



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 02 marzo 2024**



Prime Pagine

02/03/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 02/03/2024	9
02/03/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 02/03/2024	10
02/03/2024	Il Foglio Prima pagina del 02/03/2024	11
02/03/2024	Il Giornale Prima pagina del 02/03/2024	12
02/03/2024	Il Giorno Prima pagina del 02/03/2024	13
02/03/2024	Il Manifesto Prima pagina del 02/03/2024	14
02/03/2024	Il Mattino Prima pagina del 02/03/2024	15
02/03/2024	Il Messaggero Prima pagina del 02/03/2024	16
02/03/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 02/03/2024	17
02/03/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 02/03/2024	18
02/03/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 02/03/2024	19
02/03/2024	Il Tempo Prima pagina del 02/03/2024	20
02/03/2024	Italia Oggi Prima pagina del 02/03/2024	21
02/03/2024	La Nazione Prima pagina del 02/03/2024	22
02/03/2024	La Repubblica Prima pagina del 02/03/2024	23
02/03/2024	La Stampa Prima pagina del 02/03/2024	24
02/03/2024	Milano Finanza Prima pagina del 02/03/2024	25

Primo Piano

01/03/2024	CivOnline Molo Vespucci ospita la nona riunione del comitato tecnico della Transport Community	26
------------	--	----

01/03/2024	Corriere d'Italia	<i>linardi</i>	27
<hr/>			
01/03/2024	ilsole24ore.com		29
<hr/>			
01/03/2024	Informare		31
<hr/>			
01/03/2024	Informatore Navale		32
<hr/>			
01/03/2024	Informazioni Marittime		33
<hr/>			
01/03/2024	La Provincia di Civitavecchia		35
<hr/>			
01/03/2024	Msn		36
<hr/>			
01/03/2024	Port Logistic Press		38
<hr/>			

Trieste

01/03/2024	Messaggero Marittimo		39
<hr/>			
01/03/2024	Messaggero Marittimo		41
<hr/>			
01/03/2024	Messaggero Marittimo		42
<hr/>			
01/03/2024	Agenparl		44
<hr/>			
01/03/2024	Agenparl		45
<hr/>			
01/03/2024	Agenparl		46
<hr/>			
01/03/2024	Agenparl		47
<hr/>			
01/03/2024	Agenparl		48
<hr/>			
01/03/2024	Ansa		49
<hr/>			
02/03/2024	Ansa		50
<hr/>			
01/03/2024	AskaneWS		51
<hr/>			
01/03/2024	Corriere Marittimo		52
<hr/>			

01/03/2024	FerPress	AdSP Mare Adriatico Orientale: Serracchiani, grazie D'Agostino per rinascita	53
01/03/2024	FerPress	AdSP Mare Adriatico Orientale: D'Agostino presenta a Salvini dimissioni anticipate	54
01/03/2024	FerPress	AdSP Mare Adriatico Orientale: Rixi, a D'Agostino ringraziamento Mit per suo contributo	55
01/03/2024	Il Nautilus	D'AGOSTINO, DIMISSIONI ANTICIPATE AL MINISTRO SALVINI. LASCIA L'INCARICO DAL PRIMO GIUGNO PER MOTIVI FAMILIARI	56
01/03/2024	Il Nautilus	Il via a POLARIN: un network Europeo di infrastrutture di ricerca polari	57
01/03/2024	Informatore Navale	OGS - Il via a POLARIN: un network Europeo di infrastrutture di ricerca polari	58
01/03/2024	Informatore Navale	Porto Trieste, Rixi: A D'Agostino ringraziamento Mit per suo contributo	60
01/03/2024	Port News	Zeno D'Agostino lascia il porto di Trieste	61
01/03/2024	Sea Reporter	Porto Trieste, Rixi: A D'Agostino ringraziamento Mit per il suo contributo	62
01/03/2024	Sea Reporter	Serracchiani, grazie D'Agostino per rinascita	63
01/03/2024	Ship Mag	Zeno D'Agostino si è dimesso da presidente dell'Adsp di Trieste	64
01/03/2024	Shipping Italy	Cornetto (Fhp): "Negli ultimi vent'anni perso il 35% di traffici di rinfuse solide in Italia"	65
01/03/2024	Shipping Italy	Zeno D'Agostino lascia il porto di Trieste	66
01/03/2024	Trieste Prima	Zeno D'Agostino si è dimesso	67

Genova, Voltri

01/03/2024	Genova Today	Depositi chimici, a ponente l'opposizione lascia l'aula: "Il centrodestra vuole decidere le sorti di un altro territorio"	68
01/03/2024	PrimoCanale.it	Genova, il dg D'Amico: "Il Colombo in tre anni unico aeroporto dei genovesi"	69
01/03/2024	PrimoCanale.it	Tunnel, primo atto: al via la demolizione del Csm. Lunedì la firma in diretta	72
01/03/2024	PrimoCanale.it	Genova ha una nuova "gemella" in Brasile, firmato patto con Santos	73
01/03/2024	Shipping Italy	Scendono ancora e tornano sotto i 5.000\$ i noli container Shanghai - Genova	75

La Spezia

01/03/2024	La Gazzetta Marittima	Accordo FS e AdSP Spezia	76
------------	------------------------------	--------------------------	----

01/03/2024	Port Logistic Press	77
I sommergibili Marconi e Da Vinci e i pattugliatori Artigliere e Bersagliere al fine vita		

Ravenna

01/03/2024	La Gazzetta Marittima	78
Nasce la diga per la FSRU		
01/03/2024	RavennaNotizie.it	79
Ravenna. Ponte mobile chiuso al traffico giovedì 7 marzo		
01/03/2024	RavennaNotizie.it	80
Ritardi nella Zona Logistica Semplificata. Legacoop Romagna: "Bocciatura ingiustificabile da parte del governo Meloni"		
01/03/2024	RavennaNotizie.it	82
Ravenna. Allerta idrogeologica-idraulica per sabato 2 marzo. Divieto di accesso e transito su dighe foranee e moli guardiani		
01/03/2024	ravennawebtv.it	83
Domani ancora maltempo: Divieto di accesso alle dighe foranee e moli guardiani		

Marina di Carrara

01/03/2024	Citta della Spezia	84
Meeting mensile Propeller Club, approfondimento sul tema delle rinfuse solide		

Livorno

01/03/2024	La Gazzetta Marittima	86
A Livorno la due giorni per il porto		
01/03/2024	La Gazzetta Marittima	87
Porto di Livorno statistiche in Teu		
01/03/2024	La Gazzetta Marittima	88
Porto di Livorno, un 2023 in rosso		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

01/03/2024	Messaggero Marittimo	89
Ancona, nel 2023 cala il traffico merci ma tengono i passeggeri. Crociere al +20%		
01/03/2024	Ancona Today	91
Porto di Ancona, nel 2023 in calo le merci movimentate. Regge il traffico dei passeggeri: ok le crociere con un +20% di arrivi		
01/03/2024	Ansa	92
Al porto di Ancona -10% merci ma +20% crocieristi		
02/03/2024	corriereadriatico.it	93
Al porto di Ancona una nave con tonnellate di grano straniero, esplose la polemica: «Controlli per escludere sostanze pericolose»		

01/03/2024	FerPress	94
<hr/>		
01/03/2024	Il Nautilus	95
<hr/>		
01/03/2024	Informare	97
<hr/>		
01/03/2024	Informatore Navale	98
<hr/>		
01/03/2024	La Gazzetta Marittima	100
<hr/>		
01/03/2024	Shipping Italy	101
<hr/>		
01/03/2024	vivereancona.it	103
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

01/03/2024	CivOnline	105
<hr/>		
01/03/2024	La Provincia di Civitavecchia	106
<hr/>		

Napoli

01/03/2024	Gazzetta di Napoli	107
<hr/>		
01/03/2024	Ildenaro.it	109
<hr/>		
01/03/2024	Napoli Village	111
<hr/>		

Salerno

01/03/2024	Gazzetta di Salerno	113
<hr/>		

Bari

01/03/2024	Agenparl	114
<hr/>		

01/03/2024 **La Gazzetta Marittima** 116
Idrovolanti da turismo in Puglia

01/03/2024 **Puglia Live** 117
"Avvenne a Bari": presentata oggi a Palazzo di Città la sesta edizione della rievocazione storica promossa dall'associazione Stella del Monte

Taranto

01/03/2024 **Informatore Navale** 119
SolarDuck, Green Arrow Capital e New Developments s.r.l. firmano un accordo di collaborazione per un progetto ibrido eolico-solare offshore galleggiante in Italia

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

01/03/2024 **TempoStretto** 121
"Il ponte è inutile, dannoso per il sud e superato"

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

01/03/2024 **Oggi Milazzo** 123
Scontro Midili-Autorità Portuale: "Nessuna soluzione per gli allagamenti e porto chiuso. Non hanno rispetto»

01/03/2024 **Stretto Web** 124
Reggio Calabria, dove il diritto alla mobilità è una chimera

01/03/2024 **Stretto Web** 126
Reggio Calabria, manutenzione dei fondali del Porto: si punta a facilitare l'approdo di navi da crociera

01/03/2024 **TempoStretto** 127
Forse il Ponte non è fattibile sullo Stretto di Messina. Ma di sicuro sarebbe utile

Augusta

01/03/2024 **La Gazzetta Marittima** 130
Ad Augusta nuovo terminal

01/03/2024 **Stretto Web** 131
Porto di Augusta, ecco perchè il suo futuro dipende dal Ponte sullo Stretto

Palermo, Termini Imerese

01/03/2024 **Palermo Today** 134
Concessione del Parco delle Salute agli sgoccioli, Vivi Sano verso il rinnovo

01/03/2024 **quotidianodisicilia.it** 135
Concorsi pubblici marzo 2024: i bandi attivi e in scadenza in Sicilia e in Italia

Focus

01/03/2024	FerPress	137
Federagenti: Santi, ultima chiamata per invertire rotta dei nostri porti. Boom scali spagnoli con crisi Mar Rosso		
01/03/2024	Informare	138
Federagenti, i porti spagnoli, al contrario di quelli italiani, riescono a beneficiare della crisi del Mar Rosso		
01/03/2024	Informatore Navale	139
Federagenti - Santi: "Ultima chiamata per invertire la rotta dei nostri porti"		
01/03/2024	Informatore Navale	140
PER IL SECONDO ANNO CONSECUTIVO MSC CROCIERE È MAIN PARTNER AC MONZA		
01/03/2024	Informazioni Marittime	141
Crisi Mar Rosso, Santi (Federagenti): "I nostri porti hanno bisogno di invertire la rotta"		
01/03/2024	La Gazzetta Marittima	142
Sei miliardi per Transizione 5.0		
01/03/2024	Port Logistic Press	143
Msc Crociere main partner del Monza per il secondo anno consecutivo		
01/03/2024	Sea Reporter	145
Federagenti, "Ultima chiamata per invertire la rotta dei nostri porti"		
01/03/2024	Sea Reporter	146
Rinnovo della partnership tra MSC Crociere e AC Monza		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campitana 50/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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




Pietro Leemann
Lo chef stellato:
«Divento monaco»
di **Alessandra Dal Monte**
a pagina 21



Domani in edicola
Marzo, il mese
della poesia
di **Antonio Troiano**
su la Lettura e oggi nell'App



Le riserve russe

QUEL PASSO PER L'AUTO A KIEV

di **Daniilo Taino**

È finito il momento della timidezza. Anche per l'Italia. In Ucraina, la guerra è a un punto critico, il rischio è che l'indebolimento della Resistenza sociale e militare permetta avanzate decisive agli invasori russi. Non solo. In due anni di aggressione, proprio la ponderazione circospetta con la quale l'Occidente ha fornito armi a Kiev ha costretto le forze di difesa a combattere con una mano legata dietro la schiena e ha consentito a Putin di continuare l'assalto nonostante l'arretratezza del suo esercito.

continua a pagina 30

Europa e Ucraina

LO SPETTRO DEGLI USA IN RITIRATA

di **Federico Rampini**

Macron è sommerso dai dissensi dei colleghi Ue per aver evocato la possibilità di «soldati europei in Ucraina». Come non bastasse questo isolamento del presidente francese, Putin rincara la dose ricordandogli che la Russia ha un arsenale nucleare. Curiosa asimmetria. A giorni alterni lo zar o i suoi collaboratori minacciano l'olocausto nucleare senza che un solo «pacifista» a Ovest se ne abbia a male. Se un leader occidentale osasse ricordare l'esistenza dei nostri arsenali nucleari, sarebbe vituperato da cortei oceanici.

continua a pagina 30

Mosca In migliaia al funerale. Slogan contro lo zar



La folla assiepata per l'addio a Navalny. La sua immagine all'ingresso della chiesa a Mosca

L'addio a Navalny, sfida a Putin

di **Marco Imariso**

L'addio della Russia ad Aleksej Navalny. In più di tremila, a Mosca, ieri hanno partecipato al funerale dell'oppositore di Putin. La madre in piedi accanto al feretro. Il messaggio, via social, della moglie Yulia. Proteste e arresti in tutto il Paese.

alle pagine 6 e 7 M. Caprara, Serafini

Diplomazia Gli Usa: pacchi umanitari dal cielo nella Striscia

Meloni da Biden, l'intesa su Gaza: «Sì ai due Stati»

La premier: «Chico Forti tornerà in Italia»
Il peso del Superbonus sul deficit: è al 7,2%

● SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Schlein e Conte: alleati o avversari?

Alla fine ne resterà solo uno. O una. Conte e Schlein non sono ancora alleati ma già si percepiscono come avversari. E non lo nascondono. Si contendono la leadership che varrà la sfida a Meloni per Palazzo Chigi e sono accomunati solo dal vecchio motto: «Competition is competition».

continua a pagina 11

● GIANNELLI



di **Caccia, Frattini, Galluzzo, Mazza** a pag. 2, 3 e 5

Perugia L'accusa: i nomi su cui il finanziere indagato fece ricerche

Dai ministri a Marta Fascina Il giallo dei dossier sui politici

di **Giovanni Bianconi**

Una lunga lista per un totale di 800 accessi abusivi alle banche dati riservate fatti dal 2020 in avanti. Un lavoro di dossieraggio enorme quello che ha visto protagonista il luogotenente della finanza Pasquale Striano, indagato così come il giudice Antonio Laudati. Oltre a Crosetto, vittime dei dossier i ministri Lollobrigida e Urso, ma anche il sottosegretario Fazzolari, Marta Fascina, Renzi e Verdini.

a pagina 8

ERBA, UDIENZA PER LA REVISIONE DEL PROCESSO

Il pg gela Olindo e Rosa «Altre piste inverosimili»

di **Anna Campaniello e Giusi Fasano**

Olindo e Rosa, condannati per la strage di Erba, sono tornati in aula. A Brescia è iniziata l'udienza per la revisione del processo, ma la decisione è rinviata al 16 aprile, quando parlerà la difesa. Per il pg le nuove prove sono inconsistenti.

a pagina 9



ROBERTO VECCHIONI
TRA IL SILENZIO E IL TUONO
Un romanzo intimo e struggente, tra autobiografia e invenzione, tra pensiero e vita.

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

La notizia, freschissima, è che ieri la Procura di Torino ha indagato Renato Curcio e altri tre brigatisti rossi per lo scontro a fuoco del 4 giugno 1975 in cui persero la vita l'appuntato Giovanni D'Alfonso e la terrorista Mara Cagol. La posizione dell'anarchico Bresci e del brigante Musolino è ancora sotto il vaglio degli inquirenti. E anche quel Romolo, già incriminato per omicidio di Remo, non avrebbe un alibi di ferro. L'inchiesta è stata sicuramente minuziosa e ha prodotto quattrocento pagine di atti, suppongo vergate in caratteri gotici da uno stuolo di monaci amanuensi. Quando Mara Cagol rapì il Gancia degli spumanti e si nascose in una cascina vicino ad Acqui Terme da cui la stanarono i carabinieri del generale Dalla Chiesa, io frequentavo con alterne

Curcio una volta

fortune la quarta ginnasio, guardavo la tv in bianco e nero e telefonavo dalle cabine con i gettoni. Curcio era già allora il capo riconosciuto delle Brigate Rosse: che ci sia voluto mezzo secolo per appurare i sospetti nei suoi confronti è segno che la macchina della giustizia difficilmente rivederà multe per eccesso di velocità. In questo benedetto Paese non finisce mai niente. Ogni tanto rispunta una commissione sul terremoto del Belice del 1968 o una tassa sulla crisi di Suez del 1956. La frase più frequente che si incontra lungo le strade è «lavori in corso» e il panorama è punteggiato da case e villette lasciate a metà. In un contesto del genere, uno si domanda perché solo la giustizia dovrebbe agitarsi.



Biolactine FAMILY FORTE
Integratore alimentare
FERMENTI LATTICI per FAVORIRE L'EQUILIBRIO della FLORA INTESTINALE
10 MILIARDI 5 CEPPI 4 GENERI
IN FARMACIA SELLA





“Così nacque Wikileaks e il mondo conobbe Guantanamo”. Da oggi, nella settimana decisiva del verdetto sull'extradizione, pubblichiamo i migliori scoop di Assange&C.



octopus energy
Energia rinnovabile a prezzi accessibili

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

octopus energy
Energia rinnovabile a prezzi accessibili

Sabato 2 marzo 2024 - Anno 16 - n° 61
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00
Spedizione ab. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

MONTECARLO TRADITA

Droni, soldi, 007 devianti: il raggio contro i Grimaldi



BARBACETTO E LILLO A PAG. 11

LA NOTA RISERVATA

Fdl su Mattarella: “Così si legittima violenza a polizia”

SALVINI A PAG. 4

INTERVISTA A BETTINI

“Il campo largo Conte-Pd-Azione è un sentimento”

CANNAVO A PAG. 7

ALTRO CHE “DIVANISTI”

Nel mese senza Rdc, più inattivi e meno occupati

ROTUNDO A PAG. 10

LA REVISIONE FARSA

Il Rosa Olindo bis è solo commedia dell'arte mediatica

Selvaggia Lucarelli

Azouz arriva in tribunale alle 8,30 del mattino, sotto la pioggia insistente di questi giorni. Maglione bianco accollo alto e occhiali da vista, sembra un raffinato bibliotecario. I giornalisti accreditati sono una settantina, ma nessuno viene fatto entrare in aula, solo le telecamere di *Un giorno in pretura*. Un tragicomico paradosso.

A PAG. 16

RISCHIO RIBALTONTE All'orizzonte la richiesta di riconteggio

Sardegna: 10 sezioni sospese
Scende il vantaggio di Todde

Sono passati 5 giorni dalla chiusura delle urne nell'isola. Lunedì mancavano 22 seggi su 1844 e la distanza tra Todde e Truzzu era di 2900 voti. Ora la differenza sarebbe di 800

LISSIA A PAG. 6



Il trio della buona morte

Marco Travaglio

Ha cominciato Macron, ipotizzando l'invio di soldati della Nato in Ucraina. Ha proseguito la von der Leyen chiamando alle armi l'Europa per investire centinaia di miliardi dei cittadini in ordigni di morte “come con i vaccini” e facendo approvare dall'Europarlamento una demenziale risoluzione votata da tutti, eccetto il M5S (e incluso il Pd), per prepararci a combattere la Russia accanto all'Ucraina fino alla riconquista delle quattro regioni occupate da Putin dopo il 2022 e persino della Crimea annessa nel 2014, cioè in *saecula saeculorum*. Ieri, a completare il trittico infernale, ha parlato il segretario americano alla Difesa, Lloyd Austin, preannunciando la guerra mondiale Nato-Russia (ovviamente nucleare) perché “se l'Ucraina cade, Putin non si fermerà”. Scenario possibile in Transnistria e altri territori russosofoni rivendicati da Mosca, per carità. Ma ad avanzare di più contro l'avversario in questi vent'anni è stata la Nato, tradendo per ben 16 volte l'impegno assunto con Mosca insieme agli Usa e all'Ue nel 1990 di non allargarsi neppure di un palmo a Est della Germania. Dopo che la Nato passò da 16 a 32 Stati membri e rovesciò gli alleati di Putin in Serbia, Iraq e Libia. E ne fu ripagata della stessa moneta. Il risultato della lunga sfida alla Russia in nome di una pretesa imperiale fuori dal tempo e dalla storia lo vediamo non da due, ma da dieci anni in Ucraina: dal 2014, quando iniziò la lunga guerra civile poi sfociata nel 2022 nell'invasione russa. E in tutto il mondo, con una serie spaventosa di crisi dal Medio Oriente all'Africa, dalla Cina all'America Latina.

Purtroppo, al momento, l'unico leader del mondo a capire la tragedia che rischiamo per gli ultimi colpi di coda dell'impero americano al tramonto in un mondo ormai multipolare è il Papa. Gli attuali governanti degli Usa e dell'Europa al seguito sono un misto di demenza senile, idiozia politica e servaggio alla lobby delle armi. Pur di salvare la faccia e la poltrona, mentono a se stessi e quindi anche a noi, su tutto. Promettono vittorie nel conflitto ormai perso in Ucraina per non ammettere di averla condannata loro al massacro. Abbiamo con Netanyahu senza mordere per non ammettere che le stragi di palestinesi le hanno consentite loro con i veti all'Onu. E, nella loro coazione a ripetere, vaneggiano di guerre alla Cina per Taiwan e mettono su ridicole missioni anti-Houthi per non ammettere che i pirati del Mar Rosso sono figli della questione palestinese rimossa anche da Biden, ma soprattutto della guerra saudita in Yemen. Ormai è chiaro che, se resteranno al potere, ci porteranno alla terza guerra mondiale. E questa l'unica vera partita delle elezioni europee e americane: o vengono spazzati via loro o saremo spazzati via noi.

CANTONE ACCUSA INDAGATI LAUDATI, UN FINANZIERE E 3 CRONISTI

“Accessi abusivi” su mezzo governo, Conte, Renzi&C.

DAL CASO CROSETTO

L'INDAGINE DI PERUGIA: “IL PM ANTIMAFIA FECE DOSSIER PER INTERESSI PROPRI”. E L'UFFICIALE RICERCHE SU POLITICI DI DESTRA, 5S E IV, MA PURE AGNELLI E FEDEZ

TURILLO, MASSARI E PACELLI A PAG. 2-3

NUOVI GUAI PER DANIELA SANTANCHÈ

Visibilità commissariata per “gravi irregolarità”: conti truccati, cassa Covid indebita, gestori inadeguati

BORZI E MILOSA A PAG. 5



LA DOPPIA ESCALATION

L'Idf accusa (senza prove). Scholz, lite coi russi sui soldati



CARIDI E SCUTO A PAG. 8

LE NOSTRE FIRME

- Fini Ma Zelensky come si permette? a pag. 13
- Rinaldi Tuffi Il Ponte Scilla-Cariddi a pag. 13
- Valentini Pagare una Rai lottizzata? a pag. 13
- Palombi Miracoli: il “buco del 110%” a pag. 15
- Tagliabue De Gasperi sale sul palco a pag. 21
- Dentello Grossman, pace e bambini a pag. 23



PARLA VECCHIONI

“Non ci rimane che opporci con le parole...”

SCANZI A PAG. 19

La cattiveria

Il 92% degli studenti italiani è orgoglioso di essere nell'Unione europea. L'altro 7% ha capito la domanda

LA PALESTRA/SILVIO PERFETTI



il Giornale



SABATO 2 MARZO 2024

DA 50anni CONTRO IL CORO

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 53 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

Editoriale

DEBITO PUBBLICO A PROVA DI CRISI

di **Oswaldo De Paolini**

La cattiva notizia è che il superbonus 110%, fortemente voluto dal governo Conte 2 (Cinquestelle-Pd), continua a produrre crepe nei nostri conti, elevando il debito oltre ogni rovinosa previsione. In estate si pensava che il costo di quella scriteriata iniziativa si potesse contenere in 90-100 miliardi, già di per sé cifra mostruosa; da qualche giorno abbiamo appreso che la voragine ora si è allargata a 160 miliardi, e ancora non è finita. Tutti denari sottratti alle attività di governo nell'affannosa ricerca di un consenso che, come si è visto, non ha portato fortuna a chi l'ha cavalcato, ma che oggi pesa drammaticamente sulla testa di tutti i cittadini alle prese con un debito cresciuto in un anno di 149,5 miliardi.

C'è però anche una buona notizia: grazie al maggior coinvolgimento dei risparmiatori italiani nelle iniziative del Tesoro che ieri ha collocato con successo la terza emissione di Btp Valore, più del 73% del debito pubblico oggi è custodito in portafogli nazionali. Una circostanza che, sebbene non sia di per sé garanzia di tenuta di fronte a eventuali tempeste finanziarie, rappresenta però un argine più solido davanti a potenziali fughe precipitose di investitori esteri, che avrebbero - come accaduto in passato - conseguenze letali per i conti e l'immagine del Paese. Dunque, un motivo in più per guardare alla situazione italiana con minore apprensione, cosa peraltro che da mesi i mercati stanno facendo anche grazie a un governo che alla distanza sembra non temere le turbolenze legate ai passaggi elettorali locali, dimostrando una tenuta segnalata con precisione dallo spread stabilmente a quota 150.

D'altronde, probabilmente i più accorti investitori istituzionali hanno cominciato a guardare in controllo la qualità del debito italiano, visto che al netto delle folle grilline e degli interessi è quello cresciuto meno negli ultimi vent'anni a dispetto di partner europei apparentemente più virtuosi.

È siccome non sono lontani gli anni in cui l'Italia era tra i pochi Paesi dell'Unione a poter contare su un surplus primario pressoché ininterrotto (lo stato di grazia è durato fino alla pandemia), l'idea di scommettere sull'Italia non è poi così peregrina. Come dimostra la quota di debito pubblico in mano a istituzioni estere, cresciuta in un anno di 50 miliardi.

SUCCESSO DIPLOMATICO

Giorgia porta a casa Chico

Meloni annuncia: «Forti dopo 24 anni di cella negli Usa sarà trasferito in un carcere italiano». Decisivi i colloqui con DeSantis



Adalberto Signore
nostro inviato a Toronto (Canada)

■ Annuncio della premier Giorgia Meloni dagli Stati Uniti: «Dopo 24 anni di detenzione negli Usa è stata firmata l'autorizzazione al trasferimento in Italia di Chico Forti».

con Di Sanzo e Fazzo alle pagine 2-3

IL VERTICE ALLA CASA BIANCA L'intesa con Biden: «Grazie per il sostegno all'Ucraina»

di **Marco Liconti**

■ «Grazie per l'incrollabile sostegno a favore di Kiev e per la tua leadership». Joe Biden, fin dalle battute iniziali del bilaterale alla Casa Bianca, si affida a Giorgia Meloni per rassicurare l'Europa.

a pagina 4

OLTRE 100 ARRESTI IN RUSSIA In migliaia ai funerali di Navalny

Roberto Fabbri e Luigi Guelpa a pagina 6

«LISTA DEGLI INTERVENTI IN RITARDO»

Soldi al Sud, così De Luca ha mentito

Lettera di Fitto ai sindaci della Campania: «Regione inadempiente»

LA REVISIONE: TUTTO RINVIATO AD APRILE

L'accusa:
«Rosa e Olindo colpevoli oltre ogni dubbio»

Borrelli e Manti
alle pagine 14-15

la stanza di **Feltri**

alle pagine 10-19

Il patriarcato? Quello vero non è in Italia

Lodovica Bulian

■ Prende carta e penna e scrive ai sindaci della Campania per sbugiardare il «loro» governatore, Vincenzo De Luca, che dava la colpa al governo sui 5,9 miliardi di fondi di coesione «bloccati». È di fatto un contrattacco frontale al presidente campano quello del ministro per gli Affari europei Raffaele Fitto, che ieri ha scritto una lettera agli amministratori dei comuni.

a pagina 11

all'interno

IL FOGLIO DI DE BENEDETTI
«Domani», centro del dossieraggio

di **Luca Fazzo**
a pagina 9

CACCIA ALLE PERSONE SOLE
Gli stalker dei call center

di **Michele Brambilla**
a pagina 13

IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPEDIZIONE IN ABONNAMENTO) IL SERVIZIO DI LAVORO PER ART. 1 C. 103/MIUR

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

LAILA
Olio essenziale di Lavandula angustifolia (Millet).

Laila: farmaco di origine vegetale, Formula con Feromoni «Silicon» (olio essenziale di Lavandula angustifolia (Millet)).

Laila è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavandula (Oleum Lavandulae), foglio essenziale di Lavandula angustifolia (Millet).

NON DI SOLO GENDER

di **Luigi Mascheroni**



Papa Francesco, al quale ogni tanto scappa qualcosa di cristiano, ieri ha detto che l'«ideologia gender è il pericolo più brutto del nostro tempo». Non le dittature, le guerre, la povertà, i cambiamenti climatici. No, l'ideologia gender. Che - ha aggiunto - «cancella le differenze e rende tutto uguale; e cancellare le differenze significa cancellare l'umanità».

Strano che in serata la Procura non avesse ancora aperto un fascicolo contro Bergoglio per istigazione all'odio.

Non vogliamo giudicare la scala gerarchica dei mali del nostro tempo così come l'ha ordinata il Santo Padre (peraltro perfettamente in linea con gli insegna-

menti di Papa Ratzinger). Solo non possiamo non notare la calma piatta, al limite del mutismo, con cui la sinistra arcobaleno - che tanto si inchina a Bergoglio quando benedice le famiglie non tradizionali - ha accolto la condanna dell'idea secondo cui esiste un'identità di genere diversa dal sesso biologico. Il Papa non piace più ai progressisti dei diritti civili?

Ieri i siti dei quotidiani, le agenzie di stampa, i telegiornali, i parlamentari di opposizione e gli intellettuali da talk show hanno del tutto snobbato la notizia. Il Papa più che mandare in cortocircuito la sinistra woke, l'ha ammutolita. Ed è molto significativo.

In politica ogni parola ha delle conseguenze. Ogni silenzio anche.

AMICA Chips

IL GIORNO

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATAMENTE

SABATO 2 marzo 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Briosco, la famiglia Langone in balia della Jihad

**Due anni di sequestro
«Incatenati e bendati
il nostro incubo in Mali»**

Crippa a pagina 20



Ammazzata dall'ex a Cologno

**Sofia Castelli
Il killer si scusa
«per il disagio»**

Totaro a pagina 19



Meloni riporta Chico Forti in Italia

La premier negli Usa: tornerà in patria dopo 24 anni di carcere. Lui telefona al nostro giornalista: ci abbracceremo presto
Vertice con Biden: avanti con il sostegno a Kiev e subito una tregua a Gaza. Il presidente americano: «Bentornata Giorgia»

Coppari
e Pandolfi
alle p. 2 e 3

Elezioni europee all'orizzonte

**Leader candidati
Il centrodestra
deve blindarsi:
non ha scelta**

Bruno Vespa a pagina 6

Intervista a Luciano D'Amico

**«Io il Prodi
dell'Abruzzo?
Il centrosinistra
sia unito sempre»**

D'Amato a pagina 7

Guerra dell'Intelligenza artificiale

**Musk fa causa
a OpenAi
che ha fondato**

Bolognini a pagina 13

**MIGLIAIA AI FUNERALI DELL'OPPOSITORE DI PUTIN, NAVALNY
IL GRIDO: «SAREMO LIBERI». LA POLIZIA ARRESTA DECINE DI PERSONE**



L'ALTRA RUSSIA

Ottaviani e commento di Bandera a pagina 4

I funerali
di Alexei Navalny
a Mosca

DALLE CITTÀ

Brescia, via all'inchiesta

**Spalla incastrata
il parto va storto
Neonata muore:
scatta l'autopsia**

Raspa a pagina 18

Milano, l'infanticidio

**Il pm e il caso Pifferi
«Le psicologhe
una rete criminale»**

Zaniboni a pagina 18

Cairate, oggi l'interrogatorio

**Delitto Bossi
L'amico nega:
io lì non c'ero**

Formenti a pagina 19



Strage di Erba, folla di curiosi a Brescia per il processo

**Tutti in fila per Rosa e Olindo
Ma l'udienza di revisione slitta già**

Giorgi, G. Moroni e Ploppi da pagina 8 a pagina 11

#ONLedonne

**Verso l'8 marzo
Fecondazione
assistita,
la pioniera:
«La mia scienza
rispetta la vita»**

Raschi a pagina 12



f GMF

Preraffaelliti
Rinascimento Moderno

Forlì,
Museo Civico San Domenico
24 febbraio - 30 giugno 2024

Informazioni e prenotazioni mostra
0543.36217 - mostrafortli@civita.art
www.mostremuseisandomenico.it





Oggi su Alias

DONNE DI DENARI Parlare di soldi per le donne è un atto politico, il tema è darsi valore, autorizzarsi sogni e progetti ambiziosi



Domani su Alias D

LARRY MCMURTRY Il mito della frontiera, l'epopea dell'ovest. In una lingua che sembra intrisa di sabbia, sudore e sangue: è «Il cammino del morto»



Visioni

JULIEN TEMPLE Intervista al regista inglese, dalla Brexit ai video musicali. Oggi il premio al SeeYouSound Giuseppe Garlizzo pagina 15

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,50

SABATO 2 MARZO 2024 - ANNO LIV - N° 53

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

IL FUNERALE Un problema anche da morto

LUIGI DE BIASE

Da una parte della strada gridano «Navalny, Navalny, Navalny», ma nessuno a questo punto è più capace di rispondere. La cassa con il corpo dell'ultimo oppositore politico morto in Russia al tempo di Vladimir Putin è già arrivata al cimitero Borisovskij assieme ai genitori, Ljudmila e Anatolij: due russi comuni, i cappotti sbottonati all'inizio di marzo, trattengono le lacrime.

— segue a pagina 5 —

COSA RESTA Così il dissenso è stato atomizzato

MARIA CHIARA FRANCESCHELLI

Con i funerali di Alexsey Navalny si chiude un ciclo importante per l'opposizione russa, che adesso si trova privata di uno dei suoi simboli principali. Se nel 2021 il regime di Putin aveva strappato all'opposizione uno dei suoi maggiori agitatori, incarcerandolo appena atterrato all'aeroporto di Mosca dopo la convalescenza a Berlino dall'avvelenamento, nel 2024 il Cremlino le ha tolto uno dei suoi eroi.

— segue a pagina 5 —

REPORTAGE E ora l'Ucraina teme il disgelo

SABATO ANGIERI
Inviato a Odessa

I campi bruciano nell'est, ma non è solo a causa dei bombardamenti. L'erba è stata seccata dal gelo e quando il sole caldo di questi giorni la irradia prende fuoco quasi come d'estate. Lungo il viaggio capita spesso un campo agricolo con i lavoratori che provano a controllare le fiamme o i pompieri già all'opera. Il caldo inatteso di questi giorni è pericolosissimo per Kiev. **SEQUE A PAGINA 4**

MIGRANTI «Luventa, restituire l'onore alle Ong»



Intervista all'avvocato Alessandro Gamberini, che difende l'ong nel processo di Trapani. Ieri ha tenuto la sua arringa: «Accuse senza fondamento che hanno fatto il gioco delle destre. Abbiamo ragazzi che si sono esposti in prima persona trattati come criminali». **MERLI A PAGINA 9**

Il carro funebre con il leader dell'opposizione russa Alexei Navalny durante il suo funerale, fuori da un tempio ortodosso a Mosca (foto: Getty Images)



Pietra tombale

Qualche migliaio di persone al funerale che non doveva esserci: Alexei Navalny viene seppellito sulle note di My Way e Terminator davanti a coraggiosi che gettano fiori, ambasciatori a cui la chiesa è vietata e poliziotti ovunque. C'è un uomo solo al comando, che non tollera dissensi **PAGINA 5**

SEMPRE PIÙ PAESI CHIEDONO UN'INCHIESTA SUL MASSACRO DI GIOVEDÌ. SOLO GLI USA FANNO SCUDDO

Strage del pane, il silenzio di Israele

Con il bisogno urgente di trovare cibo non si ha neppure il tempo di piangere i morti. Chi giovedì è scampato alle mitragliate e alla calca è già pronto a tornare alla rotonda Nabulsi in attesa degli aiuti assieme ad altre migliaia di persone. «La gente non ha alternative ci dice

Aziz Kahlout di Tel Al Hawa - perché non si trova nulla a Gaza City e nel nord. Io passo tutto il tempo a cercare generi di prima necessità. Il massacro non può fermarmi, devo sfamare i miei figli». Per Chris Guinness, l'ex portavoce dell'Unrwa, «la strage è la dimostrazione che non si

può lasciare agli israeliani la protezione dei palestinesi di Gaza in termini di sicurezza alimentare». L'Europa sotto choc alza la voce: «Inaccettabile». E libera 50 milioni di euro da consegnare subito all'Agenzia dell'Onu per i rifugiati palestinesi. **GIORGIO, MERLO ALLE PAGINE 2, 3**

ROCHDALE, ELEZIONI NEL FEUDO LABOUR Il candidato di Starmerv a Ko

«Starmer, questa è per Gaza. Avete pagato e pagherete un alto prezzo per il ruolo che avete svolto nel permettere la catastrofe della Palestina occupata nella

Striscia». È l'invettiva con cui il vincitore George Galloway, del Workers Party of Britain, ha salutato il proprio trionfo. **CLAUSI A PAGINA 2**

all'interno

Pse «Mai con la destra», congresso a Roma

ANDREA VALDAMBRINI **PAGINA 7**

Premierato Ddl Casellati, si aprono nuove falle

KASPAR HAUSER **PAGINA 6**

L'iniziativa Le associazioni contro le riforme Meloni

GIULIANO SANTORO **PAGINA 6**

Pd e M5S

Le basi sociali di una coalizione possibile

ANTONIO FLORIDA

Emerge una questione, anche alla luce delle elezioni sarde. L'alleanza vincente tra il Pd e il M5s è stata una felice eccezione? Potrà avere un seguito, e su che basi? Il dubbio è che la competizione tra le due forze politiche possa minare la credibilità di un vera alleanza politica.

— segue a pagina 11 —

POLITICHE DEL LAVORO L'Anpal è finita, restano gli equivoci



L'agenzia nazionale delle politiche attive del lavoro (Anpal) è stata soppressa ed è stata assorbita dal ministero del lavoro. Da essa dipendono anche i beneficiari dei sussidi contro la povertà. Una storia tormentata, le dure polemiche sul «reddito di cittadinanza». **CICCARELLI A PAGINA 10**



Pirella Göttsche





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCXXI - N° 81 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/01, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 2 Marzo 2024

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Domani la super-sfida
Calzona, ecco la Juve: dopo lo show di reti si riparte dal tridente
Eugenio Marotta a pag. 16



L'intervista al doppio ex
Padovano: io, dai gol per Napoli e bianconeri al calvario giudiziario
Francesco De Luca a pag. 18

L'analisi
Intelligenza artificiale quel divario da colmare

Romano Prodi

Non sono un esperto di intelligenza artificiale, così come non sono un esperto di energia elettrica. Ciò non toglie che nella mia non breve vita mi sia reso conto di quanto l'elettricità abbia rivoluzionato non solo il modo di produrre, ma il funzionamento dell'intero pianeta. Mi suscita quindi una certa impressione leggere che i veri esperti amino tracciare un parallelo fra le due rivoluzioni. Questo perché anche l'intelligenza artificiale è in grado di incidere in profondità nella nostra vita privata, nell'economia e nella stessa organizzazione della società.

L'impressionante mole di informazioni che riesce a raccogliere e ad organizzare tocca tutti i possibili settori: dall'industria alla scuola, dalla ricerca al credito, dal commercio alla sanità, fino alle telecomunicazioni. Quando nello scorso anno l'ha è divenuta nota al largo pubblico, ho immediatamente pensato che avrebbe reso inutile la compilazione delle tesi di laurea dato che è in grado di raccogliere e mettere in ordine i necessari elementi di conoscenza in un istante, mentre un laureando deve impiegare mesi di lavoro. Tuttavia solo gli esperti erano a conoscenza che essa stava già rivoluzionando la scienza medica producendo progressi con una rapidità senza precedenti nella cura dei tumori e che era già largamente adottata non solo da Amazon per ottimizzare l'approvvigionamento dei beni da consegnare o da Airbnb per le prenotazioni alberghiere, ma già da innumerevoli imprese per ottimizzare i sistemi produttivi e distributivi.

Continua a pag. 39

Asse Meloni-Biden su Israele

►Vertice alla Casa Bianca, resta il nodo dei fondi per Kiev. Forti torna in Italia dopo 24 anni di carcere Mosca, sfida a Putin: folla ai funerali di Navalny. «La Russia tornerà libera». Manifestanti arrestati

La scoperta e l'esposizione: Campania sempre più protagonista



In alto un particolare degli affreschi di Frisso e Elle a Pompei, sopra "La presa di Cristo" Neapoli/Sergio Siano

Nuovi colori, Pompei stupisce
E Caravaggio fa il bis a Napoli

Giovanni Chianelli e Maria Pirro a pag. 14

Francesco Bechis, Valeria Di Corrado, Anna Guaita, Raffaella Troili, Marco Ventura e servizi da pag. 2 a 4

L'intervista Hans-Dieter Lucas
L'ambasciatore di Berlino: l'Europa rafforzi la sua difesa



Con l'Ucraina per tutto il tempo necessario Gaza, la Germania chiede indagini sui morti civili



Gianni Molinari a pag. 9

Fitto: la Regione è inadempiente non il governo

►Lettera ai sindaci campani: fondi non in discussione ma solo giovedì l'ente ha trasmesso la lista dei progetti

Luca Calò a pag. 9

Punto di Vespa

La lezione sarda (per i tre poli)

Bruno Vespa

Da questo momento dovremo fare tre sondaggi diversi. Centrodestra vs Pd. Centrodestra vs Pd+M5s+Verdi/Sinistra. Continua a pag. 39

L'inchiesta: suicidio o macabra messinscena
Ischia, la morte di Antonella: il mistero del cappio al collo

Leandro Del Gaudio

Suicidio o macabra messinscena? Gli investigatori vogliono fare chiarezza sul contenuto di una bottiglietta di liquido trovata accanto al cadavere di Antonella Di Massa e sul cappio intorno al collo della donna; restano comunque tanti interrogativi sui dodici giorni trascorsi tra la sparizione e il ritrovamento del corpo. Una fialcolata per ricordarla è stata organizzata oggi a Ischia.

A pag. 13

Il pg: no alla revisione
Il ritorno in aula di Olindo e Rosa «Cascata di prove»

Strage Erba, per il pg la «revisione del processo è inammissibile»; il procuratore parla di una «cascata di prove» contro Olindo Romano e Rosa Bazzi «che credo sia impossibile con questo processo di revisione ribaltare».

Guasco a pag. 9

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

FORMULATO PER EFFETTUARE OTTURAZIONI PROVVISORIE IN CASO DI IMPOSSIBILITÀ DI IMMEDIATO INTERVENTO ODONTIATRICO

- ✓ DONA SOLLIEVO E RIDUCE LA SENSIBILITÀ
- ✓ DA SOLI E IN POCHE MINUTI
- ✓ PIÙ APPLICAZIONI

FIMO da oltre 30 anni in farmacia



DENTE ROTTO PICCOLA CARIE PERDITA DELL'OTTURAZIONE



VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
villamafalda.com

Il Messaggero

VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
villamafalda.com

€ 1,40* ANNO 348,- N° 83
ITALIA
Sped. in A.P. 08/03/2003 con L.43/2004 art.1 c) DCB RM

NAZIONALE



Sabato 2 Marzo 2024 • S. Prospero

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Talento in cucina
Riso, la Masterchef
«Due anni nel bosco per superare i problemi col cibo»
Cappa a pag. 21



Di Bello decide la partita
Lazio contro l'arbitro:
rigore negato e 3 rossi
E il Milan vince (0-1)
Abbate e Dalla Palma nello Sport



Tra Raiuno e Modi
Ranieri torna Lolita
«Detective col tacco 12 ma ho emozionato Johnny Depp regista»
Satta a pag. 20



Sfida globale
La via italiana per l'IA e il divario da colmare

Romano Prodi

Non sono un esperto di intelligenza artificiale, così come non sono un esperto di energia elettrica. Ciò non toglie che nella mia non breve vita mi sia reso conto di quanto l'elettricità abbia rivoluzionato non solo il modo di produrre, ma il funzionamento dell'intero pianeta. Mi suscita quindi una certa impressione leggere che i veri esperti amano tracciare un parallelo fra le due rivoluzioni. Questo perché anche l'intelligenza artificiale è in grado di incidere in profondità nella nostra vita privata, nell'economia e nella stessa organizzazione della società. L'impressionante mole di informazioni che riesce a raccogliere e ad organizzare tocca tutti i possibili settori: dall'industria alla scuola, dalla ricerca al credito, dal commercio alla sanità, fino alle telecomunicazioni. Quando nello scorso anno l'ia è diventata nota al largo pubblico, ho immediatamente pensato che avrebbe reso inutile la compilazione delle tesi di laurea dato che è in grado di raccogliere e mettere in ordine i necessari elementi di conoscenza in un lstante, mentre un laureando deve impiegare mesi di lavoro. Tuttavia solo gli esperti erano a conoscenza che essa stava già rivoluzionando la scienza medica producendo progressi con una rapidità senza precedenti nella cura dei tumori e che era già largamente adottata non solo da Amazon per ottimizzare l'approvvigionamento dei beni da consegnare (...)

Continua a pag. 23

Meloni-Biden, avviso a Israele

► Il premier alla Casa Bianca: asse per fermare la guerra. Il nodo dei fondi bloccati per l'Ucraina
► L'annuncio dopo il vertice: «Chico Forti può tornare in Italia dopo 24 anni di carcere negli Usa»

WASHINGTON Dal vertice Biden-Meloni pressing su Netanyahu. E l'annuncio del premier: Chico Forti tornerà in Italia

Bechis, Di Corrado e Paura alle pag. 4 e 5

La polizia non interviene. La vedova: «Ti renderò orgoglioso»



La folla a Mosca per il funerale di Navalny (nel tondo con la moglie) Foto AFP Guaita, Troili e Ventura alle pag. 2 e 3



Mosca, folla ai funerali di Navalny i giovani sfidano il potere di Putin

Cessione in più fasi

Poste, sul mercato fino al 29 per cento Azioni ai dipendenti

ROMA Il governo accelera sulle privatizzazioni, stabilendo la strada per la cessione parziale di Poste. Lo fa inviando alla Camera il Dpcm di gennaio che prevede la vendita di una quota della partecipazione del Ministero non inferiore al 35%. Sconti ai dipendenti.

Mancini a pag. 15

La terza edizione

Per il Btp Valore emissione record oltre i 18 miliardi

ROMA Scatto finale del Btp Valore, terza edizione, che tocca il record per questa famiglia di titoli, chiudendo la raccolta a 18,32 miliardi, con oltre 650mila contratti: supera di circa 130 milioni il collocamento della prima edizione di giugno, fermatasi a 18,19 miliardi.

Dimito a pag. 14

Le accuse al marito: «Violenza su di me» Ma a picchiare era lei

► Roma, assolto dai giudici: il fatto non sussiste La moglie: «Denunciare mi sembrava di moda»

ROMA «Ho deciso di denunciare perché mi sono fatta prendere dalle notizie che sentivo in tv. Si sentiva tanto delle violenze e così ho pensato: "non si sa mai, denuncio". Ma in realtà ero io quella che menava forte». Questa assurda motivazione che ha spinto una donna a portare l'ex marito in tribunale con l'accusa di maltrattamenti. Lei l'uomo, 72enne, è stato assolto dai giudici della Capitale «perché il fatto non sussiste».

Caracciolo a pag. 13

Il nodo revisione
Olindo e Rosa in aula ma è subito rinvio
Il pg: sono colpevoli

dalla nostra inviata **Claudia Guasco**
BRESCIA **P**er Rosa e Olindo c'è un rinvio. Il pg: revisione del processo inammissibile.

A pag. 16

Schillaci: interveniamo
Emergenza Sanità
l'incubo delle cause costa 20 miliardi



ROMA Sanità, la paura delle cause costa 20 miliardi allo Stato. Pronto il decreto sulla responsabilità professionale: tetti alle tariffe delle polizze. Evangelisti e Pacifico a pag. 9

Luote

ANTONELLO VENDITTI

notte prima degli esami

1984-2024 40th anniversary

18/19/21 GIUGNO

TERME DI CARACALLA ROMA

INFO@FRIENDSANDPARTNERS.IT ORE 21

Il Segno di LUCA

ACQUARIO, DIVERTITI CON GLI AMICI!

La configurazione ti offre ancora qualche opportunità da cogliere al volo per risolvere in maniera rapida e brillante delle questioni legate al lavoro. Approfitta di un concorso di circostanze favorevoli grazie alle quali potrai muoverti in maniera efficace. Sei un po' più fiducioso nei tuoi confronti e disposto a concederti qualche capriccio e a divertirti con gli amici, consapevole che la tua situazione è in piena trasformazione. **MANTRA DEL GIORNO** Se non funziona smetto di farlo.

