIA. Nella serata del 5 febbraio scorso, durante le operazioni di imbarco delle motonavi dirette verso i porti di Civitavecchia e Livorno, i finanzieri del Gruppo Olbia hanno arrestato in flagranza di reato un camionista con l'accusa di traffico di stupefacenti. L'intervento delle Fiamme Gialle olbiesi, rientrante nel dispositivo di contrasto ai traffici illeciti disposto dal Comando Provinciale Sassari, è partito dal controllo delle merci trasportate da un autoarticolato in partenza dal Porto Isola Bianca. In particolare, l'atteggiamento del conducente del mezzo, unitamente all'insolito carico trasportato, costituito da mobilio usato, ha insospettito i militari che hanno deciso per un controllo più accurato con l'ausilio delle unità cinofile del Gruppo. A questo punto, a seguito della segnalazione del cane antidroga, particolarmente "attirato" da alcuni complementi di arredo trasportati, i militari hanno preceduto ad effettuare una perquisizione approfondita del mezzo e di ogni singolo componente del carico. Al termine delle operazioni, è stato possibile scoprire che all'interno di alcuni divani da bar, erano occultati quasi 70 chili di marijuana suddivisa in oltre 100 buste sottovuoto termosaldate. Oltre allo stupefacente rinvenuto, i finanzieri hanno posto sotto sequestro l'autocarro comprensivo del carico trasportato. Il conducente del mezzo è stato arrestato e portato nella Casa Circondariale di Nuchis, a disposizione della locale Procura della Repubblica. Il valore della droga, se immessa sul mercato, è di oltre 100 mila euro. Si tratta della sesta operazione antidroga, caratterizzata da significativo sequestro di sostanza stupefacente, messa a segno nell'ultimo trimestre dalle Fiamme Gialle della provincia di Sassari in ambito portuale e aeroportuale. Complessivamente sono 74 i kg di droga sequestrati (tra cocaina, eroina e marijuana) e 6 i corrieri arrestati, a testimonianza dell'impegno profuso nella repressione ai traffici di sostanze stupefacenti. © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della

Web Marte

Augusta

Siracusa | Nicita e Spada sollecitano l'inserimento di Siracusa nell'AdSP

Il senatore Nicita e il deputato regionale Spada chiedono che il porto di Siracusa entri a far parte del sistema dei porti della Sicilia orientale. "Siamo lieti che la proposta lanciata per prima dal Partito Democratico inizi a trovare attenzione e consenso nel dibattito pubblico. Occorre ora che la nostra proposta che Siracusa aderisca da protagonista alla AdSP del mare di Sicilia si misuri con un orizzonte concreto di azione". Così i due parlamentari siracusani del partito democratico, il senatore Antonio Nicita e il deputato regionale Tiziano Spada. In un comunicato congiunto, Nicita e Spada evidenziano i vantaggi che trarrebbe il porto di Siracusa dall'adesione all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. "Come abbiamo più volte evidenziato, l'adesione permetterebbe a Siracusa di entrare nel network dei porti della Sicilia Orientale ed evitare la concorrenza interna tra gli stessi, nonché ottimizzare l'offerta turistica crocieristica e diportistica esaltando le peculiarità dei singoli scali senza inutili duplicazioni. Inoltre, si potrebbero impiegare le somme prodotte dalla rada di S. Panagia per migliorare il quadro infrastrutturale attuale, in termini di fondali, banchine, stazione marittima e servizi. Ricordiamo che S. Panagia eroga alle casse erariali circa 11 milioni di euro l'anno, metà dei quali vanno alla Regione Siciliana e metà allo Stato, perdendosi del tutto da Siracusa. Queste risorse, come abbiamo più volte ripetuto, potrebbero essere spese sul territorio, superando i limiti attuali e fornendo a Siracusa risposte adeguate ai problemi infrastrutturali e organizzativi". I due parlamentari auspicano che già nella legge di conversione del decreto Milleproroghe, in discussione alla Camera dei deputati, il governo Meloni inserisca la proposta che Siracusa possa rientrare nell'AdSP e che il governo regionale esprima un parere positivo.