* Tariffari 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 2 marzo 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Pesaro, spuntano precedenti aggressioni

**Uccisa dal suo cane,
l'animale ora rischia
l'abbattimento**

Mazzanti a pagina 17



Modena, l'annuncio di Valditara

**Caso Barozzi,
sospensione
revocata**

Reggiani a pagina 11



Meloni riporta Chico Forti in Italia

La premier negli Usa: tornerà in patria dopo 24 anni di carcere. Lui telefona al nostro giornalista: ci abbracceremo presto
Vertice con Biden: avanti con il sostegno a Kiev e subito una tregua a Gaza. Il presidente americano: «Bentornata Giorgia»

Coppari
e Pandolfi
alle p. 2 e 3

[Elezioni europee all'orizzonte](#)

**Leader candidati
Il centrodestra
deve blindarsi:
non ha scelta**

Bruno Vespa a pagina 6

[Intervista a Luciano D'Amico](#)

**«Io il Prodi
dell'Abruzzo?
Il centrosinistra
sia unito sempre»**

D'Amato a pagina 7

[Guerra dell'Intelligenza artificiale](#)

**Musk fa causa
a OpenAi
che ha fondato**

Bolognini a pagina 13

**MIGLIAIA AI FUNERALI DELL'OPPOSITORE DI PUTIN, NAVALNY
IL GRIDO: «SAREMO LIBERI». LA POLIZIA ARRESTA DECINE DI PERSONE**

L'ALTRA RUSSIA

Ottaviani e commento di Bandera a pagina 4



I funerali
di Alexei Navalny
a Mosca

[DALLE CITTÀ](#)

[Bologna, tensione alle stelle](#)

**Collettivi in piazza
Bruciate le foto
dei politici
Uova sugli agenti**

Alle pagine 2 e 3 e in Cronaca

[Bologna, fermato dai carabinieri](#)

**Centro migranti,
operatrice abusata
In manette 38enne**

Tempera in Cronaca

[Imola, doppio colpo](#)

**Ladri scatenati,
raid in un bar
e in piscina**

Servizio in Cronaca



[Strage di Erba, folla di curiosi a Brescia per il processo](#)

**Tutti in fila per Rosa e Olindo
Ma l'udienza di revisione slitta già**

Giorgi e G. Moroni alle pagine 8 e 9

#ONLedonne

**Verso l'8 marzo
Fecondazione
assistita,
la pioniera:
«La mia scienza
rispetta la vita»**

Raschi a pagina 12



f GMF
Preraffaelliti
Rinascimento Moderno
Forlì,
Museo Civico San Domenico
24 febbraio - 30 giugno 2024
Informazioni e prenotazioni mostra
0543.36217 - mostrafurli@civita.art
www.mostremuseisandomenico.it



SABATO 2 MARZO 2024
IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20€ con "GENTE+ELLE" in Liguria, AL € 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXIV - NUMERO 53, 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.manzoniadvertising.it



IL PREMIO PULITZER A GENOVA
Ihumpa Lahiri: «Chi cambia si perde per poi ritrovarsi»

EMANUELA SCHENONE / PAGINA 39



CROCIATA CONTRO I CLIENTI FANTASMA
Cancella un posto a tavola I ristoratori dicono basta

DARIO FRECCERO / PAGINA 17



L'EX TREQUARTISTA SI RACCONTA
Juan Antonio, seconda vita «Dalla Sampdoria al rock»

VALERIO ARRICHELLO / PAGINA 44



CRESCe LA TENSIONE DIPLOMATICA. IL PENTAGONO: «SE L'UCRAINA PERDE, LA NATO DOVRÀ COMBATTERE CONTRO MOSCA». IL CREMLINO: «PAROLE IRRESPONSABILI»

La Russia che sfida Putin

Migliaia di persone ai funerali di Navalny, 128 arresti. «Non abbiamo paura, libereremo il Paese»

I funerali del dissidente Navalny sono diventati un'occasione per l'opposizione di mostrare che esiste un'altra Russia. Migliaia di persone hanno partecipato alla cerimonia. La fila per rendere omaggio alla salma ha raggiunto la lunghezza di alcune centinaia di metri. Slogan e cartelli hanno sfidato la repressione di Putin. Almeno 128 gli arresti. Cresce la tensione tra Mosca e gli Usa. Per il Pentagono «se Kiev cade la Nato dovrà combattere contro la Russia». Parole che il Cremlino ha definito «irresponsabili». SERVIZI / PAGINE 2 E 3



La folla al funerale di Navalny

LA GUERRA A GAZA

Fabiana Magri / PAGINA 4

L'annuncio di Hamas
«Nei raid di Israele sono morti 70 ostaggi»

Secondo Hamas sarebbero 70 gli ostaggi morti a causa dei bombardamenti di Israele a Gaza. Intanto l'Uc chiede un'inchiesta indipendente sulla strage dei palestinesi in coda per il pane.

LA PREMIER INCONTRA BIDEN

Alberto Simoni / PAGINA 6

L'annuncio di Meloni:
«Chico Forti sconterà la condanna in Italia»

Tornerà in Italia per scontare l'ergastolo, dopo 24 anni, il produttore Chico Forti, condannato per omicidio negli Usa. Meloni, a Washington per incontrare Biden, ha annunciato l'intesa con la Florida.

LA POLITICA

Gelo con il Colle
il governo ora teme per il decreto Pnrr

Francesco Olivo / PAGINA 10

Le frasi di Meloni contro «le istituzioni che negano ai poliziotti solidarietà e sostegno» hanno raffreddato i rapporti con il Colle alla vigilia del decreto sul Pnrr.

ROLLI



IL CASO MANGANELLI / PAGINA 10

Genova, si insedia la questora Burdese
«Dialogo e rispetto»

Tommaso Fregatti / PAGINA 13

«Una polizia per il dialogo e il rispetto». Così si presenta la nuova questora di Genova Silvia Burdese.



Natale (Pd): in Liguria un candidato politico scelto con i 5 Stelle

Mario De Fazio / PAGINA 9

«In Liguria il candidato sarà politico e lo sceglieremo insieme a MSS». A dirlo è Davide Natale, segretario regionale del Pd.

IL COMMENTO

MITJA GIALUZ / PAGINA 18

LE NUOVE INDAGINI NON HANNO DATO RISPOSTE UNIVOCHÉ

I cold cases vengono generalmente riaperti e risolti grazie all'utilizzo di nuove tecnologie: la scena del crimine viene «interrogata» con strumenti più potenti ed efficaci prima non disponibili. Nel caso di Nada Cella, sembra di capire che le nuove indagini scientifiche non abbiano dato risposte univoche.

IL CASO

Monica Serra / PAGINA 15

Rosa e Olindo in scena la battaglia per la revisione

Rosa e Olindo all'ultimo show. La coppia della strade in aula a Brescia per la battaglia giudiziaria per la revisione del processo.

L'ACCUSATA CECERE: «CHI MI RIPAGHERÀ DEL DOLORE?». IL GIUDICE: SORACCO E LA MADRE NON DEPISTARONO



Delitto Nada Cella, dopo 28 anni tutti prosciolti

Silvana Smaniotto, madre di Nada Cella, esce da palazzo di giustizia a Genova (foto Pambianchi) MATTEDINICE / PAGINE 14 E 15

BUONGIORNO

Il nostro valente generale Roberto Vannacci ha detto di non avere nulla contro l'omosessualità, ma di avere molto in antipatia l'ostentazione, del genere piume di struzzo al Gay Pride, e l'ha detto in un'intervista di ben due pagine concessa ad Aldo Cazzullo sul Corriere della Sera nella quale presenta il suo nuovo libro - il coraggio vince. Vita e valori di un generale incurso - scritto mentre girava l'Italia a presentare il primo, in una cinquantina di tappe, le ultime delle quali con ingresso a pagamento, mostra fotografica, degustazione vini, buffet, dj set, parlando di sé a Retequattro, Canale 5, su La7, l'intero filotto dei canali Rai, con un record di tre ospitate in un solo pomeriggio, in una dozzina abbondante di radio, dalla mattina alla sera, talvolta la notte, concedendosi una dimensione interna-

zionale con puntate sulla tv svizzera, accettando colloqui con quotidiani nazionali, regionali, locali, in versione cartacea oppure online, di destra e di sinistra, posando per servizi fotografici patinati, il più famoso dei quali lo vede in riva al mare porgere all'obiettivo la nobile pianta del piede destro, raccontando della volta in cui ha rischiato la morte sul lago Vittoria, la volta in cui ha rischiato la fucilazione in Uganda, la volta in cui ha rischiato la fucazione in Zaire, e nel frattempo smascherando le trame occulte delle lobby e dei poteri forti attraverso le ideologie green e woke con l'obiettivo di demolire la famiglia e disgregare la società per fare di noi automi dediti al consumismo. Così ogni santo giorno, da sette mesi. Più modestamente il Gay Pride dura un pomeriggio.

Vannacci Pride | **MATTIA FELTRI**

TROVA
COMPRO ORO
IN MODO TRASPARENTE
VALORE ORO BORSA
INTERNAZIONALE
€ 60,89 (TIT 900)
€ 40,85 (TIT 750)
VIA XXV APRILE - VIA SAN VINCENZO
LUNGOMARE PEGLI

TROVA
COMPRO ORO
IN MODO TRASPARENTE
VALORE ORO BORSA
INTERNAZIONALE
€ 60,89 (TIT 900)
€ 40,85 (TIT 750)
VIA XXV APRILE - VIA SAN VINCENZO
LUNGOMARE PEGLI





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Oggi in edicola
L'economia di Zio Paperone, il manuale Disney di educazione finanziaria

Da oggi con il Sole 24 Ore e per altri tre sabati torna l'economia di Zio Paperone spiegata in quattro volumi. — a 8,90 euro oltre il quotidiano



FTSE MIB 32934,29 +1,08% | SPREAD BUND 10Y 147,00 +4,00 | SOLE24ESG MORN. 1293,72 +1,42% | SOLE40 MORN. 1201,01 +0,86% | **Indici & Numeri** → p. 27-31

LA GUERRA IN MEDIO ORIENTE

Gli Usa: lanci di aiuti a Gaza. Guterres chiede indagine sulla strage

— Servizio a pag. 7



Affamati e assetati. Bambini di Rafah, a Gaza, bevono acqua da un contenitore

VERTICE A WASHINGTON

Meloni a Biden: no all'escalation, sosteniamo mediazione Usa in Medio Oriente

Barbara Flammeri — a pag. 9

PANORAMA

ARRESTI IN TUTTO IL PAESE

In migliaia a Mosca sfidano Putin e vanno ai funerali di Navalny



Almeno 2-3mila persone hanno partecipato a Mosca ai funerali di Aleksej Navalny, l'oppositore di Putin morto in carcere il 16 febbraio. La folla ha atteso fuori dalla chiesa della Madre di Dio (foto) poiché l'ingresso è stato consentito solo a poche persone oltre ai familiari. Decine di persone sono state arrestate in diverse città durante le manifestazioni in ricordo del dissidente. — a pagina 10

Il Superbonus sfonda i conti pubblici: deficit al 7,2%, spese 2023 a 76 miliardi

Bilancio e congiuntura

L'Istat rivede al rialzo il Pil a +0,9%. Effetto inflazione: debito in discesa al 137,3%

Prezzi fermi a febbraio: +0,1%
Scende il carrello della spesa
Frenata dell'occupazione

Il deficit del 2023 vola al 7,2% del Pil contro il 5,3% indicato dalla NaDef di ottobre. La spinta arriva dalle spese extra legate al Superbonus, che sono salite a quota 76 miliardi contro i 37 ipotizzati nel programma di finanza pubblica a ottobre. Nello stesso tempo, grazie all'inflazione che ha gonfiato il Pil nominale, il debito chiude l'anno a quota 137,3% del Pil, una riduzione record del 17,6% rispetto ai picchi del 2020. A febbraio prezzi stabili (+0,1%) e frena l'occupazione.

Marroni, Pogliotti, Trovati — a pagina 2

DICHIARAZIONI

Le uscite 2022 si scontano in dieci anni Nel 2023 bonus su quattro anni

Giuseppe Latour — a pag. 24

CHI COMANDA NELL'AZIONARIATO



Nel capitale. Il presidente francese Macron e il ceo di Stellantis, Tavares

Stellantis, lo Stato francese congela il 9% dei diritti di voto

Marigia Mangano — a pag. 5

BTP Valore record a 18,3 miliardi In nove mesi 2 milioni di acquisti

Titoli di Stato

Superata sul filo di lana l'emissione di giugno 2023. Confermati i rendimenti

Si è chiusa con ordini per 18,3 miliardi la terza emissione del BTP Valore, con ordini per 1,37 miliardi, ha permesso al titolo che ha chiuso ieri la settimana di emissione di totalizzare

656.369 ordini e superare in volata il vecchio primato, 18,19 miliardi, realizzato con il primo collocamento del giugno 2023. Nel complesso delle tre edizioni, i BTP riservati ai piccoli investitori e intitolati al Valore hanno cumulato due milioni di ordini, e 53,7 miliardi di raccolta.

I tassi annuali sono confermati sul livello annunciato il 23 febbraio e pari al 3,25% per il primo, secondo e terzo anno e al 4% per il quarto, quinto e sesto anno. Chi manterrà il BTP Valore fino alla scadenza avrà anche il premio fedeltà dello 0,7%.

Gianni Trovati — a pag. 3

PRIVATIZZAZIONI

Per Poste seconda tappa di cessione delle quote Sul mercato fino al 29%

Laura Serafini — a pag. 21

AMICI CUCCIOLOTTI
LE FIGURINE CHE SALVANO GLI ANIMALI

PER BAMBINI DA 0 A 100 ANNI IN SU!

PIZZARDI EDITORE

INSIEME A TE AIUTA

Ente Nazionale Protezione Animali

Enel cede a Sosteneo il 49% della società di stoccaggio

Energia

Enel sigla una partnership con Sosteneo per lo sviluppo di progetti di batterie e impianti a ciclo aperto in Italia. In particolare, Enel, attraverso la controllata Enel Italia, ha firmato un accordo con Sosteneo

per l'acquisizione da parte di quest'ultimo del 49% del capitale sociale di Enel Libra Flexsys, costituita per la realizzazione e la gestione di un portafoglio di 23 progetti di stoccaggio di energia a batteria. Si prevede che l'operazione genererà al closing un effetto positivo sull'indebitamento finanziario netto consolidato di Enel pari a circa 1,1 miliardi. **Serafini** — a pag. 23

IMPRESE E BUROCRAZIA

«Troppi vincoli»: Ferretti rinuncia a investire 200 milioni a Taranto

Domenico Palmiotti — a pag. 13

FALCHI & COLOMBE

IL BITCOIN NON È L'ORO DIGITALE

di Donato Masciandaro — a pagina 12

BUSSOLA & TIMONE

GUERRE COMMERCIALI OSCURATE

di Giovanni Trià — a pagina 12

LA NUOVA BOZZA

Di Pnrr, avvio semplificato per 85 attività artigiane

Per 45 settori artigianali, che interessano 85 attività, vengono tagliati i costi per l'avvio e la chiusura. È quanto prevede la nuova bozza del Dl Pnrr. Salta il concorso per magistrati onorari. — a pagina 6

Motori 24

Il debutto

Nuova Renault 5 elettrica e iconica

Mario Cianfione — a pag. 16

Food 24

Consumi fuori casa

Ristorazione, catene in crescita

Emiliano Sgambato — a pag. 18

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

28% di sconto. Per info: ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600



Plastics & Seals

info@plastics-seals.it
www.plastics-seals.it

Sabato 2 marzo 2024
Anno LXXX - Numero 61 - € 1,20
Sant'Agnes di Boemia, tedesca

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

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.48) 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

Plastics & Seals

info@plastics-seals.it
www.plastics-seals.it

DIRETTORE TOMMASO CERNO
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

La grande ammucchiata

Divisi su tutto alle Europee Pd e M5S ci provano
Ecco il piano per fingersi alleati in Abruzzo
e caricare tutti (a parole) da Renzi a Speranza

Al Nazareno rispuntano Bersani e la Ditta
Ma ora Schlein prova a fregarli. E conferma
ai suoi che correrà in Ue. Alla faccia di Prodi

L'EDITORIALE

La macchina del Tempo

DI TOMMASO CERNO



Brunello, Campigli, De Leo, Di Capua, Martini e Romagnoli alle pagine 2, 3, 4 e 12

Se c'è una parola che ha perso il suo antico significato è la parola tempo. La società veloce, la cultura dell'istante le hanno messo fretta. Nel mondo dove cliccando su un telefonino si può scegliere dove andare e cosa fare, spetta un po' anche a noi che portiamo scritta qui sopra quella parola, Il Tempo, la nostra testata che festeggia i suoi 80 anni di storia provare insieme ai nostri lettori a capire da lei quale significato abbia oggi. (...)

segue a pagina 12

ROMA/ INCHIESTA SULL'ELETTRICO Odissea nella giungla delle colonnine Poche e già fuori uso

Tra guasti e mappe errate ricaricare l'auto è un'impresa
E i vigili del fuoco restano senza gas: morosi per 726 euro

Gobbi, Marsico e Zanchi alle pagine 16, 17 e 18

Oggi Monza-Roma alle 18 Di Bello e il Milan mandano la Lazio ko



Cirulli, Pes Pieretti, Rocca e Salomone alle pagine 24 e 25

Patrimonio della Capitale Nuova vita di casa Praz Così si riscopre l'Esteta

Feroni a pagina 21

Usa In cella da 24 anni Forti torna in Italia L'annuncio del premier «Una giornata di gioia»

Cavallaro a pagina 7

Russia Addio a Navalny Eroee anti-Putin Dopo la morte in cella folla ai funerali a Mosca

Zavatta a pagina 8

Caso Erba «Questo è solo un grande bluff» L'avvocato dello Stato su revisione processo

Nido a pagina 9

Il Tempo di Osho Meloni incontra Biden Patto su Gaza e migranti



Frasca a pagina 6

Plastics & Seals

Lequio Tanaro 12060 (CN) - Via Bene Vagienna, 19
Tel 0172 696391 - Fax 0172 696389
info@plastics-seals.it | www.plastics-seals.it

Oroscopo
Le stelle di Branko

Dopo Luna piena nel vostro segno, domani avremo ultimo quarto in Sagittario, fase importante per le questioni che interessano la famiglia e i rapporti con parenti che non vivono nella stessa casa. Voi immaginate dove si nasconde il problema, preparate un'energica azione sostenuta da Giove, l'opposizione di 4 forze cosmiche dai Pesci non consente previsioni tranquille per matrimonio e amore. Plutone protegge passioni libere che vincono l'età.

a pagina 13



a pag. 27

PROGETTO POLIS

Il passaporto si potrà richiedere negli uffici postali. Ma per ora solo nei comuni sotto i 15 mila abitanti
Ceriano a pag. 22

Con le nuove piogge ritorna il rischio alluvioni perché le regioni non riescono a prevenirle
Domenico Cacopardo a pag. 5

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Influencer nel mirino Gdf

Occhi puntati sulle partite Iva digitali e più in generale sui nuovi modelli di business dell'economia informatica che manifestano forti elementi sintomatici di evasione

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Ma vi rendete conto, dopo aver incorporato Lancia e Alfa Romeo per non parlare dell'Innocenti, e dopo essere diventata da Fiat a Stellantis, che la società fondata dagli Agnelli costringe il governo italiano a trattare per far sbarcare nella penisola addirittura un produttore cinese, probabilmente il gigante Byd, affinché non ci sia un'unica azienda automobilistica in Italia?

Il paradosso è ancora più paradossale perché tutto ciò potrà avvenire dopo che la presidente del consiglio, Giorgia Meloni, ha chiesto al ministro degli esteri, Antonio Tajani, di andare lui, quasi sei mesi, fa a Pechino per comunicare ufficialmente al governo cinese che l'Italia aveva deciso di uscire dalla Via della Seta, essendo l'unico Paese del mondo occidentale che aveva scelto di entrare nel grande progetto del presidente Xi Jinping.

Di fronte all'arroganza di Stellantis, che ha ridotto la
continua a pag. 2

Gli occhi della Guardia di finanza sugli influencer e più in generale sulle partite Iva digitali. Al setaccio le posizioni dei lavoratori autonomi che manifestano i più rilevanti elementi sintomatici di evasione. Così indica la circolare operativa 1/2024 che ItaliaOggi è in grado di anticipare. E quindi sarà assicurata priorità ai fenomeni evasivi realizzati attraverso nuovi modelli di business propri dell'economia digitale.

Bartoli a pag. 23

DA LUNEDÌ IN EDICOLA, DA DOMANI IN VERSIONE DIGITALE

Bitanci alla prova verità

Il Veneto leghista si sta già preparando al post-Salvini

Valentini a pag. 6



DIRITTO & ROVESCIO

Giorgia Meloni non ne indovina uno quando sceglie e poi impone agli alleati i suoi vari candidati. Nelle ultime elezioni comunali a Roma, ad esempio, aveva scelto uno sconosciuto e stravagante Enrico Michetti, esperto di storia romana per cui infiocchettava i suoi discorsi con delle citazioni in latino. Questo candidato di Fratelli d'Italia, Michetti, non solo venne sconfitto nella capitale ma, al ballottaggio, venne addirittura sbruttato dal candidato di sinistra Roberto Guastieri con un imputoso e definitivo 60% a 40%. Per la presidenza della Regione Sardegna si è ripetuto lo stesso copione. Meloni ha imposto il suo candidato Paolo Truzzo che ha perso ben il 13% dei voti a Cagliari dove era sindaco. Ciò vuol dire che lo hanno battuto proprio coloro che lo hanno votato in carica. E questo deprimente risultato conferma che la Meloni, non solo non ha una classe dirigente alle spalle ma non vuole neanche aprirsi ad altri possibili talenti perché si fida solo dei suoi.

PUNTOCOM

Scopri il tuo spazio

OTTIMIZZA I TUOI INVESTIMENTI PUBBLICITARI CON PUNTOCOM, GRAZIE ALLE ANALISI PRE E POST CAMPAGNA, IMPAZZALE SU OGNI EDITORE. OTTIMIZZA LE TUE REALI ESIGENZE. POCHÉ PAROLE, PASSIAMO ALL'AZIONE

PADOVA | MILANO | ROMA
www.ptcom.info

Con la riforma fiscale1 a €4,90 in più; La riforma fiscale2 a €5,90 in più; con Alleanza delle banche €2,50 in più; La riforma fiscale1 a €5,90 in più; con il Dizionario dei bilanci 2024 a €9,90 in più

LA NAZIONE

SABATO 2 marzo 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Toscana, il report di Legambiente

**Smog, ancora non va
I divieti non bastano
Le città in sofferenza**

Ciardi a pagina 18 e 19



La vincitrice di Masterchef

**Super Eleonora
Testa e cuore
oltre i fornelli**

Mangiarotti a pagina 27



Meloni riporta Chico Forti in Italia

La premier negli Usa: tornerà in patria dopo 24 anni di carcere. Lui telefona al nostro giornalista: ci abbracceremo presto
Vertice con Biden: avanti con il sostegno a Kiev e subito una tregua a Gaza. Il presidente americano: «Bentornata Giorgia»

Coppari
e Pandolfi
alle p. 2 e 3

Elezioni europee all'orizzonte

**Leader candidati
Il centrodestra
deve blindarsi:
non ha scelta**

Bruno Vespa a pagina 6

Intervista a Luciano D'Amico

**«Io il Prodi
dell'Abruzzo?
Il centrosinistra
sia unito sempre»**

D'Amato a pagina 7

Guerra dell'Intelligenza artificiale

**Musk fa causa
a OpenAi
che ha fondato**

Bolognini a pagina 13

**MIGLIAIA AI FUNERALI DELL'OPPOSITORE DI PUTIN, NAVALNY
IL GRIDO: «SAREMO LIBERI». LA POLIZIA ARRESTA DECINE DI PERSONE**

L'ALTRA RUSSIA

Ottaviani e commento di Bandera a pagina 4



I funerali
di Alexei Navalny
a Mosca

DALLE CITTÀ

Empoli

**Commercianti
e cittadini uniti
per la sicurezza
Ecco il comitato**

Servizio in Cronaca

Montespertoli

**Svastiche vergate
sullo striscione
per la Palestina**

Morviducci in Cronaca

Empolese Valdelsa

**Incidenti sul lavoro
La realtà virtuale
per prevenirli**

Cecchetti in Cronaca



Strage di Erba, folla di curiosi a Brescia per il processo

**Tutti in fila per Rosa e Olindo
Ma l'udienza di revisione slitta già**

Giorgi e G. Moroni alle pagine 8 e 9

#ONLedonne

**Verso l'8 marzo
Fecondazione
assistita,
la pioniera:
«La mia scienza
rispetta la vita»**

Raschi a pagina 12



f GMF

**Preraffaelliti
Rinascimento Moderno**

Forlì,
Museo Civico San Domenico
24 febbraio - 30 giugno 2024

Informazioni e prenotazioni mostra
0543.36217 - mostrafortli@civita.art
www.mostremuseisandomenico.it

BZ Rebel
Pay per you

la Repubblica

Guidi poco? Con noi, l'IRC Auto costa molto meno!

BZ Rebel
Pay per you

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Sabato 2 marzo 2024

Oggi con *d*

Anno 49 N° 53 - In Italia € 2,50

La nostra carta prevede da materiali riciclati e da Energie pulite in massima sicurezza

PEFC

Il funerale a Mosca

L'addio a Navalny migliaia in strada per sfidare Putin

dalla nostra inviata
Rosalba Castelletti

MOSCA - Qualcuno, tra i fiori, ha lasciato anche una tavola di cioccolata. Rose, garofani e tulipani strabordano dalla bara. Aperta come vuole il rito ortodosso. Il busto si scorge appena. Una giacca scura, una cravatta nera a righe rosse.

● alle pagine 2 e 3
con un servizio di **Franceschini**

L'analisi

Il peso del dissenso nelle urne

di **Paolo Garimberti**
● a pagina 26



▲ Mosca La folla al cimitero per il funerale di Aleksej Navalny

Casa Bianca



Giorgia Meloni e Joe Biden

Biden in pressing sui fondi russi E torna in Italia Chico Forti

di **Ciriaco, Mastrolilli e Zunino** ● alle pagine 6 e 7

LA BATTAGLIA DELL'ABRUZZO

Il bunker di Meloni

L'imminente partita elettorale si gioca nella regione feudo di FdI. Allarme dopo il voto sardo: evitare defezioni. Dall'esecutivo pioggia di risorse al presidente Marsilio. E il centrosinistra si compatta dai 5 Stelle a Renzi

Sicurezza: nuovo contratto, mano tesa del governo alle forze di polizia

Il commento

Quei passi falsi della destra ferita

di **Massimo Giannini**

«Confesso che difficilmente riuscirò a non provare un moto di simpatia anche per le ragazze e i ragazzi che scenderanno in piazza contro le politiche del nostro governo. Mi torneranno alla memoria le mille manifestazioni a cui ho partecipato con tanta passione, senza mai prendere ordini da nessuno. Al famoso "siate folli, siate affamati" di Steve Jobs, io vorrei aggiungere: siate liberi...». Non sono parole di grandi rivoluzionarie del Novecento europeo, come Rosa Luxemburg o Simone de Beauvoir. E neanche di grandi testimoni della Storia italiana, come Nilde Iotti o Liliana Segre. Le ha pronunciate la presidente Meloni il 25 ottobre di due anni fa, nel discorso in Parlamento per la fiducia al suo governo. Delle due l'una: o non le pensava, o le ha dimenticate. E allora conviene ricordargliele, quelle parole, dopo le vergognose cariche della Polizia a Pisa e a Firenze.

● continua a pagina 27

dal nostro inviato
Stefano Cappellini

PESCARA - Perdere in Abruzzo, per il potere di Giorgia Meloni, sarebbe peggio che aver perso in Sardegna. Nel cuore delle elezioni sarde Meloni era entrata per scelta, impuntandosi sulla candidatura di Paolo Truzzu. ● a pagina 8
servizi di **Colombo, De Cicco Ferro, Pucciarelli e Ziniti**
● alle pagine 9, 10 e 12

La figlia di Faranda

"La mia infanzia tra le bugie di una brigatista"

di **Alessandra Paolini**
● a pagina 18

Il colloquio

Zanda: "Errore provocare le piazze"

di **Viola Giannoli**
● a pagina 13

Cartellone

Parigi, il Villaggio degli atleti nella ex banlieue



dalla nostra corrispondente
Anais Ginori ● a pagina 37

Isabella Ferrari "Ho imparato molto dalle mie cadute"



di **Silvia Fumarola**
● a pagina 30

Gabo, i figli raccontano un padre magico



di **Gian Marco Griffi**
● a pagina 28

Iran

In pochi al voto per preparare il dopo-Khamenei



dalla nostra inviata
Gabriella Colarusso
● a pagina 15

AN-TRAX IT

RADIATORI DI DESIGN | www.antrax.it

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sono: Abh.
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:
"Il sistema periodico" € 11,40

NZ



LA SENTENZA

Giallo Nada Cella, dopo 28 anni un cadavere e nessun colpevole

MATTEO INDICE - PAGINA 16



LA STRAGE DI ERBA

Rosa e Olindo tornano in aula rinvio sul nuovo processo

MONICA SERRA - PAGINA 17



L'INCHIESTA

Omicidio durante il blitz Gancia indagati i br Curcio e Moretti

LODOVICO POLETTA - PAGINA 14



LA STAMPA

SABATO 2 MARZO 2024



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,00 € (CON TUTTI I LIBRI) // ANNO 158 // N. 61 // 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

Hamas: "70 ostaggi uccisi durante i raid" L'Onu: "Netanyahu ha affamato Gaza"

FABIANA MAGRI E USKI AUDINO



Israele ha fornito all'Egitto un elenco di nomi che non è disposto a far uscire dalle celle. Dopo le trattative in Qatar, gli israeliani sono tornati senza le risposte attese. Il rapporto tra progressi e minacce di abbandonare i tavoli è sbilanciato sulle seconde. Hamas avrebbe congelato le comunicazioni con i mediatori dopo la strage degli aiuti a Gaza. «70 ostaggi uccisi durante i raid» - PAGINE 6 E 7

L'ANALISI

La guerra più difficile nella storia di Israele

ELENA LOEWENTHAL

È una guerra difficile, tremendamente difficile. Forse la più difficile delle tante che nei suoi 75 anni di storia Israele si è trovato a combattere suo malgrado, nessuna volta e iniziata dallo Stato ebraico. È una guerra non lineare, perché cominciata con un pogrom a tutti gli effetti. La violazione massiccia di confini considerati sino al 7 ottobre protetti, un massacro di civili, il rapimento di una smisurata quantità di persone. - PAGINA 8

L'INTERVISTA

Azar Nafisi: in Iran il vero voto è la protesta

FRANCESCA PACI

«L'interesse del regime è raccontare al Paese che la maggioranza lo sostiene. Ma è una bugia. Gli iraniani hanno già votato di sobbedendo». - PAGINA 18

IN MIGLIAIA A MOSCA SFIDANO IL CREMLINO PER PARTECIPARE AI FUNERALI DEL DISSIDENTE

Il popolo di Navalny

AGLIASTO, CECCARELLI, PEROSINO, TRINCHI



Il coraggio dell'altra Russia

ANNA ZAFESOVA

«Putin assassino», «Ucraini brava gente», «I soldati a casa». Chiuso nella bara, Navalny è riuscito a mostrare al mondo l'altra Russia. - PAGINA 3

La fossa scavata da Putin

STEFANO STEFANINI

Navalny giace sotto la neve del cimitero Borisovskij. Il governo russo non voleva un funerale pubblico. Ha dovuto cedere. - PAGINA 24

L'INCONTRO

Accorsi: "Basta criticare i giovani I loro valori meritano rispetto"

ALBERTO INFELISE



«I nostri ragazzi sono sottoposti ad ansie e stress molto forti. Anche perché non è che viviamo in un ambiente rassicurante. Quando noi eravamo ragazzi, sapevamo che con la giusta preparazione e un po' di fortuna c'era lavoro per tutti, una cosa da fare la trovavi. Oggi per i ragazzi non è così». racconta alla Stampa Stefano Accorsi. - PAGINE 20 E 22

LA TECNOLOGIA

Se ora Musk fa causa al padre di ChatGpt

ALBERTO SIMONI

Quando il 17 novembre Sam Altman, signore dell'intelligenza artificiale e amministratore delegato di OpenAI, venne messo alla porta dal suo Board, la chat dei potenti di Silicon Valley si infiammò. «Sam è fuori», il messaggio partito da qualcuno che aveva avuto la soffiata. Nella chat ci sono cento big dell'hi tech, c'è Mark Zuckerberg, di Meta, così come Drew Houston di Dropbox. - PAGINA 19

LA MISSIONE DI MELONI A WASHINGTON: "CHICO FORTI TORNA A CASA DOPO 24 ANNI"

Gelo Colle-governo, timori per i decreti

L'ECONOMIA

Ma gli occupati crescono solo con stipendi poveri

MARIANNA FILANDRI

I dati Istat sul mercato del lavoro ci dicono che a gennaio 2024 rispetto al mese precedente è diminuita sia l'occupazione sia la disoccupazione. - PAGINA 25

FRANCESCO OLIVO

L'equilibrio è difficile, ma va trovato. A destra ci sono sentimenti diversi rispetto al Quirinale. La difesa degli studenti di Pisa da parte di Mattarella ha spiazzato Meloni. FAMA - PAGINE 10 E 11

La lezione di Bobbio e il test di Askatasuna

Marco Revelli

LA SCUOLA

Caro ministro Valditara aiutiamo così gli stranieri

CHIARA SARACENO

Il problema è reale e va affrontato: i bambini e ragazzi di origine straniera fanno in media più fatica dei nativi a scuola ed hanno tassi di abbandono più alto. - PAGINA 25

TUTTI I LIBRI

Elisabeth Day: "Amiche siete il mio vero amore"

CATERINA SOFFICI

Di che materia è fatta un'amicizia tra donne è una questione complicata. Tanto se ne è scritto e se ne scrive. - NELL'INSERTO

BUONGIORNO

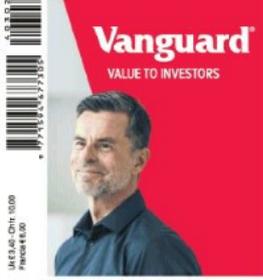
Il nostro valente generale Roberto Vannacci ha detto di non avere nulla contro l'omosessualità, ma di avere molto in antipatia l'ostentazione, del genere piume di struzzo al Gay Pride, e l'ha detto in un'intervista di ben due pagine concessa ad Aldo Cazzullo sul Corriere della Sera nella quale presenta il suo nuovo libro - Il coraggio vince. Vita e valori di un generale incurso - scritto mentre girava l'Italia a presentare il primo, in una cinquantina di tappe, le ultime delle quali con ingresso a pagamento, mostra fotografica, degustazione vini, buffet, dj set, parlando di sé a Retequattro, Canale 5, su La7, l'intero flotto dei canali Rai, con un record di tre ospitate in un solo pomeriggio, in una dozzina abbondante di radio, dalla mattina alla sera, talvolta la notte, concedendosi una dimensione interna-

Vannacci Pride

MATTIA FELTRI

zionale con puntate sulla tv svizzera, accettando colloqui con quotidiani nazionali, regionali, locali, in versione cartacea oppure online, di destra e di sinistra, posando per servizi fotografici patinati, il più famoso dei quali lo vede in riva al mare porgere all'obiettivo la nobile pianta del piede destro, raccontando della volta in cui ha rischiato la morte sul lago Vittoria, la volta in cui ha rischiato il linciaggio in Uganda, la volta in cui ha rischiato la fucilazione in Zaire, e nel frattempo smascherando le trame occulte delle lobby e dei poteri forti attraverso le ideologie green e woke con l'obiettivo di demolire la famiglia e disgregare la società per fare di noi automi dediti al consumismo. Così ogni santo giorno, da sette mesi. Più modestamente il Gay Pride dura un pomeriggio.





Vanguard
VALUE TO INVESTORS

BTP QUAL È MEGLIO TRA FUTURA, ITALIA E VALORE **POLIZZE LE GARANTITE SONO RITORNATE AL 3%**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

€ 4,20 Sabato 2 Marzo 2024 Anno XXXV - Numero 045 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Consolidati* Spedite in A.P. art. 1 c.1 L. 4609, DCB Milano

INTERVISTA L'AD CINGOLANI
Vi spiego il boom della mia Leonardo

ESCLUSIVO LA SVOLTA DI FOLGIERO
Fincantieri, capitali freschi per crescere nella Difesa

BORSA *Le sfilate di Milano e Parigi accendono i riflettori su un settore che ha ripreso a correre sui listini. E nel corso dell'ultimo decennio il valore di alcuni titoli si è moltiplicato per 10*

MAI FUORI MODA

Le azioni delle grandi griffe che sono in crescita da anni

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Ma vi rendete conto, dopo aver incorporato Lancia e Alfa Romeo per non parlare dell'Innocenti, e dopo essere diventata da Fiat a Stellantis, che la società fondata dagli Agnelli costringe il governo italiano a trattare per far sbarcare nella penisola addirittura un produttore cinese, probabilmente il gigante Byd, affinché non ci sia un'unica azienda automobilistica in Italia? Il paradosso è ancora più paradossale perché tutto ciò potrà

avvenire dopo che la presidente del consiglio, **Giorgia Meloni**, ha chiesto al ministro degli esteri, **Antonio Tajani**, di andare lui, quasi sei mesi, fa a Pechino per comunicare ufficialmente al governo cinese che l'Italia aveva deciso di uscire dalla **Via della Seta**, essendo l'unico Paese del mondo occidentale che aveva scelto di entrare nel grande progetto del presidente **Xi Jinping**. Di fronte all'arroganza di Stellantis, che ha ridotto la produzione di auto negli ex stabilimenti Fiat da 3 milioni degli anni migliori ad appena 600 mila auto, il bravo ministro delle aziende e del **Made in Italy**, **Adolfo Urso**, ha capito che doveva reagire. E si che aveva tentato fino all'ultimo di ottenere da **Carlos Tavares**, ceo di Stellantis, e dal presidente **John Elkann** un impegno serio a riportare in Italia produzioni capaci di salvare gli stabilimenti, i



DA MARZO 2020 A MARZO 2024
Il Covid quattro anni dopo: vincitori e vinti sul mercato

RECORD A PIAZZA AFFARI
Perché Mediolanum cresce più degli altri gestori

AZIONI D'ORO A CONFRONTO
La Top 11 d'Europa sfida i Magnifici 7 di Wall Street



scarabeosrl.com

Scarabeo Laila
by Scarabeo
So it all begins
un'idea, una forma



scarabeo

Molo Vespucci ospita la nona riunione del comitato tecnico della Transport Community

Redazione web CIVITAVECCHIA - Si è tenuta nella sala Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale organizzato con la Escola Europea, la nona riunione del comitato tecnico della Transport Community alla presenza di rappresentanti dei paesi dei Balcani occidentali, **Assoporti** e Medports. «Sono molto orgoglioso di aver ospitato, nella sede dell'ente - spiega il Presidente della **AdSP** MTCS Pino Musolino - la nona riunione del Comitato Tecnico della Transport Community, organizzazione internazionale dedicata alla mobilità e al trasporto. Ho voluto rimarcare - conclude il numero uno di Molo Vespucci - quanto i rapporti internazionali e la cooperazione siano di fondamentale importanza per lo sviluppo dei traffici, anche in una zona come quella della penisola balcanica in forte espansione, grazie all'integrazione dei diversi trasporti, sempre con un occhio attento alla salvaguardia e all'impatto ambientale».



Successo italiano alla Fruit Logistica di Berlino -

linardi

Nella foto da sx: Armando Varricchio, ambasciatore italiano a Berlino e Marco Koppe, amministratore delegato dell'associazione Tafel Deutschland. Foto di ©Ambasciata Berlino Successi nel settore ortofrutticolo e impegno per la sostenibilità La città di Berlino ha ospitato un evento di portata internazionale il 7 febbraio 2024: la Fruit Logistica, la più grande fiera europea dedicata al settore ortofrutticolo e ai servizi logistici. L'evento, giunto alla sua edizione più recente, ha attirato l'attenzione di migliaia di professionisti provenienti da oltre 140 paesi diversi, confermandosi ancora una volta come il punto d'incontro annuale imprescindibile per il commercio internazionale di frutta, verdura e la collegata logistica. L'Italia, da sempre protagonista di questo importante appuntamento fieristico, ha nuovamente fatto sentire la propria presenza in maniera significativa. Con ben 478 espositori italiani su un totale di 2.808, il nostro Paese si è confermato il partecipante più importante, dimostrando il ruolo di primo piano che ricopre nel panorama ortofrutticolo internazionale. L'ICE - Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane, in collaborazione con l'Associazione **Assoporti**, ha allestito uno stand nel padiglione 2.2 della fiera di Berlino. L'obiettivo è stato quello di fornire assistenza alle imprese italiane presenti all'evento, concentrando l'attenzione sugli investimenti esteri in Italia, specialmente nel settore logistico. La presenza italiana non si è limitata alla partecipazione degli espositori. Anche dal punto di vista istituzionale, l'Italia è stata ben rappresentata con la presenza del Ministro dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, Francesco Lollobrigida, del Viceministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale Edmondo Cirielli, insieme al Presidente dell'ICE-Agenzia, Matteo Zoppas, e al Direttore Generale dell'ICE-Agenzia, Lorenzo Galanti. Accompagnati dall'ambasciatore d'Italia in Germania Armando Varricchio, hanno contribuito a sottolineare l'importanza strategica dell'evento e a rafforzare i legami commerciali tra Italia e Germania. Durante la fiera, il ministro Lollobrigida ha visitato le aziende italiane presenti, consegnando loro un attestato di Ambasciatore della cucina italiana, candidata a patrimonio culturale immateriale Unesco. Ha inoltre preso parte a una tavola rotonda focalizzata sul ruolo del settore ortofrutticolo di fronte alle sfide del cambiamento climatico, della sicurezza alimentare e dell'approvvigionamento. Questo incontro ha offerto l'opportunità di affrontare temi cruciali come la sostenibilità e la riduzione degli sprechi alimentari, nonché di consolidare i rapporti bilaterali tra Italia e Germania in ambito agricolo. Un momento significativo è stato segnato dalla firma di un Memorandum d'Intesa tra l'Ambasciata d'Italia e l'associazione 'Tafel Deutschland' per il contrasto agli sprechi alimentari. Tale accordo prevede la promozione della donazione dei prodotti alimentari ancora commestibili alla filiale locale del banco



Nella foto da sx: Armando Varricchio, ambasciatore italiano a Berlino e Marco Koppe, amministratore delegato dell'associazione Tafel Deutschland. Foto di ©Ambasciata Berlino Successi nel settore ortofrutticolo e impegno per la sostenibilità. La città di Berlino ha ospitato un evento di portata internazionale il 7 febbraio 2024: la Fruit Logistica, la più grande fiera europea dedicata al settore ortofrutticolo e ai servizi logistici. L'evento, giunto alla sua edizione più recente, ha attirato l'attenzione di migliaia di professionisti provenienti da oltre 140 paesi diversi, confermandosi ancora una volta come il punto d'incontro annuale imprescindibile per il commercio internazionale di frutta, verdura e la collegata logistica. L'Italia, da sempre protagonista di questo importante appuntamento fieristico, ha nuovamente fatto sentire la propria presenza in maniera significativa. Con ben 478 espositori italiani su un totale di 2.808, il nostro Paese si è confermato il partecipante più importante, dimostrando il ruolo di primo piano che ricopre nel panorama ortofrutticolo internazionale. L'ICE - Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane, in collaborazione con l'Associazione Assoporti, ha allestito uno stand nel padiglione 2.2 della fiera di Berlino. L'obiettivo è stato quello di fornire assistenza alle imprese italiane presenti all'evento, concentrando l'attenzione sugli investimenti esteri in Italia, specialmente nel settore logistico. La presenza italiana non si è limitata alla partecipazione degli espositori. Anche dal punto di vista istituzionale, l'Italia è stata ben rappresentata con la presenza del Ministro dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, Francesco Lollobrigida, del Viceministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale Edmondo Cirielli, insieme al Presidente dell'ICE-Agenzia, Matteo Zoppas, e al Direttore Generale dell'ICE-Agenzia, Lorenzo Galanti. Accompagnati dall'ambasciatore d'Italia in Germania Armando Varricchio, hanno contribuito a sottolineare l'importanza strategica dell'evento e a rafforzare i legami

Corriere d'Italia

Primo Piano

alimentare di 'Tafel Deutschland' al termine delle principali fiere tedesche del settore agroalimentare, inclusa la Fruit Logistica. Questo impegno si inserisce perfettamente nell'ottica di promuovere la sostenibilità e di contribuire all'obiettivo globale di 'Fame Zero entro il 2030'. La presenza italiana alla Fruit Logistica di Berlino ha confermato il ruolo di leadership del nostro Paese nel settore ortofrutticolo internazionale, evidenziando anche un impegno concreto nella promozione della sostenibilità e nella lotta agli sprechi alimentari.

D'Agostino si dimette da presidente del porto di Trieste

«Decisione irrevocabile», per ragioni familiari. Terrà l'incarico fino all'1 giugno. Resta alla guida dell'Espo Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, ha presentato le sue dimissioni irrevocabili al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Saranno effettive a decorrere dall'1 giugno e sono state formalizzate con una lettera inviata al ministro. Sono dovute, precisa lo stesso D'Agostino, «esclusivamente a motivi personali e familiari». Il ministro, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'Adsp. L'incarico del manager veronese, alla guida del porto di Trieste da febbraio 2015, avrebbe dovuto concludersi il 15 dicembre 2024. A D'Agostino va senz'altro il merito di aver rilanciato l'immagine e consolidato la competitività del porto di Trieste assicurando allo scalo una posizione di leadership a livello nazionale e internazionale. Nel 2020 è stato inserito nella classifica stilata da Forbes Italia dei 100 migliori imprenditori e top manager italiani. D'Agostino ha poi ringraziato «il ministro Matteo Salvini, per aver accettato la mia richiesta e il viceministro Edoardo Rixi, che è stato punto di riferimento per ogni azione portata avanti, insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia, con il presidente Massimiliano Fedriga, e tutti gli enti del territorio». In questi anni, ha aggiunto, «lo scalo ha lavorato in modo intenso e proficuo. Gli obiettivi raggiunti sono stati eccezionali e ora il porto di Trieste, con Monfalcone e il sistema intermodale che abbiamo costruito, è diventato un modello a livello internazionale. Importanti investimenti, un network ferroviario europeo, cantieri aperti e soprattutto nuovi posti di lavoro». Da parte sua, Fedriga ha sottolineato che a D'Agostino «spetta la profonda riconoscenza della Regione Fvg per l'egregio lavoro svolto alla guida dell'Authority e la fattiva collaborazione con tutte le istituzioni, orientata allo sviluppo degli scali portuali e dell'intero sistema intermodale della nostra regione. Senza ombra di dubbio D'Agostino, con la sua capacità d'innovare e di fare sistema, è stato uno dei motori della forte crescita dei porti del Friuli Venezia Giulia avvenuta negli ultimi anni». E Debora Serracchiani, deputata, già presidente della Regione Fvg ha chiosato: «Per quello che ha fatto in questi anni, è sicuramente troppo poco dire grazie a Zeno D'Agostino e augurargli soddisfazioni almeno pari. Con lui il porto di Trieste è rinato e ha conquistato traguardi straordinari, non solo per la crescita dei volumi ma soprattutto perché ha innovato il concetto di scalo marittimo e lo ha preparato per le sfide del futuro. Sono orgogliosa di aver fatto a suo tempo una scelta giusta e di aver compiuto, assieme a Zeno, il primo importante tratto di strada, che poi ha proseguito con immutato impegno e standing istituzionale». «La notizia che D'Agostino, ha inviato le proprie dimissioni al ministro Salvini per motivi familiari e personali -



ilsole24ore.com
D'Agostino si dimette da presidente del porto di Trieste
03/01/2024 19:25

«Decisione irrevocabile», per ragioni familiari. Terrà l'incarico fino all'1 giugno. Resta alla guida dell'Espo Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, ha presentato le sue dimissioni irrevocabili al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Saranno effettive a decorrere dall'1 giugno e sono state formalizzate con una lettera inviata al ministro. Sono dovute, precisa lo stesso D'Agostino, «esclusivamente a motivi personali e familiari». Il ministro, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'Adsp. L'incarico del manager veronese, alla guida del porto di Trieste da febbraio 2015, avrebbe dovuto concludersi il 15 dicembre 2024. A D'Agostino va senz'altro il merito di aver rilanciato l'immagine e consolidato la competitività del porto di Trieste assicurando allo scalo una posizione di leadership a livello nazionale e internazionale. Nel 2020 è stato inserito nella classifica stilata da Forbes Italia dei 100 migliori imprenditori e top manager italiani. D'Agostino ha poi ringraziato il ministro Matteo Salvini, per aver accettato la mia richiesta e il viceministro Edoardo Rixi, che è stato punto di riferimento per ogni azione portata avanti, insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia, con il presidente Massimiliano Fedriga, e tutti gli enti del territorio». In questi anni, ha aggiunto, «lo scalo ha lavorato in modo intenso e proficuo. Gli obiettivi raggiunti sono stati eccezionali e ora il porto di Trieste, con Monfalcone e il sistema intermodale che abbiamo costruito, è diventato un modello a livello internazionale. Importanti investimenti, un network ferroviario europeo, cantieri aperti e soprattutto nuovi posti di lavoro». Da parte sua, Fedriga ha sottolineato che a D'Agostino «spetta la profonda riconoscenza della Regione Fvg per l'egregio lavoro svolto alla guida dell'Authority e la fattiva collaborazione con tutte le istituzioni, orientata allo sviluppo degli scali portuali e dell'intero sistema intermodale della nostra regione. Senza ombra di dubbio D'Agostino, con la sua capacità d'innovare e di fare

ha affermato il presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri - ci dispiace molto. D'Agostino rappresenta un importante punto di riferimento per la portualità italiana e la logistica tutta. Le motivazioni della scelta meritano tutto il nostro rispetto».

Informare

Primo Piano

A giugno Zeno D'Agostino lascerà la presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale

Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha presentato le sue dimissioni irrevocabili al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, e lascerà dal prossimo primo giugno l'ente portuale che governa i porti di Trieste a quasi sette mesi dalla scadenza del suo secondo mandato quadriennale, iniziato a fine 2020, dopo aver concluso il primo iniziato a novembre 2016 ed essere stato in precedenza, dall'inizio del 2015, commissario straordinario dell'ente (del 17 febbraio 2015 e 10 novembre 2016). Dalla fine del 2020 D'Agostino è anche presidente dell'European Sea Ports Organisation (ESPO), l'associazione dei porti europei (dell'8 novembre 2022). Tra i diversi incarichi direttivi nel settore della logistica e in quello portuale, è stato presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (**Assoport**) e segretario generale dell'Autorità Portuale di Napoli. L'ente portuale di Trieste ha reso noto che le dimissioni, a decorrere dal primo giugno, sono dovute esclusivamente a motivi personali e familiari e ha precisato che il ministro Salvini, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale. «Ci tengo a precisare - ha dichiarato D'Agostino - che la mia decisione trae origine da necessità di natura esclusivamente familiare. Ci sarà ancora tempo nei prossimi mesi per i bilanci finali e i saluti ai lavoratori, cittadini e a tutte le rappresentanze della società civile. Voglio intanto esprimere gratitudine alle istituzioni che hanno riposto in me la fiducia e che mi hanno consentito di svolgere serenamente l'incarico. Ringrazio il ministro Salvini per aver accettato la mia richiesta e il viceministro Rixi, che è stato punto di riferimento per ogni azione portata avanti insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia con il presidente Fedriga e tutti gli enti del territorio». «In questi anni - ha aggiunto D'Agostino - lo scalo ha lavorato in modo intenso e proficuo. Gli obiettivi raggiunti sono stati eccezionali, ed ora il porto di Trieste, con Monfalcone e il sistema intermodale che abbiamo costruito, è diventato un modello a livello internazionale. Importanti investimenti, un network ferroviario europeo, cantieri aperti e soprattutto nuovi posti di lavoro. Grazie alla comunità portuale e all'impegno quotidiano di tutti i lavoratori, la città ha un nuovo porto proiettato nel futuro. E sono onorato di averlo guidato per quasi un decennio».



Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha presentato le sue dimissioni irrevocabili al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, e lascerà dal prossimo primo giugno l'ente portuale che governa i porti di Trieste a quasi sette mesi dalla scadenza del suo secondo mandato quadriennale, iniziato a fine 2020, dopo aver concluso il primo iniziato a novembre 2016 ed essere stato in precedenza, dall'inizio del 2015, commissario straordinario dell'ente (del 17 febbraio 2015 e 10 novembre 2016). Dalla fine del 2020 D'Agostino è anche presidente dell'European Sea Ports Organisation (ESPO), l'associazione dei porti europei (dell'8 novembre 2022). Tra i diversi incarichi direttivi nel settore della logistica e in quello portuale, è stato presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoport) e segretario generale dell'Autorità Portuale di Napoli. L'ente portuale di Trieste ha reso noto che le dimissioni, a decorrere dal primo giugno, sono dovute esclusivamente a motivi personali e familiari e ha precisato che il ministro Salvini, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale. «Ci tengo a precisare - ha dichiarato D'Agostino - che la mia decisione trae origine da necessità di natura esclusivamente familiare. Ci sarà ancora tempo nei prossimi mesi per i bilanci finali e i saluti ai lavoratori, cittadini e a tutte le rappresentanze della società civile. Voglio intanto esprimere gratitudine alle istituzioni che hanno riposto in me la fiducia e che mi hanno consentito di svolgere serenamente l'incarico. Ringrazio il ministro Salvini per aver accettato la mia richiesta e il viceministro Rixi, che è stato punto di riferimento per ogni azione portata avanti insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia con il presidente Fedriga e tutti gli enti del territorio». «In questi anni - ha aggiunto D'Agostino - lo scalo ha lavorato in modo intenso e proficuo. Gli obiettivi raggiunti

Informatore Navale

Primo Piano

Assoporti - Dichiarazione Giampieri sulle dimissioni del Presidente dell'AdSP Mar Adriatico Orientale D'Agostino

"La notizia che il Presidente dell'Adsp del Mar Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, ha inviato le proprie dimissioni al Ministro Salvini per motivi familiari e personali ci spiace molto", ha dichiarato il Presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri. "D'Agostino, che è stato anche alla guida di Assoport, rappresenta un importante punto di riferimento per la portualità italiana e la logistica tutta. Le motivazioni della scelta delle dimissioni merita tutto il nostro rispetto," ha concluso Giampieri.

Informatore Navale

Assoporti - Dichiarazione Giampieri sulle dimissioni del Presidente dell'AdSP Mar Adriatico Orientale D'Agostino



03/01/2024 18:56

"La notizia che il Presidente dell'Adsp del Mar Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, ha inviato le proprie dimissioni al Ministro Salvini per motivi familiari e personali ci spiace molto", ha dichiarato il Presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri. "D'Agostino, che è stato anche alla guida di Assoport, rappresenta un importante punto di riferimento per la portualità italiana e la logistica tutta. Le motivazioni della scelta delle dimissioni merita tutto il nostro rispetto," ha concluso Giampieri.

Informazioni Marittime

Primo Piano

Porto di Trieste, il presidente Zeno D'Agostino rassegna le dimissioni

A decorrere dal primo giugno, la rinuncia all'incarico è dovuta a motivi familiari, spiega una nota dell'Autorità di sistema portuale. Zeno D'Agostino ha rassegnato le sue dimissioni da presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale, ovvero i porti di Trieste e Monfalcone. Lo informa in una nota la stessa autorità di sistema portuale parlando di «dimissioni irrevocabili» consegnate al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini. Le dimissioni, a decorrere dal primo giugno, sono state formalizzate con una lettera inviata ieri al ministro e sono dovute «esclusivamente - continua la nota - a motivi personali e familiari. Il ministro, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale». L'incarico del manager veronese, alla guida del porto di Trieste da febbraio 2015, doveva concludersi il 15 dicembre 2024. «Ci tengo a precisare - ha sottolineato D'Agostino - che la mia decisione trae origine da necessità di natura esclusivamente familiare. Ci sarà ancora tempo nei prossimi mesi per i bilanci finali e i saluti ai lavoratori, cittadini e a tutte le rappresentanze della società civile. Voglio intanto esprimere gratitudine alle istituzioni che hanno riposto in me la fiducia e che mi hanno consentito di svolgere serenamente l'incarico. Ringrazio il ministro Salvini per aver accettato la mia richiesta e il viceministro Rixi, che è stato punto di riferimento per ogni azione portata avanti insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia con il presidente Fedriga e tutti gli enti del territorio. In questi anni - conclude D'Agostino - lo scalo ha lavorato in modo intenso e proficuo. Gli obiettivi raggiunti sono stati eccezionali, ed ora il porto di Trieste, con Monfalcone e il sistema intermodale che abbiamo costruito, è diventato un modello a livello internazionale. Importanti investimenti, un network ferroviario europeo, cantieri aperti e soprattutto nuovi posti di lavoro. Grazie alla comunità portuale e all'impegno quotidiano di tutti i lavoratori, la città ha un nuovo porto proiettato nel futuro. E sono onorato di averlo guidato per quasi un decennio». «Ci spiace molto», commenta il presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri, «D'Agostino, che è stato anche alla guida di **Assoport**, rappresenta un importante punto di riferimento per la portualità italiana e la logistica tutta. Le motivazioni della scelta delle dimissioni merita tutto il nostro rispetto». Zeno D'Agostino, manager veronese esperto di logistica, è a capo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale dal 2015. Attualmente è anche presidente di ESPO - European Sea Ports Organization con sede a Bruxelles. D'Agostino ha ricoperto la carica di presidente di **Assoport** - l'Associazione dei porti italiani, di amministratore unico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa, nonché quella di segretario generale dell'Autorità Portuale di Napoli, amministratore delegato di LOGICA Scarl, direttore generale dell'Interporto di Bologna



03/01/2024 20:40

A decorrere dal primo giugno, la rinuncia all'incarico è dovuta a motivi familiari, spiega una nota dell'Autorità di sistema portuale Zeno D'Agostino ha rassegnato le sue dimissioni da presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale, ovvero i porti di Trieste e Monfalcone. Lo informa in una nota la stessa autorità di sistema portuale parlando di «dimissioni irrevocabili» consegnate al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini. Le dimissioni, a decorrere dal primo giugno, sono state formalizzate con una lettera inviata ieri al ministro e sono dovute «esclusivamente - continua la nota - a motivi personali e familiari. Il ministro, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale». L'incarico del manager veronese, alla guida del porto di Trieste da febbraio 2015, doveva concludersi il 15 dicembre 2024. «Ci tengo a precisare - ha sottolineato D'Agostino - che la mia decisione trae origine da necessità di natura esclusivamente familiare. Ci sarà ancora tempo nei prossimi mesi per i bilanci finali e i saluti ai lavoratori, cittadini e a tutte le rappresentanze della società civile. Voglio intanto esprimere gratitudine alle istituzioni che hanno riposto in me la fiducia e che mi hanno consentito di svolgere serenamente l'incarico. Ringrazio il ministro Salvini per aver accettato la mia richiesta e il viceministro Rixi, che è stato punto di riferimento per ogni azione portata avanti insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia con il presidente Fedriga e tutti gli enti del territorio. In questi anni - conclude D'Agostino - lo scalo ha lavorato in modo intenso e proficuo. Gli obiettivi raggiunti sono stati eccezionali, ed ora il porto di Trieste, con Monfalcone e il sistema intermodale che abbiamo costruito, è diventato un modello a livello internazionale. Importanti investimenti, un network ferroviario europeo, cantieri aperti e soprattutto nuovi posti di lavoro. Grazie alla comunità portuale e all'impegno quotidiano di tutti

Informazioni Marittime

Primo Piano

e responsabile strategie, sviluppo e marketing dell'Interporto Quadrante Europa di Verona. È stato inserito nella classifica 2020 stilata da Forbes Italia dei 100 migliori imprenditori e top manager italiani. Condividi Tag trieste nomine Articoli correlati.

La Provincia di Civitavecchia

Primo Piano

Molo Vespucci ospita la nona riunione del comitato tecnico della Transport Community

CIVITAVECCHIA - Si è tenuta nella sala Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale organizzato con la Escola Europea, la nona riunione del comitato tecnico della Transport Community alla presenza di ... Condividi CIVITAVECCHIA - Si è tenuta nella sala Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale organizzato con la Escola Europea, la nona riunione del comitato tecnico della Transport Community alla presenza di rappresentanti dei paesi dei Balcani occidentali, **Assoport** e Medports. «Sono molto orgoglioso di aver ospitato, nella sede dell'ente - spiega il Presidente della **AdSP** MTCS Pino Musolino - la nona riunione del Comitato Tecnico della Transport Community, organizzazione internazionale dedicata alla mobilità e al trasporto. Ho voluto rimarcare - conclude il numero uno di Molo Vespucci - quanto i rapporti internazionali e la cooperazione siano di fondamentale importanza per lo sviluppo dei traffici, anche in una zona come quella della penisola balcanica in forte espansione, grazie all'integrazione dei diversi trasporti, sempre con un occhio attento alla salvaguardia e all'impatto ambientale». Condividi.



D'Agostino si dimette da presidente del porto di Trieste

Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, ha presentato le sue dimissioni irrevocabili al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Saranno effettive a decorrere dall'1 giugno e sono state formalizzate con una lettera inviata al ministro. Sono dovute, precisa lo stesso D'Agostino, «esclusivamente a motivi personali e familiari». Il ministro, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'**Adsp**. L'incarico del manager veronese, alla guida del porto di Trieste da febbraio 2015, avrebbe dovuto concludersi il 15 dicembre 2024. D'Agostino è anche attualmente presidente di Espo (European se ports organization), l'associazione che raggruppa gli scali commerciali europei. Un incarico che, a differenza dell'altro, manterrà, fanno sapere fonti dell'**Adsp**. Il manager ha una lunga esperienza nel settore logistico: ha ricoperto, in passato, le cariche di presidente di **Assoport**, di amministratore unico di Ram, nonché quella di segretario generale dell'Autorità portuale di Napoli, ad di Logica, direttore generale dell'Interporto di Bologna e responsabile strategie, sviluppo e marketing dell'Interporto Quadrante Europa di Verona. A D'Agostino va senz'altro il merito di aver rilanciato l'immagine e consolidato la competitività del porto di Trieste assicurando allo scalo una posizione di leadership a livello nazionale e internazionale. Nel 2020 è stato inserito nella classifica stilata da Forbes Italia dei 100 migliori imprenditori e top manager italiani. «Ci tengo a precisare - ha chiarito D'Agostino - che la mia decisione trae origine da necessità di natura esclusivamente familiare. Ci sarà ancora tempo, nei prossimi mesi, per i bilanci finali e i saluti ai lavoratori, ai cittadini e a tutte le rappresentanze della società civile. Voglio intanto esprimere gratitudine alle istituzioni che hanno riposto in me la fiducia e che mi hanno consentito di svolgere serenamente l'incarico». D'Agostino ha poi ringraziato «il ministro Matteo Salvini, per aver accettato la mia richiesta e il viceministro Edoardo Rixi, che è stato punto di riferimento per ogni azione portata avanti, insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia, con il presidente Massimiliano Fedriga, e tutti gli enti del territorio». In questi anni, ha aggiunto, «lo scalo ha lavorato in modo intenso e proficuo. Gli obiettivi raggiunti sono stati eccezionali e ora il porto di Trieste, con Monfalcone e il sistema intermodale che abbiamo costruito, è diventato un modello a livello internazionale. Importanti investimenti, un network ferroviario europeo, cantieri aperti e soprattutto nuovi posti di lavoro». Il Mit, ha scritto in una nota Rixi, «prende atto delle dimissioni del presidente Zeno D'Agostino. Comprendiamo e rispettiamo la sua decisione, presa per motivi personali. A lui va il nostro ringraziamento per il suo contributo e per l'energia positiva che ha portato all'interno di un comparto che riteniamo fondamentale per il Paese». Da parte sua, Fedriga ha sottolineato



03/01/2024 21:12

Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, ha presentato le sue dimissioni irrevocabili al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Saranno effettive a decorrere dall'1 giugno e sono state formalizzate con una lettera inviata al ministro. Sono dovute, precisa lo stesso D'Agostino, «esclusivamente a motivi personali e familiari». Il ministro, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'Adsp. L'incarico del manager veronese, alla guida del porto di Trieste da febbraio 2015, avrebbe dovuto concludersi il 15 dicembre 2024. D'Agostino è anche attualmente presidente di Espo (European se ports organization), l'associazione che raggruppa gli scali commerciali europei. Un incarico che, a differenza dell'altro, manterrà, fanno sapere fonti dell'Adsp. Il manager ha una lunga esperienza nel settore logistico: ha ricoperto, in passato, le cariche di presidente di Assoport, di amministratore unico di Ram, nonché quella di segretario generale dell'Autorità portuale di Napoli, ad di Logica, direttore generale dell'Interporto di Bologna e responsabile strategie, sviluppo e marketing dell'Interporto Quadrante Europa di Verona. A D'Agostino va senz'altro il merito di aver rilanciato l'immagine e consolidato la competitività del porto di Trieste assicurando allo scalo una posizione di leadership a livello nazionale e internazionale. Nel 2020 è stato inserito nella classifica stilata da Forbes Italia dei 100 migliori imprenditori e top manager italiani. «Ci tengo a precisare - ha chiarito D'Agostino - che la mia decisione trae origine da necessità di natura esclusivamente familiare. Ci sarà ancora tempo, nei prossimi mesi, per i bilanci finali e i saluti ai lavoratori, ai cittadini e a tutte le rappresentanze della società civile. Voglio intanto

Msn

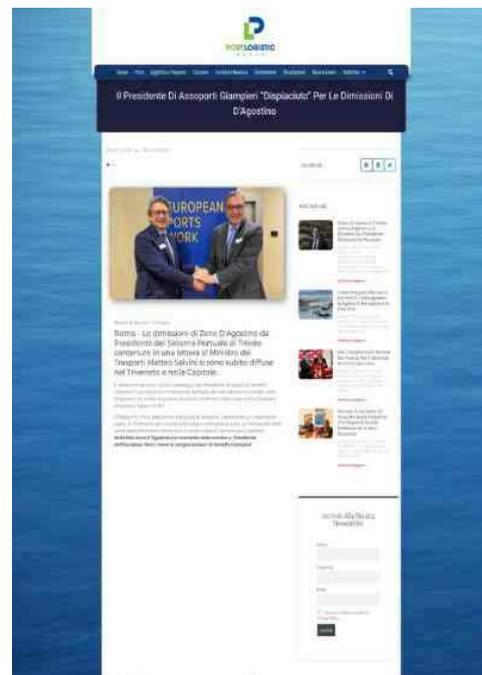
Primo Piano

che a D'Agostino «spetta la profonda riconoscenza della Regione Fvg per l'egregio lavoro svolto alla guida dell'Authority e la fattiva collaborazione con tutte le istituzioni, orientata allo sviluppo degli scali portuali e dell'intero sistema intermodale della nostra regione. Senza ombra di dubbio D'Agostino, con la sua capacità d'innovare e di fare sistema, è stato uno dei motori della forte crescita dei porti del Friuli Venezia Giulia avvenuta negli ultimi anni». E Debora Serracchiani, deputata, già presidente della Regione Fvg ha chiosato: «Per quello che ha fatto in questi anni, è sicuramente troppo poco dire grazie a Zeno D'Agostino e augurargli soddisfazioni almeno pari. Con lui il porto di Trieste è rinato e ha conquistato traguardi straordinari, non solo per la crescita dei volumi ma soprattutto perché ha innovato il concetto di scalo marittimo e lo ha preparato per le sfide del futuro. Sono orgogliosa di aver fatto a suo tempo una scelta giusta e di aver compiuto, assieme a Zeno, il primo importante tratto di strada, che poi ha proseguito con immutato impegno e standing istituzionale». «La notizia che D'Agostino, ha inviato le proprie dimissioni al ministro Salvini per motivi familiari e personali - ha affermato il presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri - ci dispiace molto. D'Agostino rappresenta un importante punto di riferimento per la portualità italiana e la logistica tutta. Le motivazioni della scelta meritano tutto il nostro rispetto». Altro per te Altro per te Altro per te Altro per te Altro per te.

Il Presidente di Assoportri Giampieri "dispiaciuto" per le dimissioni di D'Agostino

Roma Le dimissioni di Zeno D'Agostino da Presidente del Sistema Portuale di Trieste contenute in una lettera al Ministro dei Trasporti Matteo Salvini si sono subito diffuse nel Triveneto e nella Capitale.

E da Roma è arrivato il primo messaggio del Presidente di **Assoportri**, Rodolfo Giampieri: La notizia che il Presidente dell'**Adsp** del Mar Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, ha inviato le proprie dimissioni al Ministro Salvini per motivi familiari e personali ci spiace molto. D'Agostino, che è stato anche alla guida di **Assoportri**, rappresenta un importante punto di riferimento per la portualità italiana e la logistica tutta. Le motivazioni della scelta delle dimissioni merita tutto il nostro rispetto, ha concluso Giampieri. Nella foto Zeno D'Agostino nel momento della nomina a Presidente dell'European Ports riceve le congratulazioni di Rodolfo Giampieri



D'Agostino, confermate le dimissioni in anticipo. LE REAZIONI

TRIESTE Si comunica che Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha presentato le sue dimissioni irrevocabili al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Le dimissioni a decorrere dal primo giugno sono state formalizzate con una lettera inviata al ministro e sono dovute esclusivamente a motivi personali e familiari. Il ministro, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale. L'incarico del manager veronese, alla guida del porto di Trieste da febbraio 2015, doveva concludersi il 15 dicembre 2024. Ci tengo a precisare ha sottolineato D'Agostino che la mia decisione trae origine da necessità di natura esclusivamente familiare. Ci sarà ancora tempo nei prossimi mesi per i bilanci finali e i saluti ai lavoratori, cittadini e a tutte le rappresentanze della società civile. Voglio intanto esprimere gratitudine alle istituzioni che hanno riposto in me la fiducia e che mi hanno consentito di svolgere serenamente l'incarico. Ringrazio il ministro Salvini per aver accettato la mia richiesta e il viceministro Rixi, che è stato punto di riferimento per ogni azione portata avanti insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia con il presidente Fedriga e tutti gli enti del territorio. In questi anni conclude il presidente lo scalo ha lavorato in modo intenso e proficuo. Gli obiettivi raggiunti sono stati eccezionali, ed ora il porto di Trieste, con Monfalcone e il sistema intermodale che abbiamo costruito, è diventato un modello a livello internazionale. Importanti investimenti, un network ferroviario europeo, cantieri aperti e soprattutto nuovi posti di lavoro. Grazie alla comunità portuale e all'impegno quotidiano di tutti i lavoratori, la città ha un nuovo porto proiettato nel futuro. E sono onorato di averlo guidato per quasi un decennio. Il Mit prende atto delle dimissioni del presidente Zeno d'Agostino. Comprendiamo e rispettiamo la sua decisione, presa per motivi personali. A lui va il nostro ringraziamento per il suo contributo e per l'energia positiva che ha portato all'interno di un comparto che riteniamo fondamentale per il Paese è la nota del vice ministro al Mit Edoardo Rixi a commento delle dimissioni. ART Per quello che ha fatto in questi anni, è sicuramente troppo poco dire grazie a Zeno D'Agostino e augurargli soddisfazioni almeno pari. Con lui il porto di Trieste è rinato e ha conquistato traguardi straordinari, non solo per la crescita dei volumi ma soprattutto perché ha innovato il concetto di scalo marittimo e lo ha preparato per le sfide del futuro. Sono orgogliosa di aver fatto a suo tempo una scelta giusta e di aver compiuto assieme a Zeno il primo importante tratto di strada che poi ha proseguito con immutato impegno e standing istituzionale. Ricominciata anche con l'apporto di figure di valore come Mario Sommariva, la storia del porto di Trieste ha segnato una tappa indimenticabile, da dove si deve andare avanti è invece il pensiero della deputata Debora Serracchiani, già presidente



Messaggero Marittimo

Trieste

della Regione Friuli Venezia Giulia. Fedriga A Zeno D'Agostino spetta la profonda riconoscenza della Regione Friuli Venezia Giulia per l'egregio lavoro svolto alla guida dell'Authority e la fattiva collaborazione con tutte le istituzioni, orientata allo sviluppo degli scali portuali e dell'intero sistema intermodale della nostra regione. Senza ombra di dubbio D'Agostino, con la propria capacità d'innovare e di fare sistema, è stato uno dei motori della forte crescita dei porti del Friuli Venezia Giulia avvenuta negli ultimi anni e ha segnato in positivo la storia di questo comparto strategico. Queste le parole del governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga. Ringraziandolo per l'impegno, la professionalità e la dedizione dimostrati da quando è giunto nel nostro territorio, voglio quindi porgere al presidente D'Agostino, a nome dell'intera comunità regionale, i migliori auguri per i suoi futuri incarichi e ruoli.

Trieste, si è dimesso Zeno D'Agostino

TRIESTE Come un fulmine a ciel sereno, la notizia è rimbalzata in tutte le redazioni dei quotidiani locali e dei media nazionali, in primis quelli specializzati nel settore dello shipping e della portualità. Zeno D'Agostino, il Presidente dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Orientale, avrebbe inoltrato ufficialmente le sue dimissioni dalla guida dei porti di Trieste e Monfalcone. La lettera formale di rinuncia all'incarico sarebbe stata presentata in data odierna al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, almeno stando a quanto riportato prima di tutti dal quotidiano giuliano Il Piccolo e ripresa anche da un lancio Ansa. Il pezzo, citando fonti istituzionali, racconta che le dimissioni sarebbero motivate da motivi di carattere personale. Anche se dettagli specifici e la tempistica dell'addio ai porti di Trieste e Monfalcone devono ancora essere comunicati, la news ha lasciato sorpresi molti addetti ai lavori visto il buon operato sinora messo in campo da D'Agostino nel corso della sua gestione triestina, iniziata dal febbraio 2015 (prima come Commissario, prelevato dall'Interporto Quadrante Europa nel post gestione Marina Monassi) e che l'ha portato anche a guadagnarsi, nel 2020, un posto nella TOP 100 dei migliori imprenditori nazionali stilata da Forbes Italia. Il manager veronese, esperto di logistica, riveste attualmente anche le vesti di numero uno di Espo (European Sea Ports Organization) con sede a Bruxelles.



D'Agostino richiama' la politica nazionale ed europea sulla crisi in Mar Rosso

TRIESTE Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, ha sollevato le preoccupazioni sulle turbolenze nel Mar Rosso durante una tavola rotonda a Trieste. L'evento ha affrontato il tema La crisi mediorientale e la portualità adriatica: quali i possibili scenari economicogiuridici?. D'Agostino, numero uno anche dei porti europei al timone dell'ESPO, ha fornito uno sguardo dettagliato sulla confusione internazionale causata dagli attacchi intelligenti dei ribelli Houthi dallo Yemen alle navi nel Mar Rosso. Una delle preoccupazioni principali è stata la mancanza di consapevolezza da parte della politica italiana ed europea sulla situazione critica nella regione. Maersk e Msc non passano da Suez. Cma Cgm prima ha detto di voler passare e poi ha cambiato idea. Cosco ha detto da subito di voler tagliare traffici con Israele, e OOCL sta passando. Poi ha sottolineato il presidente dell'Authority giuliana sono state create nuove compagnie di navigazione, soprattutto cinesi, per passare solo il canale di Suez con operazioni di trasbordo. La Commissione Ue e il governo italiano dovrebbero avere, come minimo, un quadro di ciò che sta succedendo per poter decidere una strategia. trieste Un punto centrale dell'analisi di D'Agostino è stato l'impatto economico sulla rotta adriatica e, in particolare, sul porto di Trieste. D'Agostino ha evidenziato un calo significativo nel traffico container di gennaio, attribuibile alla rotta di circumnavigazione dell'Africa: si parla di un calo del 26% in termine di Teus. In febbraio, invece, stiamo assistendo ad un forte calo del transhipment e per adesso non c'è un calo del traffico gateway. Sul versante economico, il presidente ha indicato un aumento notevole dei costi di trasporto per le compagnie che hanno optato per circumnavigare l'Africa, passando dal Capo di Buona Speranza anziché attraverso il Canale di Suez. Chi non passa da Suez e passa dal Capo di Buona Speranza sta guadagnando: eravamo tra i 1800-1900 dollari a container tra Asia e Europa. Oggi siamo almeno al doppio ha ricordato. Guardando al futuro, D'Agostino ha dichiarato che la situazione potrebbe perdurare, portando l'Authority a esaminare alternative e a considerare l'analisi dei collegamenti con il Marocco e quelli Intramed. Inoltre, la possibilità di trasformare Trieste in un terminale di arrivo per cavi sottomarini, come progetto di Open Fiber spa, potrebbe fornire una solida alternativa per gestire il flusso di dati, in particolare in considerazione dei danneggiamenti presunti ma non confermati al fondo del Mar Rosso attribuiti agli Houthi. Anche il consigliere regionale di Forza Italia Michele Lobianco parla di segnali allarmanti dalla crisi del Mar Rosso per Trieste, per il porto e per molti posti di lavoro invitando a tenere alta la guardia, perchè questo alone di incertezza avvolge la nostra economia e, al momento, nessuno può azzardare alcuna previsione. Dobbiamo essere pronti -aggiunge- a interpretare e governare questa nuova sfida con ripercussioni occupazionali, di sviluppo e di crescita



Messaggero Marittimo

Trieste

strutturale del porto. Pensiamo, ad esempio, al costruendo Molo VIII. Margini di crescita ci sono, ma vanno gestiti con consapevolezza. Bisogna portare nuovamente -conclude il consigliere- la produzione delle merci nel bacino del Mediterraneo e in ambito europeo. Su questo principio, devono essere unite istituzioni e portatori di interessi per affrontare i cambiamenti di un mondo attraversato da fibrillazioni anche molto impattanti.

Agenparl

Trieste

Porto Trieste, Rixi: A D'Agostino ringraziamento Mit per suo contributo

(AGENPARL) - ven 01 marzo 2024 Porto Trieste, Rixi: A D'Agostino ringraziamento Mit per suo contributo Roma, 1 mar - "Il Mit prende atto delle dimissioni del presidente Zeno d'Agostino. Comprendiamo e rispettiamo la sua decisione, presa per motivi personali. A lui va il nostro ringraziamento per il suo contributo e per l'energia positiva che ha portato all'interno di un comparto che riteniamo fondamentale per il Paese". Lo dice in una nota il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi a commento delle dimissioni di Zeno D'Agostino dal presidente della Adsp del Mare Adriatico Orientale.



03/01/2024 17:17

(AGENPARL) - ven 01 marzo 2024 Porto Trieste, Rixi: A D'Agostino ringraziamento Mit per suo contributo Roma, 1 mar - "Il Mit prende atto delle dimissioni del presidente Zeno d'Agostino. Comprendiamo e rispettiamo la sua decisione, presa per motivi personali. A lui va il nostro ringraziamento per il suo contributo e per l'energia positiva che ha portato all'interno di un comparto che riteniamo fondamentale per il Paese". Lo dice in una nota il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi a commento delle dimissioni di Zeno D'Agostino dal presidente della Adsp del Mare Adriatico Orientale.

Agenparl

Trieste

(ARC) Porti: Fedriga, a D'Agostino spetta profonda riconoscenza intero Fvg

(AGENPARL) - ven 01 marzo 2024 Trieste, 1 mar - "A **Zeno D'Agostino** spetta la profonda riconoscenza della Regione Friuli Venezia Giulia per l'egregio lavoro svolto alla guida dell'Authority e la fattiva collaborazione con tutte le istituzioni, orientata allo sviluppo degli scali portuali e dell'intero sistema intermodale della nostra regione. Senza ombra di dubbio **D'Agostino**, con la propria capacità d'innovare e di fare sistema, è stato uno dei motori della forte crescita dei porti del Friuli Venezia Giulia avvenuta negli ultimi anni e ha segnato in positivo la storia di questo comparto strategico". Queste le parole del governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga alla notizia delle dimissioni di **Zeno D'agostino** da presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale. "Ringraziandolo per l'impegno, la professionalità e la dedizione dimostrati da quando è giunto nel nostro territorio, voglio quindi porgere al presidente **D'Agostino**, a nome dell'intera comunità regionale, i migliori auguri per i suoi futuri incarichi e ruoli". ARC/MA/al 011740 MAR 24.



Agenparl

Trieste

MATTEONI / GIACOMELLI (FDI): Merito a Zeno D'Agostino, ha rilanciato il Porto di Trieste

(AGENPARL) - ven 01 marzo 2024 *Gentili, * *si allega questa nota come da oggetto con cortese richiesta di pubblicazione. * *MATTEONI / GIACOMELLI (FDI): Merito a **Zeno D'Agostino**, ha rilanciato il Porto di Trieste* "L'esperienza e le abilità di **Zeno D'Agostino** faranno sentire la loro assenza dopo le dimissioni presentate oggi dal Presidente dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Orientale. Il Porto della nostra Trieste, area strategica dal punto di vista logistico e commerciale per tutta la nostra Nazione, è cresciuto notevolmente in questi nove anni, e di questo non possiamo che esserne riconoscenti. Da triestini, siamo grati a tutti coloro che, con impegno, dedizione e costanza, agiscono per il bene e lo sviluppo del nostro Porto. A **D'Agostino** bisogna riconoscere il merito di aver rilanciato l'area portuale di Trieste, ottenendo una posizione privilegiata in termini di leadership nazionale ed internazionale." Così in una nota la deputata triestina e segretario provinciale di Fratelli d'Italia Trieste Nicole Matteoni assieme al capogruppo in regione Friuli-Venezia Giulia di Fratelli d'Italia e segretario comunale di Fratelli d'Italia Trieste, Claudio Giacomelli, dopo le dimissioni presentate dal Presidente del Porto di Trieste **Zeno D'Agostino**. *Ringraziando, buon lavoro* *Ufficio Stampa On. Nicole Matteoni* Segreteria On. Nicole Matteoni Fratelli d'Italia con Giorgia Meloni Palazzo Montecitorio 00186 Roma _____ In ottemperanza a quanto stabilito dal GDPR 679/2016 in materia di.



Agenparl

Trieste

(ACON) PORTO TS. D'AGOSTINO VIA. CAPOZZI (M5S): A PRESTO CON ALTRO RUOLO

(AGENPARL) - ven 01 marzo 2024 (ACON) Trieste, 1 mar - "Grazie al presidente D'Agostino, speriamo di rivederlo qui presto con altro ruolo". Lo afferma in una nota la consigliera regionale M5S, Rosaria Capozzi, sottolineando che "appresa la notizia delle dimissioni di Zeno D'Agostino, il pensiero va al grande lavoro che ha svolto per il rilancio del Porto di Trieste e di tutto il sistema logistico regionale". "Gli saremo sempre grati per questo - aggiunge Capozzi - e per aver dimostrato in modo inequivocabile che anche la Pubblica amministrazione ? in grado di esprimere managerialit? ai massimi livelli". "Ci auguriamo - conclude l'esponente di opposizione in Cr - che l'ex presidente dell'Autorit? portuale di Trieste e Monfalcone possa, anche ricoprendo altri ruoli, mettere ancora le sue grandi capacit? a disposizione della nostra comunit?". ACON/COM/red 011824 MAR 24.



Agenparl

Trieste

(ACON) PORTO TS. D'AGOSTINO VIA. PATTO-CIV FVG: BRAVO A GOVERNARE CAMBIAMENTO

(AGENPARL) - ven 01 marzo 2024 (ACON) Trieste, 1 mar - "Apprendiamo delle dimissioni rassegnate dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - Porti di Trieste e Monfalcone, **Zeno** D'Agostino, ed esprimiamo il nostro sentito ringraziamento per quanto fatto con il suo operato in questi nove anni". Lo affermano in una nota i consiglieri regionali del Patto per l'autonomia-Civica Fvg, Massimo Moretuzzo, Giulia Massolino, Enrico Bullian, Marco Putto e Simona Liguori, evidenziando che "D'Agostino ha sempre lavorato con impegno e serietà e lo dimostrano i risultati". "Sicuramente a essere vincente? stata la sua capacità di governare il cambiamento, riconoscendo il giusto ruolo della gestione pubblica, assieme a un forte radicamento sul territorio e - concludono gli esponenti di opposizione in Cr - al coinvolgimento di quanti credono in una città, Trieste, e in una regione, il Friuli-Venezia Giulia, fortemente mitteleuropee e ancorate ai valori di un'Europa plurale". ACON/COM/red 011829 MAR 24.



03/01/2024 18:32

(AGENPARL) - ven 01 marzo 2024 (ACON) Trieste, 1 mar - "Apprendiamo delle dimissioni rassegnate dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - Porti di Trieste e Monfalcone, Zeno D'Agostino, ed esprimiamo il nostro sentito ringraziamento per quanto fatto con il suo operato in questi nove anni". Lo affermano in una nota i consiglieri regionali del Patto per l'autonomia-Civica Fvg, Massimo Moretuzzo, Giulia Massolino, Enrico Bullian, Marco Putto e Simona Liguori, evidenziando che "D'Agostino ha sempre lavorato con impegno e serietà e lo dimostrano i risultati". "Sicuramente a essere vincente? stata la sua capacità di governare il cambiamento, riconoscendo il giusto ruolo della gestione pubblica, assieme a un forte radicamento sul territorio e - concludono gli esponenti di opposizione in Cr - al coinvolgimento di quanti credono in una città, Trieste, e in una regione, il Friuli-Venezia Giulia, fortemente mitteleuropee e ancorate ai valori di un'Europa plurale". ACON/COM/red 011829 MAR 24.

Ansa

Trieste

Si è dimesso il presidente del Porto Trieste D'Agostino

Dimissioni non erano attese e giungono a sorpresa 1 di 1 (ANSA) - TRIESTE, 01 MAR - Il presidente dell'Autorità portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, si è dimesso oggi dalla carica. Le dimissioni non erano attese e giungono di sorpresa, anche perché il prossimo mese di novembre sarebbe scaduto il suo secondo e ultimo mandato da presidente. D'Agostino, manager veronese, a capo del porto di Trieste dal 2015, nel novembre del 2022 è stato eletto presidente della European Sea Ports Organisation (Espo), massimo organismo di rappresentanza dei porti su scala continentale. Grande esperto di porti e dell'economia e delle strategie legata al mare, D'Agostino fu eletto all'unanimità dai rappresentanti dei 23 Paesi membri dell'Associazione nel corso dell'Assemblea generale svoltasi a Bruxelles. Era già stato vice presidente di Espo dal 2020 al 2022. È il secondo italiano a capo dell'organizzazione, dopo l'elezione nel 2014 di Giuliano Gallanti, storico presidente che aveva guidato i porti di Genova e Livorno. (ANSA).



The image is a screenshot of a news article from ANSA. At the top, there is a logo for 'A it Ansa'. Below the logo, the headline reads 'Si è dimesso il presidente del Porto Trieste D'Agostino'. Underneath the headline is a photograph of Zeno D'Agostino, a man in a dark suit and glasses, speaking into a microphone with his right hand raised. Below the photo, the date and time '03/01/2024 17:35' are visible. The main body of the article is a text block that repeats the information from the main text on the page, including details about his resignation, his role as president of the European Sea Ports Organisation (Espo), and his previous experience with the organization and other ports like Genova and Livorno. The text ends with '(ANSA)'.

Ansa

Trieste

D'Agostino: Rixi, ringraziamento Mit per il suo contributo

"Il Mit prende atto delle dimissioni del presidente **Zeno d'Agostino**. Comprendiamo e rispettiamo la sua decisione, presa per motivi personali. A lui va il nostro ringraziamento per il suo contributo e per l'energia positiva che ha portato all'interno di un comparto che riteniamo fondamentale per il Paese". Lo scrive in una nota il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi.



Porto Trieste, Serracchiani: grazie D'Agostino per rinascita

"Conquistati traguardi straordinari" Trieste, 1 mar. (askanews) - "Per quello che ha fatto in questi anni, è sicuramente troppo poco dire grazie a **Zeno D'Agostino** e augurargli soddisfazioni almeno pari". La deputata Debora Serracchiani, già presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, si rivolge al presidente dell'Autorità di sistema del Mare Adriatico orientale **Zeno D'Agostino**, che oggi ha rassegnato le sue dimissioni al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. "Con **D'Agostino** - continua Serracchiani - il porto di Trieste è rinato e ha conquistato traguardi straordinari, non solo per la crescita dei volumi ma soprattutto perché ha innovato il concetto di scalo marittimo e lo ha preparato per le sfide del futuro. Sono orgogliosa di aver fatto a suo tempo una scelta giusta e di aver compiuto assieme a **Zeno** il primo importante tratto di strada che poi ha proseguito con immutato impegno e standing istituzionale. Ricominciata anche con l'apporto di figure di valore come Mario Sommariva, la storia del porto di Trieste ha segnato una tappa indimenticabile, da dove si deve andare avanti". .



Zeno D'Agostino lascia la presidenza dei porti di Trieste e Monfalcone a partire dal 1 giugno

Confermate ufficialmente le dimissioni di **Zeno D'Agostino** a partire dal 1° giugno - "Onorato di aver guidato il porto di Trieste per quasi un decennio". Trieste - L'**Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Orientale** in un comunicato stampa conferma ufficialmente l'uscita di **Zeno D'Agostino** dalla presidenza: "**Zeno D'Agostino**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, ha presentato le sue dimissioni irrevocabili al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini". Si legge nel comunicato. Le dimissioni a decorrere dal primo giugno sono state formalizzate con una lettera inviata ieri al ministro e sono dovute esclusivamente a motivi personali e familiari. Il ministro, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'**Autorità di Sistema Portuale**. L'incarico del manager veronese, alla guida del porto di Trieste da febbraio 2015, doveva concludersi il 15 dicembre 2024. "Ci tengo a precisare - ha sottolineato D'Agostino - che la mia decisione trae origine da necessità di natura esclusivamente familiare". Ci sarà ancora tempo nei prossimi mesi per i bilanci finali e i saluti ai lavoratori, cittadini e a tutte le rappresentanze della società civile. Voglio intanto esprimere gratitudine alle istituzioni che hanno riposto in me la fiducia e che mi hanno consentito di svolgere serenamente l'incarico. Ringrazio il ministro Salvini per aver accettato la mia richiesta e il viceministro Rixi, che è stato punto di riferimento per ogni azione portata avanti insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia con il presidente Fedriga e tutti gli enti del territorio". "In questi anni - conclude il presidente - lo scalo ha lavorato in modo intenso e proficuo. Gli obiettivi raggiunti sono stati eccezionali, ed ora il porto di Trieste, con Monfalcone e il **sistema** intermodale che abbiamo costruito, è diventato un modello a livello internazionale. Importanti investimenti, un network ferroviario europeo, cantieri aperti e soprattutto nuovi posti di lavoro. Grazie alla comunità **portuale** e all'impegno quotidiano di tutti i lavoratori, la città ha un nuovo porto proiettato nel futuro. E sono onorato di averlo guidato per quasi un decennio".



Confermate ufficialmente le dimissioni di Zeno D'Agostino a partire dal 1° giugno - "Onorato di aver guidato il porto di Trieste per quasi un decennio". Trieste - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Orientale in un comunicato stampa conferma ufficialmente l'uscita di Zeno D'Agostino dalla presidenza: "Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha presentato le sue dimissioni irrevocabili al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini". Si legge nel comunicato. Le dimissioni a decorrere dal primo giugno sono state formalizzate con una lettera inviata ieri al ministro e sono dovute esclusivamente a motivi personali e familiari. Il ministro, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale. L'incarico del manager veronese, alla guida del porto di Trieste da febbraio 2015, doveva concludersi il 15 dicembre 2024. "Ci tengo a precisare - ha sottolineato D'Agostino - che la mia decisione trae origine da necessità di natura esclusivamente familiare". Ci sarà ancora tempo nei prossimi mesi per i bilanci finali e i saluti ai lavoratori, cittadini e a tutte le rappresentanze della società civile. Voglio intanto esprimere gratitudine alle istituzioni che hanno riposto in me la fiducia e che mi hanno consentito di svolgere serenamente l'incarico. Ringrazio il ministro Salvini per aver accettato la mia richiesta e il viceministro Rixi, che è stato punto di riferimento per ogni azione portata avanti insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia con il presidente Fedriga e tutti gli enti del territorio". "In questi anni - conclude il presidente - lo scalo ha lavorato in modo intenso e proficuo. Gli obiettivi raggiunti sono stati eccezionali, ed ora il porto di Trieste, con Monfalcone e il sistema intermodale che abbiamo costruito, è diventato un modello a livello internazionale. Importanti investimenti, un network ferroviario europeo, cantieri aperti e soprattutto nuovi posti di lavoro. Grazie

AdSP Mare Adriatico Orientale: Serracchiani, grazie D'Agostino per rinascita

(FERPRESS) Roma, 1 MAR Per quello che ha fatto in questi anni, è sicuramente troppo poco dire grazie a Zeno D'Agostino e augurargli soddisfazioni almeno pari. Con lui il porto di Trieste è rinato e ha conquistato traguardi straordinari, non solo per la crescita dei volumi ma soprattutto perché ha innovato il concetto di scalo marittimo e lo ha preparato per le sfide del futuro. Sono orgogliosa di aver fatto a suo tempo una scelta giusta e di aver compiuto assieme a Zeno il primo importante tratto di strada che poi ha proseguito con immutato impegno e standing istituzionale. Ricominciata anche con l'apporto di figure di valore come Mario Sommariva, la storia del porto di Trieste ha segnato una tappa indimenticabile, da dove si deve andare avanti.



AdSP Mare Adriatico Orientale: D'Agostino presenta a Salvini dimissioni anticipate

Le dimissioni a decorrere dal primo giugno sono state formalizzate con una lettera inviata ieri al ministro e sono dovute esclusivamente a motivi personali e familiari. Il ministro, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale. L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it Roma [05 Marzo 2024] [07 Marzo 2024 - 08 Marzo 2024] [26 Marzo 2024 - 27 Marzo 2024] Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.



AdSP Mare Adriatico Orientale: Rixi, a D'Agostino ringraziamento Mit per suo contributo

Lo dice in una nota il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi a commento delle dimissioni di **Zeno D'Agostino** dal presidente della **Adsp** del **Mare Adriatico Orientale**. Roma [05 Marzo 2024] [07 Marzo 2024 - 08 Marzo 2024] [26 Marzo 2024 - 27 Marzo 2024] Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

FerPress

AdSP Mare Adriatico Orientale: Rixi, a D'Agostino ringraziamento Mit per suo contributo



03/01/2024 17:20

Lo dice in una nota il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi a commento delle dimissioni di Zeno D'Agostino dal presidente della Adsp del Mare Adriatico Orientale. Roma [05 Marzo 2024] [07 Marzo 2024 - 08 Marzo 2024] [26 Marzo 2024 - 27 Marzo 2024] Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

Il Nautilus

Trieste

D'AGOSTINO, DIMISSIONI ANTICIPATE AL MINISTRO SALVINI. LASCIA L'INCARICO DAL PRIMO GIUGNO PER MOTIVI FAMILIARI

Trieste - Si comunica che **Zeno D'Agostino**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, ha presentato le sue dimissioni irrevocabili al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Le dimissioni a decorrere dal primo giugno sono state formalizzate con una lettera inviata ieri al ministro e sono dovute esclusivamente a motivi personali e familiari. Il ministro, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'**Autorità di Sistema Portuale**. L'incarico del manager veronese, alla guida del porto di Trieste da febbraio 2015, doveva concludersi il 15 dicembre 2024. "Ci tengo a precisare - ha sottolineato **D'Agostino** - che la mia decisione trae origine da necessità di natura esclusivamente familiare". Ci sarà ancora tempo nei prossimi mesi per i bilanci finali e i saluti ai lavoratori, cittadini e a tutte le rappresentanze della società civile. Voglio intanto esprimere gratitudine alle istituzioni che hanno riposto in me la fiducia e che mi hanno consentito di svolgere serenamente l'incarico. Ringrazio il ministro Salvini per aver accettato la mia richiesta e il viceministro Rixi, che è stato punto di riferimento per ogni azione portata avanti insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia con il presidente Fedriga e tutti gli enti del territorio". "In questi anni - conclude il presidente - lo scalo ha lavorato in modo intenso e proficuo. Gli obiettivi raggiunti sono stati eccezionali, ed ora il porto di Trieste, con Monfalcone e il **sistema** intermodale che abbiamo costruito, è diventato un modello a livello internazionale. Importanti investimenti, un network ferroviario europeo, cantieri aperti e soprattutto nuovi posti di lavoro. Grazie alla comunità **portuale** e all'impegno quotidiano di tutti i lavoratori, la città ha un nuovo porto proiettato nel futuro. E sono onorato di averlo guidato per quasi un decennio".

Il Nautilus

D'AGOSTINO, DIMISSIONI ANTICIPATE AL MINISTRO SALVINI. LASCIA L'INCARICO DAL PRIMO GIUGNO PER MOTIVI FAMILIARI



03/01/2024 19:07

Trieste - Si comunica che Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha presentato le sue dimissioni irrevocabili al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Le dimissioni a decorrere dal primo giugno sono state formalizzate con una lettera inviata ieri al ministro e sono dovute esclusivamente a motivi personali e familiari. Il ministro, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale. L'incarico del manager veronese, alla guida del porto di Trieste da febbraio 2015, doveva concludersi il 15 dicembre 2024. "Ci tengo a precisare - ha sottolineato D'Agostino - che la mia decisione trae origine da necessità di natura esclusivamente familiare". Ci sarà ancora tempo nei prossimi mesi per i bilanci finali e i saluti ai lavoratori, cittadini e a tutte le rappresentanze della società civile. Voglio intanto esprimere gratitudine alle istituzioni che hanno riposto in me la fiducia e che mi hanno consentito di svolgere serenamente l'incarico. Ringrazio il ministro Salvini per aver accettato la mia richiesta e il viceministro Rixi, che è stato punto di riferimento per ogni azione portata avanti insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia con il presidente Fedriga e tutti gli enti del territorio". "In questi anni - conclude il presidente - lo scalo ha lavorato in modo intenso e proficuo. Gli obiettivi raggiunti sono stati eccezionali, ed ora il porto di Trieste, con Monfalcone e il sistema intermodale che abbiamo costruito, è diventato un modello a livello internazionale. Importanti investimenti, un network ferroviario europeo, cantieri aperti e soprattutto nuovi posti di lavoro. Grazie alla comunità portuale e all'impegno quotidiano di tutti i lavoratori, la città ha un nuovo porto proiettato nel futuro. E sono onorato di averlo guidato per quasi un decennio".

Il Nautilus

Trieste

Il via a POLARIN: un network Europeo di infrastrutture di ricerca polari

TRIESTE - Ha preso ufficialmente il via POLARIN, Polar Research Infrastructure Network, il progetto Europeo coordinato dall'Alfred Wegener Institute con il coinvolgimento di numerosi partner internazionali, tra cui l'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS, che mira alla creazione di un network per l'utilizzo condiviso a livello europeo delle infrastrutture di ricerca polari. Le regioni polari svolgono un ruolo fondamentale nel sistema Terra e sono particolarmente importanti per il nostro clima. Per comprendere e prevedere i complessi processi in atto in queste regioni e fornire informazioni basate sui dati, la comunità di ricerca polare ha bisogno di accedere a infrastrutture di ricerca che possano operare in queste regioni remote. POLARIN intende, quindi, rendere disponibile l'accesso a 64 importanti infrastrutture di ricerca polare, come stazioni di ricerca sia in Artico che in Antartide, navi da ricerca e navi rompighiaccio operanti in entrambi i poli, osservatori sia a terra che a mare, infrastrutture di dati e archivi di carote di ghiaccio e sedimenti. Ciò avverrà consentendo l'accesso diretto alle infrastrutture ma anche consentendo l'accesso remoto alle strutture del

network, in modo che i ricercatori possano richiedere campioni, dati e altre risorse, alle singole infrastrutture senza che il richiedente sia presente sul posto. I partner coinvolti sono 50 e appartengono a 21 nazioni, sia europee che non, come Canada, Stati Uniti, Gran Bretagna, Ucraina e Cile. Partner italiani, oltre all'OGS, sono l'Istituto di Scienze Polari del Consiglio Nazionale delle Ricerche - CNR, ETT s.p.a e INKODE società cooperativa. "Ciò che distingue POLARIN è che, per la prima volta, verrà offerto l'accesso alle infrastrutture di ricerca sia nell'Artico che in Antartide attraverso un unico progetto", spiega Nicole Biebow, coordinatrice del progetto all'Alfred Wegener Institute. "Abbiamo creato una rete di infrastrutture di ricerca interdisciplinari che abbraccia tutte le aree di ricerca polare, spaziando dall'oceanografia a studi sull'atmosfera". Tra le infrastrutture di ricerca messe a disposizione dall'Italia ci sono la stazione Mario Zucchelli, la stazione italo-francese Concordia, la nave rompighiaccio Laura Bassi, l'Italian National Antarctic Data Center (NADC) e l'Italian Arctic Data Centre (IADC). "Oltre a mettere a disposizione la propria nave rompighiaccio Laura Bassi, l'OGS sarà coinvolto in attività di formazione degli utenti sia per quanto riguarda l'utilizzo efficace e sicuro delle infrastrutture sia per quel che riguarda la gestione ottimale dei dati, perché siano accessibili, interoperabili, riutilizzabili e rintracciabili, secondo i principi FAIR", precisa Michele Rebesco, referente scientifico di POLARIN per l'OGS. "Inoltre l'Ente si occuperà anche della valutazione scientifica e della classificazione delle proposte presentate in risposta ai bandi di accesso per l'utilizzo delle infrastrutture di POLARIN".



TRIESTE - Ha preso ufficialmente il via POLARIN, Polar Research Infrastructure Network, il progetto Europeo coordinato dall'Alfred Wegener Institute con il coinvolgimento di numerosi partner internazionali, tra cui l'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS, che mira alla creazione di un network per l'utilizzo condiviso a livello europeo delle infrastrutture di ricerca polari. Le regioni polari svolgono un ruolo fondamentale nel sistema Terra e sono particolarmente importanti per il nostro clima. Per comprendere e prevedere i complessi processi in atto in queste regioni e fornire informazioni basate sui dati, la comunità di ricerca polare ha bisogno di accedere a infrastrutture di ricerca che possano operare in queste regioni remote. POLARIN intende, quindi, rendere disponibile l'accesso a 64 importanti infrastrutture di ricerca polare, come stazioni di ricerca sia in Artico che in Antartide, navi da ricerca e navi rompighiaccio operanti in entrambi i poli, osservatori sia a terra che a mare, infrastrutture di dati e archivi di carote di ghiaccio e sedimenti. Ciò avverrà consentendo l'accesso diretto alle infrastrutture ma anche consentendo l'accesso remoto alle strutture del network, in modo che i ricercatori possano richiedere campioni, dati e altre risorse, alle singole infrastrutture senza che il richiedente sia presente sul posto. I partner coinvolti sono 50 e appartengono a 21 nazioni, sia europee che non, come Canada, Stati Uniti, Gran Bretagna, Ucraina e Cile. Partner italiani, oltre all'OGS, sono l'Istituto di Scienze Polari del Consiglio Nazionale delle Ricerche - CNR, ETT s.p.a e INKODE società cooperativa. "Ciò che distingue POLARIN è che, per la prima volta, verrà offerto l'accesso alle infrastrutture di ricerca sia nell'Artico che in Antartide attraverso un unico progetto", spiega Nicole Biebow, coordinatrice del progetto all'Alfred Wegener Institute. "Abbiamo creato una rete di infrastrutture di ricerca interdisciplinari che abbraccia tutte le aree di ricerca polare, spaziando dall'oceanografia a studi

OGS - Il via a POLARIN: un network Europeo di infrastrutture di ricerca polari

Il progetto Europeo inizierà il 1 marzo 2024 e avrà una durata di 5 anni . Anche l'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS tra i 50 partner di 21 nazionalità diverse **Trieste**, 1 Marzo 2024 - Ha preso ufficialmente il via POLARIN, Polar Research Infrastructure Network, il progetto Europeo coordinato dall'Alfred Wegener Institute con il coinvolgimento di numerosi partner internazionali, tra cui l'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS, che mira alla creazione di un network per l'utilizzo condiviso a livello europeo delle infrastrutture di ricerca polari. Le regioni polari svolgono un ruolo fondamentale nel sistema Terra e sono particolarmente importanti per il nostro clima. Per comprendere e prevedere i complessi processi in atto in queste regioni e fornire informazioni basate sui dati, la comunità di ricerca polare ha bisogno di accedere a infrastrutture di ricerca che possano operare in queste regioni remote. POLARIN intende, quindi, rendere disponibile l'accesso a 64 importanti infrastrutture di ricerca polare, come stazioni di ricerca sia in Artico che in Antartide, navi da ricerca e navi rompighiaccio operanti in entrambi i poli, osservatori sia a terra che a mare, infrastrutture di dati e archivi di carote di ghiaccio e sedimenti. Ciò avverrà consentendo l'accesso diretto alle infrastrutture ma anche consentendo l'accesso remoto alle strutture del network, in modo che i ricercatori possano richiedere campioni, dati e altre risorse, alle singole infrastrutture senza che il richiedente sia presente sul posto. I partner coinvolti sono 50 e appartengono a 21 nazioni, sia europee che non, come Canada, Stati Uniti, Gran Bretagna, Ucraina e Cile. Partner italiani, oltre all'OGS, sono l'Istituto di Scienze Polari del Consiglio Nazionale delle Ricerche - CNR, ETT s.p.a e INKODE società cooperativa. "Ciò che distingue POLARIN è che, per la prima volta, verrà offerto l'accesso alle infrastrutture di ricerca sia nell'Artico che in Antartide attraverso un unico progetto", spiega Nicole Biebow, coordinatrice del progetto all'Alfred Wegener Institute. "Abbiamo creato una rete di infrastrutture di ricerca interdisciplinari che abbraccia tutte le aree di ricerca polare, spaziando dall'oceanografia a studi sull'atmosfera". Tra le infrastrutture di ricerca messe a disposizione dall'Italia ci sono la stazione Mario Zucchelli, la stazione italo-francese Concordia, la nave rompighiaccio Laura Bassi, l'Italian National Antarctic Data Center (NADC) e l'Italian Arctic Data Centre (IADC). "Oltre a mettere a disposizione la propria nave rompighiaccio Laura Bassi, l'OGS sarà coinvolto in attività di formazione degli utenti sia per quanto riguarda l'utilizzo efficace e sicuro delle infrastrutture sia per quel che riguarda la gestione ottimale dei dati, perché siano accessibili, interoperabili, riutilizzabili e rintracciabili, secondo i principi FAIR", precisa Michele Rebesco, referente scientifico di POLARIN per l'OGS. "Inoltre l'Ente si occuperà anche della valutazione scientifica e della classificazione delle



Informatore Navale
OGS - Il via a POLARIN: un network Europeo di infrastrutture di ricerca polari
03/01/2024 18:29

Il progetto Europeo inizierà il 1 marzo 2024 e avrà una durata di 5 anni . Anche l'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS tra i 50 partner di 21 nazionalità diverse Trieste, 1 Marzo 2024 - Ha preso ufficialmente il via POLARIN, Polar Research Infrastructure Network, il progetto Europeo coordinato dall'Alfred Wegener Institute con il coinvolgimento di numerosi partner internazionali, tra cui l'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS, che mira alla creazione di un network per l'utilizzo condiviso a livello europeo delle infrastrutture di ricerca polari. Le regioni polari svolgono un ruolo fondamentale nel sistema Terra e sono particolarmente importanti per il nostro clima. Per comprendere e prevedere i complessi processi in atto in queste regioni e fornire informazioni basate sui dati, la comunità di ricerca polare ha bisogno di accedere a infrastrutture di ricerca che possano operare in queste regioni remote. POLARIN intende, quindi, rendere disponibile l'accesso a 64 importanti infrastrutture di ricerca polare, come stazioni di ricerca sia in Artico che in Antartide, navi da ricerca e navi rompighiaccio operanti in entrambi i poli, osservatori sia a terra che a mare, infrastrutture di dati e archivi di carote di ghiaccio e sedimenti. Ciò avverrà consentendo l'accesso diretto alle infrastrutture ma anche consentendo l'accesso remoto alle strutture del network, in modo che i ricercatori possano richiedere campioni, dati e altre risorse, alle singole infrastrutture senza che il richiedente sia presente sul posto. I partner coinvolti sono 50 e appartengono a 21 nazioni, sia europee che non, come Canada, Stati Uniti, Gran Bretagna, Ucraina e Cile. Partner italiani, oltre all'OGS, sono l'Istituto di Scienze Polari del Consiglio Nazionale delle Ricerche - CNR, ETT s.p.a e INKODE società cooperativa. "Ciò che distingue POLARIN è che, per la prima volta, verrà offerto l'accesso alle infrastrutture di ricerca sia nell'Artico che in Antartide attraverso un unico progetto".

Informatore Navale

Trieste

proposte presentate in risposta ai bandi di accesso per l'utilizzo delle infrastrutture di POLARIN".

Informatore Navale

Trieste

Porto Trieste, Rixi: A D'Agostino ringraziamento Mit per suo contributo

Roma, 1 marzo 2024 - "Il Mit prende atto delle dimissioni del presidente **Zeno d'Agostino**. Comprendiamo e rispettiamo la sua decisione, presa per motivi personali. A lui va il nostro ringraziamento per il suo contributo e per l'energia positiva che ha portato all'interno di un comparto che riteniamo fondamentale per il Paese". Lo dice in una nota il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi a commento delle dimissioni di **Zeno D'Agostino** dal presidente della **Adsp del Mare Adriatico Orientale**.

Informatore Navale

Porto Trieste, Rixi: A D'Agostino ringraziamento Mit per suo contributo



03/01/2024 18:59

Roma, 1 marzo 2024 - "Il Mit prende atto delle dimissioni del presidente Zeno d'Agostino. Comprendiamo e rispettiamo la sua decisione, presa per motivi personali. A lui va il nostro ringraziamento per il suo contributo e per l'energia positiva che ha portato all'interno di un comparto che riteniamo fondamentale per il Paese". Lo dice in una nota il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi a commento delle dimissioni di Zeno D'Agostino dal presidente della Adsp del Mare Adriatico Orientale.

Zeno D'Agostino lascia il porto di Trieste

Il presidente di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, **Zeno D'Agostino** ha deciso di lasciare l'incarico con un anticipo di quasi nove mesi rispetto alla scadenza del proprio mandato. A comunicarlo la stessa port Authority, in un comunicato nel quale precisa che il Presidente ha presentato le sue dimissioni irrevocabili al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Le dimissioni a decorrere dal primo giugno sono state formalizzate con una lettera inviata ieri al ministro e sono dovute esclusivamente a motivi personali e familiari. Il ministro, compresa la situazione, le ha accettate ringraziando il presidente per il lavoro svolto in questi anni al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale si legge nella nota stampa. **D'Agostino** è al vertice della Port Authority da febbraio 2015, il suo mandato avrebbe dovuto concludersi il 15 dicembre 2024. Ci tengo a precisare ha detto **D'Agostino** che la mia decisione trae origine da necessità di natura esclusivamente familiare. Ci sarà ancora tempo nei prossimi mesi per i bilanci finali e i saluti ai lavoratori, cittadini e a tutte le rappresentanze della società civile. Voglio intanto esprimere gratitudine alle istituzioni che hanno riposto in me la fiducia e che mi hanno consentito di svolgere serenamente l'incarico. Ringrazio il ministro Salvini per aver accettato la mia richiesta e il viceministro Rixi, che è stato punto di riferimento per ogni azione portata avanti insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia con il presidente Fedriga e tutti gli enti del territorio. **D'Agostino** ha sottolineato che In questi anni lo scalo ha lavorato in modo intenso e proficuo. Gli obiettivi raggiunti sono stati eccezionali, ed ora il porto di Trieste, con Monfalcone e il sistema intermodale che abbiamo costruito, è diventato un modello a livello internazionale. Importanti investimenti, un network ferroviario europeo, cantieri aperti e soprattutto nuovi posti di lavoro. Grazie alla comunità portuale e all'impegno quotidiano di tutti i lavoratori, la città ha un nuovo porto proiettato nel futuro. E sono onorato di averlo guidato per quasi un decennio.



Sea Reporter

Trieste

Porto Trieste, Rixi: A D'Agostino ringraziamento Mit per il suo contributo

Mar 1, 2024 - "Il Mit prende atto delle dimissioni del presidente **Zeno d'Agostino**. Comprendiamo e rispettiamo la sua decisione, presa per motivi personali. A lui va il nostro ringraziamento per il suo contributo e per l'energia positiva che ha portato all'interno di un comparto che riteniamo fondamentale per il Paese". Lo dice in una nota il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi a commento delle dimissioni di **Zeno D'Agostino** dal presidente della **Adsp del Mare Adriatico Orientale**.

Sea Reporter

Porto Trieste, Rixi: A D'Agostino ringraziamento Mit per il suo contributo



03/01/2024 18:16 Redazione Seareporter

Mar 1, 2024 - "Il Mit prende atto delle dimissioni del presidente Zeno d'Agostino. Comprendiamo e rispettiamo la sua decisione, presa per motivi personali. A lui va il nostro ringraziamento per il suo contributo e per l'energia positiva che ha portato all'interno di un comparto che riteniamo fondamentale per il Paese". Lo dice in una nota il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi a commento delle dimissioni di Zeno D'Agostino dal presidente della Adsp del Mare Adriatico Orientale.

Serracchiani, grazie D'Agostino per rinascita

Mar 1, 2024 "Per quello che ha fatto in questi anni, è sicuramente troppo poco dire grazie a **Zeno D'Agostino** e augurargli soddisfazioni almeno pari. Con lui il porto di Trieste è rinato e ha conquistato traguardi straordinari, non solo per la crescita dei volumi ma soprattutto perché ha innovato il concetto di scalo marittimo e lo ha preparato per le sfide del futuro. Sono orgogliosa di aver fatto a suo tempo una scelta giusta e di aver compiuto assieme a **Zeno** il primo importante tratto di strada che poi ha proseguito con immutato impegno e standing istituzionale. Ricominciata anche con l'apporto di figure di valore come Mario Sommariva, la storia del porto di Trieste ha segnato una tappa indimenticabile, da dove si deve andare avanti". La deputata Debora Serracchiani, già presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, si rivolge al presidente dell'Autorità di sistema del Mare Adriatico orientale **Zeno D'Agostino**, che oggi ha rassegnato le sue dimissioni al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.



Ship Mag

Trieste

Zeno D'Agostino si è dimesso da presidente dell'Adsp di Trieste

Trieste - **Zeno D'Agostino**, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico Occidentale, comprendente i porti di Trieste e Monfalcone ha rassegnato le dimissioni. Le motivazioni sarebbero contenute in una lettera inviata al ministro dei Trasporti, Matteo Salvini. Secondo le indiscrezioni, le dimissioni sarebbero operative da giugno. La notizia, raccolta da Shipmag, si è sparsa nelle sedi istituzionali della Regione Friuli Venezia Giulia e del ministero dei Trasporti. Si è in attesa di una comunicazione da parte del ministero.



Shipping Italy

Trieste

Cornetto (Fhp): "Negli ultimi vent'anni perso il 35% di traffici di rinfuse solide in Italia"

Il neoamministratore delegato di F2i Holding Portuale ha suggerito di ridurre la frammentazione nella logistica e utilizzare tutte le possibili innovazioni. La portualità italiana continua a perdere terreno nella movimentazione di rinfuse solide ma il gruppo Fhp (F2i Holding Portuale) intende invece puntare su questo segmento di mercato per rilanciarlo e renderlo competitivo anche in termini di offerta logistica. Il tema è stato al centro dell'ultima riunione conviviale del Propeller Club - Port of La Spezia (presieduto da Gianluca Agostinelli) alla quale ha preso parte, in qualità di ospite d'onore, Paolo Cornetto, manager spezzino d'origine nonché nuovo amministratore delegato del FHP Holding Portuale. Paolo Cornetto ha mostrato, numeri e trend alla mano, quanto il traffico delle rinfuse solide sia rilevante e strategico nella portualità nazionale (accanto ai container e alle rinfuse liquide) per un Paese manifatturiero come l'Italia che importa materie prime ed esportazione prodotti. Lungo l'elenco dei settori industriali e delle tipologie di rinfuse solide movimentate nei porti italiani: edilizia e vetro (dal cemento alle ceramiche), siderurgia (dai rottami alle bramme), cerealicoli, derrate alimentari e frutta, concimi e fertilizzanti, forestali (legname e cellulosa) e da ultimo il carbone. Il vertice di Fhp ha evidenziato però come, nonostante questa strategicità ai fini del Pil nazionale, l'Italia risulti scarsamente efficiente nella portualità e nella logistica anche a causa della elevata frammentazione dell'offerta logistica sia a mare sia a terra (non a caso l'obiettivo di F2i è quello di consolidare il più possibile l'offerta). Le inefficienze esistenti si stanno pagando in termini di perdita costante dei traffici: il trend delle rinfuse solide nei nostri porti, infatti, è in calo costante, essendo passata dai 93 milioni di tonnellate del 2005 ai 73 milioni nel 2014 fino ai 61 milioni nel 2023 con una perdita del 35%. Fhp che, oltre a Marina di Carrara, è presente nei porti di **Trieste**, Monfalcone e Livorno, "cerca - ha detto Cornetto - la ricerca costante della massima efficienza, organizzativa e operativa, per garantire la massima soddisfazione di clienti e investitori". E per fare questo "dobbiamo continuare a mettere ordine nelle rinfuse cominciando dal ridurre la frammentazione e utilizzando tutte le possibili innovazioni" ha aggiunto. Le rinfuse solide - è stato sottolineato al Propeller spezzino - sono la vocazione e la funzione portante del porto di Marina di Carrara che garantisce così al Sistema portuale del Mar Ligure Orientale la complementarietà dell'offerta insieme al porto della Spezia che, nonostante la prevalenza del traffico container, deve essere attento esso stesso anche al traffico delle rinfuse solide, accanto a quello delle rinfuse liquide arrivato in questi anni al top con il gas a compensazione della perdita di petrolio e carbone. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY Paolo Cornetto - Gianluca Agostinelli.



Il neoamministratore delegato di F2i Holding Portuale ha suggerito di ridurre la frammentazione nella logistica e utilizzare tutte le possibili innovazioni. La portualità italiana continua a perdere terreno nella movimentazione di rinfuse solide ma il gruppo Fhp (F2i Holding Portuale) intende invece puntare su questo segmento di mercato per rilanciarlo e renderlo competitivo anche in termini di offerta logistica. Il tema è stato al centro dell'ultima riunione conviviale del Propeller Club - Port of La Spezia (presieduto da Gianluca Agostinelli) alla quale ha preso parte, in qualità di ospite d'onore, Paolo Cornetto, manager spezzino d'origine nonché nuovo amministratore delegato del FHP Holding Portuale. Paolo Cornetto ha mostrato, numeri e trend alla mano, quanto il traffico delle rinfuse solide sia rilevante e strategico nella portualità nazionale (accanto ai container e alle rinfuse liquide) per un Paese manifatturiero come l'Italia che importa materie prime ed esportazione prodotti. Lungo l'elenco dei settori industriali e delle tipologie di rinfuse solide movimentate nei porti italiani: edilizia e vetro (dal cemento alle ceramiche), siderurgia (dai rottami alle bramme), cerealicoli, derrate alimentari e frutta, concimi e fertilizzanti, forestali (legname e cellulosa) e da ultimo il carbone. Il vertice di Fhp ha evidenziato però come, nonostante questa strategicità ai fini del Pil nazionale, l'Italia risulti scarsamente efficiente nella portualità e nella logistica anche a causa della elevata frammentazione dell'offerta logistica sia a mare sia a terra (non a caso l'obiettivo di F2i è quello di consolidare il più possibile l'offerta). Le inefficienze esistenti si stanno pagando in termini di perdita costante dei traffici: il trend delle rinfuse solide nei nostri porti, infatti, è in calo costante, essendo passata dai 93 milioni di tonnellate del 2005 ai 73 milioni nel 2014 fino ai 61 milioni nel 2023 con una perdita del 35%. Fhp che, oltre a Marina di Carrara, è presente nei porti di Trieste, Monfalcone e Livorno, "cerca - ha detto Cornetto - la ricerca

Shipping Italy

Trieste

Zeno D'Agostino lascia il porto di Trieste

Al vertice del porto da 9 anni, il manager ha deciso di lasciare in anticipo di qualche mese l'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale. In scadenza di mandato a fine anno, **Zeno D'Agostino**, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone), ha deciso di lasciare l'incarico anticipatamente. L'indiscrezione circola da ore e a SHIPPING ITALY il diretto interessato ha preferito non commentare, ma nemmeno senza smentire, la notizia. Assai difficile azzardare ipotesi sulle motivazioni dell'addio anticipato di un manager pubblico di lungo corso, cresciuto sotto l'ala di amministrazioni di centrosinistra ma successivamente apprezzato e appoggiato politicamente in maniera piuttosto trasversale, guadagnatosi, in particolare nei nove anni al vertice dell'ente triestino (prima come commissario straordinario e poi come presidente), una stima larga e quasi unanime, non solo in ambito politico ma anche fra le categorie degli operatori e fra i corpi sociali. Tanto da suscitare una sorta di moto popolare di protesta quando nel 2020 un provvedimento Anac, poi annullato dal Tar, sembrò costringerlo all'abbandono dell'incarico anzitempo. E tanto da essere accreditato della pole position per la guida dell'organo di coordinamento centrale dei porti cui l'attuale Governo starebbe pensando in ottica di riforma del sistema di governance degli enti portuali. La possibilità di un nuovo incarico, in effetti, è una delle ipotesi in campo per spiegare le dimissioni. Anche considerando che a breve si rinnoverà il Parlamento europeo (e la Commissione) e **D'Agostino** vanta uno standing internazionale, essendo al momento presidente di Espo, l'associazione delle Autorità portuali europee. Senza dimenticare la possibilità, anch'essa del tutto di scuola, di un passaggio dall'altro lato della luna, cioè nel settore privato o lobbistico-associativo. Nondimeno doveroso ipotizzare l'anticipazione di un qualche siluro politico-giudiziario o un malcontento legato alla propria attività - proprio di un paio di giorni fa è la sferzata, ancorché diplomatica, all'approccio di Commissione Ue e Governo alla crisi in Mar Rosso - anche se proprio nei giorni scorsi ha preso forma il finanziamento pubblico al Molo VIII. Sbloccata attraverso un faticoso lavoro di ricucitura degli equilibri concessori esistenti, è l'opera simbolo dell'impronta data al piano regolatore portuale da **D'Agostino**, che già aveva cominciato a darvi attuazione con le opere avviate coi fondi Pnrr - dalla rivoluzione di Servola alla riorganizzazione e ottimizzazione ferroviaria - e ancor prima con un generale rilancio del legame fra attività industriale (si pensi all'operazione British American Tobacco) e attività portuale, senza dimenticare il pieno inserimento di Monfalcone nel sistema portuale nazionale. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Al vertice del porto da 9 anni, il manager ha deciso di lasciare in anticipo di qualche mese l'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale. In scadenza di mandato a fine anno, Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone), ha deciso di lasciare l'incarico anticipatamente. L'indiscrezione circola da ore e a SHIPPING ITALY il diretto interessato ha preferito non commentare, ma nemmeno senza smentire, la notizia. Assai difficile azzardare ipotesi sulle motivazioni dell'addio anticipato di un manager pubblico di lungo corso, cresciuto sotto l'ala di amministrazioni di centrosinistra ma successivamente apprezzato e appoggiato politicamente in maniera piuttosto trasversale, guadagnatosi, in particolare nei nove anni al vertice dell'ente triestino (prima come commissario straordinario e poi come presidente), una stima larga e quasi unanime, non solo in ambito politico ma anche fra le categorie degli operatori e fra i corpi sociali. Tanto da suscitare una sorta di moto popolare di protesta quando nel 2020 un provvedimento Anac, poi annullato dal Tar, sembrò costringerlo all'abbandono dell'incarico anzitempo. E tanto da essere accreditato della pole position per la guida dell'organo di coordinamento centrale dei porti cui l'attuale Governo starebbe pensando in ottica di riforma del sistema di governance degli enti portuali. La possibilità di un nuovo incarico, in effetti, è una delle ipotesi in campo per spiegare le dimissioni. Anche considerando che a breve si rinnoverà il Parlamento europeo (e la Commissione) e D'Agostino vanta uno standing internazionale, essendo al momento presidente di Espo, l'associazione delle Autorità portuali europee. Senza dimenticare la possibilità, anch'essa del tutto di scuola, di un passaggio dall'altro lato della luna, cioè nel settore privato o lobbistico-associativo. Nondimeno doveroso ipotizzare l'anticipazione di un qualche siluro politico-giudiziario o un malcontento legato alla propria attività - proprio di un paio di giorni fa è la sferzata, ancorché diplomatica, all'approccio di

Trieste Prima

Trieste

Zeno D'Agostino si è dimesso

La lettera al ministro Salvini è stata recapitata ieri 29 febbraio. Oggi la nota ufficiale dello scalo giuliano. "Motivi sono esclusivamente personali e famigliari". La notizia che nessuno in porto avrebbe mai voluto leggere è arrivata TRIESTE - **Zeno D'Agostino** si è dimesso. La notizia che nello scalo giuliano nessuno mai avrebbe voluto leggere è arrivata. La comunicazione ufficiale è arrivata dall'ufficio stampa del porto. **D'Agostino** ha presentato le dimissioni a Matteo Salvini, dimissioni che nella lettera indirizzata ieri 29 febbraio al ministro vengono definite "irrevocabili" e che avranno effetto dal primo giugno. "Sono dovute esclusivamente a motivi personali e familiari". L'incarico del manager veronese, alla guida del porto di Trieste da febbraio 2015, doveva concludersi il 15 dicembre 2024. "In questi anni - conclude il presidente - lo scalo ha lavorato in modo intenso e proficuo. Gli obiettivi raggiunti sono stati eccezionali, ed ora il porto di Trieste, con Monfalcone e il sistema intermodale che abbiamo costruito, è diventato un modello a livello internazionale. Importanti investimenti, un network ferroviario europeo, cantieri aperti e soprattutto nuovi posti di lavoro. Grazie alla comunità portuale e all'impegno quotidiano di tutti i lavoratori, la città ha un nuovo porto proiettato nel futuro. E sono onorato di averlo guidato per quasi un decennio".



Depositi chimici, a ponente l'opposizione lascia l'aula: "Il centrodestra vuole decidere le sorti di un altro territorio"

I progressisti del Municipio Ponente hanno scelto di abbandonare l'aula al momento del voto di una mozione di Vince Genova che chiede lo spostamento dei depositi chimici di Multedo nelle aree portuali: "Non possiamo decidere noi dove collocarli" Ascolta questo articolo ora... La minoranza del Municipio Ponente abbandona l'aula al momento di votare la mozione del centrodestra in consiglio municipale sullo spostamento dei depositi chimici. Questo perché il documento presentato da Vince Genova parla sì di spostare i depositi - principio su cui anche i progressisti sono d'accordo - ma anche di ricollocarli nelle aree portuali, e su questo punto il dibattito è tutt'altro che chiuso. Anche perché a Sampierdarena molti comitati di cittadini - e la maggioranza stessa in Municipio Centro Ovest - non vogliono questa ulteriore servitù e lo hanno già ribadito con forza da tempo e in più occasioni. In una nota comune, il capogruppo Pd del Municipio Ponente Claudio Chiarotti, il capogruppo Lista RossoVerde Alessio Boni, quello di Genova Civica Fabio Quartino e infine quello del M5s Daniele Reborà, affermano: "Ribadiamo con forza l'esigenza del trasferimento dei depositi al di fuori dell'abitato di Multedo e del territorio municipale. Non è compito però del Municipio individuare il sito. Invece, per la prima volta da quando son stati costituiti, si vota vota un documento che impegna il presidente ad attivarsi a spostare una servitù in un altro Municipio. Riteniamo sconcertante e scorretto questo atteggiamento da parte di un'istituzione". E ancora: "Invece di essere al servizio del territorio, dimostrano ancora una volta di essere asserviti al Sindaco e alla Giunta. Prova ne sono i commenti compiaciuti di qualche assessore comunale. Come minoranza abbiamo inteso abbandonare l'aula perché abbiamo ritenuto questo documento irricevibile oltre che impresentabile. Come gruppi consiliari di minoranza continueremo a portare avanti la battaglia sul dislocamento dei depositi rigettando con forza l'inaccettabile ipotesi di **porto** petroli".



I progressisti del Municipio Ponente hanno scelto di abbandonare l'aula al momento del voto di una mozione di Vince Genova che chiede lo spostamento dei depositi chimici di Multedo nelle aree portuali: "Non possiamo decidere noi dove collocarli" Ascolta questo articolo ora... La minoranza del Municipio Ponente abbandona l'aula al momento di votare la mozione del centrodestra in consiglio municipale sullo spostamento dei depositi chimici. Questo perché il documento presentato da Vince Genova parla sì di spostare i depositi - principio su cui anche i progressisti sono d'accordo - ma anche di ricollocarli nelle aree portuali, e su questo punto il dibattito è tutt'altro che chiuso. Anche perché a Sampierdarena molti comitati di cittadini - e la maggioranza stessa in Municipio Centro Ovest - non vogliono questa ulteriore servitù e lo hanno già ribadito con forza da tempo e in più occasioni. In una nota comune, il capogruppo Pd del Municipio Ponente Claudio Chiarotti, il capogruppo Lista RossoVerde Alessio Boni, quello di Genova Civica Fabio Quartino e infine quello del M5s Daniele Reborà, affermano: "Ribadiamo con forza l'esigenza del trasferimento dei depositi al di fuori dell'abitato di Multedo e del territorio municipale. Non è compito però del Municipio individuare il sito. Invece, per la prima volta da quando son stati costituiti, si vota vota un documento che impegna il presidente ad attivarsi a spostare una servitù in un altro Municipio. Riteniamo sconcertante e scorretto questo atteggiamento da parte di un'istituzione". E ancora: "Invece di essere al servizio del territorio, dimostrano ancora una volta di essere asserviti al Sindaco e alla Giunta. Prova ne sono i commenti compiaciuti di qualche assessore comunale. Come minoranza abbiamo inteso abbandonare l'aula

Genova, il dg D'Amico: "Il Colombo in tre anni unico aeroporto dei genovesi"

In commissione parla il dg del Colombo. Ieri vertice su Piaggio Aerospace: "L'obiettivo finale è quello di affiancare in futuro al piano industriale di Piaggio anche altre attività a servizio dell'utenza dell'Aeroporto di Genova" spiega il Comune di Genova GENOVA - " Il primo obiettivo che vorremmo raggiungere in tre anni è quello di rendere il Colombo l'unico aeroporto dei genovesi . Dobbiamo renderlo facilmente raggiungibile da tutta la regione, questo è un aeroporto che da sempre ha avuto un problema strategico e infrastrutturale, problema che dobbiamo risolvere in maniera nuova rispetto al passato. L'Aeroporto di Genova ha una sua strategia" così il direttore generale dell'Aeroporto di Genova Francesco D'Amico in commissione a Palazzo Tursi sul futuro dell'aerostazione di Sestri Ponente. A rappresentare il Comune l'assessore Mario Mascia. Spesso i genovesi scelgono di partire dalle aerostazioni vicine come Pisa, Nizza o Milano visto la maggiore offerta. Lo stesso direttore generale durante il suo intervento ha sottolineato l'importanza di puntare sulle crociere e sul traffico passeggeri a esse collegate: "Sono uno strumento per limitare il rischio d'impresa non sono la panacea di tutti i mali ma dovranno essere, e spero siano, il partner per consentire ai vettori di poter mettere capacità nell'aeroporto di Genova". Il direttore generale è la prima volta che parla del futuro dell'aerostazione genovese da quando è entrato in carica: "Credo che in questo momento di rottura, anche storico che sta vivendo Genova, è fondamentale avere collegato l'aeroporto con la regione: queste infrastrutture permetteranno di superare le difficoltà di traffico e renderanno più oneroso andare in altri aeroporti . Dobbiamo poter dire ai vettori che c'è un nuovo aeroporto, che c'è una nuova strategia che si basa sulle crociere che danno una sicurezza in più sulla redditività e grazie alle opere ci sarà la possibilità di raggiungere l'aeroporto di Genova più facilmente" spiega D'Amico che punta sulla rottura rispetto al passato. E per farlo c'è la questione dei lavori in corso per quanto riguarda l'aerostazione e la stazione ferroviaria di Sestri Ponente. Il direttore generale D'Amico scandisce i tempi: "Entro la metà del 2026 sarà completata la stazione dell'aeroporto che collegherà con la stazione Principe e quindi con quella Marittima. Entro quella data ci sarà il 'walking movie' per collegare la stazione ferroviaria all'aerostazione ndr) che sarà coperto in stile di quello di Roma. Prima ancora, entro il 30 settembre del 2024, sarà consegnato l'ampliamento dell'aerostazione e nei successivi 9 mesi sarà completata la ristrutturazione dell'attuale terminal. Il tutto con un investimento di 25 milioni, il 50% finanziato dall'**Autorità portuale**, il resto con investimento dell'aeroporto" precisa il dg del Colombo. I rappresentanti sindacali di Cgil, Cisl, Uil e Usl hanno chiesto chiarimenti su quale sarà il futuro della stazione genovese e dei lavoratori. Tra i temi affrontati proprio quello legato alle infrastrutture per collegare l'aeroporto



PrimoCanale.it

Genova, Voltri

e quello delle rotte. In vista della stagione estiva il vettore Vueling ha deciso di tagliare il collegamento tra il Colombo e London Gatwick (attivo nel 2022 e 2023) e quello per Paris Orly (attivo dal 2021). La decisione è stata annunciata in concomitanza con l'introduzione dell'orario estivo, che entrerà in vigore il 31 marzo 2024. Ad oggi l'orario estivo che entra in vigore dal 31 marzo 2024, vede 10 tratte internazionali: Amsterdam; Barcellona; Bruxelles; Bucarest; London Stansted; Manchester; Monaco; Parigi Orly; Tirana e Copenhagen. I voli nazionali da e per Genova sono: Roma; Bari; Brindisi; Cagliari; Catania; Lamezia Terme; Napoli; Olbia e Palermo. Tra gli obiettivi spiegati dal direttore generale c'è in primis quello "di recuperare gli hub internazionali: Parigi e Londra. È un percorso che dobbiamo continuare a fare - ha spiegato D'Amico -. Per quanto riguarda i numeri il 2024 sarà un anno migliore del 2023. La nostra strategia è quella di raccontare un nuovo aeroporto fatto da nuove infrastrutture. L'aeroporto di Genova è un po' appesantito dall'età. Nel giro di un anno vedremo un nuovo aeroporto polifunzionale, nuovo sulla parte controlli di sicurezza, sugli esercizi commerciali: questo darà anche la sensazione a chi deve investire che c'è una nuova società, che c'è un nuovo corso. Quello di Genova deve essere l'aeroporto della Liguria" Per quanto riguarda le manifestazioni d'interesse arrivate il direttore generale dell'Aeroporto spiega: "La manifestazione di interesse dei cinque privati dà al mercato la sensazione che veramente è cambiato qualcosa, che veramente c'è un potenziale che non è stato espresso fino a questo momento. Tutti gli elementi di discontinuità ci permettono di raccontare una realtà diversa. Perché la manifestazione di interesse? Perché abbiamo bisogno di qualcuno che ci aiuti a stare nei mercati internazionali con presenze autorevoli. L'obiettivo è rafforzare l'aeroporto in vista del 2029" data in cui scadrà la concessione spiega ancora D'Amico. Che sottolinea come "gli aeroporti vicino a Genova sono tutti privati, non ce ne è uno pubblico" e cita Pisa, Nizza e Torino. "Sono stati evidenziati tutti gli aspetti strategici che l'aeroporto a Genova continua a rivestire in vista anche del perfezionamento delle infrastrutture di collegamenti con le altre reti di trasporto - spiega l'assessore Mascia -. Il fatto che ci siano state delle manifestazioni di interesse lo accogliamo come segnale di capace attrattiva dell'aeroporto di Genova è una possibilità di svilupparlo ulteriormente per arrivare alla data del 2029" spiega Mascia che aggiunge che "sarebbe assurdo non considerare la connessione con i flussi crocieristi del traffico aeroportuale. Abbiamo sotto gli occhi un incremento delle presenze dei turisti stranieri sul territorio genovese. Sono turisti che hanno necessità spostarsi e con l'aeroporto possiamo dare risposta a questa domanda è fare in modo che questo diventi un circolo virtuoso per lo sviluppo dell'attività aeroportuale" conclude l'assessore Mascia. Nel 2029 verrà rinnovata la concessione. Nel frattempo, nei cinque anni di mezzo, si cercano soluzioni per dare nuovo impulso all'aeroporto di Genova. Regione Liguria e Comune di Genova sono pronti a entrare nella compagine azionaria dell'aeroporto di Genova (Leggi qui) Mentre la Camera di Commercio, che è già all'interno della gestione del Colombo, ha spiegato che "la maggioranza dell'Aeroporto di Genova deve rimanere pubblica" e anche che "servono partner affidabili" (Leggi qui) L'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale è azionista di maggioranza

al 60%. Nelle scorse settimane sono state aperte delle buste con cinque manifestazioni di interesse per l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova (Leggi qui) La manifestazione d'interessa non produce vincoli, è uno strumento esclusivamente informativo. Si tratta di un documento con il quale una società, un ente o un consorzio, manifesta il proprio interesse a essere invitati dall'**autorità** contraente a partecipare alla gara per l'aggiudicazione di un determinato progetto. Nel frattempo ieri si è svolto un incontro tra il Comune di Genova, il direttore generale dell'Aeroporto D'Amico e i rappresentanti dei sindacati Cgil, Cisl, Uil confederali. Al centro la questione di Piaggio Aerospace e dei suoi 180 lavoratori di Genova. È stato condiviso l'avvio di un percorso che prevede il coinvolgimento al tavolo di Enac, di Piaggio come parte datoriale e di Regione Liguria affinché si arrivi a un protocollo di intesa che preveda la facilitazione da parte di Aeroporto di Genova nell'upgrade delle professionalità dei lavoratori Piaggio, anche con la collaborazione tecnica e di certificazioni Enac stessa. Durante il vertice è stata riscontrata la disponibilità, previo accordo con la parte datoriale Piaggio, a fare da facilitatore di sinergie logistiche e lavorative tra i lavoratori di Piaggio e i clienti che hanno necessità di servizi proprio nel settore manutenzione, che rappresenta il core business prevalente di Piaggio a Genova. "L'obiettivo finale è quello di affiancare in futuro al piano industriale di Piaggio anche altre attività a servizio dell'utenza dell'Aeroporto di Genova" spiega in una nota il Comune di Genova.

Tunnel, primo atto: al via la demolizione del Csm. Lunedì la firma in diretta

Iniziate le operazioni per l'opera che vedrà lunedì l'inaugurazione ufficiale in diretta su Primocanale **GENOVA** - Sono arrivati i primi mezzi nell'area del Csm, il Centro smistamento merci nel **porto** di **Genova**, nella zona di San Benigno, che danno il via alle operazioni di demolizione del magazzino per lasciare spazio al cantiere del tunnel sub portuale di **Genova**. Lunedì mattina ci sarà l'inaugurazione ufficiale dei lavori alla presenza, oltre che delle istituzioni locali, anche del ministro dei Trasporti Matteo Salvini e il ministro dell'Interno Matteo Piantedosi. Primocanale seguirà l'evento in diretta per tutta la mattina. Le due gru gialle semoventi e la ruspa rossa hanno iniziato a smantellare con una macchina speciale nel piazzale la parte alta CSM, pezzi di tettoia e lamiera, anche portando fuori dal magazzino, piano alto, materiale dall'interno. Lascerà spazio alla talpa che si farà strada sotto il mare, dove a metà strada incontrerà un'altra talpa che proseguirà fino a San Benigno.



Genova ha una nuova "gemella" in Brasile, firmato patto con Santos

GENOVA - Comune di Genova e Comune di Santos sono ufficialmente gemellati. Il Patto di amicizia e collaborazione è stato sottoscritto oggi nella sede della Società italiana di Santos dal vicesindaco di Genova Pietro Piciocchi, su delega del sindaco Marco Bucci, e dal sindaco di Santos Rogerio Santos. Il Patto di amicizia e collaborazione ha suggellato il reciproco impegno, da parte delle due municipalità, nella promozione di scambi culturali e di collaborazione in settori strategici come portualità, turismo, sport, università e l'arte oltre che lo scambio delle buone pratiche amministrative e Smart city.

Durante la cerimonia di sottoscrizione, il sindaco Marco Bucci è intervenuto per un saluto in videocollegamento da Genova. Oggi firmiamo un patto di amicizia e collaborazione che porterà alla realizzazione di grandi progetti - ha detto Bucci - Il rapporto tra Genova e Santos è più di un semplice gemellaggio: a unire le due città, infatti, non è soltanto una storia comune. Parliamo del più importante **porto** del Mediterraneo e del più grande **porto** del Sud America dove si sono sviluppati rapporti commerciali, rotte turistiche, relazioni scientifiche e molto altro". "Vogliamo che questo patto diventi subito operativo

- ha detto Piciocchi -. Genova e Santos sono città lontane ma con molti punti in comune, a partire dal **porto** e dall'economia del mare. Grazie alla Società italiana di Santos, abbiamo avuto modo di entrare in contatto con la comunità italiana che da generazioni vive e lavora qui, dando un forte contributo alla crescita del Brasile senza mai dimenticare il legame con l'Italia. Genova è stato il grande **porto** che ha accolto milioni di italiani in attesa della partenza verso terre di speranza, tra cui il Brasile. Santos, a sua volta, è stato il grande **porto** dell'arrivo. Genova e Santos hanno la responsabilità morale di mantenere viva la memoria della migrazione: la collaborazione tra le nostre due città, pur basando le sue radici sul passato, avrà uno sguardo rivolto al futuro. L'accordo ha lo scopo di potenziare i diversi campi di interesse che ci accomunano, tra cui attività portuali, cultura e promozione del turismo, in particolare quello delle radici". Alla firma dell'accordo sono intervenuti il console generale d'Italia a San Paolo Domenico Fornara, il presidente del consiglio comunale di Santos Kaka Teixeira, la presidente della Società italiana di Santos Isabel Santalucia e il direttore Fabio Niosi, l'onorevole Fabio Porta, il console onorario del Brasile a Genova Elinalva Henrique, il consigliere delegato Davide Falteri. Durante la due giorni di missione istituzionale a Santos, la delegazione del Comune di Genova, ospite della municipalità di Santos, incontrerà stakeholders del mondo imprenditoriale dello Stato di San Paolo, associazioni e imprese in appuntamenti organizzati in collaborazione con la Società italiana di Santos, un'istituzione attiva da 126 anni nelle relazioni internazionali ed economiche tra i due Paesi, Italia e Brasile, e impegnata nel mantenere vivo il legame



03/01/2024 16:59

GENOVA - Comune di Genova e Comune di Santos sono ufficialmente gemellati. Il Patto di amicizia e collaborazione è stato sottoscritto oggi nella sede della Società italiana di Santos dal vicesindaco di Genova Pietro Piciocchi, su delega del sindaco Marco Bucci, e dal sindaco di Santos Rogerio Santos. Il Patto di amicizia e collaborazione ha suggellato il reciproco impegno, da parte delle due municipalità, nella promozione di scambi culturali e di collaborazione in settori strategici come portualità, turismo, sport, università e l'arte oltre che lo scambio delle buone pratiche amministrative e Smart city. Durante la cerimonia di sottoscrizione, il sindaco Marco Bucci è intervenuto per un saluto in videocollegamento da Genova. Oggi firmiamo un patto di amicizia e collaborazione che porterà alla realizzazione di grandi progetti - ha detto Bucci - Il rapporto tra Genova e Santos è più di un semplice gemellaggio: a unire le due città, infatti, non è soltanto una storia comune. Parliamo del più importante porto del Mediterraneo e del più grande porto del Sud America dove si sono sviluppati rapporti commerciali, rotte turistiche, relazioni scientifiche e molto altro". "Vogliamo che questo patto diventi subito operativo - ha detto Piciocchi -. Genova e Santos sono città lontane ma con molti punti in comune, a partire dal porto e dall'economia del mare. Grazie alla Società italiana di Santos, abbiamo avuto modo di entrare in contatto con la comunità italiana che da generazioni vive e lavora qui, dando un forte contributo alla crescita del Brasile senza mai dimenticare il legame con l'Italia. Genova è stato il grande porto che ha accolto milioni di italiani in attesa della partenza verso terre di speranza, tra cui il Brasile. Santos, a sua volta, è stato il grande porto dell'arrivo. Genova e Santos

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

tra i discendenti degli italiani emigrati in Brasile dalla fine dell'Ottocento in poi e il loro Paese d'origine. Il gemellaggio tra Genova e Santos arriva in un anno simbolo per l'emigrazione: il 2024, infatti, è stato dichiarato dall'Italia come l'anno internazionale del turismo delle radici e delle celebrazioni del 150° Anniversario dell'Emigrazione Italiana in Brasile. Le celebrazioni sono iniziate ufficialmente lo scorso 21 febbraio, giornata dichiarata "Dia nacional do imigrante italiano" dal Parlamento brasiliano a memoria dello sbarco a Vitória in quel giorno del 1874 di circa 380 italiani partiti da Genova a bordo del vapore "Sofia". TAGS.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Scendono ancora e tornano sotto i 5.000\$ i noli container Shanghai - Genova

Il calo è accompagnato da una diminuzione analoga (-7%) delle tariffe per il trasporto verso Rotterdam, scese sotto i 4.000 dollari. Pur restando su livelli elevati e nettamente superiori a quelli di un anno fa, i noli container per le spedizioni via mare dalla Cina all'Italia continuano il loro percorso di 'rientro' dopo il boom vissuto a cavallo tra la fine del 2023 e l'inizio del 2024. Nell'ultima settimana, evidenzia Drewry, la tariffa per l'invio di un box da 40' da Shanghai a **Genova** ha registrato un calo del 6%, che ha quindi portato il loro valore medio a 4.757 dollari, ben al di sotto della soglia dei 5.000 così come all'importo di 5.042 dollari toccato sette giorni prima, ma appunto ancora del 92% più alto rispetto al livello raggiunto un anno fa. Simile è stata la dinamica osservata sulla rotta Shanghai - Rotterdam, su cui i costi di spedizione sono scesi al di sotto dei 4.000 dollari (precisamente a 3.944, dai precedenti 4.221 dollari), con una flessione del 7%. Parallelamente, risultano in calo anche i prezzi degli invii di container sulle altre principali rotte di uscita dalla Cina. Per la Shanghai - Los Angeles la diminuzione nell'ultima settimana è del 4% a 4.486 dollari, mentre dallo scalo asiatico in direzione di New York le tariffe perdono il 3%, fermandosi a 5.820 dollari, ma anche confermandosi le più alte tra quelle delle tratte analizzate da Drewry. Complessivamente, sulle rotte di export dal paese asiatico la società ha detto di attendersi ulteriori leggere flessioni nelle prossime settimane. Passando ad analizzare gli altri principali corridoi marittimi mondiali, a fronte di un indice medio per il trasporto container di 3.493 dollari, in flessione del 5% sulla scorsa settimana, l'analisi di Drewry nel dettaglio mostra lievi recuperi sulle tratte di backhaul (+1% sulla Rotterdam - Shanghai, a 915 dollari e analogamente un +2% sulla Los Angeles - Shanghai a 719 dollari). Continuano inoltre a registrare lievi progressioni le due rotte transatlantiche, con le tariffe per le spedizioni sulla Rotterdam - New York in aumento dell'1% a 2.220 dollari e quelle in direzione inversa in crescita del 2% a 633 dollari. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



03/01/2024 18:36

Nicola Capuzzo

Il calo è accompagnato da una diminuzione analoga (-7%) delle tariffe per il trasporto verso Rotterdam, scese sotto i 4.000 dollari. Pur restando su livelli elevati e nettamente superiori a quelli di un anno fa, i noli container per le spedizioni via mare dalla Cina all'Italia continuano il loro percorso di 'rientro' dopo il boom vissuto a cavallo tra la fine del 2023 e l'inizio del 2024. Nell'ultima settimana, evidenzia Drewry, la tariffa per l'invio di un box da 40' da Shanghai a Genova ha registrato un calo del 6%, che ha quindi portato il loro valore medio a 4.757 dollari, ben al di sotto della soglia dei 5.000 così come all'importo di 5.042 dollari toccato sette giorni prima, ma appunto ancora del 92% più alto rispetto al livello raggiunto un anno fa. Simile è stata la dinamica osservata sulla rotta Shanghai - Rotterdam, su cui i costi di spedizione sono scesi al di sotto dei 4.000 dollari (precisamente a 3.944, dai precedenti 4.221 dollari), con una flessione del 7%. Parallelamente, risultano in calo anche i prezzi degli invii di container sulle altre principali rotte di uscita dalla Cina. Per la Shanghai - Los Angeles la diminuzione nell'ultima settimana è del 4% a 4.486 dollari, mentre dallo scalo asiatico in direzione di New York le tariffe perdono il 3%, fermandosi a 5.820 dollari, ma anche confermandosi le più alte tra quelle delle tratte analizzate da Drewry. Complessivamente, sulle rotte di export dal paese asiatico la società ha detto di attendersi ulteriori leggere flessioni nelle prossime settimane. Passando ad analizzare gli altri principali corridoi marittimi mondiali, a fronte di un indice medio per il trasporto container di 3.493 dollari, in flessione del 5% sulla scorsa settimana, l'analisi di Drewry nel dettaglio mostra lievi recuperi sulle tratte di backhaul (+1% sulla Rotterdam - Shanghai, a 915 dollari e analogamente un +2% sulla Los Angeles - Shanghai a 719 dollari). Continuano inoltre a registrare lievi progressioni le due rotte transatlantiche, con le tariffe per le spedizioni sulla Rotterdam - New York in aumento dell'1% a 2.220 dollari e quelle

Accordo FS e AdSP Spezia

LA **SPEZIA** Il Polo Logistica del Gruppo FS e l'Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale hanno siglato il primo protocollo d'intesa per promuovere l'integrazione digitale tra il Port Community System dell'AdSP e i sistemi tecnologici delle società del Polo. L'accordo è stato firmato dall'amministratore delegato di Mercitalia Logistics Sabrina De Filippis e dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale Mario Sommariva. L'intesa permetterà di avviare uno scambio informatico di dati riferisce l'AdSP relativi ai principali processi dedicati ai servizi di trasporto ferroviari che si originano o arrivano nei porti di competenza dell'AdSP, iniziando da quello di La **Spezia**, proseguendo per il retroporto di Santo Stefano Magra ed estendendo poi al **porto** di Marina di Carrara. La comunicazione tra i sistemi informativi e digitali delle due realtà permetterà una migliore programmazione e gestione delle operazioni ferroviarie dei vari attori coinvolti nella filiera, velocizzando i processi sia operativi, come manovre o operazioni di carico e scarico, sia commerciali dedicati alle spedizioni, come le lettere di vettura. Il tutto a vantaggio di una maggiore competitività del trasporto ferroviario ed intermodale da/per il **porto** di La **Spezia**. Un **porto** in cui ogni anno il Polo Logistica, da un lato, movimentata con Mercitalia Shunting & Terminal, insieme alla società LSSR, tutto il traffico ferroviario in ingresso e in uscita, mentre dall'altro, ha relazioni attraverso i collegamenti giornalieri di Mercitalia Rail. Senza dimenticare il retroporto di Santo Stefano Magra, il cui terminal rappresenta il più importante tassello di sinergia e di sviluppo tra Mercitalia Logistics ed AdSP del Mar Ligure Orientale. Tutto questo traffico oggi comporta la gestione di informazioni e documenti in modalità tradizionale e l'integrazione dei sistemi digitali consentirà di risparmiare enormemente sulle procedure e di migliorare la qualità complessiva dei servizi. Con questo protocollo si conferma che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale fa della digitalizzazione a servizio dell'efficiamento della logistica e dell'intermodalità uno dei suoi principali punti di punti di forza e competitività. I porti di La **Spezia** e Marina di Carrara, assieme al retroporto di Santo Stefano Magra ha dichiarato Mario Sommariva, presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale rappresentano un'eccellenza nel panorama dei porti a vocazione intermodale in Italia. La firma del protocollo con il Polo Logistica rappresenta un ulteriore valore aggiunto nei rapporti tra AdSP e Gruppo FS e conferma la credibilità del progetto di digitalizzazione dei servizi ferroviari attraverso il Port Community System del **porto** della Spezia. Lo standard introdotto nel comparto logistico-portuale è immediatamente replicabile anche nei principali porti che hanno adottato un proprio Port Community System.