Agenparl

Focus

PORTI, TRAVERSI (M5S): HABITAT PERFETTO PER NUOVE COMUNITA' ENERGETICHE, GOVERNO SI SVEGLI

(AGENPARL) - ven 09 febbraio 2024 PORTI, TRAVERSI (M5S): HABITAT PERFETTO PER NUOVE COMUNITA' ENERGETICHE, GOVERNO SI SVEGLI PORTI, TRAVERSI (M5S): HABITAT PERFETTO PER NUOVE COMUNITA' ENERGETICHE, GOVERNO SI SVEGLI Roma, 9 feb. - "Il M5s da anni porta avanti diverse battaglie per il rilancio del sistema portuale italiano. Io stesso solo pochi mesi fa ho illustrato in Parlamento una risoluzione ricca di necessità cruciali per ridare la giusta linfa ai nostri scali. Che per noi vanno "pensati" nel futuro come veri e propri hub logistici, intorno ai quali far sorgere infrastrutture adeguate per favorire l'intermodalità, ma anche poli industriali, centri di ricerca e innovazione e tanti altri servizi. Una delle questioni basilari riguarda però l'energia. Come è noto tutti i porti hanno necessità di abbattere sensibilmente i costi. Visti i tanti spazi a disposizione - a partire dai tetti dei capannoni che ogni porto ha - gli scali italiani sono degli "habitat" quasi naturali per l'installazione di impianti di energia rinnovabile. Il governo su questo fronte lancia il sasso e troppe volte ritira la mano per tornare a parlare solo di nucleare, gas, trivelle e inceneritori. E anche sulle comunità energetiche rinnovabili, una volta tirato fuori il decreto attuativo, il governo se ne è poi lavato le mani. I porti italiani potrebbero essere il vero trampolino di lancio per le comunità energetiche, magari con forme di partenariato pubblico-privato. Serve però una spinta a fare certi investimenti che solo dal governo può arrivare, per trasformare gli scali italiani in dei veri e propri player nella produzione di energia pulita. I ministri Fratin e Salvini non ci sembrano così lungimiranti da poter dare risposte chiare a stretto giro su questo fronte. Noi però continueremo a spingerli a incamminarsi su quella strada. Il fossile ha i giorni contati, prima se ne accorgono e meglio è ". Così in una nota il deputato M5s Roberto Traversi. ----- Ufficio Stampa Parlamento Movimento 5 Stelle.



(AGENPARL) - ven 09 febbraio 2024 PORTI, TRAVERSI (M5S): HABITAT PERFETTO PER NUOVE COMUNITA' ENERGETICHE, GOVERNO SI SVEGLI PORTI, TRAVERSI (M5S): HABITAT PERFETTO PER NUOVE COMUNITA' ENERGETICHE, GOVERNO SI SVEGLI Roma, 9 feb. - "Il M5s da anni porta avanti diverse battaglie per il rilancio del sistema portuale italiano. Io stesso solo pochi mesi fa ho illustrato in Parlamento una risoluzione ricca di necessità cruciali per ridare la giusta linfa ai nostri scali. Che per noi vanno "pensati" nel futuro come veri e propri hub logistici, intorno ai quali far sorgere infrastrutture adeguate per favorire l'intermodalità, ma anche poli industriali, centri di ricerca e innovazione e tanti altri servizi. Una delle questioni basilari riguarda però l'energia. Come è noto tutti i porti hanno necessità di abbattere sensibilmente i costi. Visti i tanti spazi a disposizione - a partire dai tetti dei capannoni che ogni porto ha - gli scali italiani sono degli "habitat" quasi naturali per l'installazione di impianti di energia rinnovabile. Il governo su questo fronte lancia il sasso e troppe volte ritira la mano per tornare a parlare solo di nucleare, gas, trivelle e inceneritori. E anche sulle comunità energetiche rinnovabili, una volta tirato fuori il decreto attuativo, il governo se ne è poi lavato le mani. I porti italiani potrebbero essere il vero trampolino di lancio per le comunità energetiche, magari con forme di partenariato pubblico-privato. Serve però una spinta a fare certi investimenti che solo dal governo può arrivare, per trasformare gli scali italiani in dei veri e propri player nella produzione di energia pulita. I ministri Fratin e Salvini non ci sembrano così lungimiranti da poter dare risposte chiare a stretto giro su questo fronte. Noi però continueremo a spingerli a incamminarsi su quella strada. Il fossile ha i giorni contati, prima se ne accorgono e meglio è ". Così in una nota il deputato M5s Roberto Traversi. ----- Ufficio Stampa Parlamento Movimento 5 Stelle.