I sommergibili Marconi e Da Vinci e i pattugliatori Artigliere e Bersagliere al fine vita

Tempo di lettura: 2 minuti LA SPEZIA Grandi manovre nel Golfo della Spezia e al largo dell'isola del Tino per l'ultimo atto della permanenza di quattro unità dismesse dalla Marina Militare per motivi di età. Le segnala il Cantiere della Memoria che si riferisce ai sommergibili Marconi e Da Vinci e ai pattugliatori Artigliere e Bersagliere; per anni ormeggiati in Arsenale, prossimi alla demolizione nel cantiere turco Aliaga che, vincendo l'asta per tesaurizzare il ferro, li farà a fettine con la fiamma ossidrica. E che commenta: Un giorno triste, liberatorio e beffardo al tempo stesso. Triste per l'epilogo della fine delle 'creature' naviganti protagoniste di tante storie, liberatorio al pensiero dell'ingombro rappresentato nella base navale, beffardo per i progetti a lungo coltivati di musealizzare il Da Vinci (in analogia col Toti e il Sauro che costituiscono le star del Museo della scienza e della tecnica di Mioano e del Galata di Genova) ma evaporati rotta facendo per il degrado che ne ha compromesso il Recupero. Mentre l'ultima speranza di musealizzazione di un sommergibile in un'area individuata in Arsenale in prossimità del Museo navale è riposta nella futura dismissione di un battello per effetto del subentro

delle nuove unità costruzione e nel reperimento di ingenti risorse, quella di oggi è comunque una giornata segnata un valore: il gioco di squadra degli operatori dei servizi nautici del porto piloti, personale dei rimorchiatori, ormeggiatori per condurre le ultime danze sul mare dei galleggianti carichi di storia e per riporli nel grembo della nave-bacino Seaway Albatros ingaggiata dal cantiere turco per curate il trasferimento a secco. Le laboriose operazioni sono impegnate in una corsa contro il tempo. Tutte le energie sono profuse per fare presto e bene, alle prese con condizioni meteo variabili, nella prospettiva, a fine posizionamento dei relitti sul ponte, di far emergere la nave bacino e procedere al rizzaggio del carico per fronteggiare la lunga navigazione, operazione quest'ultima prevista nella rada interna. Chi avesse scattato e volesse scattare foto è invitato a condividerle per dare forma ad un report completo delle grandi manovre, uniche per modalità e concentrazione nel tempo nel golfo della Spezia. Nelle foto le immagini lanciate sui social dal Cantiere della Memoria



Nasce la diga per la FSRU

RAVENNA - L'Autorità Portuale di **Ravenna** e FSRU Italia, società del gruppo Snam, hanno sottoscritto l'accordo in base al quale l'Autorità Portuale realizzerà la diga frangiflutti prevista dal progetto del rigassificatore galleggiante di **Ravenna**, per proteggere il suo ancoraggio permanente al "ragno" offshore. Nell'ambito del progetto di rigassificatore, realizzato da FSRU Italia, che sarà operativo nel corso del 2025 al largo della costa ravennate, è infatti prevista la costruzione di una diga frangiflutti, collocata a poca distanza dalla piattaforma, per proteggere l'impianto e le navi metaniere da potenziali mareggiate. La diga frangiflutti, opera sostenuta da Cassa Depositi e Prestiti, la cui attuale configurazione è frutto di una serie di indagini ingegneristiche estremamente dettagliate e del continuo confronto con le autorità tecniche marittime, sarà lunga complessivamente circa 900 metri e larga circa 23,5, che in corrispondenza delle due testate si estendono per circa 38 m. I lavori per ospitare il nuovo il terminale di rigassificazione al largo della costa di **Ravenna** sono iniziati il 19 giugno 2023 e vedranno interventi in mare e a terra. Il rigassificatore sarà ormeggiato in corrispondenza dell'esistente piattaforma comunemente chiamata il "Ragno", una struttura lunga 350 metri e alta 11,5 metri, che veniva utilizzata per ricevere le navi petroliere.



Ravenna. Ponte mobile chiuso al traffico giovedì 7 marzo

di Redazione - 01 Marzo 2024 - 15:40 Commenta Stampa Invia notizia 1 min
Ascolta: "Taglio del nastro a Conselice per il Conad City" Ascolta questo articolo ora... Voice by L'Autorità Portuale di Ravenna ha comunicato che giovedì 7 marzo il ponte mobile sul canale Candiano sarà interdetto al traffico veicolare. "Causa lavori di manutenzione straordinaria necessari ed urgenti al fine di garantire la sicurezza del transito veicolare sul ponte mobile sul canale Candiano, il ponte resterà chiuso al traffico nella giornata di giovedì prossimo, 7 marzo 2024, dalle ore 9,30 alle ore 11,30 e dalle ore 14,00 alle ore 16,00.



RavennaNotizie.it

Ravenna. Ponte mobile chiuso al traffico giovedì 7 marzo

03/01/2024 15:42

di Redazione - 01 Marzo 2024 - 15:40 Commenta Stampa Invia notizia 1 min
Ascolta: "Taglio del nastro a Conselice per il Conad City" Ascolta questo articolo ora... Voice by L'Autorità Portuale di Ravenna ha comunicato che giovedì 7 marzo il ponte mobile sul canale Candiano sarà interdetto al traffico veicolare. "Causa lavori di manutenzione straordinaria necessari ed urgenti al fine di garantire la sicurezza del transito veicolare sul ponte mobile sul canale Candiano, il ponte resterà chiuso al traffico nella giornata di giovedì prossimo, 7 marzo 2024, dalle ore 9,30 alle ore 11,30 e dalle ore 14,00 alle ore 16,00".

Ritardi nella Zona Logistica Semplificata. Legacoop Romagna: "Bocciatura ingiustificabile da parte del governo Meloni"

di Redazione - 01 Marzo 2024 - 16:49 Commenta Stampa Invia notizia 2 min
Legacoop Romagna considera ingiustificabile la bocciatura da parte del governo dell'ordine del giorno per accelerare l'istituzione della ZLS dell'Emilia-Romagna e condivide le preoccupazioni del Presidente della Camera di Commercio di Ferrara e **Ravenna**, Giorgio Guberti, sulla necessità di approvare rapidamente la normativa sulle ZLS: un'occasione di sviluppo che agevolerebbe investimenti significativi. "La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna occuperebbe un'area di 4.900 ettari, 9 province, 28 comuni, 25 aree produttive e 11 nodi intermodali, coinvolgendo più di 100mila addetti, trovando il suo fulcro nel **Porto di Ravenna**, interessato da un programma triennale di investimenti di 3 miliardi e 140 milioni che ha l'obiettivo di consolidarlo e rafforzarlo come scalo navale nevralgico per il commercio con il Mediterraneo orientale e il nord Africa - spiegano da Legacoop Romagna -. Sgravi fiscali e semplificazioni autorizzative sono le opportunità normative che vedono la nostra regione già pronta, grazie all'attività della Camera di Commercio e delle amministrazioni interessate, elementi in grado di

attrarre investimenti da parte delle imprese, di generare benessere diffuso in un territorio (quello di **Ravenna** e della Romagna) che sta cercando di rialzarsi dall'evento catastrofico dell'alluvione del maggio del 2023. "All'interno della ZLS sono possibili, infatti, a titolo esemplificativo una serie di agevolazioni tra cui: riduzione dei termini per la conclusione dei procedimenti amministrativi che impattano sulla ZLS; previsione di bandi dedicati a supporto degli investimenti produttivi; incentivi per l'assunzione di nuovi occupati e per il rafforzamento dell'attività formativa; attivazione di politiche di supporto all'internazionalizzazione delle imprese. Possibili misure da sommare al credito d'imposta per investimenti in beni strumentali che, al momento, rappresenta l'unico strumento agevolativo nazionale connesso alle ZLS" proseguono. " L'atto bocciato dal governo Meloni - firmato, tra gli altri, dalla deputata del PD di **Ravenna** Ouidad Bakkali - avrebbe garantito un rapido insediamento del Comitato d'Indirizzo, così che le aziende presenti nella ZLS potessero insediarsi ed entrare nella piena operatività. Sarebbe inoltre potuta partire la promozione dell'area verso gli investitori internazionali - sottolineano da Legacoop Romagna -. Non ci convincono le giustificazioni date da esponenti della maggioranza di una bocciatura puramente tecnica, dovuta a differenze nell'iter di istituzione delle ZLS tra le altre realtà interessate a livello nazionale. Dove i percorsi sono più avanti di altri, come in questo caso, occorre favorirli il più possibile. Ricordiamo, infatti, che la ZLS istituita in Veneto con Dpcm del 5 ottobre 2022 (avente come fulcro il **Porto** di Venezia) attende tuttora l'avvio della propria operatività con un Dpcm apposito, volto a disciplinare le modalità organizzative di funzionamento della ZLS medesima". Da Legacoop Romagna



di Redazione - 01 Marzo 2024 - 16:49 Commenta Stampa Invia notizia 2 min
Legacoop Romagna considera ingiustificabile la bocciatura da parte del governo dell'ordine del giorno per accelerare l'istituzione della ZLS dell'Emilia-Romagna e condivide le preoccupazioni del Presidente della Camera di Commercio di Ferrara e **Ravenna**, Giorgio Guberti, sulla necessità di approvare rapidamente la normativa sulle ZLS: un'occasione di sviluppo che agevolerebbe investimenti significativi. "La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna occuperebbe un'area di 4.900 ettari, 9 province, 28 comuni, 25 aree produttive e 11 nodi intermodali, coinvolgendo più di 100mila addetti, trovando il suo fulcro nel Porto di Ravenna, interessato da un programma triennale di investimenti di 3 miliardi e 140 milioni che ha l'obiettivo di consolidarlo e rafforzarlo come scalo navale nevralgico per il commercio con il Mediterraneo orientale e il nord Africa - spiegano da Legacoop Romagna -. Sgravi fiscali e semplificazioni autorizzative sono le opportunità normative che vedono la nostra regione già pronta, grazie all'attività della Camera di Commercio e delle amministrazioni interessate, elementi in grado di attrarre investimenti da parte delle imprese, di generare benessere diffuso in un territorio (quello di Ravenna e della Romagna) che sta cercando di rialzarsi dall'evento catastrofico dell'alluvione del maggio del 2023. "All'interno della ZLS sono possibili, infatti, a titolo esemplificativo una serie di agevolazioni tra cui: riduzione dei termini per la conclusione dei procedimenti amministrativi che impattano sulla ZLS; previsione di bandi dedicati a supporto degli investimenti produttivi; incentivi per l'assunzione di nuovi occupati e per il rafforzamento dell'attività formativa; attivazione di politiche

concludono: " Si tratta di un'opportunità che non può essere ostacolata da decisioni ostruzionistiche, che nascondono la volontà di strumentalizzare una scelta importante ai fini dello sviluppo economico e sociale non solo del nostro territorio ma dell'intero Paese".

Ravenna. Allerta idrogeologica-idraulica per sabato 2 marzo. Divieto di accesso e transito su dighe foranee e moli guardiani

di Redazione - 01 Marzo 2024 - 17:49 Commenta Stampa Invia notizia 1 min
 Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by L'Agencia Regionale della Protezione Civile, ha emanato un'"Allerta meteo idrogeologica-idraulica", valida dal 2 marzo 2024 da mezzanotte per 24 ore. "Nella giornata di sabato 2 marzo sono previste precipitazioni deboli ed intermittenti, anche a carattere di rovescio sul settore centro-occidentale. La criticità idraulica nella pianura centrale è riferita alla propagazione delle piene nei tratti vallivi dei fiumi e alla previsione di nuovi incrementi dei livelli idrometrici nei bacini montani dovuti alle precipitazioni previste - spiegano dalla Agenzia Regionale -. La criticità idraulica nella pianura ferrarese è riferita al transito della piena di Po e al reticolo idraulico di pianura. Saranno possibili localizzati fenomeni franosi e di ruscellamento sui versanti caratterizzati da condizioni idrogeologiche fragili a seguito delle precipitazioni dei giorni precedenti, più probabili nei settori collinari e montani centro-occidentali". Nel pomeriggio di sabato è prevista ventilazione sostenuta da sud-ovest sui rilievi con venti che raggiungeranno intensità di burrasca moderata (62-74 Km/h) e possibili, temporanei rinforzi o raffiche di intensità superiore, più probabili sulla fascia La Capitaneria di Porto di Ravenna sensibilizza la cittadinanza al rispetto dell'Ordinanza n°07/2020 dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro Settentrionale, che prevede in caso di allertamento segnalato dalla competente Agenzia Regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile e da ARPAE nonché, comunque, in presenza di condizioni meteo-marine avverse, il divieto a chiunque (ivi compresi i soggetti autorizzati) di accesso e di transito sulle dighe foranee e sui moli guardiani, nonché l'obbligo a chiunque si trovi già in loco di abbandonare urgentemente le infrastrutture.



di Redazione - 01 Marzo 2024 - 17:49 Commenta Stampa Invia notizia 1 min
 Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by L'Agencia Regionale della Protezione Civile, ha emanato un'"Allerta meteo idrogeologica-idraulica", valida dal 2 marzo 2024 da mezzanotte per 24 ore. "Nella giornata di sabato 2 marzo sono previste precipitazioni deboli ed intermittenti, anche a carattere di rovescio sul settore centro-occidentale. La criticità idraulica nella pianura centrale è riferita alla propagazione delle piene nei tratti vallivi dei fiumi e alla previsione di nuovi incrementi dei livelli idrometrici nei bacini montani dovuti alle precipitazioni previste - spiegano dalla Agenzia Regionale -. La criticità idraulica nella pianura ferrarese è riferita al transito della piena di Po e al reticolo idraulico di pianura. Saranno possibili localizzati fenomeni franosi e di ruscellamento sui versanti caratterizzati da condizioni idrogeologiche fragili a seguito delle precipitazioni dei giorni precedenti, più probabili nei settori collinari e montani centro-occidentali". Nel pomeriggio di sabato è prevista ventilazione sostenuta da sud-ovest sui rilievi con venti che raggiungeranno intensità di burrasca moderata (62-74 Km/h) e possibili, temporanei rinforzi o raffiche di intensità superiore, più probabili sulla fascia La Capitaneria di Porto di Ravenna sensibilizza la cittadinanza al rispetto dell'Ordinanza n°07/2020 dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro Settentrionale, che prevede in caso di allertamento segnalato dalla competente Agenzia Regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile e da ARPAE nonché, comunque, in presenza di condizioni meteo-marine avverse, il divieto a chiunque (ivi compresi i soggetti autorizzati) di accesso e di transito sulle dighe foranee e sui moli guardiani, nonché l'obbligo a chiunque si trovi già in loco di abbandonare urgentemente le infrastrutture.

Domani ancora maltempo: Divieto di accesso alle dighe foranee e moli guardiani

In seguito alla ricezione di una "ALLERTA METEO IDROGEOLOGICA-IDRAULICA" da parte dell'Agenzia Regionale della Protezione Civile con Allerta n. valida dal 02.03.2024 alle ore 00.00 al giorno 03.03.2024 alle ore 00.00, nel quale potranno verificarsi: Nella giornata di sabato 2 marzo sono previste precipitazioni deboli ed intermittenti, anche a carattere di rovescio sul settore centro-occidentale. La criticità idraulica nella pianura centrale è riferita alla propagazione delle piene nei tratti vallivi dei fiumi e alla previsione di nuovi incrementi dei livelli idrometrici nei bacini montani dovuti alle precipitazioni previste. La criticità idraulica nella pianura ferrarese è riferita al transito della piena di Po e al reticolo idraulico di pianura. Saranno possibili localizzati fenomeni franosi e di ruscellamento sui versanti caratterizzati da condizioni idrogeologiche fragili a seguito delle precipitazioni dei giorni precedenti, più probabili nei settori collinari e montani centro-occidentali. Nel pomeriggio è prevista ventilazione sostenuta da sud-ovest sui rilievi con venti che raggiungeranno intensità di burrasca moderata (62-74 Km/h) e possibili, temporanei rinforzi o raffiche di intensità superiore, più probabili sulla fascia La Capitaneria di Porto di Ravenna sensibilizza la cittadinanza al rispetto dell'Ordinanza n°07/2020 dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro Settentrionale, che, tra l'altro, prevede in caso di allertamento segnalato dalla competente Agenzia Regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile e da ARPAE nonché, comunque, in presenza di condizioni meteo-marine avverse, il divieto a chiunque (ivi compresi i soggetti autorizzati) di accesso e di transito sulle dighe foranee e sui moli guardiani, nonché l'obbligo a chiunque si trovi già in loco di abbandonare urgentemente le infrastrutture.



In seguito alla ricezione di una "ALLERTA METEO IDROGEOLOGICA-IDRAULICA" da parte dell'Agenzia Regionale della Protezione Civile con Allerta n. valida dal 02.03.2024 alle ore 00.00 al giorno 03.03.2024 alle ore 00.00, nel quale potranno verificarsi: Nella giornata di sabato 2 marzo sono previste precipitazioni deboli ed intermittenti, anche a carattere di rovescio sul settore centro-occidentale. La criticità idraulica nella pianura centrale è riferita alla propagazione delle piene nei tratti vallivi dei fiumi e alla previsione di nuovi incrementi dei livelli idrometrici nei bacini montani dovuti alle precipitazioni previste. La criticità idraulica nella pianura ferrarese è riferita al transito della piena di Po e al reticolo idraulico di pianura. Saranno possibili localizzati fenomeni franosi e di ruscellamento sui versanti caratterizzati da condizioni idrogeologiche fragili a seguito delle precipitazioni dei giorni precedenti, più probabili nei settori collinari e montani centro-occidentali. Nel pomeriggio è prevista ventilazione sostenuta da sud-ovest sui rilievi con venti che raggiungeranno intensità di burrasca moderata (62-74 Km/h) e possibili, temporanei rinforzi o raffiche di intensità superiore, più probabili sulla fascia La Capitaneria di Porto di Ravenna sensibilizza la cittadinanza al rispetto dell'Ordinanza n°07/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, che, tra l'altro, prevede in caso di allertamento segnalato dalla competente Agenzia Regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile e da ARPAE nonché, comunque, in presenza di condizioni meteo-marine avverse, il divieto a chiunque (ivi compresi i soggetti autorizzati) di accesso e di transito sulle dighe foranee e sui moli guardiani, nonché l'obbligo a chiunque si trovi già in loco di

Citta della Spezia

Marina di Carrara

Meeting mensile Propeller Club, approfondimento sul tema delle rinfuse solide

Mettiamo "ordine" nelle rinfuse è il tema, solo apparentemente contraddittorio nei termini, come ha dimostrato il relatore Paolo Cornetto, nuovo amministratore delegato del FHP Holding Portuale, al meeting mensile del Propeller Club dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara al Terminal Crociere. Dopo essere stato introdotto, e con orgoglio in quanto spezzino, da Gianluca Agostinelli, Presidente del Club degli imprenditori e dei professionisti dell'economia del mare, Paolo Cornetto ha dimostrato intanto quanto il traffico delle rinfuse solide abbia un rilevante ruolo strategico nella portualità accanto a quelli dei container e delle rinfuse liquide (gas, petrolio) per un Paese manifatturiero come l'Italia sia per l'importazione delle materie prime sia per l'esportazione dei prodotti. Cornetto ha poi puntualmente elencato, a dimostrazione della loro rilevanza nell'economia nazionale, quali sono le principali rinfuse solide trattate nei porti italiani: edilizia e vetro (dal cemento alle ceramiche), siderurgia (dai rottami alle bramme), cerealicoli, derrate alimentari e frutta, concimi e fertilizzanti, forestali (legname e cellulosa) e da ultimo il carbone. Ma, nonostante queste evidente strategicità ai fini del Pil, l'Italia risulta essere, nella portualità e nella logistica, la meno efficiente anche a causa della elevata frammentazione sia a mare sia a terra. Inefficienza che si continua a pagare in termini di perdita costante dei traffici: il trend delle rinfuse solide nei nostri port, infatti, è in calo costante, passato dai 93 milioni di tonnellate del 2005 ai 73 milioni nel 2014 fino ai 61 milioni nel 2023 con una perdita del 35 per cento. Il manager, arrivato dal mondo dei container, non si è ovviamente limitato a una fotografia domandandosi subito dopo "che cosa vogliamo fare noi?" per la parte evidentemente che compete al suo nuovo incarico in FHP Portuale che, oltre a Marina di Carrara ha hub a Trieste, Monfalcone e Livorno, un ramo dei molti altri interessi che il Fondo ha in Italia, un Fondo che si distingue perché alla parte finanziaria corrisponde una penetrante azione operativa. Ebbene proprio dall'analisi fatta è imperativo per Cornetto "la ricerca costante della massima efficienza, organizzativa e operativa, per garantire la massima soddisfazione di clienti e investitori". E per fare questo - ha concluso- "dobbiamo continuare a mettere ordine nelle rinfuse cominciando dal ridurre la frammentazione e utilizzando tutte le possibili innovazioni". Le rinfuse solide d'altronde - si è osservato al Propeller - sono la vocazione e la funzione portante del **Porto** di Marina di Carrara che garantisce così al Sistema del Mar Ligure Orientale la complementarietà dell'offerta insieme al **Porto** della Spezia che, nonostante la prevalenza del traffico container, deve essere attento esso stesso anche al traffico delle rinfuse solide, accanto a quello delle rinfuse liquide arrivato in questi anni al top con il gas a compensazione della perdita di petrolio e carbone. A chiusura del meeting il Presidente Gianluca Agostinelli ha annunciato che il



Mettiamo "ordine" nelle rinfuse è il tema, solo apparentemente contraddittorio nei termini, come ha dimostrato il relatore Paolo Cornetto, nuovo amministratore delegato del FHP Holding Portuale, al meeting mensile del Propeller Club dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara al Terminal Crociere. Dopo essere stato introdotto, e con orgoglio in quanto spezzino, da Gianluca Agostinelli, Presidente del Club degli imprenditori e dei professionisti dell'economia del mare, Paolo Cornetto ha dimostrato intanto quanto il traffico delle rinfuse solide abbia un rilevante ruolo strategico nella portualità accanto a quelli dei container e delle rinfuse liquide (gas, petrolio) per un Paese manifatturiero come l'Italia sia per l'importazione delle materie prime sia per l'esportazione dei prodotti. Cornetto ha poi puntualmente elencato, a dimostrazione della loro rilevanza nell'economia nazionale, quali sono le principali rinfuse solide trattate nei porti italiani: edilizia e vetro (dal cemento alle ceramiche), siderurgia (dai rottami alle bramme), cerealicoli, derrate alimentari e frutta, concimi e fertilizzanti, forestali (legname e cellulosa) e da ultimo il carbone. Ma, nonostante queste evidente strategicità ai fini del Pil, l'Italia risulta essere, nella portualità e nella logistica, la meno efficiente anche a causa della elevata frammentazione sia a mare sia a terra. Inefficienza che si continua a pagare in termini di perdita costante dei traffici: il trend delle rinfuse solide nei nostri port, infatti, è in calo costante, passato dai 93 milioni di tonnellate del 2005 ai 73 milioni nel 2014 fino ai 61 milioni nel 2023 con una perdita del 35 per cento. Il manager, arrivato dal mondo dei container, non si è ovviamente limitato a una fotografia domandandosi subito dopo "che cosa vogliamo fare noi?" per la parte evidentemente che compete al suo nuovo incarico in FHP Portuale che, oltre a Marina di Carrara ha hub a Trieste, Monfalcone e Livorno, un ramo dei molti altri interessi che il Fondo ha in Italia, un Fondo che si distingue perché alla parte

Citta della Spezia

Marina di Carrara

relatore di marzo sarà l'Ammiraglio di Divisione Pierpaolo Ribuffo Comandante Marittimo Nord. Più informazioni.

A Livorno la due giorni per il porto

LIVORNO Vediamo uno degli aspetti positivi delle prossime elezioni: pochi secondo gli scettici, invece parecchi, se si ha la costanza di analizzarli. In chiave livornese, salutiamo con molto interesse l'iniziativa presa dal PD locale di una due giorni di dibattito sulle più urgenti problematiche del porto. Non quelle dei voli pindarici, ma quelle realmente urgenti. E va apprezzato che agli incontri in programma per oggi, sabato e anche per domani domenica mattina al Terminal Crociere siano stati invitati non solo politici ma specialmente imprenditori, a cominciare da Confindustria locale. Ecco la sintesi degli argomenti, a conferma che si parlerà di cose concrete, concentrare nella mattinata di domani domenica, presente anche l'assessore regionale all'economia Leonardo Marras. Necessità di adeguare all'attualità modello dell'organizzazione del lavoro (ex L. 84/94) relativa alle imprese appaltatrici di servizi (art.16) e fornitrici di manodopera temporanea (art.17) ai Terminalisti (art.18); analisi sulla ricettività del porto, da oggi al primo lotto funzionale della D. Europa; connessioni ferroviarie e intermodalità; il porto e il suo hinterland al servizio di nuovi insediamenti industriali (Interporto-ex TRW-Vallin del

Buio). *Oggi, sabato, anche i temi principali per la città, partendo dallo stato dell'arte, che saranno i seguenti: mettere a sistema un ecosistema innovativo che comprende il polo universitario e i poli di ricerca (realizzando un coordinamento interno del CITEM, finalizzato ad una offerta concreta di ricerca applicata) con le nascenti start-up innovative; mappatura dell'esistente e delle imprese della blue economy; realizzazione di un polo tecnologico (così come previsto dell'AdSP del 2015) nelle aree riqualificate Macelli-Forte San Pietro; Istituzione del distretto regionale dell'innovazione/logistica; Istituzione di un'Accademia del Mare finalizzata alla gente di mare; altri aspetti specifici riguardano le azioni legate alla evoluzione dello smart-city, rete GARR, servizi digitali e amministrazione trasparente per il cittadino. *C'è da sperare, dunque, che ne esca un esame concreto, sui temi concreti. E specialmente che ne esca la volontà reale di risolvere alcuni nodi da decenni mai toccati: i bacini di carenaggio, il garbuglio di strade e ferrovie sull'ultimo miglio della Darsena Toscana (Calambrone), l'incredibile congelamento della Porto 2000 con la zuffa sottopelle tra crociere e ro/ro. Facciamo venia del resto, per non essere schiacciati al muro come un grillo parlante guastafeste. (A.F.)



Porto di Livorno statistiche in Teu

LIVORNO - Precedute alcune settimane fa da quelle dell'Avvisatore Marittimo dei Monega, sono adesso disponibili le tabelle dettagliate dell'AdSP dei traffici del porto di Livorno - e di quelli nei porti del sistema - per il 2023. Com'è facile vedere dall'immagine qui sopra, il traffico core, ovvero dei contenitori, è calato al minimo storico degli ultimi nove anni (il record negativo rimane al 2014). Ma ci sono altre tabelle ed altri grafici che confermano la caduta generale dei traffici: in linea peraltro con quello che è successo in pressoché tutti i porti europei. Con qualche eccezione marginale: per esempio il traffico tra Piombino e l'Elba che ha registrato un +7% di General cargo e un +37% dei passeggeri delle crociere, il tutto sintetizzato da un aumento generale dei tonnellaggi del 7%. A reggere tutti gli aumenti, un favorevole terzo trimestre dell'anno, seguito da un forte calo generale. Per le crociere l'anno record sull'Elba rimane il 2019, controbilanciato dal 2021 con zero arrivi. Per quanto riguarda il sistema del Nord Tirreno in generale - cioè Livorno e i porti aggregati - sono i contenitori che hanno subito la perdita maggiore: meno grave quella dei ro/ro, peraltro già in ripresa. Il General cargo è anch'esso in caduta -15,4%. Significativo che però il numero delle navi arrivate è pressoché stabile (-2,8%): vuol dire che manca il carico, non il totale dei vettori. Nel totale, la tabella riassuntiva del sistema, riferisce che la perdita del General cargo è stata del 15,7%, del carghe in container dell'11,3%. Del dry bulò del 12,4% e del liquido bulò dell'11,6 %. Conclusioni? Che il 2023 sia stato un anno difficile, per l'esplosione del conflitto in Ucraina e nella coda dell'anno per l'altra grave crisi in Israele, è noto ed era evidente che si stava riflettendo sui traffici marittimi mondiali. Anche il 2024, per lo meno in questi due primi mesi, non ha segnato particolari differenze, malgrado la volontà dei grandi armatori di tamponare le perdite con diversificazione delle rotte. A incidere sul periodo nero non sono solo le guerre, ma anche le ricadute dell'inflazione, le incertezze del pre-elezioni in molti Paesi di fondamentale importanza per l'economia, i processi complicati, costosi e in molti casi non ancora azione spinta e dei mercati finanziari "paralleli". Per quanto riguarda l'Italia, sembra che ci metta del suo per farci male anche la politica economico-ambientalista-utopistica della UE. È probabile che ci tocchi stringere ancora i denti per un po'.



LIVORNO - Precedute alcune settimane fa da quelle dell'Avvisatore Marittimo dei Monega, sono adesso disponibili le tabelle dettagliate dell'AdSP dei traffici del porto di Livorno - e di quelli nei porti del sistema - per il 2023. Com'è facile vedere dall'immagine qui sopra, il traffico core, ovvero dei contenitori, è calato al minimo storico degli ultimi nove anni (il record negativo rimane al 2014). Ma ci sono altre tabelle ed altri grafici che confermano la caduta generale dei traffici: in linea peraltro con quello che è successo in pressoché tutti i porti europei. Con qualche eccezione marginale: per esempio il traffico tra Piombino e l'Elba che ha registrato un +7% di General cargo e un +37% dei passeggeri delle crociere, il tutto sintetizzato da un aumento generale dei tonnellaggi del 7%. A reggere tutti gli aumenti, un favorevole terzo trimestre dell'anno, seguito da un forte calo generale. Per le crociere l'anno record sull'Elba rimane il 2019, controbilanciato dal 2021 con zero arrivi. Per quanto riguarda il sistema del Nord Tirreno in generale - cioè Livorno e i porti aggregati - sono i contenitori che hanno subito la perdita maggiore: meno grave quella dei ro/ro, peraltro già in ripresa. Il General cargo è anch'esso in caduta -15,4%. Significativo che però il numero delle navi arrivate è pressoché stabile (-2,8%): vuol dire che manca il carico, non il totale dei vettori. Nel totale, la tabella riassuntiva del sistema, riferisce che la perdita del General cargo è stata del 15,7%, del carghe in container dell'11,3%. Del dry bulò del 12,4% e del liquido bulò dell'11,6 %. Conclusioni? Che il 2023 sia stato un anno difficile, per l'esplosione del conflitto in Ucraina e nella coda dell'anno per l'altra grave crisi in Israele, è noto ed era evidente che si stava riflettendo sui traffici marittimi mondiali. Anche il 2024, per lo meno in questi due primi mesi, non ha segnato particolari differenze, malgrado la volontà dei grandi armatori di tamponare le perdite con diversificazione delle rotte. A incidere sul periodo nero non sono solo le guerre, ma anche le ricadute dell'inflazione, le incertezze del pre-elezioni in molti Paesi di fondamentale importanza per l'economia, i processi complicati, costosi e in molti casi non ancora azione spinta e dei mercati finanziari "paralleli". Per quanto riguarda l'Italia, sembra che ci metta del suo per farci male anche la politica economico-ambientalista-utopistica della UE. È probabile che ci tocchi stringere ancora i denti per un po'.

Porto di Livorno, un 2023 in rosso

LIVORNO - Un'anno pesante, il 2023, per i traffici marittimi mondiali. E anche sul **porto** di **Livorno** o non è andata bene, malgrado certe cadute - specie nel settore contenitori e in quello dei traghetti RO/RO e RO/PAX sia andata meno peggio del previsto. L'AdSP sta per presentare il bilancio ragionato dei traffici del 2023, che sono stati peraltro già anticipati come ogni volta dall'Avvisatore Marittimo della torre azzurra: e i due grafici che riportiamo - in attesa di quelli ufficiali da palazzo Rosciano - sono proprio quelli elaborati da Fabrizio Monega e dai suoi collaboratori. Come si vede, sia il numero delle navi arrivate sia i traffici container sono stati in calo. Non sono ancora noti invece i dati del primo bimestre del 2024, ma la crisi continua e non dovrebbero esserci cambiamenti sostanziali. Il traffico marittimo è condizionato, di questi tempi, dalle guerre in corso, ma anche dalla crisi del canale di Panama che influisce specialmente sui traffici transatlantici che sono primari per **Livorno** e sulla drastica riduzione dei passaggi attraverso Suez, che hanno fatto deviare molte compagnie direttamente verso il nord Europa. La crisi c'è, e ci vorrebbe la sfera di cristallo per conoscere quando potrà rientrare. Come una speranza: le crisi sono sempre state seguite, prima o poi, dai rilanci. Che sono stati a loro volta sempre in crescendo. Ottimismo eccessivo? Ed ecco i grafici più importanti sulla base dell'elaborato dell'Avvisatore Marittimo.



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona, nel 2023 cala il traffico merci ma tengono i passeggeri. Crociere al +20%

ANCONA Sono state 11.239.080 tonnellate le merci complessivamente movimentate nel 2023 nei porti di Ancona-Falconara Marittima, Ortona e Vasto che fanno parte dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Del totale, 6.785.316 tonnellate sono state le merci solide e 4.453.764 tonnellate le rinfuse liquide. Lo scalo dorico ha movimentato 9.486.967 tonnellate, Ortona 1.179.303 tonnellate e Vasto 572.810 tonnellate. I passeggeri transitati nei porti dell'Autorità di sistema portuale sono stati 958.690, in linea con lo scorso anno. Sono stati 870.041 i passeggeri dei traghetti ad Ancona e Pesaro e 88.649 i crocieristi arrivati ad Ancona, Pesaro e Ortona. L'andamento delle merci movimentate nel sistema portuale è dovuto, anche nel 2023, all'influenza della congiuntura economica e degli effetti delle crisi politiche internazionali che si sono susseguite in questi anni e che non accennano a diminuire. Porto di Ancona Nel porto di Ancona sono state 9.486.967 tonnellate le merci movimentate nel 2023, con un calo del -10% sull'anno precedente, quando le merci sono state 10.576.996 tonnellate. Sono diminuite, in particolare, le merci solide, pari a 377.812 tonnellate, soprattutto nel segmento del traffico traghetti per la Grecia. Le merci imbarcate e sbarcate nei contenitori sono state 1.148.130 tonnellate, in linea con il 2022. Buono l'andamento del numero dei contenitori, cresciuti da 165.346 del 2022 a 173.152 del 2023, con un aumento del +5%. Le principali tipologie di merce trasportate in container sono i prodotti chimici e artificiali, dell'agricoltura e della silvicoltura, i prodotti alimentari e bevande e i metalli non ferrosi. I principali porti hub di riferimento per Ancona sono, anche nel 2023, Trieste e Gioia Tauro, il porto del Pireo in Grecia, quello di Koper in Slovenia e Malta. Il traffico complessivo dei passeggeri nello scalo dorico, con 948.457 viaggiatori, è in linea con il dato del 2022. I passeggeri dei traghetti sono stati 860.630, con un lieve calo del -2% rispetto al 2022, dovuto in particolare alla direttrice greca dove sono transitate 582.591 persone. Un dato parzialmente compensato dall'incremento dei passeggeri delle navi traghetto per la Croazia che sono stati 158.206 (+23%) e di quelli per l'Albania, in totale 119.833, con una crescita del +10%. Buona la performance delle crociere arrivate nel porto di Ancona. I passeggeri sono stati 87.827, con un aumento del +20% sugli arrivi della stagione 2022, quando erano 73.026. Sono stati 18.080 i crocieristi imbarcati e sbarcati ad Ancona a bordo della nave Msc Fantasia, arrivata 29 volte nello scalo. Complessivamente le toccate di navi da crociera sono state 48, otto in più del 2022. Un dato più che positivo, segno dell'ottimo andamento internazionale del traffico delle crociere, che anticipa la programmazione del 2024 in cui le toccate di crociere previste sono già 60, con l'avvio della stagione il 5 aprile con l'arrivo di Msc Lirica. giugno Porto di Ortona Andamento positivo per il traffico merci nello scalo di Ortona, i cui risultati continuano un lieve, ma costante,



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

trend in crescita iniziato prima della pandemia e mai interrotto. Le merci movimentate nel 2023 sono state 1.179.303 tonnellate, con un lieve incremento del +1% rispetto all'anno precedente. Le merci liquide, con il traffico di derivati del petrolio, sono cresciute del +2%, con 430.584 tonnellate, mentre le rinfuse solide sono state 748.719 tonnellate (+0,3%). In particolare, è aumentato lo sbarco di prodotti cerealicoli con 381.883 tonnellate (+5%). I crocieristi in transito nel porto di Ortona nel 2023 sono stati 467, con 10 toccate della compagnia Grand Circle Cruise Line, con le navi Artemis e Athena, e una della CroisiEurope. Porto di Vasto Il porto di Vasto ha avuto nel 2023 un traffico di 572.810 tonnellate di merci di cui 279.704 rinfuse liquide (prodotti petroliferi raffinati e prodotti chimici) e 263.744 tonnellate di rinfuse solide (in particolare, collettame vario, prodotti chimici e prodotti metallurgici). Lo scalo registra anche un dinamico traffico di veicoli nuovi in export: 15.451 unità per 29.362 tonnellate. Pesaro Porto di Pesaro A Pesaro, il 2023 si è chiuso con 9.766 passeggeri complessivi. I passeggeri in transito sulla linea estiva per la Croazia sono stati 9.411. I crocieristi, che hanno viaggiato sulle navi Athena e Artemis, con otto toccate della compagnia Grand Circle Cruise Line sulla direttrice dal mare Adriatico al Mediterraneo, sono stati 355. I porti dell'Adriatico centrale si stanno confrontando con le ricadute della congiuntura economica e delle dinamiche internazionali e lo stanno facendo con un impegno legato alla valorizzazione delle loro specializzazioni e delle caratteristiche di polifunzionalità afferma il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Come Adsp cerchiamo di affiancare il lavoro delle imprese e degli operatori portuali, in collaborazione con tutte le istituzioni di riferimento, per migliorare e potenziare i servizi e le infrastrutture necessarie al mantenimento dei traffici e all'individuazione di nuove opportunità di mercato in un momento in cui sono evidenti a tutti le difficoltà di carattere mondiale. Un periodo che può, però, offrire anche possibilità di sviluppo come la portualità italiana ha saputo dimostrare in questi anni.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona, nel 2023 in calo le merci movimentate. Regge il traffico dei passeggeri: ok le crociere con un +20% di arrivi

ANCONA - Sono state 11.239.080 tonnellate le merci complessivamente movimentate nel 2023 nei porti di **Ancona**-Falconara Marittima, Ortona e Vasto che fanno parte dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Del totale, 6.785.316 tonnellate sono state le merci solide e 4.453.764 tonnellate le rinfuse liquide. Lo scalo dorico ha movimentato 9.486.967 tonnellate, Ortona 1.179.303 tonnellate e Vasto 572.810 tonnellate. I passeggeri transitati nei porti dell'Autorità di sistema portuale sono stati 958.690, in linea con lo scorso anno. Sono stati 870.041 i passeggeri dei traghetti ad **Ancona** e Pesaro e 88.649 i crocieristi arrivati ad **Ancona**, Pesaro e Ortona. L'andamento delle merci movimentate nel sistema portuale è dovuto, anche nel 2023, all'influenza della congiuntura economica e degli effetti delle crisi politiche internazionali che si sono susseguite in questi anni e che non accennano a diminuire. Le principali tipologie di merce trasportate in container sono i prodotti chimici e artificiali, dell'agricoltura e della silvicoltura, i prodotti alimentari e bevande e i metalli non ferrosi. I principali porti hub di riferimento per **Ancona** sono, anche nel 2023, Trieste e Gioia Tauro, il **porto** del Pireo in

Grecia, quello di Koper in Slovenia e Malta. Il traffico complessivo dei passeggeri nello scalo dorico, con 948.457 viaggiatori, è in linea con il dato del 2022. I passeggeri dei traghetti sono stati 860.630, con un lieve calo del -2% rispetto al 2022, dovuto in particolare alla direttrice greca dove sono transitate 582.591 persone. Un dato parzialmente compensato dall'incremento dei passeggeri delle navi traghetto per la Croazia che sono stati 158.206 (+23%) e di quelli per l'Albania, in totale 119.833, con una crescita del +10%. Buona la performance delle crociere arrivate nel **porto** di **Ancona**. I passeggeri sono stati 87.827, con un aumento del +20% sugli arrivi della stagione 2022, quando erano 73.026. Sono stati 18.080 i crocieristi imbarcati e sbarcati ad **Ancona** a bordo della nave Msc Fantasia, arrivata 29 volte nello scalo. Complessivamente le toccate di navi da crociera sono state 48, otto in più del 2022. Un dato più che positivo, segno dell'ottimo andamento internazionale del traffico delle crociere, che anticipa la programmazione del 2024 in cui le toccate di crociera previste sono già 60, con l'avvio della stagione il 5 aprile con l'arrivo di Msc Lirica.



ANCONA - Sono state 11.239.080 tonnellate le merci complessivamente movimentate nel 2023 nei porti di Ancona-Falconara Marittima, Ortona e Vasto che fanno parte dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Del totale, 6.785.316 tonnellate sono state le merci solide e 4.453.764 tonnellate le rinfuse liquide. Lo scalo dorico ha movimentato 9.486.967 tonnellate, Ortona 1.179.303 tonnellate e Vasto 572.810 tonnellate. I passeggeri transitati nei porti dell'Autorità di sistema portuale sono stati 958.690, in linea con lo scorso anno. Sono stati 870.041 i passeggeri dei traghetti ad Ancona e Pesaro e 88.649 i crocieristi arrivati ad Ancona, Pesaro e Ortona. L'andamento delle merci movimentate nel sistema portuale è dovuto, anche nel 2023, all'influenza della congiuntura economica e degli effetti delle crisi politiche internazionali che si sono susseguite in questi anni e che non accennano a diminuire. Le principali tipologie di merce trasportate in container sono i prodotti chimici e artificiali, dell'agricoltura e della silvicoltura, i prodotti alimentari e bevande e i metalli non ferrosi. I principali porti hub di riferimento per Ancona sono, anche nel 2023, Trieste e Gioia Tauro, il porto del Pireo in Grecia, quello di Koper in Slovenia e Malta. Il traffico complessivo dei passeggeri nello scalo dorico, con 948.457 viaggiatori, è in linea con il dato del 2022. I passeggeri dei traghetti sono stati 860.630, con un lieve calo del -2% rispetto al 2022, dovuto in particolare alla direttrice greca dove sono transitate 582.591 persone. Un dato parzialmente compensato dall'incremento dei passeggeri delle navi traghetto per la Croazia che sono stati 158.206 (+23%) e di quelli per l'Albania, in totale 119.833, con una crescita del +10%. Buona la performance delle crociere arrivate nel porto di Ancona. I passeggeri sono stati 87.827, con un aumento del +20% sugli arrivi della stagione 2022, quando erano 73.026. Sono stati 18.080 i crocieristi imbarcati e sbarcati ad Ancona a bordo della nave Msc Fantasia, arrivata 29 volte nello scalo. Complessivamente le toccate di navi da crociera sono state 48, otto in più del 2022. Un dato più che positivo, segno dell'ottimo andamento internazionale del traffico delle crociere, che anticipa la programmazione del 2024 in cui le toccate di crociera previste sono già 60, con l'avvio della stagione il 5 aprile con l'arrivo di Msc Lirica.

Al porto di Ancona -10% merci ma +20% crocieristi

Nel porto di Ancona sono state 9.486.967 tonnellate le merci movimentate nel 2023 (-10% sull'anno precedente, quando le merci era state 10.576.996 tonnellate). Il traffico complessivo dei passeggeri nello scalo dorico, con 948.457 viaggiatori, è in linea con il dato del 2022. Buona la performance delle crociere arrivate nel porto di Ancona. I passeggeri sono stati 87.827, con un aumento del +20% sugli arrivi della stagione 2022, quando erano 73.026. Lo comunica l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale. Sul fronte merci, sono diminuite, in particolare, quelle solide, pari a 377.812 tonnellate, soprattutto nel segmento del traffico traghetti per la Grecia. Le merci imbarcate e sbarcate nei contenitori sono state 1.148.130 tonnellate, in linea con il 2022.

Buono l'andamento del numero dei contenitori, cresciuti da 165.346 del 2022 a 173.152 del 2023, con un aumento del +5%. Le principali tipologie di merce trasportate in container sono i prodotti chimici e artificiali, dell'agricoltura e della silvicoltura, i prodotti alimentari e bevande e i metalli non ferrosi. I principali porti hub di riferimento per Ancona sono, anche nel 2023, Trieste e Gioia Tauro, il porto del Pireo in Grecia, quello di Koper in Slovenia e Malta.

Per quanto riguarda i passeggeri, sui traghetti sono stati 860.630, con un lieve calo del -2% rispetto al 2022, dovuto in particolare alla direttrice greca dove sono transitate 582.591 persone. Dato parzialmente compensato dall'incremento dei passeggeri delle navi traghetto per la Croazia che sono stati 158.206 (+23%) e di quelli per l'Albania, in totale 119.833, con una crescita del +10%. I crocieristi sono stati 18.080 imbarcati e sbarcati ad Ancona a bordo della nave Msc Fantasia, arrivata 29 volte nello scalo. Complessivamente le toccate di navi da crociera sono state 48, otto in più del 2022. Un dato più che positivo, segno dell'ottimo andamento internazionale del traffico delle crociere, che anticipa la programmazione del 2024 in cui le toccate di crociera previste sono già 60, con l'avvio della stagione il 5 aprile con l'arrivo di Msc Lirica.