Informare

Focus

A fine marzo immissione di una nona nave sulla rotta

La compagnia di navigazione containerizzata francese CMA CGM modificherà il proprio servizio settimanale MEDCARIBE, che collega il Mediterraneo occidentale con i Caraibi, includendovi scali al porto marocchino di Tanger Med che recentemente è diventato un hub di transhipment ancor più strategico da quando molti vettori marittimi, a causa della crisi nel Mar Rosso, hanno deciso di evitare i transiti nel canale di Suez ponendo le loro navi sulla rotta che compie il periplo dell'Africa. Con l'inclusione a partire dal prossimo 5 marzo della toccata in Marocco della relazione westbound del servizio, la rotazione del MEDCARIBE effettuerà scali ai porti di Algeciras, Malta, Livorno, Genova, Marsiglia, Barcellona, Valencia, Tanger Med, Fort de France, Pointe à Pitre, Caucedo, Kingston, Cartagena, Buenaventura, Paita, Posorja, Guayaquil, Moin, Cartagena. Inoltre alla fine di marzo, in Ecuador, avverrà l'immissione di una nona nave sulla rotta percorsa dal MEDCARIBE.

Informare

A fine marzo immissione di una nona nave sulla rotta



02/09/2024 10:47 Prossime Partenze

La compagnia di navigazione containerizzata francese CMA CGM modificherà il proprio servizio settimanale MEDCARIBE, che collega il Mediterraneo occidentale con i Caraibi, includendovi scali al porto marocchino di Tanger Med che recentemente è diventato un hub di transhipment ancor più strategico da quando molti vettori marittimi, a causa della crisi nel Mar Rosso, hanno deciso di evitare i transiti nel canale di Suez ponendo le loro navi sulla rotta che compie il periplo dell'Africa. Con l'inclusione a partire dal prossimo 5 marzo della toccata in Marocco della relazione westbound del servizio, la rotazione del MEDCARIBE effettuerà scali ai porti di Algeciras, Malta, Livorno, Genova, Marsiglia, Barcellona, Valencia, Tanger Med, Fort de France, Pointe à Pitre, Caucedo, Kingston, Cartagena, Buenaventura, Paita, Posorja, Guayaquil, Moin, Cartagena. Inoltre alla fine di marzo, in Ecuador, avverrà l'immissione di una nona nave sulla rotta percorsa dal MEDCARIBE.

Informatore Navale

Focus

ANICAV: "L'OBIETTIVO PER LA PROSSIMA CAMPAGNA È DI TRASFORMARE NELL'INTERO BACINO CENTRO SUD CIRCA 26 MILIONI DI QUINTALI DI POMODORO"

Il Presidente Serafini: "Occorre concentrare la campagna di trasformazione al Centro Sud in otto/nove settimane. L'auspicio è di avviare l'interlocuzione con la parte agricola in tempi brevi sulla base del Contratto Quadro d'Area condiviso negli ultimi anni" L'industria di trasformazione al lavoro per la prossima campagna del pomodoro. Il Coordinamento del Comitato Territoriale Bacino Centro Sud Italia di ANICAV, a seguito di una serie di incontri svolti nelle ultime settimane, ha individuato un obiettivo di trasformazione, per l'intero bacino produttivo Centro Sud, di circa 26 milioni di quintali Napoli, 09 febbraio 2024 - "Riteniamo che la campagna di trasformazione al Centro Sud debba essere concentrata in otto/nove settimane - dichiara Marco Serafini, Presidente di ANICAV - Questo permetterà all'intera filiera di ottimizzare i costi, di ridurre i consumi, in particolare quelli idrici, oltre ad assicurare una migliore qualità del prodotto al consumatore finale. C'è bisogno di una programmazione agricola che consideri l'esigenza dell'industria di una maggiore concentrazione delle consegne e di avere una quantità di pomodoro lungo che non superi il 40% delle produzioni." "Il nostro auspicio - continua Serafini - è che venga avviata, in tempi brevi, un'interlocuzione con la parte agricola che possa portare al raggiungimento di un'intesa per la gestione della prossima campagna di trasformazione partendo dal Contratto Quadro d'Area già ampiamente condiviso dalle parti nel corso degli anni".

Informatore Navale

ANICAV: "L'OBIETTIVO PER LA PROSSIMA CAMPAGNA È DI TRASFORMARE NELL'INTERO BACINO CENTRO SUD CIRCA 26 MILIONI DI QUINTALI DI POMODORO"