Nel porto di Ancona sono state 9.486.967 tonnellate le merci movimentate nel 2023 (-10% sull'anno precedente, quando le merci era state 10.576.996 tonnellate). Il traffico complessivo dei passeggeri nello scalo dorico, con 948.457 viaggiatori, è in linea con il dato del 2022. Buona la performance delle crociere arrivate nel porto di Ancona. I passeggeri sono stati 87.827, con un aumento del +20% sugli arrivi della stagione 2022, quando erano 73.026. Lo comunica l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale. Sul fronte merci, sono diminuite, in particolare, quelle solide, pari a 377.812 tonnellate, soprattutto nel segmento del traffico traghetti per la Grecia. Le merci imbarcate e sbarcate nei contenitori sono state 1.148.130 tonnellate, in linea con il 2022. Buono l'andamento del numero dei contenitori, cresciuti da 165.346 del 2022 a 173.152 del 2023, con un aumento del +5%. Le principali tipologie di merce trasportate in container sono i prodotti chimici e artificiali, dell'agricoltura e della silvicoltura, i prodotti alimentari e bevande e i metalli non ferrosi. I principali porti hub di riferimento per Ancona sono, anche nel 2023, Trieste e Gioia Tauro, il porto del Pireo in Grecia, quello di Koper in Slovenia e Malta. Per quanto riguarda i passeggeri, sui traghetti sono stati 860.630, con un lieve calo del -2% rispetto al 2022, dovuto in particolare alla direttrice greca dove sono transitate 582.591 persone. Dato parzialmente compensato dall'incremento dei passeggeri delle navi traghetto per la Croazia che sono stati 158.206 (+23%) e di quelli per l'Albania, in totale 119.833, con una crescita del +10%. I crocieristi sono stati 18.080 imbarcati e sbarcati ad Ancona a bordo della nave Msc Fantasia, arrivata 29 volte nello scalo. Complessivamente le toccate di navi da crociera sono state 48, otto in più del 2022. Un dato più che positivo, segno dell'ottimo

Al porto di Ancona una nave con tonnellate di grano straniero, esplode la polemica: «Controlli per escludere sostanze pericolose»

ANCONA - Più che di grano, qui si parla di grane. E pure belle grosse. A protestare sono gli agricoltori marchigiani, in particolare i soci della sede maceratese di Liberiagricoltori. Puntano il dito contro la Gem Star, una portacontainer che batte bandiera panamense e sosta al **porto** di Ancona da ormai alcuni giorni. A bordo - a detta degli agricoltori - tonnellate di grano proveniente dall'estero e diretto verso i mulini del nostro territorio. Ragion per cui gli agricoltori chiedono chiarezza e «di far effettuare un prelievo in tutte le stive di grano della nave» scrivono in una missiva spedita al presidente Francesco Acquaroli, al sindaco di Ancona Daniele Silveti ed a tutti gli assessori regionali competenti. Il timore è che questa materia prima possa contenere sostanze pericolose in quantità superiori a quelle permesse dalla rigida legislazione europea. Parliamo di glifosato, pesticidi, erbicidi, metalli pesanti. Sul fronte della chiarezza, il portale VesselFinder - che monitora in tempo reale le rotte delle navi - può dare una mano. Prima di arrivare ad Ancona, infatti, Gem Star è stata a Bari e prima ancora in Russia, nel **porto** di Vysotsk, vicino al confine con la Finlandia. La geografia Parlando esclusivamente di grano duro, quello usato per la pasta ed il pane, nel 2023 (gennaio-novembre) l'Italia ha importato poco più di 2,9 milioni di tonnellate di materia prima, dato in crescita rispetto ai circa 1,6 milioni del 2022, per circa 1,2 miliardi euro (secondo l'Associazione Nazionale Cerealisti). Ancora più utile è capire da dove viene, effettivamente, tutto questo grano duro. Secondo i dati Istat ed europei elaborati dal Centro Studi Divulga, a crescere a dismisura nel 2023 sono stati l'import di frumento da Russia e Turchia, entrambi fermi a quota 410mila tonnellate contro i quantitativi trascurabili del passato. Stessa sorte per il Kazakistan, che arriva a 250mila tonnellate. Resta comunque primo importatore il Canada con le sue oltre 800mila tonnellate. Ma il vero problema riguarda la restante parte del fabbisogno nazionale che viene coperto dai nostri agricoltori, costretti ad abbattere i prezzi per fronteggiare la concorrenza estera che spesso è pure sleale. Estendendo il concetto di import/export ad altri settori, sono di recente pubblicazione i numeri del **porto** di Ancona per l'anno 2023. Sono state 9.486.967 le tonnellate di merci transitate per lo scalo dorico, in flessione del 10% rispetto all'anno precedente. Di contro, segna più 5% il numero di container e resta simile al 2022 il peso delle merci in questi custoditi (1,1 milioni di tonnellate). Stabili anche i passeggeri, che sono stati 948mila. Circa 860mila sui traghetti, i restanti 87mila con le crociere (+20%). Merito di 48 "toccate" che nel 2024 diventeranno 60, la prima il 5 aprile. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



corriereadriatico.it
Al porto di Ancona una nave con tonnellate di grano straniero, esplode la polemica: «Controlli per escludere sostanze pericolose»
03/02/2024 02:40

ANCONA - Più che di grano, qui si parla di grane. E pure belle grosse. A protestare sono gli agricoltori marchigiani, in particolare i soci della sede maceratese di Liberiagricoltori. Puntano il dito contro la Gem Star, una portacontainer che batte bandiera panamense e sosta al porto di Ancona da ormai alcuni giorni. A bordo - a detta degli agricoltori - tonnellate di grano proveniente dall'estero e diretto verso i mulini del nostro territorio. Ragion per cui gli agricoltori chiedono chiarezza e «di far effettuare un prelievo in tutte le stive di grano della nave» scrivono in una missiva spedita al presidente Francesco Acquaroli, al sindaco di Ancona Daniele Silveti ed a tutti gli assessori regionali competenti. Il timore è che questa materia prima possa contenere sostanze pericolose in quantità superiori a quelle permesse dalla rigida legislazione europea. Parliamo di glifosato, pesticidi, erbicidi, metalli pesanti. Sul fronte della chiarezza, il portale VesselFinder - che monitora in tempo reale le rotte delle navi - può dare una mano. Prima di arrivare ad Ancona, infatti, Gem Star è stata a Bari e prima ancora in Russia, nel porto di Vysotsk, vicino al confine con la Finlandia. La geografia Parlando esclusivamente di grano duro, quello usato per la pasta ed il pane, nel 2023 (gennaio-novembre) l'Italia ha importato poco più di 2,9 milioni di tonnellate di materia prima, dato in crescita rispetto ai circa 1,6 milioni del 2022, per circa 1,2 miliardi euro (secondo l'Associazione Nazionale Cerealisti). Ancora più utile è capire da dove viene, effettivamente, tutto questo grano duro. Secondo i dati Istat ed europei elaborati dal Centro Studi Divulga, a crescere a dismisura nel 2023 sono stati l'import di frumento da Russia e Turchia, entrambi fermi a quota 410mila tonnellate contro i quantitativi trascurabili del passato. Stessa sorte per il Kazakistan, che arriva a 250mila tonnellate. Resta comunque primo importatore il Canada con le sue oltre 800mila tonnellate. Ma il vero problema riguarda la restante parte del fabbisogno nazionale che viene coperto dai nostri agricoltori, costretti ad abbattere i prezzi per fronteggiare la concorrenza estera che spesso è pure sleale. Estendendo il concetto di import/export ad altri settori, sono di recente pubblicazione i numeri del **porto** di Ancona per l'anno 2023. Sono state 9.486.967 le tonnellate di merci transitate per lo scalo dorico, in flessione del 10% rispetto all'anno precedente. Di contro, segna più 5% il numero di container e resta simile al 2022 il peso delle merci in questi custoditi (1,1 milioni di tonnellate). Stabili anche i passeggeri, che sono stati 948mila. Circa 860mila sui traghetti, i restanti 87mila con le crociere (+20%). Merito di 48 "toccate" che nel 2024 diventeranno 60, la prima il 5 aprile. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AdSP Mare Adriatico Centrale: 11,2 mln di merci e 958 mila passeggeri nel 2023

(FERPRESS) Ancona, 1 MAR Sono state 11.239.080 tonnellate le merci complessivamente movimentate nel 2023 nei porti di Ancona-Falconara Marittima, Ortona e Vasto che fanno parte dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Del totale, 6.785.316 tonnellate sono state le merci solide e 4.453.764 tonnellate le rinfuse liquide. Lo scalo dorico ha movimentato 9.486.967 tonnellate, Ortona 1.179.303 tonnellate e Vasto 572.810 tonnellate. I passeggeri transitati nei porti dell'Autorità di sistema portuale sono stati 958.690, in linea con lo scorso anno. Sono stati 870.041 i passeggeri dei traghetti ad Ancona e Pesaro e 88.649 i crocieristi arrivati ad Ancona, Pesaro e Ortona.



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE: 11,2 MILIONI DI MERCI E 958 MILA PASSEGGERI NEL 2023

Nel porto di Ancona movimentate 9,5 milioni di tonnellate di merci, 1,1 tonnellate ad Ortona, lo scalo di Vasto sfiora 0,6 milioni di tonnellate Ancona- Sono state 11.239.080 tonnellate le merci complessivamente movimentate nel 2023 nei porti di Ancona-Falconara Marittima, Ortona e Vasto che fanno parte dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Del totale, 6.785.316 tonnellate sono state le merci solide e 4.453.764 tonnellate le rinfuse liquide. Lo scalo dorico ha movimentato 9.486.967 tonnellate, Ortona 1.179.303 tonnellate e Vasto 572.810 tonnellate. I passeggeri transitati nei porti dell'Autorità di sistema portuale sono stati 958.690, in linea con lo scorso anno. Sono stati 870.041 i passeggeri dei traghetti ad Ancona e Pesaro e 88.649 i crocieristi arrivati ad Ancona, Pesaro e Ortona. L'andamento delle merci movimentate nel sistema portuale è dovuto, anche nel 2023, all'influenza della congiuntura economica e degli effetti delle crisi politiche internazionali che si sono susseguite in questi anni e che non accennano a diminuire. Porto di Ancona Nel porto di Ancona sono state 9.486.967 tonnellate le merci movimentate nel 2023, con un calo del -10% sull'anno precedente, quando le merci sono state 10.576.996 tonnellate. Sono diminuite, in particolare, le merci solide, pari a 377.812 tonnellate, soprattutto nel segmento del traffico traghetti per la Grecia. Le merci imbarcate e sbarcate nei contenitori sono state 1.148.130 tonnellate, in linea con il 2022. Buono l'andamento del numero dei contenitori, cresciuti da 165.346 del 2022 a 173.152 del 2023, con un aumento del +5%. Le principali tipologie di merce trasportate in container sono i prodotti chimici e artificiali, dell'agricoltura e della silvicoltura, i prodotti alimentari e bevande e i metalli non ferrosi. I principali porti hub di riferimento per Ancona sono, anche nel 2023, **Trieste** e Gioia Tauro, il porto del Pireo in Grecia, quello di Koper in Slovenia e Malta. Il traffico complessivo dei passeggeri nello scalo dorico, con 948.457 viaggiatori, è in linea con il dato del 2022. I passeggeri dei traghetti sono stati 860.630, con un lieve calo del -2% rispetto al 2022, dovuto in particolare alla direttrice greca dove sono transitate 582.591 persone. Un dato parzialmente compensato dall'incremento dei passeggeri delle navi traghetto per la Croazia che sono stati 158.206 (+23%) e di quelli per l'Albania, in totale 119.833, con una crescita del +10%. Buona la performance delle crociere arrivate nel porto di Ancona. I passeggeri sono stati 87.827, con un aumento del +20% sugli arrivi della stagione 2022, quando erano 73.026. Sono stati 18.080 i crocieristi imbarcati e sbarcati ad Ancona a bordo della nave Msc Fantasia, arrivata 29 volte nello scalo. Complessivamente le toccate di navi da crociera sono state 48, otto in più del 2022. Un dato più che positivo, segno dell'ottimo andamento internazionale del traffico delle crociere, che anticipa la programmazione del 2024 in cui le toccate di crociere previste sono già 60, con l'avvio della stagione



Nel porto di Ancona movimentate 9,5 milioni di tonnellate di merci, 1,1 tonnellate ad Ortona, lo scalo di Vasto sfiora 0,6 milioni di tonnellate Ancona- Sono state 11.239.080 tonnellate le merci complessivamente movimentate nel 2023 nei porti di Ancona-Falconara Marittima, Ortona e Vasto che fanno parte dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Del totale, 6.785.316 tonnellate sono state le merci solide e 4.453.764 tonnellate le rinfuse liquide. Lo scalo dorico ha movimentato 9.486.967 tonnellate, Ortona 1.179.303 tonnellate e Vasto 572.810 tonnellate. I passeggeri transitati nei porti dell'Autorità di sistema portuale sono stati 958.690, in linea con lo scorso anno. Sono stati 870.041 i passeggeri dei traghetti ad Ancona e Pesaro e 88.649 i crocieristi arrivati ad Ancona, Pesaro e Ortona. L'andamento delle merci movimentate nel sistema portuale è dovuto, anche nel 2023, all'influenza della congiuntura economica e degli effetti delle crisi politiche internazionali che si sono susseguite in questi anni e che non accennano a diminuire. Porto di Ancona Nel porto di Ancona sono state 9.486.967 tonnellate le merci movimentate nel 2023, con un calo del -10% sull'anno precedente, quando le merci sono state 10.576.996 tonnellate. Sono diminuite, in particolare, le merci solide, pari a 377.812 tonnellate, soprattutto nel segmento del traffico traghetti per la Grecia. Le merci imbarcate e sbarcate nei contenitori sono state 1.148.130 tonnellate, in linea con il 2022. Buono l'andamento del numero dei contenitori, cresciuti da 165.346 del 2022 a 173.152 del 2023, con un aumento del +5%. Le principali tipologie di merce trasportate in container sono i prodotti chimici e artificiali, dell'agricoltura e della silvicoltura, i prodotti alimentari e bevande e i metalli non ferrosi. I principali porti hub di riferimento per Ancona sono, anche nel 2023, Trieste e Gioia Tauro, il porto del Pireo in Grecia, quello di Koper in Slovenia e Malta. Il traffico complessivo dei passeggeri nello scalo dorico, con 948.457 viaggiatori, è in linea con il dato del 2022. I passeggeri dei traghetti sono stati 860.630, con un lieve calo del -2% rispetto al 2022, dovuto in particolare alla direttrice greca dove sono transitate 582.591 persone. Un dato parzialmente compensato dall'incremento dei passeggeri delle navi traghetto per la Croazia che sono stati 158.206 (+23%) e di quelli per l'Albania, in totale 119.833, con una crescita del +10%. Buona la performance delle crociere arrivate nel porto di Ancona. I passeggeri sono stati 87.827, con un aumento del +20% sugli arrivi della stagione 2022, quando erano 73.026. Sono stati 18.080 i crocieristi imbarcati e sbarcati ad Ancona a bordo della nave Msc Fantasia, arrivata 29 volte nello scalo. Complessivamente le toccate di navi da crociera sono state 48, otto in più del 2022. Un dato più che positivo, segno dell'ottimo andamento internazionale del traffico delle crociere, che anticipa la programmazione del 2024 in cui le toccate di crociere previste sono già 60, con l'avvio della stagione

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

il 5 aprile con l'arrivo di Msc Lirica. Porto di Ortona Andamento positivo per il traffico merci nello scalo di Ortona, i cui risultati continuano un lieve, ma costante, trend in crescita iniziato prima della pandemia e mai interrotto. Le merci movimentate nel 2023 sono state 1.179.303 tonnellate, con un lieve incremento del +1% rispetto all'anno precedente. Le merci liquide, con il traffico di derivati del petrolio, sono cresciute del +2%, con 430.584 tonnellate, mentre le rinfuse solide sono state 748.719 tonnellate (+0,3%). In particolare, è aumentato lo sbarco di prodotti cerealicoli con 381.883 tonnellate (+5%). I crocieristi in transito nel porto di Ortona nel 2023 sono stati 467, con 10 toccate della compagnia Grand Circle Cruise Line, con le navi Artemis e Athena, e una della CroisiEurope. Porto di Vasto Il porto di Vasto ha avuto nel 2023 un traffico di 572.810 tonnellate di merci di cui 279.704 rinfuse liquide (prodotti petroliferi raffinati e prodotti chimici) e 263.744 tonnellate di rinfuse solide (in particolare, collettame vario, prodotti chimici e prodotti metallurgici). Lo scalo registra anche un dinamico traffico di veicoli nuovi in export: 15.451 unità per 29.362 tonnellate. Porto di Pesaro A Pesaro, il 2023 si è chiuso con 9.766 passeggeri complessivi. I passeggeri in transito sulla linea estiva per la Croazia sono stati 9.411. I crocieristi, che hanno viaggiato sulle navi Athena e Artemis, con otto toccate della compagnia Grand Circle Cruise Line sulla direttrice dal mare Adriatico al Mediterraneo, sono stati 355. Il Presidente Garofalo, un sistema portuale poliedrico che si confronta con le dinamiche internazionali "I porti dell'Adriatico centrale si stanno confrontando con le ricadute della congiuntura economica e delle dinamiche internazionali e lo stanno facendo con un impegno legato alla valorizzazione delle loro specializzazioni e delle caratteristiche di polifunzionalità - afferma il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Come Adsp cerchiamo di affiancare il lavoro delle imprese e degli operatori portuali, in collaborazione con tutte le istituzioni di riferimento, per migliorare e potenziare i servizi e le infrastrutture necessarie al mantenimento dei traffici e all'individuazione di nuove opportunità di mercato in un momento in cui sono evidenti a tutti le difficoltà di carattere mondiale. Un periodo che può, però, offrire anche possibilità di sviluppo come la portualità italiana ha saputo dimostrare in questi anni".

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Lo scorso anno il traffico delle merci nel porto di Ancona è diminuito del -10,3%

In crescita i crocieristi (+19,3%) nei porti dell'Adriatico Centrale. In lieve calo (-1,6%) i passeggeri dei traghetti L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha reso noto che lo scorso anno i porti di **Ancona**-Falconara Marittima, Ortona e Vasto hanno movimentato 11,2 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -4,3% sul 2022. Nel 2023 il totale delle merci solide è stato di quasi 6,8 milioni di tonnellate (-8,6%) e quello delle merci liquide di oltre 4,4 milioni di tonnellate (+3,0%). Lo scorso anno il solo **porto** di **Ancona** ha movimentato quasi 9,5 milioni di tonnellate di carichi (-10,3%). L'AdSP ha specificato che sono diminuite, in particolare, le merci solide, pari a 377.812 tonnellate (-16,7%), soprattutto nel segmento del traffico traghetti per la Grecia. Le merci imbarcate e sbarcate nei contenitori sono state oltre 1,1 milioni di tonnellate, in linea con il 2022, con una movimentazione di container che è stata pari a 173.152 teu (+4,7%). Il traffico complessivo delle rinfuse liquide e di rotabili, si desume dai dati forniti dall'ente portuale, è calato del -11,3% essendo ammontato a quasi 8,0 milioni di tonnellate. Nel 2023 il **porto** di Ortona ha movimentato 1,2 milioni di tonnellate di merci (+1,0%). Le rinfuse liquide, con il traffico di derivati del petrolio, sono cresciute del +2,3% con 431mila tonnellate, mentre le merci secche sono state 749mila tonnellate (+0,3%). In particolare, è aumentato lo sbarco di prodotti cerealicoli con 382mila tonnellate (+4,6%). Lo scorso anno il traffico nel **porto** di Vasto è stato di 573mila tonnellate (-3,9%), di cui 280mila tonnellate di rinfuse liquide (+11,7%) e 203mila tonnellate di merci secche (-15,2%). Nel 2023 i passeggeri transitati nei porti gestiti dall'AdSP sono stati 959mila, in linea con l'anno precedente. Sono stati 870mila i passeggeri dei traghetti ad **Ancona** e Pesaro (-1,6%) e 89mila (+19,3%) i crocieristi arrivati ad **Ancona**, Pesaro e Ortona.



In crescita i crocieristi (+19,3%) nei porti dell'Adriatico Centrale. In lieve calo (-1,6%) i passeggeri dei traghetti L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha reso noto che lo scorso anno i porti di Ancona-Falconara Marittima, Ortona e Vasto hanno movimentato 11,2 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -4,3% sul 2022. Nel 2023 il totale delle merci solide è stato di quasi 6,8 milioni di tonnellate (-8,6%) e quello delle merci liquide di oltre 4,4 milioni di tonnellate (+3,0%). Lo scorso anno il solo porto di Ancona ha movimentato quasi 9,5 milioni di tonnellate di carichi (-10,3%). L'AdSP ha specificato che sono diminuite, in particolare, le merci solide, pari a 377.812 tonnellate (-16,7%), soprattutto nel segmento del traffico traghetti per la Grecia. Le merci imbarcate e sbarcate nei contenitori sono state oltre 1,1 milioni di tonnellate, in linea con il 2022, con una movimentazione di container che è stata pari a 173.152 teu (+4,7%). Il traffico complessivo delle rinfuse liquide e di rotabili, si desume dai dati forniti dall'ente portuale, è calato del -11,3% essendo ammontato a quasi 8,0 milioni di tonnellate. Nel 2023 il porto di Ortona ha movimentato 1,2 milioni di tonnellate di merci (+1,0%). Le rinfuse liquide, con il traffico di derivati del petrolio, sono cresciute del +2,3% con 431mila tonnellate, mentre le merci secche sono state 749mila tonnellate (+0,3%). In particolare, è aumentato lo sbarco di prodotti cerealicoli con 382mila tonnellate (+4,6%). Lo scorso anno il traffico nel porto di Vasto è stato di 573mila tonnellate (-3,9%), di cui 280mila tonnellate di rinfuse liquide (+11,7%) e 203mila tonnellate di merci secche (-15,2%). Nel 2023 i passeggeri transitati nei porti gestiti dall'AdSP sono stati 959mila, in linea con l'anno precedente. Sono stati 870mila i passeggeri dei traghetti ad Ancona e Pesaro (-1,6%) e 89mila (+19,3%) i crocieristi arrivati ad Ancona, Pesaro e Ortona.

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE: 11,2 MILIONI DI MERCI E 958 MILA PASSEGGERI NEL 2023

Nel porto di Ancona movimentate 9,5 milioni di tonnellate di merci, 1,1 tonnellate ad Ortona, lo scalo di Vasto sfiora 0,6 milioni di tonnellate. I passeggeri complessivi sono stati 958.690, crescono del +20% i crocieristi nello scalo dorico Ancona, 1 marzo 2024 - Sono state 11.239.080 tonnellate le merci complessivamente movimentate nel 2023 nei porti di Ancona-Falconara Marittima, Ortona e Vasto che fanno parte dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Del totale, 6.785.316 tonnellate sono state le merci solide e 4.453.764 tonnellate le rinfuse liquide. Lo scalo dorico ha movimentato 9.486.967 tonnellate, Ortona 1.179.303 tonnellate e Vasto 572.810 tonnellate. I passeggeri transitati nei porti dell'Autorità di sistema portuale sono stati 958.690, in linea con lo scorso anno. Sono stati 870.041 i passeggeri dei traghetti ad Ancona e Pesaro e 88.649 i crocieristi arrivati ad Ancona, Pesaro e Ortona. L'andamento delle merci movimentate nel sistema portuale è dovuto, anche nel 2023, all'influenza della congiuntura economica e degli effetti delle crisi politiche internazionali che si sono susseguite in questi anni e che non accennano a diminuire. Porto di Ancona Nel porto di Ancona sono state 9.486.967 tonnellate le merci movimentate nel 2023, con un calo del -10% sull'anno precedente, quando le merci sono state 10.576.996 tonnellate. Sono diminuite, in particolare, le merci solide, pari a 377.812 tonnellate, soprattutto nel segmento del traffico traghetti per la Grecia. Le merci imbarcate e sbarcate nei contenitori sono state 1.148.130 tonnellate, in linea con il 2022. Buono l'andamento del numero dei contenitori, cresciuti da 165.346 del 2022 a 173.152 del 2023, con un aumento del +5%. Le principali tipologie di merce trasportate in container sono i prodotti chimici e artificiali, dell'agricoltura e della silvicoltura, i prodotti alimentari e bevande e i metalli non ferrosi. I principali porti hub di riferimento per Ancona sono, anche nel 2023, **Trieste** e Gioia Tauro, il porto del Pireo in Grecia, quello di Koper in Slovenia e Malta. Il traffico complessivo dei passeggeri nello scalo dorico, con 948.457 viaggiatori, è in linea con il dato del 2022. I passeggeri dei traghetti sono stati 860.630, con un lieve calo del -2% rispetto al 2022, dovuto in particolare alla direttrice greca dove sono transitate 582.591 persone. Un dato parzialmente compensato dall'incremento dei passeggeri delle navi traghetto per la Croazia che sono stati 158.206 (+23%) e di quelli per l'Albania, in totale 119.833, con una crescita del +10%. Buona la performance delle crociere arrivate nel porto di Ancona. I passeggeri sono stati 87.827, con un aumento del +20% sugli arrivi della stagione 2022, quando erano 73.026. Sono stati 18.080 i crocieristi imbarcati e sbarcati ad Ancona a bordo della nave Msc Fantasia, arrivata 29 volte nello scalo. Complessivamente le toccate di navi da crociera sono state 48, otto in più del 2022. Un dato più che positivo, segno dell'ottimo andamento internazionale del traffico delle crociere, che anticipa



Nel porto di Ancona movimentate 9,5 milioni di tonnellate di merci, 1,1 tonnellate ad Ortona, lo scalo di Vasto sfiora 0,6 milioni di tonnellate. I passeggeri complessivi sono stati 958.690, crescono del +20% i crocieristi nello scalo dorico Ancona, 1 marzo 2024 - Sono state 11.239.080 tonnellate le merci complessivamente movimentate nel 2023 nei porti di Ancona-Falconara Marittima, Ortona e Vasto che fanno parte dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Del totale, 6.785.316 tonnellate sono state le merci solide e 4.453.764 tonnellate le rinfuse liquide. Lo scalo dorico ha movimentato 9.486.967 tonnellate, Ortona 1.179.303 tonnellate e Vasto 572.810 tonnellate. I passeggeri transitati nei porti dell'Autorità di sistema portuale sono stati 958.690, in linea con lo scorso anno. Sono stati 870.041 i passeggeri dei traghetti ad Ancona e Pesaro e 88.649 i crocieristi arrivati ad Ancona, Pesaro e Ortona. L'andamento delle merci movimentate nel sistema portuale è dovuto, anche nel 2023, all'influenza della congiuntura economica e degli effetti delle crisi politiche internazionali che si sono susseguite in questi anni e che non accennano a diminuire. Porto di Ancona Nel porto di Ancona sono state 9.486.967 tonnellate le merci movimentate nel 2023, con un calo del -10% sull'anno precedente, quando le merci sono state 10.576.996 tonnellate. Sono diminuite, in particolare, le merci solide, pari a 377.812 tonnellate, soprattutto nel segmento del traffico traghetti per la Grecia. Le merci imbarcate e sbarcate nei contenitori sono state 1.148.130 tonnellate, in linea con il 2022. Buono l'andamento del numero dei contenitori, cresciuti da 165.346 del 2022 a 173.152 del 2023, con un aumento del +5%. Le principali tipologie di merce trasportate in container sono i prodotti chimici e artificiali, dell'agricoltura e della silvicoltura, i prodotti alimentari e bevande e i metalli non ferrosi. I principali porti hub di riferimento per Ancona sono, anche nel 2023, Trieste e Gioia Tauro, il porto del Pireo in Grecia, quello di Koper in Slovenia e Malta.

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

la programmazione del 2024 in cui le toccate di crociere previste sono già 60, con l'avvio della stagione il 5 aprile con l'arrivo di Msc Lirica. Porto di Ortona Andamento positivo per il traffico merci nello scalo di Ortona, i cui risultati continuano un lieve, ma costante, trend in crescita iniziato prima della pandemia e mai interrotto. Le merci movimentate nel 2023 sono state 1.179.303 tonnellate, con un lieve incremento del +1% rispetto all'anno precedente. Le merci liquide, con il traffico di derivati del petrolio, sono cresciute del +2%, con 430.584 tonnellate, mentre le rinfuse solide sono state 748.719 tonnellate (+0,3%). In particolare, è aumentato lo sbarco di prodotti cerealicoli con 381.883 tonnellate (+5%). I crocieristi in transito nel porto di Ortona nel 2023 sono stati 467, con 10 toccate della compagnia Grand Circle Cruise Line, con le navi Artemis e Athena, e una della CroisiEurope. Porto di Vasto Il porto di Vasto ha avuto nel 2023 un traffico di 572.810 tonnellate di merci di cui 279.704 rinfuse liquide (prodotti petroliferi raffinati e prodotti chimici) e 263.744 tonnellate di rinfuse solide (in particolare, collettame vario, prodotti chimici e prodotti metallurgici). Lo scalo registra anche un dinamico traffico di veicoli nuovi in export: 15.451 unità per 29.362 tonnellate. Porto di Pesaro A Pesaro, il 2023 si è chiuso con 9.766 passeggeri complessivi. I passeggeri in transito sulla linea estiva per la Croazia sono stati 9.411. I crocieristi, che hanno viaggiato sulle navi Athena e Artemis, con otto toccate della compagnia Grand Circle Cruise Line sulla direttrice dal mare Adriatico al Mediterraneo, sono stati 355. Il Presidente Garofalo, un sistema portuale poliedrico che si confronta con le dinamiche internazionali "I porti dell'Adriatico centrale si stanno confrontando con le ricadute della congiuntura economica e delle dinamiche internazionali e lo stanno facendo con un impegno legato alla valorizzazione delle loro specializzazioni e delle caratteristiche di polifunzionalità - afferma il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Come Adsp cerchiamo di affiancare il lavoro delle imprese e degli operatori portuali, in collaborazione con tutte le istituzioni di riferimento, per migliorare e potenziare i servizi e le infrastrutture necessarie al mantenimento dei traffici e all'individuazione di nuove opportunità di mercato in un momento in cui sono evidenti a tutti le difficoltà di carattere mondiale. Un periodo che può, però, offrire anche possibilità di sviluppo come la portualità italiana ha saputo dimostrare in questi anni".

Ad Ancona appaltato il cold ironing

ANCONA I dubbi e le contro-indicazioni emerse anche dal recente Propeller di Livorno o non hanno frenato l'AdSP di Ancona che ha aggiudicato in questi giorni l'appalto integrato per la costruzione dell'infrastruttura di cold-ironing nel porto storico. Il sistema di elettrificazione scrive l'AdSP interesserà sei banchine utilizzate per il traffico traghetti e sarà realizzato con i fondi del Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'appalto integrato, che include progettazione esecutiva e realizzazione delle opere, è stato affidato per un importo contrattuale di 4.298.994 euro. L'aggiudicazione dell'AdSP avviene con un mese di anticipo rispetto all'obiettivo indicato dal Mit al 31 marzo. L'impianto sarà costituito da cavidotti interrati nella sede stradale di competenza portuale, con l'installazione di specifiche cabine, e sarà realizzato per alimentare da terra le navi traghetto o altre navi qualora compatibili con le potenze erogate. Sarà indipendente dalla rete elettrica utilizzata per i servizi generali del porto, di proprietà dell'Autorità di Sistema Portuale. La stima della potenza prevista per l'alimentazione del sistema nel suo complesso è di 9 MW. L'infrastruttura sarà innovativa, con un sistema flessibile di alimentazione a seconda della necessità della nave attraccata, e dovrà essere realizzata entro giugno 2026. Il progetto complessivo di elettrificazione dei porti di Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto nelle Marche e di Ortona e Pescara in Abruzzo riverisce ancora l'AdSP è stato curato da Sogesid, società in house del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con cui l'Autorità di sistema portuale ha sottoscritto a settembre 2022 una convezione dedicata alla progettazione del cold-ironing. L'investimento previsto nel sistema portuale è di 11 milioni di euro. Compriamo un ulteriore passo nella costruzione di un sistema portuale innovativo e sostenibile afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo. Il nostro obiettivo è quello di potenziare le infrastrutture materiali e immateriali necessari allo sviluppo dei traffici marittimi che interessano il porto di Ancona. Un progetto di rilievo che coinvolge tutte le banchine del porto storico dove ormeggiano i traghetti e che nasce con lo scopo di realizzare uno scalo sempre più green, diminuendo l'impatto ambientale e migliorando il rapporto con la città.



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il sistema portuale dorico ha chiuso il 2023 con traffici in calo del 9,2%

Ortona e Vasto tamponano l'emorragia di **Ancona**, dove scendono anche i passeggeri dei traghetti. Sono state 11.239.080 le tonnellate di merce complessivamente movimentate nel 2023 nei porti di **Ancona**-Falconara Marittima, Ortona e Vasto che fanno parte dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Togliendo Vasto, che nel 2022 non era conteggiato, un calo del 9,2% rispetto all'anno precedente. I dati sono stati diffusi dall'Adsp dorica: "Del totale, 6.785.316 tonnellate sono state le merci solide e 4.453.764 tonnellate le rinfuse liquide. Lo scalo dorico ha movimentato 9.486.967 tonnellate, Ortona 1.179.303 tonnellate e Vasto 572.810 tonnellate. I passeggeri transitati nei porti dell'Autorità di sistema portuale sono stati 958.690, in linea con lo scorso anno. Sono stati 870.041 i passeggeri dei traghetti ad **Ancona** e Pesaro e 88.649 i crocieristi arrivati ad **Ancona**, Pesaro e Ortona". Con 9.486.967 tonnellate il calo è stato del 10% ad **Ancona**, dove, ha registrato la nota, sono però cresciuti i Teu 165.346 del 2022 a 173.152 del 2023, con un aumento del +5%. I passeggeri dei traghetti sono stati 860.630, con un calo del -2% rispetto al 2022, dovuto in particolare alla direttrice greca dove sono transitate 582.591 persone. Un dato parzialmente compensato dall'incremento dei passeggeri delle navi traghetto per la Croazia che sono stati 158.206 (+23%) e di quelli per l'Albania, in totale 119.833, con una crescita del +10%. Buona la performance delle crociere arrivate nel **porto** di **Ancona**. I passeggeri sono stati 87.827, con un aumento del +20% sugli arrivi della stagione 2022. Sono stati 18.080 i crocieristi imbarcati e sbarcati ad **Ancona** a bordo della nave Msc Fantasia, arrivata 29 volte nello scalo. Complessivamente le toccate di navi da crociera sono state 48, otto in più del 2022. Andamento positivo per il traffico merci nello scalo di Ortona, i cui risultati continuano un lieve, ma costante, trend in crescita iniziato prima della pandemia e mai interrotto. Le merci movimentate nel 2023 sono state 1.179.303 tonnellate, con un lieve incremento del +1% rispetto all'anno precedente. Le merci liquide, con il traffico di derivati del petrolio, sono cresciute del +2%, con 430.584 tonnellate, mentre le rinfuse solide sono state 748.719 tonnellate (+0,3%). In particolare, è aumentato lo sbarco di prodotti cerealicoli con 381.883 tonnellate (+5%). Il **porto** di Vasto ha avuto nel 2023 un traffico di 572.810 tonnellate di merci di cui 279.704 rinfuse liquide (prodotti petroliferi raffinati e prodotti chimici) e 263.744 tonnellate di rinfuse solide (in particolare, collettame vario, prodotti chimici e prodotti metallurgici). Lo scalo registra anche un traffico di veicoli nuovi in export: 15.451 unità per 29.362 tonnellate. A Pesaro, il 2023 si è chiuso con 9.766 passeggeri complessivi. "I porti dell'Adriatico centrale si stanno confrontando con le ricadute della congiuntura economica e delle dinamiche internazionali e lo stanno facendo con un impegno legato alla valorizzazione



Ortona e Vasto tamponano l'emorragia di Ancona, dove scendono anche i passeggeri dei traghetti. Sono state 11.239.080 le tonnellate di merce complessivamente movimentate nel 2023 nei porti di Ancona-Falconara Marittima, Ortona e Vasto che fanno parte dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Togliendo Vasto, che nel 2022 non era conteggiato, un calo del 9,2% rispetto all'anno precedente. I dati sono stati diffusi dall'Adsp dorica: "Del totale, 6.785.316 tonnellate sono state le merci solide e 4.453.764 tonnellate le rinfuse liquide. Lo scalo dorico ha movimentato 9.486.967 tonnellate, Ortona 1.179.303 tonnellate e Vasto 572.810 tonnellate. I passeggeri transitati nei porti dell'Autorità di sistema portuale sono stati 958.690, in linea con lo scorso anno. Sono stati 870.041 i passeggeri dei traghetti ad Ancona e Pesaro e 88.649 i crocieristi arrivati ad Ancona, Pesaro e Ortona". Con 9.486.967 tonnellate il calo è stato del 10% ad Ancona, dove, ha registrato la nota, sono però cresciuti i Teu 165.346 del 2022 a 173.152 del 2023, con un aumento del +5%. I passeggeri dei traghetti sono stati 860.630, con un calo del -2% rispetto al 2022, dovuto in particolare alla direttrice greca dove sono transitate 582.591 persone. Un dato parzialmente compensato dall'incremento dei passeggeri delle navi traghetto per la Croazia che sono stati 158.206 (+23%) e di quelli per l'Albania, in totale 119.833, con una crescita del +10%. Buona la performance delle crociere arrivate nel porto di Ancona. I passeggeri sono stati 87.827, con un aumento del +20% sugli arrivi della stagione 2022. Sono stati 18.080 i crocieristi imbarcati e sbarcati ad Ancona a bordo della nave Msc Fantasia, arrivata 29 volte nello scalo. Complessivamente le toccate di navi da crociera sono state 48, otto in più del 2022. Andamento positivo per il traffico merci nello scalo di Ortona, i cui risultati continuano un lieve, ma costante, trend in crescita iniziato prima della pandemia e mai interrotto. Le merci

Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

delle loro specializzazioni e delle caratteristiche di polifunzionalità" ha affermato il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Nel 2023 nel porto di Ancona movimentate 9,5mln di tonnellate di merci, quasi 950mila i viaggiatori

Sono state 11.239.080 tonnellate le merci complessivamente movimentate nel 2023 nei porti di Ancona-Falconara Marittima, Ortona e Vasto che fanno parte dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Del totale, 6.785.316 tonnellate sono state le merci solide e 4.453.764 tonnellate le rinfuse liquide. Lo scalo dorico ha movimentato 9.486.967 tonnellate, Ortona 1.179.303 tonnellate e Vasto 572.810 tonnellate. I passeggeri transitati nei porti dell'Autorità di sistema portuale sono stati 958.690, in linea con lo scorso anno. Sono stati 870.041 i passeggeri dei traghetti ad Ancona e Pesaro e 88.649 i crocieristi arrivati ad Ancona, Pesaro e Ortona. L'andamento delle merci movimentate nel sistema portuale è dovuto, anche nel 2023, all'influenza della congiuntura economica e degli effetti delle crisi politiche internazionali che si sono susseguite in questi anni e che non accennano a diminuire. Porto di Ancona Nel porto di Ancona sono state 9.486.967 tonnellate le merci movimentate nel 2023, con un calo del -10% sull'anno precedente, quando le merci sono state 10.576.996 tonnellate. Sono diminuite, in particolare, le merci solide, pari a 377.812 tonnellate, soprattutto nel segmento del traffico traghetti per la Grecia. Le merci imbarcate e sbarcate nei contenitori sono state 1.148.130 tonnellate, in linea con il 2022. Buono l'andamento del numero dei contenitori, cresciuti da 165.346 del 2022 a 173.152 del 2023, con un aumento del +5%. Le principali tipologie di merce trasportate in container sono i prodotti chimici e artificiali, dell'agricoltura e della silvicoltura, i prodotti alimentari e bevande e i metalli non ferrosi. I principali porti hub di riferimento per Ancona sono, anche nel 2023, Trieste e Gioia Tauro, il porto del Pireo in Grecia, quello di Koper in Slovenia e Malta. Il traffico complessivo dei passeggeri nello scalo dorico, con 948.457 viaggiatori, è in linea con il dato del 2022. I passeggeri dei traghetti sono stati 860.630, con un lieve calo del -2% rispetto al 2022, dovuto in particolare alla direttrice greca dove sono transitate 582.591 persone. Un dato parzialmente compensato dall'incremento dei passeggeri delle navi traghetti per la Croazia che sono stati 158.206 (+23%) e di quelli per l'Albania, in totale 119.833, con una crescita del +10%. Buona la performance delle crociere arrivate nel porto di Ancona. I passeggeri sono stati 87.827, con un aumento del +20% sugli arrivi della stagione 2022, quando erano 73.026. Sono stati 18.080 i crocieristi imbarcati e sbarcati ad Ancona a bordo della nave Msc Fantasia, arrivata 29 volte nello scalo. Complessivamente le toccate di navi da crociera sono state 48, otto in più del 2022. Un dato più che positivo, segno dell'ottimo andamento internazionale del traffico delle crociere, che anticipa la programmazione del 2024 in cui le toccate di crociere previste sono già 60, con l'avvio della stagione il 5 aprile con l'arrivo di Msc Lirica. Porto di Ortona Andamento positivo per il traffico merci



03/01/2024 14:54

Sono state 11.239.080 tonnellate le merci complessivamente movimentate nel 2023 nei porti di Ancona-Falconara Marittima, Ortona e Vasto che fanno parte dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Del totale, 6.785.316 tonnellate sono state le merci solide e 4.453.764 tonnellate le rinfuse liquide. Lo scalo dorico ha movimentato 9.486.967 tonnellate, Ortona 1.179.303 tonnellate e Vasto 572.810 tonnellate. I passeggeri transitati nei porti dell'Autorità di sistema portuale sono stati 958.690, in linea con lo scorso anno. Sono stati 870.041 i passeggeri dei traghetti ad Ancona e Pesaro e 88.649 i crocieristi arrivati ad Ancona, Pesaro e Ortona. L'andamento delle merci movimentate nel sistema portuale è dovuto, anche nel 2023, all'influenza della congiuntura economica e degli effetti delle crisi politiche internazionali che si sono susseguite in questi anni e che non accennano a diminuire. Porto di Ancona Nel porto di Ancona sono state 9.486.967 tonnellate le merci movimentate nel 2023, con un calo del -10% sull'anno precedente, quando le merci sono state 10.576.996 tonnellate. Sono diminuite, in particolare, le merci solide, pari a 377.812 tonnellate, soprattutto nel segmento del traffico traghetti per la Grecia. Le merci imbarcate e sbarcate nei contenitori sono state 1.148.130 tonnellate, in linea con il 2022. Buono l'andamento del numero dei contenitori, cresciuti da 165.346 del 2022 a 173.152 del 2023, con un aumento del +5%. Le principali tipologie di merce trasportate in container sono i prodotti chimici e artificiali, dell'agricoltura e della silvicoltura, i prodotti alimentari e bevande e i metalli non ferrosi. I principali porti hub di riferimento per Ancona sono, anche nel 2023, Trieste e Gioia Tauro, il porto del Pireo in Grecia, quello di Koper in Slovenia e Malta. Il traffico complessivo dei passeggeri nello scalo dorico, con 948.457 viaggiatori, è in linea con il dato del 2022. I passeggeri dei traghetti sono stati 860.630, con un lieve calo del -2% rispetto al 2022, dovuto in particolare alla

nello scalo di Ortona, i cui risultati continuano un lieve, ma costante, trend in crescita iniziato prima della pandemia e mai interrotto. Le merci movimentate nel 2023 sono state 1.179.303 tonnellate, con un lieve incremento del +1% rispetto all'anno precedente. Le merci liquide, con il traffico di derivati del petrolio, sono cresciute del +2%, con 430.584 tonnellate, mentre le rinfuse solide sono state 748.719 tonnellate (+0,3%). In particolare, è aumentato lo sbarco di prodotti cerealicoli con 381.883 tonnellate (+5%). I crocieristi in transito nel porto di Ortona nel 2023 sono stati 467, con 10 toccate della compagnia Grand Circle Cruise Line, con le navi Artemis e Athena, e una della CroisiEurope. Porto di Vasto Il porto di Vasto ha avuto nel 2023 un traffico di 572.810 tonnellate di merci di cui 279.704 rinfuse liquide (prodotti petroliferi raffinati e prodotti chimici) e 263.744 tonnellate di rinfuse solide (in particolare, collettame vario, prodotti chimici e prodotti metallurgici). Lo scalo registra anche un dinamico traffico di veicoli nuovi in export: 15.451 unità per 29.362 tonnellate. Porto di Pesaro A Pesaro, il 2023 si è chiuso con 9.766 passeggeri complessivi. I passeggeri in transito sulla linea estiva per la Croazia sono stati 9.411. I crocieristi, che hanno viaggiato sulle navi Athena e Artemis, con otto toccate della compagnia Grand Circle Cruise Line sulla direttrice dal mare Adriatico al Mediterraneo, sono stati 355. Il Presidente Garofalo, un **sistema portuale** poliedrico che si confronta con le dinamiche internazionali "I porti dell'Adriatico centrale si stanno confrontando con le ricadute della congiuntura economica e delle dinamiche internazionali e lo stanno facendo con un impegno legato alla valorizzazione delle loro specializzazioni e delle caratteristiche di polifunzionalità - afferma il Presidente dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Come **Adsp** cerchiamo di affiancare il lavoro delle imprese e degli operatori portuali, in collaborazione con tutte le istituzioni di riferimento, per migliorare e potenziare i servizi e le infrastrutture necessarie al mantenimento dei traffici e all'individuazione di nuove opportunità di mercato in un momento in cui sono evidenti a tutti le difficoltà di carattere mondiale. Un periodo che può, però, offrire anche possibilità di sviluppo come la portualità italiana ha saputo dimostrare in questi anni". Questo è un comunicato stampa pubblicato il 01-03-2024 alle 14:47 sul giornale del 02 marzo 2024 0 letture Commenti.

Navettamento crocieristico, il Consiglio di Stato respinge il ricorso di Medov

Daria Geggi CIVITAVECCHIA - Nuovo capitolo, e forse stavolta potrebbe essere l'ultimo, nella contesa tra Medov e l'Adsp, insieme a Port Mobility e Comune di Civitavecchia, sul navettamento crocieristico, alla luce della sentenza del Consiglio di Stato che si discosta dalle pronunce precedenti. La settima sezione del Consiglio di Stato, presieduta da Fabio Taormina e composta da Massimiliano Noccelli, Daniela Di Carlo, Sergio Zeuli e Pietro De Berardinis, ha infatti respinto il ricorso per l'ottemperanza della sentenza del Consiglio di Stato del 10 gennaio 2023, presentato da Medov. L'agenzia marittima aveva sollevato l'obiezione che l'Adsp non avesse tenuto conto di quanto disposto dai giudici, che avevano sancito l'annullamento di alcune disposizioni di Molo Vespucci in merito al servizio di navettamento e avevano imposto l'indizione di una gara pubblica entro tre mesi. «Alla sentenza 317 del 2023 - si legge nella sentenza che ripercorre i passi compiuti dall'Adsp in questi mesi - è stata data attuazione, per quanto riguarda la quasi totalità delle statuizioni in essa contenute e il residuo di esse si trova ormai in fase di avanzata esecuzione. Posto che non sono stati articolati motivi aggiunti denunciando l'asserita elusività o nullità degli incumbenti posti in essere, tale circostanza integra una causa sopravvenuta di carenza di interesse in capo alla parte ricorrente in ottemperanza, con conseguente declaratoria di improcedibilità del ricorso». Tale carenza quindi è stata giustificata dal fatto che nel frattempo la gara pubblica richiesta dalla precedente sentenza è stata regolarmente svolta. Inoltre, è stato permesso ai Tour operator, alle Agenzie di viaggi che offrono pacchetti turistici con crociere a Civitavecchia, nonché agli NCC e ai taxi, di accedere al porto per prelevare e accompagnare i crocieristi, previa presentazione delle credenziali di accesso, durante l'attesa dell'inizio della gara.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Navettamento crocieristico, il Consiglio di Stato respinge il ricorso di Medov

CIVITAVECCHIA - Nuovo capitolo, e forse stavolta potrebbe essere l'ultimo, nella contesa tra Medov e l'Adsp, insieme a Port Mobility e Comune di Civitavecchia, sul navettamento crocieristico, alla luce della sentenza del Consiglio di Stato che si discosta dalle pronunce precedenti. La settima sezione del Consiglio di Stato, presieduta da Fabio Taormina e composta da Massimiliano Noccelli, Daniela Di Carlo, Sergio Zeuli e Pietro De Berardinis, ha infatti respinto il ricorso per l'ottemperanza della sentenza del Consiglio di Stato del 10 gennaio 2023, presentato da Medov. L'agenzia marittima aveva sollevato l'obiezione che l'Adsp non avesse tenuto conto di quanto disposto dai giudici, che avevano sancito l'annullamento di alcune disposizioni di Molo Vespucci in merito al servizio di navettamento e avevano imposto l'indizione di una gara pubblica entro tre mesi. «Alla sentenza 317 del 2023 - si legge nella sentenza che ripercorre i passi compiuti dall'Adsp in questi mesi - è stata data attuazione, per quanto riguarda la quasi totalità delle statuizioni in essa contenute e il residuo di esse si trova ormai in fase di avanzata esecuzione. Posto che non sono stati articolati motivi aggiunti denunciando l'asserita elusività o nullità degli incumbenti posti in essere, tale circostanza integra una causa sopravvenuta di carenza di interesse in capo alla parte ricorrente in ottemperanza, con conseguente declaratoria di improcedibilità del ricorso». Tale carenza quindi è stata giustificata dal fatto che nel frattempo la gara pubblica richiesta dalla precedente sentenza è stata regolarmente svolta. Inoltre, è stato permesso ai Tour operator, alle Agenzie di viaggi che offrono pacchetti turistici con crociere a Civitavecchia, nonché agli NCC e ai taxi, di accedere al porto per prelevare e accompagnare i crocieristi, previa presentazione delle credenziali di accesso, durante l'attesa dell'inizio della gara. Condividi.



Le crociere come volano di sviluppo economico (e non) d'Italia: il punto Rotary con Leonardo Massa (MSC Crociere) mercoledì 7

Tredici milioni di passeggeri, con un trend in crescita e la crisi del periodo pandemico definitivamente alle spalle. Sono i numeri del mondo delle crociere che vede l'Italia protagonista a livello europeo e mondiale e non solo perché alcuni top player del settore hanno radici forti nei nostri territori ma anche perché il Belpaese resta una delle mete più forti del turismo d'alto livello mondiale. I numeri sono quelli dell'ultimo report Risposte Turismo del 2023 e sono confermati sia dalle compagnie che dalle associazioni di categoria, come Clia che lo scorso novembre affermava testualmente per voce della sua presidente: "Le prospettive sono ottime specialmente per l'Italia, che è il primo Paese di destinazione e anche quello dove c'è la maggiore ricaduta economica delle crociere, con 15 miliardi sui 60 generati in Europa". Contestualizzando tali dati alla città di Napoli parliamo di un aumento rispetto al 2022 di +3,9% di passeggeri e +2,7 per cento di toccata nave nel 2023 con trend in aumento. Dell'importanza del **sistema** crocieristico italiano e di come tali numeri e valori possono tradursi in volano di ricchezza e di crescita per l'intero **sistema** Paese se ne parlerà nel prossimo evento interclub dei club

Rotary napoletani. La conversazione vedrà come protagonista Leonardo Massa. Fresco di nomina di Vice President Southern Europe della Divisione Crociere del Gruppo MSC, Massa è passato dalle Olimpiadi (è un ex atleta di canottaggio) al mondo delle crociere con una carriera encomiabile tutta vissuta in MSC (da responsabile commerciale a Managing Director Italia passando per altri ruoli di grande responsabilità). A promuovere l'evento è il Rotary Club Napoli Ovest presieduto da Vera Gallo congiuntamente ai club Napoli Est, Napoli Sant'Elmo e Napoli Chiaja. Parteciperanno il coordinatore del gruppo Partenopeo dei club Rotary e presidente del club Rotary Napoli Est Angelo Coviello e i presidenti Paolo Manieri (Napoli Chiaja) e Marcello Picone (Napoli Sant'Elmo). L'incontro segue di poche settimane la conviviale con coniuge che ha visto al centro il **sistema portuale** campano dove i membri Rotary hanno avuto la possibilità di interloquire con il Presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, e l'Ammiraglio Ispettore Pietro Giuseppe Vella, Direttore Marittimo della Campania. "Una dimostrazione - spiega Angelo Coviello - di come i club Rotary partenopei guardino nel loro operato al mare con grande attenzione. Siamo una città di mare e al mare guardiamo come opportunità di scambio e di conoscenza. Possiamo dire che essere storicamente un porto, con tutto ciò che ne consegue, rende l'operato dei club Rotary napoletani segnato profondamente dal mare". "Siamo entusiasti di promuovere un dialogo così importante sul ruolo cruciale delle crociere nell'economia italiana", fa eco Vera Gallo. Che aggiunge: "Come Rotary Club, riconosciamo l'importanza di sfruttare le risorse marine in modo sostenibile per il beneficio di tutta la comunità. L'evento sarà un'opportunità



Tredici milioni di passeggeri, con un trend in crescita e la crisi del periodo pandemico definitivamente alle spalle. Sono i numeri del mondo delle crociere che vede l'Italia protagonista a livello europeo e mondiale e non solo perché alcuni top player del settore hanno radici forti nei nostri territori ma anche perché il Belpaese resta una delle mete più forti del turismo d'alto livello mondiale. I numeri sono quelli dell'ultimo report Risposte Turismo del 2023 e sono confermati sia dalle compagnie che dalle associazioni di categoria, come Clia che lo scorso novembre affermava testualmente per voce della sua presidente: "Le prospettive sono ottime specialmente per l'Italia, che è il primo Paese di destinazione e anche quello dove c'è la maggiore ricaduta economica delle crociere, con 15 miliardi sui 60 generati in Europa". Contestualizzando tali dati alla città di Napoli parliamo di un aumento rispetto al 2022 di +3,9% di passeggeri e +2,7 per cento di toccata nave nel 2023 con trend in aumento. Dell'importanza del sistema crocieristico italiano e di come tali numeri e valori possono tradursi in volano di ricchezza e di crescita per l'intero sistema Paese se ne parlerà nel prossimo evento interclub dei club Rotary napoletani. La conversazione vedrà come protagonista Leonardo Massa. Fresco di nomina di Vice President Southern Europe della Divisione Crociere del Gruppo MSC, Massa è passato dalle Olimpiadi (è un ex atleta di canottaggio) al mondo delle crociere con una carriera encomiabile tutta vissuta in MSC (da responsabile commerciale a Managing Director Italia passando per altri ruoli di grande responsabilità). A promuovere l'evento è il Rotary Club Napoli Ovest presieduto da Vera Gallo congiuntamente ai club Napoli Est, Napoli Sant'Elmo e Napoli Chiaja. Parteciperanno il coordinatore del gruppo Partenopeo dei club Rotary e presidente del club Rotary Napoli Est Angelo Coviello e i presidenti Paolo Manieri (Napoli Chiaja) e Marcello Picone (Napoli Sant'Elmo). L'incontro segue di poche settimane la conviviale con coniuge che ha visto al centro il sistema portuale campano dove i membri Rotary hanno avuto la possibilità di interloquire con il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, e l'Ammiraglio Ispettore Pietro Giuseppe Vella, Direttore Marittimo della Campania. "Una dimostrazione - spiega Angelo Coviello - di come i club Rotary partenopei guardino nel loro operato al mare con grande attenzione. Siamo una città di mare e al mare guardiamo come opportunità di scambio e di conoscenza. Possiamo dire che essere storicamente un porto, con tutto ciò che ne consegue, rende l'operato dei club Rotary napoletani segnato profondamente dal mare". "Siamo entusiasti di promuovere un dialogo così importante sul ruolo cruciale delle crociere nell'economia italiana", fa eco Vera Gallo. Che aggiunge: "Come Rotary Club, riconosciamo l'importanza di sfruttare le risorse marine in modo sostenibile per il beneficio di tutta la comunità. L'evento sarà un'opportunità

Gazzetta di Napoli

Napoli

preziosa per approfondire questo tema insieme a esperti del settore e membri della nostra comunità." L'appuntamento per l'evento "La crocieristica italiana come volano di sviluppo del **Sistema** Italia" si terrà giovedì 7 marzo 2024 alle ore 20.00 Sarà ospitato da Napoli Hub (viale Riviera di Chiaia 9A). Posti riservati ai soci partecipanti dei club su prenotazione. In "Turismo e Sapori" In "Cronaca".