02/09/2024 18:32

Il Presidente Serafini: "Occorre concentrare la campagna di trasformazione al Centro Sud in otto/nove settimane. L'auspicio è di avviare l'interlocuzione con la parte agricola in tempi brevi sulla base del Contratto Quadro d'Area condiviso negli ultimi anni" L'industria di trasformazione al lavoro per la prossima campagna del pomodoro. Il Coordinamento del Comitato Territoriale Bacino Centro Sud Italia di ANICAV, a seguito di una serie di incontri svolti nelle ultime settimane, ha individuato un obiettivo di trasformazione, per l'intero bacino produttivo Centro Sud, di circa 26 milioni di quintali Napoli, 09 febbraio 2024 - "Riteniamo che la campagna di trasformazione al Centro Sud debba essere concentrata in otto/nove settimane - dichiara Marco Serafini, Presidente di ANICAV - Questo permetterà all'intera filiera di ottimizzare i costi, di ridurre i consumi, in particolare quelli idrici, oltre ad assicurare una migliore qualità del prodotto al consumatore finale. C'è bisogno di una programmazione agricola che consideri l'esigenza dell'industria di una maggiore concentrazione delle consegne e di avere una quantità di pomodoro lungo che non superi il 40% delle produzioni." "Il nostro auspicio - continua Serafini - è che venga avviata, in tempi brevi, un'interlocuzione con la parte agricola che possa portare al raggiungimento di un'intesa per la gestione della prossima campagna di trasformazione partendo dal Contratto Quadro d'Area già ampiamente condiviso dalle parti nel corso degli anni".

Grimaldi a Fruit Logistica

NAPOLI - Il Gruppo Grimaldi è tra i protagonisti della fiera Fruit Logistica, il maggiore appuntamento internazionale della logistica ortofrutticola, che si è concluso a Berlino ieri 9 febbraio. Nel proprio spazio espositivo (Hall 26 / G-51), il Gruppo ha presentato ai principali operatori che compongono la filiera della logistica ortofrutticola la sua vasta rete di linee marittime operate nel bacino del Mediterraneo, attraverso i brand Grimaldi Lines, Trasmed e Minoan Lines. Tante sono le regioni italiane ed europee a cui le compagnie del Gruppo dedicano servizi regolari frequenti ed efficienti, perfetti per il trasporto di prodotti ortofrutticoli. Sono fondamentali, ad esempio, i collegamenti marittimi di Grimaldi Lines tra la penisola italiana, la Sardegna e la Sicilia: in particolare, sulle linee Livorno-Olbia, Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, Napoli-Cagliari-Palermo, Livorno-Palermo e Napoli-Palermo, il Gruppo offre un servizio dedicato ai mezzi guidati ideale per gli operatori del mercato di frutta e verdura. Altrettanto cruciali per il comparto ortofrutticolo sono le linee che collegano i principali porti spagnoli del Mediterraneo, Valencia e Barcellona, all'Italia e alle Isole Baleari. Non perde di centralità lo storico servizio Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona, effettuato con le navi Cruise Roma e Cruise Barcelona, ammiraglie della flotta ro-pax Grimaldi Lines e prime unità del Mediterraneo con tecnologia Zero Emission in Port®. Altra linea di punta del Gruppo è il servizio Livorno-Savona-Barcellona-Valencia, operato con 4 navi "Eco", unità ro-ro ibride della moderna classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation), capaci di trasportare circa 500 semirimorchi e 180 automobili ciascuna e di effettuare soste in porto a zero emissioni. Quanto ai servizi di più recente introduzione, hanno già riscosso grande successo il collegamento ro-ro bisettimanale Salerno-Cagliari-Palma di Maiorca-Sagunto, prima linea del Gruppo che collega direttamente l'Italia con le Isole Baleari, e quelli regolarmente operati da Trasmed tra i porti di Valencia e Barcellona e le isole di Maiorca, Minorca e Ibiza. La fiera è stata occasione anche per presentare il potenziamento delle linee tra Italia e Grecia, in particolare di quelle che collegano il porto greco di Igoumenitsa a Brindisi, Bari, Ancona e Venezia, con un totale di oltre 40 partenze settimanali. Da segnalare, in questo senso, l'impiego di due moderne navi ro-pax sul servizio Brindisi-Igoumenitsa ed altrettante sulla linea Ancona-Igoumenitsa. Spazio sarà dato anche ai collegamenti domestici greci, operati regolarmente da Minoan Lines tra i porti del Pireo (Atene), Milos ed Heraklion (Creta). Infine, il Gruppo Grimaldi ha presentato un servizio ideale per il trasporto di prodotti ortofrutticoli dalla penisola iberica (Spagna e Portogallo) alla Sicilia ed al Mediterraneo orientale (Grecia, Turchia, Balcani) e viceversa: grazie al "Long-Bridge", con un'unica prenotazione a tariffa scontata, i camion possono viaggiare sulla linea marittima Barcellona-Civitavecchia e, dopo un breve tratto via strada, proseguire via mare per



NAPOLI - Il Gruppo Grimaldi è tra i protagonisti della fiera Fruit Logistica, il maggiore appuntamento internazionale della logistica ortofrutticola, che si è concluso a Berlino ieri 9 febbraio. Nel proprio spazio espositivo (Hall 26 / G-51), il Gruppo ha presentato ai principali operatori che compongono la filiera della logistica ortofrutticola la sua vasta rete di linee marittime operate nel bacino del Mediterraneo, attraverso i brand Grimaldi Lines, Trasmed e Minoan Lines. Tante sono le regioni italiane ed europee a cui le compagnie del Gruppo dedicano servizi regolari frequenti ed efficienti, perfetti per il trasporto di prodotti ortofrutticoli. Sono fondamentali, ad esempio, i collegamenti marittimi di Grimaldi Lines tra la penisola italiana, la Sardegna e la Sicilia: in particolare, sulle linee Livorno-Olbia, Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, Napoli-Cagliari-Palermo, Livorno-Palermo e Napoli-Palermo, il Gruppo offre un servizio dedicato ai mezzi guidati ideale per gli operatori del mercato di frutta e verdura. Altrettanto cruciali per il comparto ortofrutticolo sono le linee che collegano i principali porti spagnoli del Mediterraneo, Valencia e Barcellona, all'Italia e alle Isole Baleari. Non perde di centralità lo storico servizio Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona, effettuato con le navi Cruise Roma e Cruise Barcelona, ammiraglie della flotta ro-pax Grimaldi Lines e prime unità del Mediterraneo con tecnologia Zero Emission in Port®. Altra linea di punta del Gruppo è il servizio Livorno-Savona-Barcellona-Valencia, operato con 4 navi "Eco", unità ro-ro ibride della moderna classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation), capaci di trasportare circa 500 semirimorchi e 180 automobili ciascuna e di effettuare soste in porto a zero emissioni. Quanto ai servizi di più recente introduzione, hanno già riscosso grande successo il collegamento ro-ro bisettimanale Salerno-Cagliari-Palma di Maiorca-Sagunto, prima linea del Gruppo che collega direttamente l'Italia con le Isole Baleari, e quelli regolarmente operati da Trasmed tra i porti di Valencia e Barcellona e le isole di Maiorca, Minorca e Ibiza. La

La Gazzetta Marittima

Focus

la Grecia - con imbarco da Brindisi o da Ancona - oppure per la Sicilia - con imbarco da Napoli o Salerno.

Direttiva Mit con il "temino" per le AdSP

ROMA In attesa della Riforma che dovrebbe riformare la seconda Riforma sui porti, arrivano con una direttiva le indicazioni ministeriali su come e cosa le AdSP dovrebbero fare in linea prioritaria. Pubblicate con gran battage, le indicazioni registrano questi obiettivi: investimenti, sicurezza del lavoro in porto, digitalizzazione, lotta alla corruzione e trasparenza. Questi quattro obiettivi strategici che il Mit ha fissato per i presidenti delle Autorità di Sistema Portuali (AdSP) sarebbero legati alla necessaria accelerazione della spesa delle risorse per investimenti; prevenzione e repressione della corruzione nella Pubblica amministrazione; sicurezza delle operazioni e dei servizi portuali; adeguamento delle infrastrutture e dei servizi cloud delle AdSP a standard di sicurezza adeguati, risparmio energetico e affidabilità delle infrastrutture digitali per la PA. La direttiva assicura inoltre il collegamento tra le priorità dell'indirizzo politico di Governo, la programmazione strategica e operativa del Ministero e le attività attribuite alle AdSP al netto di quelle ordinarie. Commenti? In alcune AdSP ci si chiede se si tratti più che altro di grida manzoniane, nel senso che hanno effetto zero perché già fanno parte del DFNA operativo delle Autorità. Silenzio anche da Assoport, che dovrebbe essere l'associazione referente di tutto il mondo delle AdSP ma da tempo brilla per i suoi silenzi, Boh?(A.F.)