Rotary Napoli, le crociere come volano di sviluppo economico d'Italia: il punto con Leonardo Massa (Msc)

Tredici milioni di passeggeri, con un trend in crescita e la crisi del periodo pandemico definitivamente alle spalle. Sono i numeri del mondo delle crociere che vede l'Italia protagonista a livello europeo e mondiale e non solo perché alcuni top player del settore hanno radici forti nei nostri territori ma anche perché il Belpaese resta una delle mete più forti del turismo d'alto livello mondiale. I numeri sono quelli dell'ultimo report Risposte Turismo del 2023 e sono confermati sia dalle compagnie che dalle associazioni di categoria, come Clia che lo scorso novembre affermava testualmente per voce della sua presidente: "Le prospettive sono ottime specialmente per l'Italia, che è il primo Paese di destinazione e anche quello dove c'è la maggiore ricaduta economica delle crociere, con 15 miliardi sui 60 generati in Europa". Contestualizzando tali dati alla città di Napoli parliamo di un aumento rispetto al 2022 di +3,9% di passeggeri e +2,7 per cento di toccata nave nel 2023 con trend in aumento. Dell'importanza del **sistema** crocieristico italiano e di come tali numeri e valori possono tradursi in volano di ricchezza e di crescita per l'intero **sistema** Paese se ne parlerà nel prossimo evento interclub dei club

Rotary napoletani. La conversazione vedrà come protagonista Leonardo Massa. Fresco di nomina di Vice President Southern Europe della Divisione Crociere del Gruppo Msc, Massa è passato dalle Olimpiadi (è un ex atleta di canottaggio) al mondo delle crociere con una carriera encomiabile tutta vissuta in Msc (da responsabile commerciale a Managing Director Italia passando per altri ruoli di grande responsabilità). A promuovere l'evento è il Rotary Club Napoli Ovest presieduto da Vera Gallo congiuntamente ai club Napoli Est, Napoli Sant'Elmo e Napoli Chiaja. Parteciperanno il coordinatore del gruppo Partenopeo dei club Rotary e presidente del club Rotary Napoli Est Angelo Coviello e i presidenti Paolo Manieri (Napoli Chiaja) e Marcello Picone (Napoli Sant'Elmo). L'incontro segue di poche settimane la conviviale con coniuge che ha visto al centro il **sistema portuale** campano dove i membri Rotary hanno avuto la possibilità di interloquire con il Presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, e l'Ammiraglio Ispettore Pietro Giuseppe Vella, Direttore Marittimo della Campania. "Una dimostrazione - spiega Angelo Coviello - di come i club Rotary partenopei guardino nel loro operato al mare con grande attenzione. Siamo una città di mare e al mare guardiamo come opportunità di scambio e di conoscenza. Possiamo dire che essere storicamente un porto, con tutto ciò che ne consegue, rende l'operato dei club Rotary napoletani segnato profondamente dal mare". "Siamo entusiasti di promuovere un dialogo così importante sul ruolo cruciale delle crociere nell'economia italiana", fa eco Vera Gallo. Che aggiunge: "Come Rotary Club, riconosciamo l'importanza di sfruttare le risorse marine in modo sostenibile per il beneficio di tutta la comunità. L'evento sarà un'opportunità



Tredici milioni di passeggeri, con un trend in crescita e la crisi del periodo pandemico definitivamente alle spalle. Sono i numeri del mondo delle crociere che vede l'Italia protagonista a livello europeo e mondiale e non solo perché alcuni top player del settore hanno radici forti nei nostri territori ma anche perché il Belpaese resta una delle mete più forti del turismo d'alto livello mondiale. I numeri sono quelli dell'ultimo report Risposte Turismo del 2023 e sono confermati sia dalle compagnie che dalle associazioni di categoria, come Clia che lo scorso novembre affermava testualmente per voce della sua presidente: "Le prospettive sono ottime specialmente per l'Italia, che è il primo Paese di destinazione e anche quello dove c'è la maggiore ricaduta economica delle crociere, con 15 miliardi sui 60 generati in Europa". Contestualizzando tali dati alla città di Napoli parliamo di un aumento rispetto al 2022 di +3,9% di passeggeri e +2,7 per cento di toccata nave nel 2023 con trend in aumento. Dell'importanza del sistema crocieristico italiano e di come tali numeri e valori possono tradursi in volano di ricchezza e di crescita per l'intero sistema Paese se ne parlerà nel prossimo evento interclub dei club Rotary napoletani. La conversazione vedrà come protagonista Leonardo Massa. Fresco di nomina di Vice President Southern Europe della Divisione Crociere del Gruppo Msc, Massa è passato dalle Olimpiadi (è un ex atleta di canottaggio) al mondo delle crociere con una carriera encomiabile tutta vissuta in Msc (da responsabile commerciale a Managing Director Italia passando per altri ruoli di grande responsabilità). A promuovere l'evento è il Rotary Club Napoli Ovest presieduto da Vera Gallo congiuntamente ai club Napoli Est, Napoli Sant'Elmo e Napoli Chiaja. Parteciperanno il coordinatore del gruppo Partenopeo dei club Rotary e presidente del club Rotary Napoli Est Angelo Coviello e i presidenti Paolo Manieri (Napoli Chiaja) e Marcello Picone (Napoli Sant'Elmo). L'incontro segue di poche settimane

Ildenaro.it

Napoli

preziosa per approfondire questo tema insieme a esperti del settore e membri della nostra comunità". L'appuntamento per l'evento "La crocieristica italiana come volano di sviluppo del **Sistema** Italia" si terrà giovedì 7 marzo 2024 alle ore 20. Sarà ospitato da Napoli Hub (viale Riviera di Chiaia 9 A). Posti riservati ai soci partecipanti dei club su prenotazione.

Napoli Village

Napoli

Le crociere come volano di sviluppo economico (e non) d'Italia: il punto Rotary con Leonardo Massa (MSC Crociere)

NAPOLI - Tredici milioni di passeggeri, con un trend in crescita e la crisi del periodo pandemico definitivamente alle spalle. Sono i numeri del mondo delle crociere che vede l'Italia protagonista a livello europeo e mondiale e non solo perché alcuni top player del settore hanno radici forti nei nostri territori ma anche perché il Belpaese resta una delle mete più forti del turismo d'alto livello mondiale. I numeri sono quelli dell'ultimo report Risposte Turismo del 2023 e sono confermati sia dalle compagnie che dalle associazioni di categoria, come Clia che lo scorso novembre affermava testualmente per voce della sua presidente: "Le prospettive sono ottime specialmente per l'Italia, che è il primo Paese di destinazione e anche quello dove c'è la maggiore ricaduta economica delle crociere, con 15 miliardi sui 60 generati in Europa". Contestualizzando tali dati alla città di Napoli parliamo di un aumento rispetto al 2022 di +3,9% di passeggeri e +2,7 per cento di toccata nave nel 2023 con trend in aumento. Dell'importanza del **sistema** crocieristico italiano e di come tali numeri e valori possono tradursi in volano di ricchezza e di crescita per l'intero **sistema** Paese se ne parlerà nel prossimo evento interclub dei club

Rotary napoletani. La conversazione vedrà come protagonista Leonardo Massa. Fresco di nomina di Vice President Southern Europe della Divisione Crociere del Gruppo MSC, Massa è passato dalle Olimpiadi (è un ex atleta di canottaggio) al mondo delle crociere con una carriera encomiabile tutta vissuta in MSC (da responsabile commerciale a Managing Director Italia passando per altri ruoli di grande responsabilità). A promuovere l'evento è il Rotary Club Napoli Ovest presieduto da Vera Gallo congiuntamente ai club Napoli Est, Napoli Sant'Elmo e Napoli Chiaja. Parteciperanno il coordinatore del gruppo Partenopeo dei club Rotary e presidente del club Rotary Napoli Est Angelo Coviello e i presidenti Paolo Manieri (Napoli Chiaja) e Marcello Picone (Napoli Sant'Elmo). L'incontro segue di poche settimane la conviviale con coniuge che ha visto al centro il **sistema portuale** campano dove i membri Rotary hanno avuto la possibilità di interloquire con il Presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, e l'Ammiraglio Ispettore Pietro Giuseppe Vella, Direttore Marittimo della Campania. "Una dimostrazione - spiega Angelo Coviello - di come i club Rotary partenopei guardino nel loro operato al mare con grande attenzione. Siamo una città di mare e al mare guardiamo come opportunità di scambio e di conoscenza. Possiamo dire che essere storicamente un porto, con tutto ciò che ne consegue, rende l'operato dei club Rotary napoletani segnato profondamente dal mare". "Siamo entusiasti di promuovere un dialogo così importante sul ruolo cruciale delle crociere nell'economia italiana", fa eco Vera Gallo. Che aggiunge: "Come Rotary Club, riconosciamo l'importanza di sfruttare le risorse marine in modo sostenibile per il beneficio di tutta la comunità. L'evento sarà un'opportunità



NAPOLI - Tredici milioni di passeggeri, con un trend in crescita e la crisi del periodo pandemico definitivamente alle spalle. Sono i numeri del mondo delle crociere che vede l'Italia protagonista a livello europeo e mondiale e non solo perché alcuni top player del settore hanno radici forti nei nostri territori ma anche perché il Belpaese resta una delle mete più forti del turismo d'alto livello mondiale. I numeri sono quelli dell'ultimo report Risposte Turismo del 2023 e sono confermati sia dalle compagnie che dalle associazioni di categoria, come Clia che lo scorso novembre affermava testualmente per voce della sua presidente: "Le prospettive sono ottime specialmente per l'Italia, che è il primo Paese di destinazione e anche quello dove c'è la maggiore ricaduta economica delle crociere, con 15 miliardi sui 60 generati in Europa". Contestualizzando tali dati alla città di Napoli parliamo di un aumento rispetto al 2022 di +3,9% di passeggeri e +2,7 per cento di toccata nave nel 2023 con trend in aumento. Dell'importanza del sistema crocieristico italiano e di come tali numeri e valori possono tradursi in volano di ricchezza e di crescita per l'intero sistema Paese se ne parlerà nel prossimo evento interclub dei club Rotary napoletani. La conversazione vedrà come protagonista Leonardo Massa. Fresco di nomina di Vice President Southern Europe della Divisione Crociere del Gruppo MSC, Massa è passato dalle Olimpiadi (è un ex atleta di canottaggio) al mondo delle crociere con una carriera encomiabile tutta vissuta in MSC (da responsabile commerciale a Managing Director Italia passando per altri ruoli di grande responsabilità). A promuovere l'evento è il Rotary Club Napoli Ovest presieduto da Vera Gallo congiuntamente ai club Napoli Est, Napoli Sant'Elmo e Napoli Chiaja. Parteciperanno il coordinatore del gruppo Partenopeo dei club Rotary e presidente del club Rotary Napoli Est Angelo Coviello e i presidenti Paolo Manieri (Napoli Chiaja) e Marcello Picone (Napoli Sant'Elmo). L'incontro segue di poche settimane

Napoli Village

Napoli

preziosa per approfondire questo tema insieme a esperti del settore e membri della nostra comunità." L'appuntamento per l'evento "La crocieristica italiana come volano di sviluppo del **Sistema** Italia" si terrà giovedì 7 marzo 2024 alle ore 20.00 Sarà ospitato da Napoli Hub (viale Riviera di Chiaia 9A). Posti riservati ai soci partecipanti dei club su prenotazione.

Traffico rifiuti, Tommasetti: 'Fare chiarezza su condotte gravissime'

'Molti aspetti da chiarire ma facciamo i complimenti alle forze dell'ordine per il lavoro svolto'. Così Aurelio Tommasetti, consigliere regionale della C

' Molti aspetti da chiarire ma facciamo i complimenti alle forze dell'ordine per il lavoro svolto '. Così Aurelio Tommasetti, consigliere regionale della Campania della Lega, commenta l'operazione che ha portato alla scoperta di un traffico illecito di rifiuti tra Italia e Tunisia. Un'inchiesta che ha coinvolto la Regione con l'arresto di un funzionario attualmente ai domiciliari, insieme ad altri dieci indagati. ' Non commentiamo le misure cautelari e siamo come al solito garantisti. In ogni caso attendiamo chiarezza sulle condotte illecite evidenziate dalla magistratura. Si ipotizzano reati legati al traffico di rifiuti, che in molti casi avrebbe avuto come esito l'incendio degli stessi e l'abbandono o l'interramento in Africa. Si parla inoltre di un contratto tra una società campana e una tunisina per 120 mila tonnellate di rifiuti, sottoscritto a Polla, e del trasferimento attraverso il porto di Salerno '. Tommasetti ricorda che ' più volte siamo intervenuti sui materiali rimpatriati dalla Tunisia e stoccati per lungo tempo a Persano, con diverse ordinanze di proroga della Provincia di Salerno. Il fenomeno ora oggetto dell'inchiesta è una piaga per un territorio come quello campano dove lo smaltimento dei rifiuti diventa spesso un affare, a tinte fosche e dai guadagni assicurati. Condotte gravissime che si consumano sulla pelle dei cittadini '. Il consigliere regionale rivolge ' un plauso alle forze dell'ordine che sono riuscite a far luce su una spirale di illeciti potenzialmente devastante, in cui sarebbero coinvolti vari imprenditori e intermediari, oltre a funzionari pubblici. Tenere sempre alta l'attenzione è l'unico modo per scoraggiare comportamenti illegali e altamente lesivi della salute pubblica '.

Redazione Gazzetta di Salerno



Agenparl

Bari

IL COMUNE COMUNICA: "Avvenne a Bari": presentata oggi a Palazzo di Città la sesta edizione della rievocazione storica promossa dall'associazione Stella del Monte

(AGENPARL) - ven 01 marzo 2024 "AVVENNE A BARI": E' stata presentata oggi, nella sala giunta di Palazzo di Città, la sesta edizione di "Avvenne a Bari: matrimonio di un giorno di mezzo '800", rievocazione storica del primo incontro, avvenuto nel 1859, della duchessa Maria Sofia di Baviera con il principe ereditario Francesco di Borbone. L'evento, in programma domenica 3 marzo, è promosso e organizzato dall'associazione Stella del Monte. All'incontro con la stampa sono intervenuti l'assessora alle Culture del Comune di Bari Ines Pierucci, la direttrice artistica dell'evento Mariagabriella Sabato, il presidente dell'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi**, don Luciano Rotolo e altri rappresentanti dell'associazione Stella Del Monte. Quello del 1859 fu un evento di grande interesse, nazionale ed internazionale. Il 3 febbraio il principe Francesco di Borbone, divenuto poi ultimo re delle Due Sicilie con il nome di Francesco II, incontrò sua moglie, la principessa Maria Sofia di Baviera, sorella della più nota imperatrice Sissi. Nell'occasione, una città in visibilo accolse i reali con favolosi festeggiamenti cui seguirono il matrimonio religioso (svoltosi nel salone del Palazzo del

Governo) e il pranzo nuziale. "Quella in programma domenica è una grande festa e una rievocazione importante, di valore storico, culturale e anche di sicuro interesse turistico, un appuntamento che ci consente di rievocare un'epoca della storia di Bari che resta di grande interesse - ha dichiarato Ines Pierucci -. Ringrazio, quindi, l'associazione Stella del Monte perché con questa bella ricostruzione ci fa tornare indietro nel tempo, con un tuffo nelle tradizioni, nella storia e anche negli abiti dell'Ottocento. E' importante, infatti, ricordare e rievocare i passaggi che compongono la storia e la cultura della nostra città". "Quella di Maria Sofia di Baviera è stata una figura molto importante e davvero moderna, che meriterebbe di essere ricordata molto di più, anche perché rappresenta un esempio di donna che ha voluto essere sempre padrona e protagonista del proprio destino - ha sottolineato **Ugo Patroni Griffi** -. Il suo esempio ci ricorda l'importanza di celebrare il ruolo e l'esempio delle tante donne che hanno avuto un ruolo di grande rilievo nella storia dell'Europa, del nostro paese e dei nostri territori". "Siamo felici di ricordare, anche quest'anno, un evento che rappresentò un passaggio storico memorabile per la nostra città, una festa popolare di ampio respiro, con una larghissima partecipazione - ha proseguito Mariagabriella Sabato -. Ringraziamo, quindi, il Comune di Bari e tutte le istituzioni che ci hanno aiutati a organizzare un momento in cui faremo rivivere, ancora una volta, un'intera epoca. Come scoprirete domenica, abbiamo cercato di rievocare, non solo simbolicamente, ogni dettaglio di quella giornata memorabile, dai luoghi ai personaggi, dai costumi alle musiche, sino alle danze. Diamo quindi appuntamento a tutti domenica 3 marzo per un'iniziativa



(AGENPARL) - ven 01 marzo 2024 "AVVENNE A BARI": E' stata presentata oggi, nella sala giunta di Palazzo di Città, la sesta edizione di "Avvenne a Bari: matrimonio di un giorno di mezzo '800", rievocazione storica del primo incontro, avvenuto nel 1859, della duchessa Maria Sofia di Baviera con il principe ereditario Francesco di Borbone. L'evento, in programma domenica 3 marzo, è promosso e organizzato dall'associazione Stella del Monte. All'incontro con la stampa sono intervenuti l'assessora alle Culture del Comune di Bari Ines Pierucci, la direttrice artistica dell'evento Mariagabriella Sabato, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, don Luciano Rotolo e altri rappresentanti dell'associazione Stella Del Monte. Quello del 1859 fu un evento di grande interesse, nazionale ed internazionale. Il 3 febbraio il principe Francesco di Borbone, divenuto poi ultimo re delle Due Sicilie con il nome di Francesco II, incontrò sua moglie, la principessa Maria Sofia di Baviera, sorella della più nota imperatrice Sissi. Nell'occasione, una città in visibilo accolse i reali con favolosi festeggiamenti cui seguirono il matrimonio religioso (svoltosi nel salone del Palazzo del Governo) e il pranzo nuziale. "Quella in programma domenica è una grande festa e una rievocazione importante, di valore storico, culturale e anche di sicuro interesse turistico, un appuntamento che ci consente di rievocare un'epoca della storia di Bari che resta di grande interesse - ha dichiarato Ines Pierucci -. Ringrazio, quindi, l'associazione Stella del Monte perché con questa bella ricostruzione ci fa tornare indietro nel tempo, con un tuffo nelle tradizioni nella

Agenparl

Bari

che, ne siamo sicuri, sarà ancora una volta importante per riappropriarci di un pezzo della storia della nostra città". Il programma della rievocazione, domenica 3 marzo, prevede: la partenza del corteo da piazza Libertà (alle ore 10), lo sbarco della principessa Maria Sofia di Baviera presso il porto vecchio; l'incontro dei principi sposi, Francesco di Borbone e Maria Sofia Wittelsbach; il corteo dei nobili, dei notabili e del clero; il saluto militare, la benedizione del matrimonio con i festeggiamenti della popolazione e balli e musiche d'epoca. Si potrà, inoltre, pranzare presso i ristoratori di Bari vecchia e Corso Vittorio Emanuele che aderiscono all'iniziativa. Informazioni: Direzione artistica dell'evento: Mariagabriella Sabato.

Idrovolanti da turismo in Puglia

BARI - L'avioturismo è sbarcato alla "BTM Italia 2024", la fiera internazionale del turismo alla Fiera del Levante a **Bari** in contemporanea con "BuyPuglia", il marketplace del prodotto turistico pugliese. Il Gruppo Caroli Hotels e l'Aviazione Marittima Italiana sono infatti presenti alla manifestazione con l'esposizione di un idrovolante ultraleggero "ICP Super Bingo" della Scuola Italiana Volo. Un'iniziativa che mira alla promozione del trasporto turistico in Puglia con piccoli velivoli, ma anche al rilancio del volo idro come nuovo mezzo di collegamento tra l'Italia e i Paesi del Mediterraneo, a partire da Grecia, Albania e Montenegro. Una integrazione del trasferimento via mare, di cui mantiene molte caratteristiche. "Grazie alla ventennale partnership con il Gruppo Caroli Hotels, abbiamo avviato un nuovo progetto di incoming turistico in Puglia dedicato ai tanti piloti privati che in Europa utilizzano piccoli aerei terrestri o idrovolanti per i loro viaggi e per le vacanze", ha dichiarato Orazio Frigino, presidente dell'Aviazione Marittima Italiana. "Alcune stime parlano di circa 10mila piloti che potrebbero usufruire delle strutture alberghiere pugliesi per visitare le tante bellezze artistiche e naturali della nostra regione, anche usufruendo di una rete di aviosuperfici e idrobasi a partire da quelle già operative a Gallipoli e a Nardò". "Siamo lieti di rinnovare la collaborazione con l'Aviazione Marittima Italiana attraverso la promozione di collegamenti intermodali con idrovolanti tra le località turistiche del Salento e altri siti turistici costieri del Mediterraneo", ha sottolineato Attilio Caputo, direttore generale del Gruppo Caroli Hotels. "La grande vetrina internazionale offerta dalla fiera 'BTM Italia' a **Bari** ci consente di promuovere i nostri progetti relativi all'avioturismo in Salento e anche all'impiego di velivoli ultraleggeri per la salvaguardia e il monitoraggio dei parchi naturalistici pugliesi".



Puglia Live

Bari

"Avvenne a Bari": presentata oggi a Palazzo di Città la sesta edizione della rievocazione storica promossa dall'associazione Stella del Monte

E' stata presentata oggi, nella sala giunta di Palazzo di Città, la sesta edizione di "Avvenne a Bari: matrimonio di un giorno di mezzo '800", rievocazione storica del primo incontro, avvenuto nel 1859, della duchessa Maria Sofia di Baviera con il principe ereditario Francesco di Borbone. L'evento, in programma domenica 3 marzo, è promosso e organizzato dall'associazione Stella del Monte. All'incontro con la stampa sono intervenuti l'assessora alle Culture del Comune di Bari Ines Pierucci, la direttrice artistica dell'evento Mariagabriella Sabato, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, don Luciano Rotolo e altri rappresentanti dell'associazione Stella Del Monte. Quello del 1859 fu un evento di grande interesse, nazionale ed internazionale. Il 3 febbraio il principe Francesco di Borbone, divenuto poi ultimo re delle Due Sicilie con il nome di Francesco II, incontrò sua moglie, la principessa Maria Sofia di Baviera, sorella della più nota imperatrice Sissi. Nell'occasione, una città in visibilo accolse i reali con favolosi festeggiamenti cui seguirono il matrimonio religioso (svoltosi nel salone del Palazzo del Governo) e il pranzo nuziale. "Quella in programma domenica è una grande festa e una rievocazione importante, di valore storico, culturale e anche di sicuro interesse turistico, un appuntamento che ci consente di rievocare un'epoca della storia di Bari che resta di grande interesse - ha dichiarato Ines Pierucci -. Ringrazio, quindi, l'associazione Stella del Monte perché con questa bella ricostruzione ci fa tornare indietro nel tempo, con un tuffo nelle tradizioni, nella storia e anche negli abiti dell'Ottocento. E' importante, infatti, ricordare e rievocare i passaggi che compongono la storia e la cultura della nostra città". "Quella di Maria Sofia di Baviera è stata una figura molto importante e davvero moderna, che meriterebbe di essere ricordata molto di più, anche perché rappresenta un esempio di donna che ha voluto essere sempre padrona e protagonista del proprio destino - ha sottolineato Ugo Patroni Griffi -. Il suo esempio ci ricorda l'importanza di celebrare il ruolo e l'esempio delle tante donne che hanno avuto un ruolo di grande rilievo nella storia dell'Europa, del nostro paese e dei nostri territori". "Siamo felici di ricordare, anche quest'anno, un evento che rappresentò un passaggio storico memorabile per la nostra città, una festa popolare di ampio respiro, con una larghissima partecipazione - ha proseguito Mariagabriella Sabato -. Ringraziamo, quindi, il Comune di Bari e tutte le istituzioni che ci hanno aiutati a organizzare un momento in cui faremo rivivere, ancora una volta, un'intera epoca. Come scoprirete domenica, abbiamo cercato di rievocare, non solo simbolicamente, ogni dettaglio di quella giornata memorabile, dai luoghi ai personaggi, dai costumi alle musiche, sino alle danze. Diamo quindi appuntamento a tutti domenica 3 marzo per un'iniziativa che, ne siamo sicuri, sarà ancora una



03/01/2024 15:30

E' stata presentata oggi, nella sala giunta di Palazzo di Città, la sesta edizione di "Avvenne a Bari: matrimonio di un giorno di mezzo '800", rievocazione storica del primo incontro, avvenuto nel 1859, della duchessa Maria Sofia di Baviera con il principe ereditario Francesco di Borbone. L'evento, in programma domenica 3 marzo, è promosso e organizzato dall'associazione Stella del Monte. All'incontro con la stampa sono intervenuti l'assessora alle Culture del Comune di Bari Ines Pierucci, la direttrice artistica dell'evento Mariagabriella Sabato, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, don Luciano Rotolo e altri rappresentanti dell'associazione Stella Del Monte. Quello del 1859 fu un evento di grande interesse, nazionale ed internazionale. Il 3 febbraio il principe Francesco di Borbone, divenuto poi ultimo re delle Due Sicilie con il nome di Francesco II, incontrò sua moglie, la principessa Maria Sofia di Baviera, sorella della più nota imperatrice Sissi. Nell'occasione, una città in visibilo accolse i reali con favolosi festeggiamenti cui seguirono il matrimonio religioso (svoltosi nel salone del Palazzo del Governo) e il pranzo nuziale. "Quella in programma domenica è una grande festa e una rievocazione importante, di valore storico, culturale e anche di sicuro interesse turistico, un appuntamento che ci consente di rievocare un'epoca della storia di Bari che resta di grande interesse - ha dichiarato Ines Pierucci -. Ringrazio, quindi, l'associazione Stella del Monte perché con questa bella ricostruzione ci fa tornare indietro nel tempo, con un tuffo nelle tradizioni, nella storia e anche negli abiti dell'Ottocento. E' importante, infatti, ricordare e rievocare i passaggi che compongono la storia e la cultura della nostra città". "Quella di Maria Sofia di Baviera è stata una figura molto importante e davvero moderna, che meriterebbe di essere ricordata molto di più, anche perché rappresenta un esempio di donna che ha voluto essere sempre padrona e protagonista del proprio destino - ha sottolineato Ugo Patroni Griffi -. Il suo esempio ci ricorda l'importanza di celebrare il ruolo e l'esempio delle tante donne che hanno avuto un ruolo di grande rilievo nella storia dell'Europa, del nostro paese e dei nostri territori". "Siamo felici di ricordare, anche quest'anno, un evento che rappresentò un passaggio storico memorabile per la nostra città, una festa popolare di ampio respiro, con una larghissima partecipazione - ha proseguito Mariagabriella Sabato -. Ringraziamo, quindi, il Comune di Bari e tutte le istituzioni che ci hanno aiutati a organizzare un momento in cui faremo rivivere, ancora una volta, un'intera epoca. Come scoprirete domenica, abbiamo cercato di rievocare, non solo simbolicamente, ogni dettaglio di quella giornata memorabile, dai luoghi ai personaggi, dai costumi alle musiche, sino alle danze. Diamo quindi appuntamento a tutti domenica 3 marzo per un'iniziativa che, ne siamo sicuri, sarà ancora una

Puglia Live

Bari

volta importante per riappropriarci di un pezzo della storia della nostra città". Il programma della rievocazione, domenica 3 marzo, prevede: la partenza del corteo da piazza Libertà (alle ore 10), lo sbarco della principessa Maria Sofia di Baviera presso il porto vecchio; l'incontro dei principi sposi, Francesco di Borbone e Maria Sofia Wittelsbach; il corteo dei nobili, dei notabili e del clero; il saluto militare, la benedizione del matrimonio con i festeggiamenti della popolazione e balli e musiche d'epoca. Si potrà, inoltre, pranzare presso i ristoratori di Bari vecchia e Corso Vittorio Emanuele che aderiscono all'iniziativa.

Informatore Navale

Taranto

SolarDuck, Green Arrow Capital e New Developments s.r.l. firmano un accordo di collaborazione per un progetto ibrido eolico-solare offshore galleggiante in Italia

Impianto eolico-solare offshore galleggiante da 540 MW a Corigliano, Calabria

Progetto strategico per accelerare la scalabilità del fotovoltaico solare offshore galleggiante (OFPV) collaborazione strategica che afferma il potenziale della tecnologia in Italia e nell'intera area del Mediterraneo

29 febbraio 2024 - SolarDuck, leader nella tecnologia fotovoltaica offshore, Green Arrow Capital, uno dei principali operatori italiani indipendenti nel panorama degli investimenti alternativi, e New Developments s.r.l., uno degli sviluppatori più esperti in Italia, hanno siglato una partnership per lo sviluppo di un progetto che prevede la realizzazione di un impianto fotovoltaico galleggiante da 120 MWp OFPV integrato con 420 MW di Floating Offshore Wind (FOW). Il Progetto rientra negli investimenti del fondo Green Arrow Infrastructure of the Future Fund ("GAIF"), che investe in energia rinnovabile e infrastrutture digitali in mercati Europei ad alto potenziale, e prevede l'installazione dell' innovativa tecnologia di piattaforma galleggiante SolarDuck, unica nel suo genere. L'impianto consente l'installazione di pannelli fotovoltaici in ambiente offshore, con impatto ambientale minimo, garantendo condizioni di sicurezza in esercizio e durante le operazioni di manutenzione. Inoltre, la partnership permetterà di sfruttare la complementarità delle risorse energetiche eoliche e solari. "Dato il momento favorevole, crediamo che questa sia un'opportunità unica per l'industria dell'energia rinnovabile offshore di contribuire a definire un quadro normativo favorevole e facilitare la scalabilità del fotovoltaico solare galleggiante (OFPV). Questo non è importante solo per l'Italia, ma anche per gli altri paesi del Mediterraneo. La collaborazione con New Developments e Green Arrow Capital può essere vista come catalizzatore per gli OFPV in Italia" ha dichiarato l'Amministratore Delegato di SolarDuck, Koen Burgers. Daniele Camponeschi, co-fondatore e CIO del Gruppo Green Arrow Capital, ha commentato: "In quanto pionieri di energie rinnovabili in Italia, continuiamo ad impegnarci nell'essere all'avanguardia, come dimostrato dai nostri innovativi progetti offshore. Queste infrastrutture avanzate non solo generano energia verde, contribuendo alla transizione sostenibile e all'indipendenza energetica, ma dimostrano anche la loro complementarità con le installazioni onshore, preservando contemporaneamente preziose risorse di suolo". "Al momento, il progetto è in fase di autorizzazione con data prevista per l'entrata in esercizio nel 2028. Siamo certi che l'iniziativa, tra le più innovative finora proposte in Italia, avrà un impatto positivo su economia, società ed ambiente" ha dichiarato l'Amministratore Unico Giovanni Guzzo Foliaro. Il Progetto L'impianto ibrido eolico-solare galleggiante offshore sarà situato nel golfo di **Taranto**, al largo della costa di Corigliano-Rossano in Calabria, e conterà 28 turbine eoliche galleggianti con una potenza eolica di 420 MWp e piattaforme fotovoltaiche galleggianti per 120 MWp, per una potenza totale



Impianto eolico-solare offshore galleggiante da 540 MW a Corigliano, Calabria
 Progetto strategico per accelerare la scalabilità del fotovoltaico solare offshore galleggiante (OFPV) collaborazione strategica che afferma il potenziale della tecnologia in Italia e nell'intera area del Mediterraneo 29 febbraio 2024 - SolarDuck, leader nella tecnologia fotovoltaica offshore, Green Arrow Capital, uno dei principali operatori italiani indipendenti nel panorama degli investimenti alternativi, e New Developments s.r.l., uno degli sviluppatori più esperti in Italia, hanno siglato una partnership per lo sviluppo di un progetto che prevede la realizzazione di un impianto fotovoltaico galleggiante da 120 MWp OFPV integrato con 420 MW di Floating Offshore Wind (FOW). Il Progetto rientra negli investimenti del fondo Green Arrow Infrastructure of the Future Fund ("GAIF"), che investe in energia rinnovabile e infrastrutture digitali in mercati Europei ad alto potenziale, e prevede l'installazione dell' innovativa tecnologia di piattaforma galleggiante SolarDuck, unica nel suo genere. L'impianto consente l'installazione di pannelli fotovoltaici in ambiente offshore, con impatto ambientale minimo, garantendo condizioni di sicurezza in esercizio e durante le operazioni di manutenzione. Inoltre, la partnership permetterà di sfruttare la complementarità delle risorse energetiche eoliche e solari. "Dato il momento favorevole, crediamo che questa sia un'opportunità unica per l'industria dell'energia rinnovabile offshore di contribuire a definire un quadro normativo favorevole e facilitare la scalabilità del fotovoltaico solare galleggiante (OFPV). Questo non è importante solo per l'Italia, ma anche per gli altri paesi del Mediterraneo. La collaborazione con New Developments e Green Arrow Capital può essere vista come catalizzatore per gli OFPV in Italia" ha dichiarato l'Amministratore Delegato di SolarDuck Koen Burgers. Daniele Camponeschi, co-

Informatore Navale

Taranto

complessiva di 540 MWp. L'impianto OFPV genererà più di 160 GWh di energia solare annua. L'ambizione italiana e la regione del Mediterraneo L'Italia ha posto concretamente le basi per lo sviluppo di energie rinnovabili offshore implementando misure specifiche per semplificare l'iter autorizzativo di progetti offshore, ma si prevedono ulteriori svolte nel breve termine. Nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, sono stati assunti impegni per semplificare ulteriormente le procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili offshore. Si prevede che il Decreto FER2 introdurrà a breve meccanismi per promuovere progetti di energia rinnovabile, inclusi quelli fotovoltaici galleggianti offshore (OFPV), consentendo al paese di sfruttare il vasto potenziale marittimo e svolgere un ruolo chiave nelle ambizioni per la decarbonizzazione dell'UE. La collaborazione tra New Developments, Green Arrow Capital e SolarDuck, rappresenta un'importante alleanza nella ricerca di un futuro sostenibile dal punto di vista delle emissioni di carbonio. Sfruttando le loro competenze e obiettivi comuni, le aziende mirano a sviluppare e implementare soluzioni innovative che riducano l'impatto ambientale e promuovano l'utilizzo delle energie rinnovabili.

TempoStretto

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

"Il ponte è inutile, dannoso per il sud e superato"

Tag: venerdì 01 Marzo 2024 - 07:02 L'economista Guido Signorino:

"Bisognerebbe puntare su autostrada del mare e **porto** di Gioia Tauro"

MESSINA - Tra i no al ponte sullo Stretto quello dell'economista Guido

Signorino, ex vicesindaco e assessore della Giunta Accorinti, risulta più

pragmatico. Se Michele Limosani, direttore del Dipartimento di Economia

dell'Università di Messina, è favorevole alla grande opera, il suo collega di

Unime è contrario. Ma perché? Risponde l'esponente del Comitato "Invece del

ponte", precisando che in una prima fase era favorevole: "Vedendo i

documenti e il progetto, mi sono ricreduto. Dal punto di vista economico, non

ha nessuna possibilità di essere utile. Il ponte corrisponde a un'idea antica del

rapporto fra Sicilia e continente. Non è adeguato ai tempi. Fino a cinquant'anni

fa poteva starci. Adesso lo sviluppo dei trasporti va in un'altra direzione, che è

quello dell'intermodalità e del decongestionamento delle strade. La priorità

dell'Unione europea, sul piano della strategia per i trasporti sostenibili, dal

1999, è decongestionare, togliere traffico pesante e leggero dalle auto e

ridurre l'inquinamento del traffico veicolare". Continua l'economista (nella foto

in occasione dell'audizione in Commissione ponte): "La grande opera va nella direzione opposta. Per poter stare in

piedi, dai documenti di progetto, ha la necessità di moltiplicare il flusso veicolare. Di conseguenza, dal punto di vista

trasportistico, non è adeguato. L'Unione europea sostiene che il traffico deve passare dal gommato al marittimo o

treno. Nel primo caso, le autostrade del mare sono il sistema di miglioramento ed efficienza nella riduzione dei tempi.

Bisogna investire sulla risorsa dell'insularità, che non è una condanna o un male economico. La Calabria, che non è

senza continuità territoriale con il resto dell'Italia, ha un prodotto interno lordo inferiore a quello siciliano. E la

Sardegna ha un pil superiore a Campania, Puglia, Sicilia e Calabria". "Bisogna realizzare un sistema portuale efficace

e puntare sullo sviluppo di Gioia Tauro" Ma qual è la soluzione per l'economista? "Trasformare la Sicilia in una vera

piattaforma logistica, con perno il **porto** di Gioia Tauro. Al contrario, il ponte, in prospettiva, costituirà una barriera per

questo **porto**. Perché? Perché il franco navigabile di 65 metri e mezzo (72 metri in assenza di traffico ferroviario, ndr

) non consentirà alle portacontainer ultra large , che saranno il trasporto di domani, di raggiungere Gioia Tauro,

obbligando a circumnavigare la Sicilia e puntare su Barcellona, Valencia, Marsiglia e altre mete. Da qui un grande

danno all'economia delle regioni del sud d'Italia". Aggiunge Signorino: "Ecco quello che bisognerebbe fare: puntare

sullo sviluppo di Gioia Tauro e realizzare un sistema portuale capace di sfruttare questa risorsa, mantenendo le merci

in Sicilia per la seconda lavorazione e facendole ripartire via mare. Poi ci sono tante altre ragioni - economiche,

sociali e ambientali - per le quali il ponte costituisce un errore. Un errore



Tag: venerdì 01 Marzo 2024 - 07:02 L'economista Guido Signorino: "Bisognerebbe puntare su autostrada del mare e porto di Gioia Tauro" MESSINA - Tra i no al ponte sullo Stretto quello dell'economista Guido Signorino, ex vicesindaco e assessore della Giunta Accorinti, risulta più pragmatico. Se Michele Limosani, direttore del Dipartimento di Economia dell'Università di Messina, è favorevole alla grande opera, il suo collega di Unime è contrario. Ma perché? Risponde l'esponente del Comitato "Invece del ponte", precisando che in una prima fase era favorevole: "Vedendo i documenti e il progetto, mi sono ricreduto. Dal punto di vista economico, non ha nessuna possibilità di essere utile. Il ponte corrisponde a un'idea antica del rapporto fra Sicilia e continente. Non è adeguato ai tempi. Fino a cinquant'anni fa poteva starci. Adesso lo sviluppo dei trasporti va in un'altra direzione, che è quello dell'intermodalità e del decongestionamento delle strade. La priorità dell'Unione europea, sul piano della strategia per i trasporti sostenibili, dal 1999, è decongestionare, togliere traffico pesante e leggero dalle auto e ridurre l'inquinamento del traffico veicolare". Continua l'economista (nella foto in occasione dell'audizione in Commissione ponte): "La grande opera va nella direzione opposta. Per poter stare in piedi, dai documenti di progetto, ha la necessità di moltiplicare il flusso veicolare. Di conseguenza, dal punto di vista trasportistico, non è adeguato. L'Unione europea sostiene che il traffico deve passare dal gommato al marittimo o treno. Nel primo caso, le autostrade del mare sono il sistema di miglioramento ed efficienza nella riduzione dei tempi. Bisogna investire sulla risorsa dell'insularità, che non è una condanna o un male economico. La Calabria, che non è senza continuità territoriale con il resto dell'Italia, ha un

TempoStretto

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

che rischia di essere capitale per le risorse del bilancio e per il deficit, in prospettiva. Inoltre, vogliamo vedere le carte per capire se è stato fatto uno studio geologico serio". Intervista tratta dalla diretta di Tempostretto in occasione della manifestazione "Lo Stretto non si tocca", 2 dicembre 2023.

Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Scontro Midili-Autorità Portuale: "Nessuna soluzione per gli allagamenti e porto chiuso. Non hanno rispetto»

Sono fortemente amareggiato con i vertici dell'**Autorità portuale** per l'atteggiamento tenuto nel corso dell'incontro voluto dal sottoscritto per chiarire alcuni aspetti legati all'azione che l'ente di sistema deve svolgere a Milazzo ". Ad affermarlo il sindaco Pippo Midili a conclusione della brevissima riunione avuta con l'Ammiraglio Antonio Ranieri che, accompagnato dai funzionari Lembo e Maccarrone, è stato a Palazzo dell'Aquila assieme al comandante della Capitaneria di porto, Luca Torcigliani. «Pensavo che il confronto fosse finalizzato a dare quei riscontri che i cittadini attendono dalle istituzioni - aggiunge Midili - ed invece ho dovuto prendere atto della assoluta mancanza di apertura nei confronti di una città sede di un porto che per la movimentazione merci e passeggeri da consentire la sopravvivenza della stessa **Autorità** di sistema. Purtroppo è una storia che si ripete, ma questa amministrazione non intende ancora subire atteggiamenti che offendono la città ed i cittadini». LE CONTESTAZIONI. Il primo cittadino contesta "l'atteggiamento di assoluta chiusura da parte dell'**Autorità portuale** su problematiche che pure erano state già affrontate in sede di predisposizione del DPSS". Due in particolare le questioni: la prima riguarda la riapertura di Molo Marullo per renderlo fruibile ai milazzesi, il secondo gli interventi, concordati anche attraverso le indicazioni contenute nel documento di programmazione, di sistemazione degli scarichi a mare nelle aree di competenza dell'**Autorità portuale**. «Improvvisamente - continua il sindaco - tutto è diventato carta straccia. Ne prendo atto e a questo punto daremo corso a tutte le prerogative concesse dalla legge per difendere Milazzo dall'invasione che è stata perpetrata nei confronti del nostro territorio. Non è più tollerabile vedere il porto chiuso senza una ragione valida, anche perché le questioni legate alla sicurezza possono essere superate con alcuni accorgimenti. Quanto alle condotte, valuteremo di chi sono le responsabilità per tutte le problematiche che si sono verificate a causa della presenza dell'**Autorità portuale** e delle chiusure volute dalla stessa. Ma non solo la strada legale, ma anche quella politica. E' mia intenzione scriverà al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per chiedere, non appena scadrà il commissariamento, di procedere alla nomina di un presidente di polso che assicuri lo stesso trattamento a tutte le città che rientrano nell'ambito dell'**Autorità portuale**. Nessuno può permetterci di snobbare Milazzo».



03/01/2024 11:58 Pippo Midili

Sono fortemente amareggiato con i vertici dell'Autorità portuale per l'atteggiamento tenuto nel corso dell'incontro voluto dal sottoscritto per chiarire alcuni aspetti legati all'azione che l'ente di sistema deve svolgere a Milazzo ". Ad affermarlo il sindaco Pippo Midili a conclusione della brevissima riunione avuta con l'Ammiraglio Antonio Ranieri che, accompagnato dai funzionari Lembo e Maccarrone, è stato a Palazzo dell'Aquila assieme al comandante della Capitaneria di porto, Luca Torcigliani. «Pensavo che il confronto fosse finalizzato a dare quei riscontri che i cittadini attendono dalle istituzioni - aggiunge Midili - ed invece ho dovuto prendere atto della assoluta mancanza di apertura nei confronti di una città sede di un porto che per la movimentazione merci e passeggeri da consentire la sopravvivenza della stessa Autorità di sistema. Purtroppo è una storia che si ripete, ma questa amministrazione non intende ancora subire atteggiamenti che offendono la città ed i cittadini». LE CONTESTAZIONI. Il primo cittadino contesta "l'atteggiamento di assoluta chiusura da parte dell'Autorità portuale su problematiche che pure erano state già affrontate in sede di predisposizione del DPSS". Due in particolare le questioni: la prima riguarda la riapertura di Molo Marullo per renderlo fruibile ai milazzesi, il secondo gli interventi, concordati anche attraverso le indicazioni contenute nel documento di programmazione, di sistemazione degli scarichi a mare nelle aree di competenza dell'Autorità portuale. «Improvvisamente - continua il sindaco - tutto è diventato carta straccia. Ne prendo atto e a questo punto daremo corso a tutte le prerogative concesse dalla legge per difendere Milazzo dall'invasione che è stata perpetrata nei confronti del

Reggio Calabria, dove il diritto alla mobilità è una chimera

Reggio Calabria, analisi sulle esigenze di innovazione per la mobilità della città e del suo hinterland Il diritto alla mobilità, nella città di Reggio, è una chimera. Ma partiamo da lontano. Studi di settore evidenziano un dato importante e significativo: il 56% della popolazione mondiale vive all'interno di una città . Ma quanto ci deve far riflettere risiede nel fatto che entro il 2050 la stima prevede un aumento significativo dei valori, con il 70% della popolazione che si concentrerà negli agglomerati urbani . Molte città, oggi, hanno avviato soluzioni in grado di rispondere alle nuove esigenze di mobilità negli ambiti urbani puntando a modelli di " città estesa ", " città conurbata ", " città a 15 "" e così via dicendo. Sgombriamo dal campo qualsiasi dubbio, escludendo l'esperimento (fallito) della città a 30 km/h Ma non è tutto. Secondo l'ONU la progressiva urbanizzazione potrebbe rivelarsi un fattore positivo sia a livello economico sia in termini di qualità della vita in quanto la crescente concentrazione della popolazione nelle città consentirebbe alle (attente) Amministrazioni di programmare servizi agli abitanti più rispondenti alle esigenze in quanto maggiormente economici. D'altro canto, le proiezioni dell'OCSE indicano un aumento significativo della domanda di mobilità in ambito urbano entro il 2050 , valore che si raddoppia addirittura se confrontato al 2015. È fuor di dubbio che tali volumi di traffico provochino impellenti preoccupazioni in termini di spazio occupato ed infrastrutture a servizio , ma è vero anche che tali concentrazioni non devono essere vissute in maniera negativa in quanto possono aiutare a minimizzare l'impatto ambientale purché le (attente) Amministrazioni sviluppino politiche e pratiche tali da preparare il territorio all'ingente flusso di persone. Nelle città del futuro , che in buona parte dell'Italia hanno già preso forma (non è il caso di Reggio), la smart mobility rappresenta uno dei temi da sviluppare per rendere l'ambiente urbano più rispondente ai cittadini, puntando ad offrire una mobilità sicura, flessibile, integrata e conveniente, da più punti di vista. In questi termini Reggio Calabria è una città accessibile a tutte le persone che intendono spostarsi nel territorio urbano e metropolitano? Il concetto di un "sistema di mobilità" a Reggio non è stato mai espresso , sin dai tempi in cui studiavo presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università Mediterranea. Al netto del centro urbano cittadino (mi riferisco all'area centrale di Corso Garibaldi e Lungomare Falcomatà, ma anche in questo ultimo caso sarebbe opportuno una rivisitazione dell'assetto trasportistico) i sistemi per la mobilità nelle aree periferiche e suburbane sono scomodi per tutti e per molte persone sono addirittura impraticabili L'attenzione che segnalo a questa Amministrazione è riferita al necessario miglioramento degli spazi costruiti in città e rendere Reggio più accessibile , rendendo l'area metropolitana dello **Stretto** una realtà e non solo una mera procedura amministrativa. Fattore ancorché urgente se



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

rapportato all'imminente crescita attesa dell'Aeroporto "Tito Minniti". Tralasciando i fatti relativi alla governance di quest'ultimo, che vede l'hub reggino (perché ricordiamo che si tratta pur sempre di uno scalo di interesse nazionale) far parte di un **sistema** policentrico a conduzione regionale, l'aspetto da valorizzare è legato proprio all'accessibilità, chiave di volta di uno scalo che grazie alla sua posizione è da considerarsi un "city airport", collegato direttamente da uno svincolo stradale posto all'interno del perimetro urbano, la cd "tangenziale", e da un potenziale **sistema** di trasporto multimodale (gomma, ferro, mare). In tal senso è indubbio che questa Amministrazione debba lavorare intensamente per incrementare i collegamenti di medio/lungo raggio con le principali località della provincia (naturale catchment area) e dell'area metropolitana, coordinare i percorsi del TPL extraurbano dell'area sud reggina, promuovere accordi commerciali con gestori dei collegamenti marittimi presenti nel **sistema** di **autorità portuale** dello **Stretto** prevedendo il ripristino dell'ormai abbandonato approdo, incrementare il collegamento ferroviario metropolitano con la fermata RC-Aeroporto. Se pensiamo alle Persone con Mobilità Ridotta certamente occorre migliorare l'accesso ai servizi di mobilità: rafforzare i loro diritti per la fruizione dei servizi di trasporto, in tutte le sue forme di modalità, è un dovere di tutti prima che una responsabilità oggettiva delle (attente) Amministrazioni. È necessario, pertanto, invertire la tendenza e potenziare le azioni concrete che attuino le Leggi, anche sulle PMR, ed abbiano efficacia per rendere lo spazio costruito, i sistemi di trasporto e il territorio, realmente vivibili da parte di tutti i cittadini. Occorre superare i limiti fin qui dimostrati nel porre decisione e continuità, destinare risorse umane e finanziarie, individuare priorità da affrontare anche sul tema della fruibilità urbana e della mobilità sia in modo generalizzato sia con particolare riguardo per chi ha difficoltà motoria o sensoriale. La legislazione vigente contempla una serie di norme che tendono ad agevolare la mobilità delle persone diversamente abili con i mezzi di trasporto pubblico. Alle persone diversamente abili il legislatore ha riconosciuto il diritto di muoversi liberamente sul territorio, usufruendo dei servizi di trasporto collettivo alle stesse condizioni degli altri cittadini. Nello stesso modo, anche la materia del trasporto su gomma, tranviario, filoviario e metropolitano è stata disciplinata, nel nostro ordinamento, da una serie di disposizioni legislative e ministeriali. È palese che non tutti gli utenti della strada godono degli stessi diritti; esistono infatti categorie di utenze definite "deboli" composte da soggetti diversamente abili, anziani ed altri. Infatti, molte persone con ridotte capacità motorie, visive o uditive, si trovano, purtroppo, ad essere ancora in parte discriminate poiché uno scalino, un mezzo di trasporto, un marciapiede sono loro di impedimento nelle varie occasioni di vita sociale. Per cui, prima di parlare smart city o innovazione sociale per Reggio Calabria, rendiamo accessibile un territorio che presenta una importante arretratezza Ad maiora.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Reggio Calabria, manutenzione dei fondali del Porto: si punta a facilitare l'approdo di navi da crociera

"L'obiettivo è assicurare la massima operatività e facilitare l'approdo di navi da crociera di media dimensione e del segmento luxury, prospettando nuove opportunità turistiche e commerciali" L' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto , che ha la competenza dei porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline, informa che è stata "completata la fase di progettazione, è pronta all'avvio la manutenzione straordinaria dei fondali nel porto di Reggio". "L'obiettivo è assicurare la massima operatività e facilitare l'approdo di navi da crociera di media dimensione e del segmento luxury, prospettando nuove opportunità turistiche e commerciali", conclude l'**Autorità**.