Costa Smeralda a Sanremo

GENOVA - Costa Crociere si è confermata partner istituzionale del Festival musicale di Sanremo, chiuso oggi sulla principale rete TV, rafforzando il legame con l'evento musicale più atteso dell'anno. Dopo il successo delle ultime edizioni, anche nel 2024 la compagnia italiana ha portato a Sanremo il palcoscenico sul mare, con la sua nave Costa Smeralda. Ogni sera, Costa Smeralda, ormeggiata di fronte a Sanremo, si è animata come uno spettacolare Club, ospitando le esibizioni di grandi artisti italiani e internazionali in collegamento in diretta con il Teatro Ariston: Tedua, Bob Sinclar, Bresh e Gigi D'Agostino. Il primo a salire sul palco della nave, il 6 febbraio, è stato Tedua, protagonista anche della serata di chiusura, oggi sabato 10 febbraio. Mercoledì 7 febbraio è stata la volta di Bob Sinclar, mentre giovedì 8 febbraio si è esibito Bresh, e ieri venerdì 9 febbraio è stato l'attesissimo ritorno di Gigi D'Agostino. In questa edizione Costa Smeralda è stata protagonista in rada a Sanremo con un'attivazione ancora più spettacolare rispetto agli anni passati. Infatti, nel corso delle serate, la nave si è "accesa" trasformandosi in un immenso "led screen", mai realizzato prima, per portare il fascino e l'emozione delle crociere Costa direttamente al pubblico di Sanremo.



MSC verso 4 milioni di turisti

Nelle foto: Valentini, Massa, Candiani e Guanci. GINEVRA - Dopo aver portato l'esperienza del viaggio in crociera a Milano attraverso la tecnologia immersiva, i giochi di luce interattivi e altri effetti speciali all'interno di "MSC Lighthouse", il primo temporary store della Compagnia, e essere stata protagonista di una experience domination con installazioni artistiche presso Rinascente, MSC Crociere ha portato il concept di "Viaggio verso la bellezza" - leitmotiv della nuova brand campaign - anche alla BIT 2024, una delle manifestazioni internazionali più importanti per il settore del turismo. "Milano e la Lombardia stanno acquisendo sempre maggiore importanza nelle strategie di crescita e sviluppo di MSC Crociere, lo abbiamo voluto dimostrare ai passeggeri aprendo proprio in questa città il primo temporary store al mondo della nostra Compagnia e portando la nostra filosofia di vacanza sulle vetrine della Rinascente, in Piazza Duomo: il centro nevralgico del capoluogo meneghino. Oggi confermiamo il nostro massimo impegno nei confronti di tutta la rete agenziale italiana, in una delle occasioni più importanti di incontro e condivisione con i nostri partner che hanno saputo evolversi e seguire i cambiamenti dettati dalle nuove tecnologie, dalla mutata sensibilità dei clienti al cambiamento stesso dei motivi che spingono le persone a viaggiare, e che hanno contribuito, quindi, al successo di MSC Crociere", ha dichiarato Leonardo Massa, vice president Southern Europe della Divisione Crociere del Gruppo MSC. "Il lavoro fatto insieme ci ha permesso di registrare ottimi risultati nel 2023, sul fronte dei passeggeri che hanno deciso di trascorrere un'esperienza unica a bordo delle nostre navi, e ci garantirà di segnare un nuovo e importante record nel 2024: secondo le previsioni saliranno a bordo delle nostre navi 4,2 milioni di passeggeri, con 16 navi - sulle 22 totali della flotta - effettueremo 1.075 scali in 14 porti della nostra Penisola. Quest'anno, inoltre, arriverà nel Mediterraneo Explora I che proporrà itinerari da favola facendo scalo in numerosi porti italiani.



CargoBeamer collega il Sud Italia con la Germania del Nord

Tra Bari e Domodossola, CargoBeamer offrirà inizialmente 3 partenze settimanali, da Domodossola per Bari il martedì, il mercoledì e il sabato Domodossola - L'operatore intermodale ferroviario CargoBeamer, che fornisce il trasporto di semirimorchi non gruabili, ha annunciato il lancio di un nuovo servizio in Italia. A partire da metà febbraio, CargoBeamer collegherà il suo terminal di Domodossola al terminal di Bari Ferruccio, uno dei principali hub logistici del sud Italia. Il nuovo servizio sarà offerto sia come collegamento internazionale Kaldenkirchen - Bari con gateway a Domodossola, che come tratta nazionale Domodossola - Bari. "Il servizio - informa l'azienda - sarà aperto a tutti i tipi di semirimorchi (gruabili e non), container, casse mobili, rimorchi silo e frigo, e sarà abilitato al trasporto di rifiuti non pericolosi. Al fine di garantire la capacità e un transit time affidabile su tutta la tratta, CargoBeamer ha aumentato la frequenza delle partenze del collegamento Kaldenkirchen - Domodossola, passando da 17 a 20 rotazioni settimanali a partire da questa settimana". Tra Bari e Domodossola, CargoBeamer offrirà inizialmente 3 partenze settimanali, da Domodossola per Bari il martedì, il mercoledì e il sabato, mentre le partenze da Bari per Domodossola ogni lunedì, mercoledì e venerdì. Il nuovo servizio inizierà il 17 febbraio da Kaldenkirchen e il 19 febbraio da Domodossola e Bari. La trazione ferroviaria sarà fornita da Sangritana "Da Bari, diversi collegamenti marittimi ro-ro/ro-pax consentiranno ai clienti di proseguire i trasporti verso la Grecia, Albania e Turchia, realizzando una vera propria integrazione intermodale mare/ferro. Infatti, da/per Bari ci sono collegamenti giornalieri da/per Patrasso e Igoumenitsa (Grecia) di Grimaldi Lines, per/da Yalova (Turchia) e per/da Durazzo (Albania). Grazie alla esclusiva partnership commerciale, i clienti di Grimaldi Lines potranno fare una singola prenotazione per l'intera tratta da/per Patrasso per/da Kaldenkirchen, un vero e proprio "Long-Bridge intermodale fra i porti Greci, Turchi e Albanesi e quelli nord-europei di Anversa, Zebbrugge, Rotterdam e Calais". (foto da website aziendale).



02/09/2024 11:14 Giovanni Roberti

Tra Bari e Domodossola, CargoBeamer offrirà inizialmente 3 partenze settimanali, da Domodossola per Bari il martedì, il mercoledì e il sabato Domodossola - L'operatore intermodale ferroviario CargoBeamer, che fornisce il trasporto di semirimorchi non gruabili, ha annunciato il lancio di un nuovo servizio in Italia. A partire da metà febbraio, CargoBeamer collegherà il suo terminal di Domodossola al terminal di Bari Ferruccio, uno dei principali hub logistici del sud Italia. Il nuovo servizio sarà offerto sia come collegamento internazionale Kaldenkirchen - Bari con gateway a Domodossola, che come tratta nazionale Domodossola - Bari. "Il servizio - informa l'azienda - sarà aperto a tutti i tipi di semirimorchi (gruabili e non), container, casse mobili, rimorchi silo e frigo, e sarà abilitato al trasporto di rifiuti non pericolosi. Al fine di garantire la capacità e un transit time affidabile su tutta la tratta, CargoBeamer ha aumentato la frequenza delle partenze del collegamento Kaldenkirchen - Domodossola, passando da 17 a 20 rotazioni settimanali a partire da questa settimana". Tra Bari e Domodossola, CargoBeamer offrirà inizialmente 3 partenze settimanali, da Domodossola per Bari il martedì, il mercoledì e il sabato, mentre le partenze da Bari per Domodossola ogni lunedì, mercoledì e venerdì. Il nuovo servizio inizierà il 17 febbraio da Kaldenkirchen e il 19 febbraio da Domodossola e Bari. La trazione ferroviaria sarà fornita da Sangritana "Da Bari, diversi collegamenti marittimi ro-ro/ro-pax consentiranno ai clienti di proseguire i trasporti verso la Grecia, Albania e Turchia, realizzando una vera propria integrazione intermodale mare/ferro. Infatti, da/per Bari ci sono collegamenti giornalieri da/per Patrasso e Igoumenitsa (Grecia) di Grimaldi Lines, per/da Yalova (Turchia) e per/da Durazzo (Albania). Grazie alla esclusiva partnership commerciale, i clienti di Grimaldi Lines potranno fare una singola prenotazione per l'intera tratta da/per Patrasso per/da Kaldenkirchen, un vero e proprio "Long-Bridge intermodale fra i porti Greci, Turchi e Albanesi e quelli nord-

Shipping Italy

Focus

Prosegue la flessione dei noli Cina - Italia: -11% nell'ultima settimana

Parallelamente si riduce a 799 dollari il divario tra tariffe per spedizioni verso porti del Nord e del Sud Europa 9 Febbraio 2024 Anche nell'ultima settimana è proseguita la tendenza al riequilibrio dei noli per il trasporto via mare di container dalla Cina verso i porti del Nord Europa e del Mediterraneo. A calare, evidenzia l'ultimo aggiornamento di Drewry, sono state in particolare le tariffe della rotta Shanghai - Genova, che nei sette giorni hanno perso l'11% fermandosi a quota 5.225 dollari per l'invio di un contenitore da 40'. Leggermente più contenuto il calo dei prezzi della tratta dal porto cinese verso Shanghai, dove la flessione è stata del 5% a 4.426 dollari. Un andamento che ha portato la differenza tra i due noli ad attestarsi a 799 dollari, un valore più simile a quelli toccati durante lo scorso anno. Complessivamente, l'indice elaborato dalla società di analisi nella settimana conclusasi l'8 febbraio risulta in calo dell'1% a 3.786 dollari, ma l'andamento medio, più che in altri momenti, nasconde dinamiche molto diverse tra loro. Detto di quelle che riguardano le spedizioni dal Far East all'Europa, settentrionale e meridionale, nel complesso spiccano le crescite registrate per i trasporti dalla Cina verso gli Usa e soprattutto quelle relative alla rotta transatlantica. Nell'ordine, i noli da Shanghai verso New York crescono del 2%, portandosi alla cifra di 6.268 dollari, che si conferma ancora come la tariffa più alta tra quelle analizzate, mentre quelli dallo scalo cinese verso Los Angeles si innalzano dell'8% a 4.771 dollari. Un incremento molto elevato (+24%) è però quello della tratta da Rotterdam a New York, che nonostante l'exploit resta però su valori assoluti più contenuti (1.978 dollari). Calano invece i prezzi delle spedizioni sulle rotte di ritorno dagli Usa verso la Cina (la Los- Angeles - Shanghai a -1% si porta a 726 dollari) e verso l'Europa (la New York - Rotterdam perde il 4% a 611 dollari). Per la prossima settimana, gli analisti britannici hanno detto di aspettarsi che i noli per spedizioni dalla Cina restino stabili per via delle festività del Capodanno cinese, che avrà inizio domani 10 febbraio. Nel frattempo, uno spunto utile a inquadrare meglio quanto sia successo e stia succedendo al trasporto via mare di container dall'Asia a seguito degli attacchi alle navi nel Mar Rosso arriva da Sea-Intelligence. La società di analisi ha rilevato che, allo stato attuale, le compagnie risultano avere ridotto di poco la capacità dislocata rispetto alla metà di dicembre. In particolare sulla tratta verso il Nord Europa il calo è del 4,9%, mentre in direzione del Mediterraneo è stato solo dell'1,4%. Ad avere perso più stiva sono state le rotte Asia - East Coast degli Usa (-7,5%) e Asia - Costa Ovest (-6,9%).



Shipping Italy
Prosegue la flessione dei noli Cina - Italia: -11% nell'ultima settimana
02/09/2024 13:07 Nicola Capuzzo

Parallelamente si riduce a 799 dollari il divario tra tariffe per spedizioni verso porti del Nord e del Sud Europa 9 Febbraio 2024 Anche nell'ultima settimana è proseguita la tendenza al riequilibrio dei noli per il trasporto via mare di container dalla Cina verso i porti del Nord Europa e del Mediterraneo. A calare, evidenzia l'ultimo aggiornamento di Drewry, sono state in particolare le tariffe della rotta Shanghai - Genova, che nei sette giorni hanno perso l'11% fermandosi a quota 5.225 dollari per l'invio di un contenitore da 40'. Leggermente più contenuto il calo dei prezzi della tratta dal porto cinese verso Shanghai, dove la flessione è stata del 5% a 4.426 dollari. Un andamento che ha portato la differenza tra i due noli ad attestarsi a 799 dollari, un valore più simile a quelli toccati durante lo scorso anno. Complessivamente, l'indice elaborato dalla società di analisi nella settimana conclusasi l'8 febbraio risulta in calo dell'1% a 3.786 dollari, ma l'andamento medio, più che in altri momenti, nasconde dinamiche molto diverse tra loro. Detto di quelle che riguardano le spedizioni dal Far East all'Europa, settentrionale e meridionale, nel complesso spiccano le crescite registrate per i trasporti dalla Cina verso gli Usa e soprattutto quelle relative alla rotta transatlantica. Nell'ordine, i noli da Shanghai verso New York crescono del 2%, portandosi alla cifra di 6.268 dollari, che si conferma ancora come la tariffa più alta tra quelle analizzate, mentre quelli dallo scalo cinese verso Los Angeles si innalzano dell'8% a 4.771 dollari. Un incremento molto elevato (+24%) è però quello della tratta da Rotterdam a New York, che nonostante l'exploit resta però su valori assoluti più contenuti (1.978 dollari). Calano invece i prezzi delle spedizioni sulle rotte di ritorno dagli Usa verso la Cina (la Los- Angeles - Shanghai a -1% si porta a 726 dollari) e verso l'Europa (la New York - Rotterdam perde il 4% a 611 dollari). Per la prossima settimana, gli analisti britannici hanno detto di aspettarsi che i noli per spedizioni dalla Cina restino stabili