Stretto Web

Reggio Calabria, manutenzione dei fondali del Porto: si punta a facilitare l'approdo di navi da crociera



03/01/2024 17:34 Danilo Loria

"L'obiettivo è assicurare la massima operatività e facilitare l'approdo di navi da crociera di media dimensione e del segmento luxury, prospettando nuove opportunità turistiche e commerciali" L' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto , che ha la competenza dei porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline, informa che è stata "completata la fase di progettazione, è pronta all'avvio la manutenzione straordinaria dei fondali nel porto di Reggio". "L'obiettivo è assicurare la massima operatività e facilitare l'approdo di navi da crociera di media dimensione e del segmento luxury, prospettando nuove opportunità turistiche e commerciali", conclude l'Autorità.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Forse il Ponte non è fattibile sullo Stretto di Messina. Ma di sicuro sarebbe utile

Attendiamo il parere di tutti gli enti preposti per sapere se può essere adatto alla conformazione del territorio. Se sarà approvato il progetto esecutivo ecco perché sarebbe utilissimo Sbagliato, dannoso e inutile. Così, come un mantra, alcuni definiscono il progetto del Ponte sullo Stretto. Una delle obiezioni più forti è che al mondo non esiste un Ponte a campata unica di 3.300 metri, che la massima lunghezza di un ponte autostradale è di 2.023 metri (Dardanelli) e ferroviario di 1.377 metri (Tsing Ma, a Hong Kong, e sempre in Cina ce n'è in costruzione un altro da 1.488 metri). In effetti si tratterebbe di un salto del 63 % per il percorso autostradale e del 140 % (nel caso di quello in costruzione del 122 %) per il percorso ferroviario. Roba non da poco ma, ovviamente, non si tratta di una motivazione assoluta per dimostrarne l'infattibilità. Che non esista un'opera con determinate caratteristiche non significa che non possa esistere, nella storia umana da sempre i record sono stati battuti, anche se esistono dei limiti. Visto che a stabilire i limiti non possono essere giornalisti né avvocati, medici o altri che non siano ingegneri, lasciamo a loro il compito e, in attesa di risposte che andranno messe nero su bianco su un eventuale progetto

esecutivo, cerchiamo di capire se, in altre condizioni più semplici, un ponte sarebbe utile. Sarebbe conveniente? Ipotizziamo che la distanza minima dello Stretto di Messina non sia di 3.300 metri ma di 2.023 metri o, considerando la percorribilità ferroviaria, di 1.377 metri. E ci poniamo una domanda: se le sponde dello Stretto di Messina fossero distanti 1.377 metri, non 3.300 metri, sarebbe conveniente costruire un Ponte? La risposta è indubbiamente sì ed è già stata fornita dai massimi esperti. Lunga percorrenza in auto Proviamo a immaginare l'esistenza di un Ponte sullo Stretto di Messina e analizziamone i vantaggi. Partiamo dalla lunga percorrenza. Ad oggi per attraversare lo Stretto in auto si impiega da un minimo di un'ora fino a due ore in alcuni periodi di punta fino ai casi limite delle tre o quattro ore in agosto. Non si tratta, ovviamente, dei soli venti minuti di traversata. Agli imbarchi bisogna arrivarci nel traffico urbano, trovarsi con un minimo di anticipo al serpentone di rada San Francesco, fare fila, salire a bordo nave, poi i venti minuti di traversata, l'attesa per lo sbarco, un altro tratto urbano prima di poter arrivare in autostrada. Ecco che così si arriva a un'ora, in condizioni ideali, ed ecco perché l'ultimo studio affidato dal Ministero spiega che Sicilia e Calabria è come se fossero distanti tra loro cento chilometri. Un Ponte può essere attraversato in due minuti ma un'altra obiezione è che si dovrebbero percorrere 10 km di autostrada in più. Obiezione fallace perché a fronte di 10 km di autostrada in più su sponda sicula ce ne sarebbero 5 in meno su sponda calabrese. Il **porto di Tremestieri** Un vantaggio anche per i centri di Messina e Villa perché, a differenza di quanto avviene ora, il percorso sarebbe



Attendiamo il parere di tutti gli enti preposti per sapere se può essere adatto alla conformazione del territorio. Se sarà approvato il progetto esecutivo ecco perché sarebbe utilissimo Sbagliato, dannoso e inutile. Così, come un mantra, alcuni definiscono il progetto del Ponte sullo Stretto. Una delle obiezioni più forti è che al mondo non esiste un Ponte a campata unica di 3.300 metri, che la massima lunghezza di un ponte autostradale è di 2.023 metri (Dardanelli) e ferroviario di 1.377 metri (Tsing Ma, a Hong Kong, e sempre in Cina ce n'è in costruzione un altro da 1.488 metri). In effetti si tratterebbe di un salto del 63 % per il percorso autostradale e del 140 % (nel caso di quello in costruzione del 122 %) per il percorso ferroviario. Roba non da poco ma, ovviamente, non si tratta di una motivazione assoluta per dimostrarne l'infattibilità. Che non esista un'opera con determinate caratteristiche non significa che non possa esistere, nella storia umana da sempre i record sono stati battuti, anche se esistono dei limiti. Visto che a stabilire i limiti non possono essere giornalisti né avvocati, medici o altri che non siano ingegneri, lasciamo a loro il compito e, in attesa di risposte che andranno messe nero su bianco su un eventuale progetto esecutivo, cerchiamo di capire se, in altre condizioni più semplici, un ponte sarebbe utile. Sarebbe conveniente? Ipotizziamo che la distanza minima dello Stretto di Messina non sia di 3.300 metri ma di 2.023 metri o, considerando la percorribilità ferroviaria, di 1.377 metri. E ci poniamo una domanda: se le sponde dello Stretto di Messina fossero distanti 1.377 metri, non 3.300 metri, sarebbe conveniente costruire un Ponte? La risposta è indubbiamente sì ed è già stata fornita dai massimi esperti. Lunga percorrenza in auto Proviamo a immaginare l'esistenza di un Ponte sullo

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

tutto autostradale, senza invadere le strade urbane. Cioè si potrebbe entrare in autostrada a Catania o a Palermo ma anche a Messina Centro o Messina Sud e ritrovarsi in Calabria senza mai uscire dall'autostrada. Proprio per evitare il passaggio dai centri urbani, ma non è l'unico motivo, è stato pensato il porto di Tremestieri. Lì, nei programmi, verrà spostato tutto il traffico navale non pedonale. E lì la traversata dura 50 minuti, quindi i tempi sono destinati ad aumentare ancora. In treno Per attraversare in treno, invece, ancora oggi, nel 2024, s'impiega un tempo compreso tra un'ora e quaranta e due ore e trentacinque tra arrivo e ripartenza. Nei programmi, coi treni a batterie, questi tempi potrebbero essere ridotti fino a un'ora e cinque minuti. Se accadrà si abatteranno gli inaccettabili tempi attuali ma resterà un tempo lungo, a maggior ragione perché riguarderà solo gli Intercity, non la tipologia di treno preferita dalla maggior parte dei messinesi e dei siciliani non a mobilità ridotta. Ad oggi, infatti, in soluzione aliscafo più treno Freccia si può arrivare da Messina a Roma e viceversa in un tempo compreso tra 5 ore e mezza e 6 ore, a seconda delle soluzioni, mentre gli Intercity impiegano da un minimo di 8 ore e 9 minuti ad un massimo di 9 ore e 35 minuti. Anche riducendo questi tempi di un'ora, restano comunque ben più alti della soluzione aliscafo più treno. La forbice si allarga ancora di più per gli spostamenti da e verso il nord di Roma e se l'Unione Europea sostiene che il traffico deve passare dal gommato al treno, ecco la risposta. Il traffico locale Per ultimo, ma non meno importante, il Ponte potrebbe essere utile anche per il traffico locale. E' vero che per i pendolari tra Messina e Reggio la soluzione più conveniente potrebbe restare l'aliscafo che impiega 30 minuti in direzione Reggio e 35 minuti in direzione Messina. Ma è anche vero che si aprirebbero nuove prospettive. Ad esempio i centri di Messina e Reggio sarebbero collegati in 35 km di autostrada che, in termini di tempo, possono essere inferiori rispetto a 11 km di mare (la distanza tra i due porti). Ad esempio l'aeroporto di Reggio Calabria, che da fine aprile avrà finalmente altre destinazioni, sarebbe raggiungibile da Messina Centro con 40 km di autostrada, quindi in 20 o 30 minuti a seconda del punto di partenza, tempi impossibili da equiparare in soluzione aliscafo più bus. E da Messina Nord ancora meno. Diventerebbe più vicino anche l'aeroporto di Lamezia, che dista 110 km dall'imbocco nord dello Stretto, e potrebbe essere raggiungibile in un'ora, oggi serve almeno il doppio del tempo. Non sono opinioni ma dati oggettivi. Solo così, e mai diversamente, si potrà formare una vera area metropolitana dello Stretto, che avvicini i 220mila abitanti di Messina ai 190mila che sommano Reggio, Villa e Scilla, per un totale di oltre 400mila. Invece del Terzo Valico, che costa 10 miliardi "Per riuscire a non andare in perdita, dovrebbe portare ad aumentare gli attuali volumi di attraversamenti di venti volte. Purtroppo il nostro Mezzogiorno è in una fase di declino demografico in cui perderà circa 4 milioni di abitanti nei prossimi vent'anni". Oltre a quelli già persi negli scorsi anni, aggiungiamo noi. Parole dell'economista ed ex presidente dell'Inps, Tito Boeri. Raramente le analisi costi benefici danno risultati oggettivi e infatti per altre grandi opere si è arrivati a conclusioni opposte. Un esempio su tutti: il Terzo Valico, cioè l'alta velocità ferroviaria Genova - Tortona, i cui lavori sono iniziati

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

nel 2013 con fine prevista nel 2026 e una spesa vicina ai 10 miliardi, per la quale nessuno dalle nostre parti ha protestato. Ci si chiede: perché il sud è in declino demografico e cosa bisogna fare per invertire la tendenza? Forse è in declino perché negli anni non sono stati realizzati servizi adeguati a differenza del nord Italia? Basti pensare all'alta velocità ferroviaria che da anni si ferma a Salerno e solo ora si progetta verso sud. Non realizzare grandi opere può aiutare il Sud? O forse è il contrario? Non deve lo Stato investire al sud, anche a costo di eventuali svantaggi economici, per dare servizi? E se continuerà a non investire come potrebbe mai invertirsi il declino? Tutto questo senza dimenticare che già oggi lo Stato paga per un servizio in perdita, quello del traghettamento pubblico. Le conclusioni Le conclusioni sono due: la prima è che non sappiamo se un Ponte sullo Stretto di Messina sia fattibile e dannoso e per questo ci affidiamo agli esperti. Se dovesse essere infattibile o dannoso non si arriverà all'approvazione del progetto esecutivo. La seconda è che, se fosse fattibile e non dannoso, sarebbe indubbiamente utile. L'obiezione che un Ponte possa non essere adatto alla conformazione dello Stretto di Messina è plausibile. Così com'è plausibile ipotizzare che sia dannoso per l'ambiente, anche quest'aspetto dev'essere analizzato dagli esperti. Quel che non è plausibile è ipotizzare che sarebbe inutile. A meno di non ritenere che accorciare le distanze sia inutile e che chi ha costruito centinaia di ponti nel mondo abbia fatto un lavoro inutile. L'insularità è un male economico. Non è l'unico parametro, chiaramente, ma uno dei. Ecco perché le obiezioni di chi dice che il Ponte sarebbe infattibile o dannoso sono da prendere in considerazione e analizzare bene. Ecco perché l'obiezione di chi dice che il Ponte sarebbe inutile è inaccettabile.

Ad Augusta nuovo terminal

Nella foto: Simulazioni di manovra per verifica agibilità nautica del futuro terminal contenitori. AUGUSTA - Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato la proposta di adeguamento tecnico-funzionale del piano regolatore del porto di Augusta, che prevede una diversa e più efficiente dislocazione dell'ampliamento del terminal dedicato ai contenitori, già previsto nel piano originario, e un nuovo terminal 30.000 m² che nascerà nell'attuale pontile Ro-Ro. L'organismo, riunito in assemblea a Roma, ha quindi rilasciato un "doppio ok" ai diversi e complementari progetti presentati dall'Autorità del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, presieduta da Francesco Di Sarcina, che da tempo ha intrapreso un percorso di virtuoso rilancio di uno dei porti commerciali più grandi del Mezzogiorno: in totale la superficie in ampliamento sarà di circa 120.000 m², di cui 90.000 per l'area contenitori e 30.000 per l'area Ro-Ro, verrà consentito l'ormeggio di navi container fino a 16mila TEU con fondali di 15 metri. "Prosegue la trasformazione avviata nel porto di Augusta - ha commentato l'ingegner Di Sarcina - il vantaggio di questa operazione consiste in una gestione nettamente migliore delle aree operative del porto, una crescita della sicurezza della navigazione a tutela dei forti Garsia e Vittoria, e un maggiore funzionamento delle banchine commerciali che potranno ricevere navi di più grandi dimensioni e quindi più adeguate ai moderni flussi. Con questi presupposti infrastrutturali - ha proseguito il presidente dell'AdSP - si potranno attuare da subito le progettazioni dei nuovi ampliamenti, in modo che nei tempi necessari lo scalo augustano sarà dotato di piazzali, banchine e infrastrutture di supporto adeguati alle esigenze del mercato portuale del futuro, contribuendo ulteriormente alla crescita dell'hub Augusta/Catania/Pozzallo nel panorama nazionale e internazionale. Mi fa piacere rivolgere un sentito ringraziamento all'Ufficio Grandi Infrastrutture dell'AdSP, che ha curato la parte progettuale, al comandante della Capitaneria di Porto di Augusta Domenico Santisi e ai Servizi tecnico-nautici del porto per i preziosi suggerimenti in fase di redazione del piano".



Nella foto: Simulazioni di manovra per verifica agibilità nautica del futuro terminal contenitori. AUGUSTA - Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato la proposta di adeguamento tecnico-funzionale del piano regolatore del porto di Augusta, che prevede una diversa e più efficiente dislocazione dell'ampliamento del terminal dedicato ai contenitori, già previsto nel piano originario, e un nuovo terminal 30.000 m² che nascerà nell'attuale pontile Ro-Ro. L'organismo, riunito in assemblea a Roma, ha quindi rilasciato un "doppio ok" ai diversi e complementari progetti presentati dall'Autorità del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, presieduta da Francesco Di Sarcina, che da tempo ha intrapreso un percorso di virtuoso rilancio di uno dei porti commerciali più grandi del Mezzogiorno: in totale la superficie in ampliamento sarà di circa 120.000 m², di cui 90.000 per l'area contenitori e 30.000 per l'area Ro-Ro, verrà consentito l'ormeggio di navi container fino a 16mila TEU con fondali di 15 metri. "Prosegue la trasformazione avviata nel porto di Augusta - ha commentato l'ingegner Di Sarcina - il vantaggio di questa operazione consiste in una gestione nettamente migliore delle aree operative del porto, una crescita della sicurezza della navigazione a tutela dei forti Garsia e Vittoria, e un maggiore funzionamento delle banchine commerciali che potranno ricevere navi di più grandi dimensioni e quindi più adeguate ai moderni flussi. Con questi presupposti infrastrutturali - ha proseguito il presidente dell'AdSP - si potranno attuare da subito le progettazioni dei nuovi ampliamenti, in modo che nei tempi necessari lo scalo augustano sarà dotato di piazzali, banchine e infrastrutture di supporto adeguati alle esigenze del mercato portuale del futuro, contribuendo ulteriormente alla crescita dell'hub Augusta/Catania/Pozzallo nel panorama nazionale e internazionale. Mi fa piacere rivolgere un sentito ringraziamento all'Ufficio Grandi Infrastrutture dell'AdSP, che ha curato la parte progettuale, al comandante della Capitaneria di Porto di Augusta Domenico Santisi.

Porto di Augusta, ecco perchè il suo futuro dipende dal Ponte sullo Stretto

Il **porto** megarese ha potenzialità infinite, ma dipendono da un'opera situata a 130 km di distanza. In una recente visita la **porto** di Augusta, il Ministro per le Politiche del mare Nello Musumeci ha avuto modo di rammentare a tutti le importanti prospettive dello scalo megarese, strategico per i flussi merci, sottolineando l'impegno del governo per fare in modo che esse siano "scaricate dalle navi e poi portate a destinazione utilizzando il gommato per le tratte brevi e medie e la linea ferroviaria". Ha quindi riferito alla realizzazione del Ponte sullo Stretto che sarebbe indispensabile per attuare questa prospettiva. Potrebbe sembrare una "boutade" di un rappresentante del governo che ha rimesso in corsa la realizzazione del collegamento stabile della Sicilia con il continente, nell'intento di sostenere tale scelta. E' possibile che un'opera collocata 130 km sia così importante per il suo sviluppo? Assolutamente sì. Ma è possibile che un'opera collocata 130 km a nord di Augusta sia così importante per il suo sviluppo? Assolutamente sì. Il **porto** di Augusta, infatti, ha una vocazione "naturale" verso il trasporto delle merci containerizzate. Come Gioia Tauro ha a disposizione i fondali più profondi d'Italia, fino a 22 metri, in grado di accogliere le più grandi navi porta-containers in circolazione al mondo, che possono anche superare i 20.000 TEU (unità di misura che rappresenta il "container standard"). Navi che già oggi possono scaricare i loro containers ad Augusta, per trasferirle a terra soltanto in parte, e solo su gomma. Il resto, viene caricato su navi più piccole per essere trasportato verso porti non attrezzati alle grandi navi di cui sopra: si tratta del cosiddetto "transhipment". Incrementando la capacità di trasporto dei containers scaricati a terra, si potrebbe rendere Augusta un **porto** "Gateway", in grado cioè di trasferire l'intero carico delle mega-portacontainers su linee di trasporto via terra. Ci vuole quindi un collegamento ferroviario, che garantirebbe una adeguata capacità di trasporto e che, in effetti, si sta già programmando con i fondi del PNRR. Tuttavia, nel caso di Augusta, tale raccordo non basta. Un treno di containers in partenza dal **porto** megarese, infatti, non potrebbe che essere diretto verso i mercati del nord Italia se non addirittura, dell'Europa centrale. Impensabile che decine di migliaia di TEU trasferiti dalla Cina siano diretti esclusivamente al mercato siciliano, atteso che le mega-portacontainers, per l'enorme quantità di merci trasportate, indirizzano il loro carico su aree di dimensione continentale. Si pone quindi il problema dell'attraversamento dello Stretto, per risolvere il quale è indispensabile il tanto sognato, e contestato, Ponte. L'attuale sistema di trasporto, basato sul traghettamento, è semplicemente incompatibile con i volumi destinati a transitare nell'ipotesi che Augusta "decolli" come **porto** gateway. Proviamo a fare due conti. Proviamo a fare due conti, ipotizzando l'attracco di una sola nave



Stretto Web

Augusta

da 20.000 TEU che scarichi le sue merci su ferrovia. Occorrerebbe caricare un eguale numero di carri ferroviari a pianale ribassato porta-containers. Per trasportare 20.000 carri merci, conviene formare treni della massima lunghezza, pari, secondo le normative europee, a 750 metri, equivalenti a 100 carri containers. Servirebbero quindi 200 treni. Uno solo di questi treni, se si volesse, per assurdo, farlo traghettare come normalmente avviene oggi, richiederebbe, con i suoi 100 carri, almeno 4 navi-traghetto, stante l'attuale capienza massima di 27 carri ogni nave (N/T Messina). Si consideri che lungo la rotta Messina-Villa S.G. oggi sono in servizio appena due navi, una delle quali andrebbe indispensabilmente dedicata al traffico viaggiatori. A disposizione delle merci rimarrebbe, quindi, un solo traghetto, che dovrebbe compiere 4 viaggi, andata e ritorno, per completare il traghettamento di un solo treno merci. Considerando i tempi di carico e scarico, sommati a quelli di traversata, possiamo ipotizzare che tale compito verrebbe espletato in non meno di 8 ore (due per carico). A Messina, però, dovrebbero arrivare 200 di questi treni, ed in poco tempo, dato che una nave del genere non può permettersi di rimanere ferma in banchina più di tre-quattro giorni. Secondo il calcolo sopra effettuato, occorrerebbero 800 traversate per 1600 ore di tempo, pari a 67 giorni (operando 24 ore al giorno ininterrottamente ed in condizioni meteomarine sempre ottimali). Si può sempre incrementare il numero delle navi, certo: a conti fatti, occorrerebbero 10 navi in tutto per smaltire il carico di una sola nave portacontainers in "soli" 7 giorni. A condizione, ovviamente, di costruire altre 9 navi traghetto dedicandole solo al traffico merci lungo un affollatissimo, ed inquinatissimo, Stretto di Messina. E di realizzare dei mega-atracchi su entrambe le sponde tali da consentire il loro servizio contemporaneo. E poiché questo ragionamento è stato fatto per una sola mega-portacontainers, cosa succederebbe a Messina se ad Augusta attraccassero, come si spera, diverse mega-portacontainers contemporaneamente? Si consideri che il Piano Regolatore Portuale prevede quasi 10 km di banchinamenti, capaci, in teoria, di consentire l'attracco contemporaneo di 20 megaportacontainers da 450 metri ciascuna, ciascuna con una capacità non inferiore a quella sopra ipotizzata. Il Ponte sullo Stretto, invece, garantirebbe una capacità di almeno 250 treni al giorno, consentendo ad Augusta di contare sulla possibilità di smaltire un discreto traffico gateway, in grado di porre la Sicilia al centro di un sistema di trasporto merci globalizzato che, solo lungo il Mediterraneo, vede passare il 20% del traffico containers di tutto il mondo. Lo sviluppo del traffico merci Lo sviluppo del traffico merci a servizio della portualità, peraltro, darebbe un senso alla riqualificazione della rete ferroviaria isolana attualmente in corso: senza la linea AC Messina-Catania-Palermo ed alla sua diramazione verso Augusta, sarebbe impossibile formare e far viaggiare i treni merci da 750 metri a cui si accennava prima. E' per questo che il Ponte non può essere visto come un'opera a sé stante: esso, come la galleria di base del Brennero, fa parte di un unico corridoio ad Alta Capacità (quello Scandinavo-Mediterraneo), che l'Unione Europea ha programmato proprio per connettere fra loro le varie parti del continente, esaltando il ruolo della ferrovia come mezzo di trasporto sostenibile a servizio del voluminoso traffico merci da e per i suoi porti. Un sistema indispensabile per garantire all'intero

Stretto Web

Augusta

continente un futuro di progresso e benessere, che deve assolutamente coinvolgere anche la Sicilia ed il Meridione d'Italia.

Concessione del Parco delle Salute agli sgoccioli, Vivi Sano verso il rinnovo

L'associazione che ha gestito l'area al Foro Italico ha chiesto al Demanio una proroga. A quel punto realizzerà una rampa per gli skateboard Le lettere e le segnalazioni ricevute da tanti palermitani per manifestare preoccupazione sulla destinazione futura del Parco della Salute al Foro Italico al termine degli otto anni di concessione, ha spinto Vivi Sano, associazione che ha riqualificato e che gestisce il luogo inclusivo dedicato a Livia Morello, a richiedere il rinnovo della concessione per ulteriori quattro anni agli uffici dell'area Demanio dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale. "Assicurare sostenibilità al progetto non è cosa semplice - dice Daniele Giliberti, ad di Vivi Sano e ideatore dell'iniziativa - soprattutto quando non si ricevono contributi pubblici ad hoc come nel nostro caso, ma una gestione attenta come quella offerta negli anni passati consentirà, insieme a nuovi partner, di assicurare la gratuità delle attività organizzate all'interno del parco. Approfitteremo del rinnovo - continua Giliberti - per investire nuove risorse sul parco insieme ai nostri sostenitori, dotando il campo polisportivo di un nuovo manto grazie al contributo determinante di Livia Onlus, di Amg Gas e della Misericordia di Piana degli Albanesi. Una rampa per lo skateboard, richiesta da tanti ragazzi che frequentano l'area, verrà realizzata insieme agli amici della Asd Engorile Skateboarding. Continueremo ad assicurare l'organizzazione di corsi sportivi ed eventi di prevenzione per tutti, nessuno escluso". Nel frattempo Vivi Sano sta definendo i lavori di restauro de "la Casa delle Ninfee", serra all'interno del parco storico Piersanti Mattarella. Un nuovo luogo di socializzazione e di inclusione in città dove promuovere attività culturali ed eventi legati alla promozione del benessere psicofisico. Appena il parco riaprirà la serra verrà gestita insieme a un gruppo di giovani con disabilità intellettive ad alto funzionamento che accompagneranno gli alunni delle scuole palermitane alla scoperta delle bellezze storiche, architettoniche e botaniche del luogo. Presto il via anche ai lavori di realizzazione del Centro sportivo educativo Paolo Borsellino, impianto sportivo che verrà realizzato su parte dell'ex Fly, proprio di fronte via D'Amelio. Intervento sociale in fase di progettazione con la Caritas Diocesana di Piana degli Albanesi, la Cooperativa Sociale Kleise e con il confinante Istituto dei Ciechi, dove Vivi Sano gestisce il Parco dei Suoni.



03/01/2024 17:23

L'associazione che ha gestito l'area al Foro Italico ha chiesto al Demanio una proroga. A quel punto realizzerà una rampa per gli skateboard Le lettere e le segnalazioni ricevute da tanti palermitani per manifestare preoccupazione sulla destinazione futura del Parco della Salute al Foro Italico al termine degli otto anni di concessione, ha spinto Vivi Sano, associazione che ha riqualificato e che gestisce il luogo inclusivo dedicato a Livia Morello, a richiedere il rinnovo della concessione per ulteriori quattro anni agli uffici dell'area Demanio dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale. "Assicurare sostenibilità al progetto non è cosa semplice - dice Daniele Giliberti, ad di Vivi Sano e ideatore dell'iniziativa - soprattutto quando non si ricevono contributi pubblici ad hoc come nel nostro caso, ma una gestione attenta come quella offerta negli anni passati consentirà, insieme a nuovi partner, di assicurare la gratuità delle attività organizzate all'interno del parco. Approfitteremo del rinnovo - continua Giliberti - per investire nuove risorse sul parco insieme ai nostri sostenitori, dotando il campo polisportivo di un nuovo manto grazie al contributo determinante di Livia Onlus, di Amg Gas e della Misericordia di Piana degli Albanesi. Una rampa per lo skateboard, richiesta da tanti ragazzi che frequentano l'area, verrà realizzata insieme agli amici della Asd Engorile Skateboarding. Continueremo ad assicurare l'organizzazione di corsi sportivi ed eventi di prevenzione per tutti, nessuno escluso". Nel frattempo Vivi Sano sta definendo i lavori di restauro de "la Casa delle Ninfee", serra all'interno del parco storico Piersanti Mattarella. Un nuovo luogo di socializzazione e di inclusione in città dove promuovere attività culturali ed eventi legati alla promozione del

Concorsi pubblici marzo 2024: i bandi attivi e in scadenza in Sicilia e in Italia

Opportunità a livello nazionale e regionale: ecco tutte le informazioni sui concorsi di marzo. Concorsi pubblici marzo 2024 : ecco i bandi attivi e le procedure previste in Sicilia e nel resto d'Italia nel mese in corso. Per altri concorsi e offerte di lavoro , consulta la sezione dedicata di QdS.it Concorsi pubblici marzo 2024, i bandi in scadenza Di seguito alcuni dei più importanti concorsi pubblici in scadenza a marzo. 2 marzo Concorso per volontari in ferma prefissata di 4 anni VFP 4) nell'Esercito, nella Marina Militare e nell'Aeronautica Militare. Concorso per il reclutamento di VFP4 2024, oltre 3mila posti per Esercito, Marina e Aeronautica Pubblico concorso per l'ammissione di 626 allievi marescialli del ruolo Ispettori dell'Arma dei Carabinieri. Concorso Allievi Marescialli Carabinieri 2024, 626 posti a disposizione: ecco come partecipare Guardia di Finanza , concorsi pubblici per la selezione di 12 tenenti nel ruolo tecnico logistico-amministrativo. 4 marzo Concorso per commissari tecnici (12 commissari psicologi, 8 biologi e 3 chimici) della Polizia di Stato 12 marzo Tra i concorsi pubblici in scadenza a marzo 2024 c'è quello per l' Agenzia delle Dogane . Si cercano 564 tra funzionari in ambito tributario (487), esperti nel settore accise (72) ed esperti in comunicazione (5). Agenzia delle Dogane, il bando per il mega concorso da 564 posti: tutte le informazioni utili 13 marzo Regione Lombardia cerca 191 funzionari. Concorso per ingegneri civili, ambientali ed esperti in gestione e monitoraggio progetti complessi al servizio della Regione Calabria . Avviso finanziato con il Pnrr per 92 posti. 14 marzo Concorso per 1713 allievi agenti di Polizia Penitenziaria Concorso Polizia Penitenziaria per 1713 agenti, ecco come partecipare Concorsi pubblici in scadenza a fine marzo 2024 16 marzo Provincia di Monza e Brianza : concorso pubblico per 15 posti a tempo indeterminato (7 istruttori tecnici e 8 istruttori amministrativi e contabili). 21 marzo Concorso per Agenti Polizia Locale 2024 a Torino Concorso Agenti Polizia Locale 2024 a Torino, 15 posti per diplomati: ecco come partecipare Selezione di infermieri per l'Asst Santi Paolo e Carlo di Milano. 22 marzo Concorso al Comune di Reggio Emilia per 19 funzionari a tempo determinato. 25 marzo Concorso pubblico all'Azienda regionale della salute Ares Sardegna : 107 i posti a tempo indeterminato a disposizione. Concorso all'Agenzia regionale per la protezione ambientale - Arpal Umbria per 18 persone (12 operatori per il mercato del lavoro e 12 istruttori amministrativi e contabili). 29 marzo Concorso per 18 profili amministrativi all' Università degli Studi Roma Tre Concorsi pubblici di marzo 2024 in Sicilia Bando Progressioni Verticali Area Funzionari riservato al Personale Interno aa 2023-2024 dell' Accademia delle Belle Arti di Catania . Scadenza 1 marzo; Concorso pubblico del Comune di Santa Elisabetta (AG), alla ricerca di un funzionario specialista amministrativo. Scadenza



1 marzo; Concorso pubblico per la copertura di un posto di aspirante pilota nel Corpo piloti dei Porti di Trapani e Marsala. Scadenza 2 marzo; Concorso per ricercatori e professori all' Università Kore di Enna . Scadenza 3 marzo. Selezione di ricercatori a tempo determinato di durata triennale e professori di vari Dipartimenti per l'Università di Catania. Scadenze tra il 7 e il 14 marzo. Di seguito alcuni dettagli sul bando: L'Università di Catania alla ricerca di 7 professori con contratto a tempo indeterminato: come partecipare e scaricare i bandi **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale di Palermo seleziona staff di presidenza, promozione e comunicazione - ufficio stampa e comunicazione. Scadenza 7 marzo. Concorso per l' Istituto Nazionale di Fisica Nucleare , con sede in Sicilia. Scadenza il 7 marzo. Concorso pubblico al Comune di Calatafimi Segesta per istruttore direttivo contabile. Scadenza l'8 marzo. Comune di Santa Venerina , concorso per funzionario tecnico ex categoria d in scadenza l'8 marzo. Comune di Vittoria , concorso per selezionare 3 tecnici profilo JUNIOR , architetto o ingegnere. In scadenza il 14 marzo. Comune di Portopalo di Capopassero : selezione per un istruttore tecnico e due agenti di polizia locale. Concorsi in scadenza il 16 marzo. A Portopalo di Capo Passero si cercano due nuovi agenti di Polizia Locale: come partecipare al bando Università di Palermo alla ricerca di due ricercatori per le classi 08/A1 e 08/A4 per il Dipartimento di Ingegneria. Scadenze 17 e 18 marzo 2024: bandi disponibili sul sito Unipa. Asp Palermo : due concorsi pubblici in scadenza a marzo 2024. Il primo (scadenza 17 marzo) prevede 21 assunzioni per "autista centralinista operatore informatico" e il secondo 61 assunzioni per vari profili con scadenza il 25 marzo 2024. Entrambi i concorsi sono riservati a disabili appartenenti alle categorie protette. Policlinico di Messina : concorso pubblico per un posto di dirigente medico, disciplina di urologia, a tempo pieno e indeterminato, con scadenza il 24 marzo 2024. Villa Sofia - Cervello : concorso per due posti di dirigente biologo, in scadenza il 21 marzo. Bandi in arrivo Tra i bandi di concorso più attesi a marzo 2024 o nei mesi successivi ci sono: Concorsi MEF; Concorsi Magistratura; Concorsi Agenzia delle Entrate Concorso Agenzia delle Entrate 2024, oltre 4mila posti: ecco requisiti e profili ricercati Concorso Regione Sicilia 2024 - 2026 Concorso Sud 2024, la Regione Siciliana alla ricerca di 117 funzionari: come partecipare Selezioni e assunzioni in tutta Italia Dopo l'elenco dei concorsi pubblici in scadenza a marzo 2024, ecco alcune offerte di lavoro attive in Sicilia e a livello nazionale da considerare. Poste Italiane Assunzioni Poste Italiane in Sicilia per Operatori Categorie Protette 2024: come partecipare Banca BPER BPER Banca alla ricerca di 500 nuove figure lavorative: ecco come candidarsi Intesa Sanpaolo Assunzioni Intesa Sanpaolo, offerte di lavoro dalla banca in tutta Italia: ecco le posizioni aperte Stage Poste Italiane Stage Poste Italiane 2024 per avvocati praticanti, ecco come partecipare.

Federagenti: Santi, ultima chiamata per invertire rotta dei nostri porti. Boom scali spagnoli con crisi Mar Rosso

(FERPRESS) Roma, 1 MAR I momenti di crisi e di emergenza richiedono sempre virate brusche. Ed è quanto sta accadendo per i porti italiani messi alle corde dalla crisi nel Mar Rosso e costretti a cambiare rotta per sopravvivere a una contingenza negativa che potrebbe rivelarsi fatale.



Informare

Focus

Federagenti, i porti spagnoli, al contrario di quelli italiani, riescono a beneficiare della crisi del Mar Rosso

Impietosi - denuncia Santi - i nostri indici di connettività e di performance logistica Per il presidente della federazione italiana agenti marittimi, Alessandro Santi, la crisi geopolitica nel Mar Rosso che ha determinato una drastica riduzione del traffico marittimo nel canale di Suez, che in questi giorni è pressoché la metà di quello transitato nello stesso periodo del 2022, mette in evidenza i gap infrastrutturali e amministrativi che relegano i porti italiani nelle ultime posizioni tra i Paesi europei lontani dal ranking - ha sottolineato il presidente di Federagenti - che ci competerebbe per propensione produttiva, export e posizione geografica. Secondo Santi, ciò è reso evidente dalle performance dei porti spagnoli: relativamente a questi ultimi - ha osservato - «la crisi del canale di Suez ha determinato una performance notevole nel primo mese del 2024, con un segno positivo globale del +3,4% rispetto allo stesso mese del 2023. Alcuni porti spagnoli come Tarragona, Las Palmas e Bilbao hanno segnato performance a doppia cifra. I risultati migliori sono stati ottenuti specialmente da alcune merci: il siderurgico (+18,2%), la frutta e la verdura (+19,3%), i cereali e i forestali. Per ultimo, come era prevedibile, un forte incremento della merce in transito via container con un +13,8% sul 2024». Da parte italiana - ha denunciato Santi - «purtroppo l'Italia continua a presentarsi sul mercato con indici di connettività dei nostri porti impietosi, così come con indici di performance logistici, relativi in particolare ai nostri collegamenti terrestri con il continente». «È il momento - ha concluso il presidente di Federagenti - di ripartire dalla specializzazione dei nostri sistemi portuali legandoli alle filiere produttive nazionali, dalle dorsali europee TEN-T, in un quadro ambientalmente sostenibile e resiliente che sia frutto di una visione che ci proietti ai prossimi 30 anni; trent'anni - ha concluso il presidente di Federagenti - nei quali non potremo lasciare ad altri la responsabilità e il diritto di governare le strategie sul nostro mare». Al ragionamento di Santi sulle carenze delle infrastrutture che connettono i porti italiani ai mercati si potrebbe aggiungere un'osservazione sull'importanza che il canale di Suez riveste per gli approvvigionamenti dell'Italia e per il suo commercio con l'estero, via d'acqua, quella egiziana, che, se interrotta, pone in secondo e pure terzo piano il deficit infrastrutturale italiano, che spesso viene reso palese quando una crescita dei volumi di scambi si scontra con i limiti di capacità di questo sistema nazionale di opere.



Impietosi - denuncia Santi - I nostri indici di connettività e di performance logistica Per il presidente della federazione italiana agenti marittimi, Alessandro Santi, la crisi geopolitica nel Mar Rosso che ha determinato una drastica riduzione del traffico marittimo nel canale di Suez, che in questi giorni è pressoché la metà di quello transitato nello stesso periodo del 2022, mette in evidenza i gap infrastrutturali e amministrativi che relegano i porti italiani nelle ultime posizioni tra i Paesi europei lontani dal ranking - ha sottolineato il presidente di Federagenti - che ci competerebbe per propensione produttiva, export e posizione geografica. Secondo Santi, ciò è reso evidente dalle performance dei porti spagnoli: relativamente a questi ultimi - ha osservato - «la crisi del canale di Suez ha determinato una performance notevole nel primo mese del 2024, con un segno positivo globale del +3,4% rispetto allo stesso mese del 2023. Alcuni porti spagnoli come Tarragona, Las Palmas e Bilbao hanno segnato performance a doppia cifra. I risultati migliori sono stati ottenuti specialmente da alcune merci: il siderurgico (+18,2%), la frutta e la verdura (+19,3%), i cereali e i forestali. Per ultimo, come era prevedibile, un forte incremento della merce in transito via container con un +13,8% sul 2024». Da parte italiana - ha denunciato Santi - «purtroppo l'Italia continua a presentarsi sul mercato con indici di connettività dei nostri porti impietosi, così come con indici di performance logistici, relativi in particolare ai nostri collegamenti terrestri con il continente». «È il momento - ha concluso il presidente di Federagenti - di ripartire dalla specializzazione dei nostri sistemi portuali legandoli alle filiere produttive nazionali, dalle dorsali europee TEN-T, in un quadro ambientalmente sostenibile e resiliente che sia frutto di una visione che ci proietti ai prossimi 30 anni; trent'anni - ha concluso il presidente di Federagenti - nei quali non potremo lasciare ad altri la responsabilità e il diritto di governare le strategie sul nostro mare». Al ragionamento

Informatore Navale

Focus

Federagenti - Santi: "Ultima chiamata per invertire la rotta dei nostri porti"

A fronte del boom degli scali marittimi spagnoli, che stanno "beneficiando" della crisi del Mar Rosso, l'Italia continua a restare al palo. I momenti di crisi e di emergenza richiedono sempre virate brusche, ed è quanto sta accadendo per i porti italiani messi alle corde dalla crisi nel Mar Rosso e costretti a cambiare rotta per sopravvivere a una contingenza negativa che potrebbe rivelarsi fatale. Roma, 1° marzo 2024 - A sostenerlo è Alessandro Santi, presidente della Federazione italiana agenti marittimi, che ha sottolineato come all'impegno strategico e politico, così come militare e diplomatico, del Paese, debba affiancarsi un intervento, drastico come non mai nel passato, per ridurre quei gap infrastrutturali e amministrativi che ci relegano nelle ultime posizioni tra i paesi europei lontani dal ranking che ci competerebbe per propensione produttiva, export e posizione geografica. "Purtroppo - prosegue Santi, sottolineando come i porti spagnoli stiano registrando un vero e proprio boom di traffici in tutte le filiere più importanti inclusa l'ortofrutta, l'acciaio, le materie prime e i containers - l'Italia continua a presentarsi sul mercato con indici di connettività dei nostri porti impietosi, così come con indici di performance logistici, relativi in particolare ai nostri collegamenti terrestri con il continente". E il contrasto con i porti spagnoli è stridente. "La crisi del canale di Suez - sottolinea Santi - ha determinato una performance notevole nel primo mese del 2024 (peraltro in un periodo di congiuntura globale) con un segno positivo globale del +3,4% rispetto allo stesso mese del 2023. Alcuni porti spagnoli come Tarragona, Las Palmas e Bilbao hanno segnato performance a doppia cifra. I risultati migliori sono stati ottenuti specialmente da alcune merci: il siderurgico (+18,2%), la frutta e la verdura (+ 19,3%), i cereali e i forestali. Per ultimo, come era prevedibile, un forte incremento della merce in transito via container con un +13,8% sul 2024". "È il momento di ripartire dalla specializzazione dei nostri sistemi portuali legandoli alle filiere produttive nazionali, dalle dorsali europee Ten-T, in un quadro ambientalmente sostenibile e resiliente che sia frutto di una visione che ci proietti ai prossimi 30 anni; trent'anni - conclude il presidente di Federagenti - nei quali non potremo lasciare ad altri la responsabilità e il diritto di governare le strategie sul nostro mare".

Informatore Navale

Federagenti - Santi: "Ultima chiamata per invertire la rotta dei nostri porti"



03/01/2024 17:33

A fronte del boom degli scali marittimi spagnoli, che stanno "beneficiando" della crisi del Mar Rosso, l'Italia continua a restare al palo. I momenti di crisi e di emergenza richiedono sempre virate brusche, ed è quanto sta accadendo per i porti italiani messi alle corde dalla crisi nel Mar Rosso e costretti a cambiare rotta per sopravvivere a una contingenza negativa che potrebbe rivelarsi fatale. Roma, 1° marzo 2024 - A sostenerlo è Alessandro Santi, presidente della Federazione italiana agenti marittimi, che ha sottolineato come all'impegno strategico e politico, così come militare e diplomatico, del Paese, debba affiancarsi un intervento, drastico come non mai nel passato, per ridurre quei gap infrastrutturali e amministrativi che ci relegano nelle ultime posizioni tra i paesi europei lontani dal ranking che ci competerebbe per propensione produttiva, export e posizione geografica. "Purtroppo - prosegue Santi, sottolineando come i porti spagnoli stiano registrando un vero e proprio boom di traffici in tutte le filiere più importanti inclusa l'ortofrutta, l'acciaio, le materie prime e i containers - l'Italia continua a presentarsi sul mercato con indici di connettività dei nostri porti impietosi, così come con indici di performance logistici, relativi in particolare ai nostri collegamenti terrestri con il continente". E il contrasto con i porti spagnoli è stridente. "La crisi del canale di Suez - sottolinea Santi - ha determinato una performance notevole nel primo mese del 2024 (peraltro in un periodo di congiuntura globale) con un segno positivo globale del +3,4% rispetto allo stesso mese del 2023. Alcuni porti spagnoli come Tarragona, Las Palmas e Bilbao hanno segnato performance a doppia cifra. I risultati migliori sono stati ottenuti specialmente da alcune merci: il siderurgico (+18,2%), la frutta e la verdura (+ 19,3%), i cereali e i forestali. Per ultimo, come era prevedibile, un forte incremento della merce in transito via container con un +13,8% sul 2024". "È il momento di ripartire dalla specializzazione dei nostri sistemi

Informatore Navale

Focus

PER IL SECONDO ANNO CONSECUTIVO MSC CROCIERE È MAIN PARTNER AC MONZA

Per il secondo anno consecutivo MSC Crociere si conferma main partner AC Monza A partire dalla prossima partita contro la Roma e fino al termine del campionato, il logo di MSC Crociere sarà visibile in occasione delle gare casalinghe del Monza sui led di bordocampo, sui backdrop in sala conferenze, presso il Centro Sportivo Luigi Berlusconi - Monzello, sui cartelli in prossimità dei campi di allenamento e sulla home page del sito Internet del Club Monza, 1° marzo 2024 - Il rinnovo della partnership è stato annunciato oggi in una conferenza stampa in cui Adriano Galliani, Vicepresidente Vicario e Amministratore Delegato AC Monza, e Fabio Candiani, Direttore Vendite di MSC Crociere, ne hanno illustrato strategie e dettagli. Attraverso questo accordo, MSC Crociere intende rafforzare ulteriormente la propria presenza nel mondo dello sport e del calcio e nell'area lombarda, intraprendendo un nuovo percorso insieme a un Club dalla visione lungimirante e dalla storia ricca di passione e successi. Il nuovo accordo di collaborazione tra le due Società si è concluso con grande e reciproca soddisfazione e cementa un sodalizio che già in passato ha visto MSC Crociere scendere in campo al fianco della squadra biancorossa, accompagnandola nel suo percorso nella massima serie del campionato italiano di calcio. Fabio Candiani, Direttore Vendite di MSC Crociere, ha affermato: "MSC Crociere, terzo player mondiale nel settore crocieristico, si appresta a vivere un 2024 da record con oltre 4,2 milioni di passeggeri movimentati in ben 14 porti italiani e trova in AC Monza un partner ideale che ha a cuore gli stessi valori: passione, dedizione, sacrificio e gioco di squadra". Adriano Galliani, Vicepresidente Vicario e Amministratore Delegato AC Monza, ha commentato: "Siamo molto orgogliosi di riavere a bordo MSC Crociere, un brand conosciuto in tutto il mondo e di assoluto prestigio. Con MSC Crociere condividiamo la ricerca dell'eccellenza e la cura del dettaglio. Questa sponsorizzazione rafforza il brand AC Monza a livello internazionale e auspichiamo di ripagare la fiducia continuando la crescita dentro e fuori dal campo". Attraverso questo accordo MSC Crociere intende rafforzare ulteriormente la sua presenza nel mondo dello sport e del calcio, intraprendendo la collaborazione con lo storico Club monzese, fondato nel lontano 1912. La partnership tra AC Monza e MSC Crociere si caratterizzerà, altresì, attraverso numerose iniziative che la Compagnia intende organizzare insieme alla squadra, sia a bordo delle navi che a terra, per coinvolgere la tifoseria biancorossa e tutto il territorio brianzolo.



Informazioni Marittime

Focus

Crisi Mar Rosso, Santi (Federagenti): "I nostri porti hanno bisogno di invertire la rotta"

A fronte del boom degli scali marittimi spagnoli, che stanno "beneficiando" dell'emergenza legata al canale egiziano, l'Italia continua a restare al palo. Per i porti italiani è il momento di cambiare rotta. Ne è convinto Alessandro Santi, presidente della Federazione italiana agenti marittimi, che ha sottolineato come all'impegno politico, militare e diplomatico del Paese per affrontare la crisi del Mar Rosso debba affiancarsi un intervento, drastico come non mai nel passato, per ridurre quei gap infrastrutturali e amministrativi che ci relegano nelle ultime posizioni tra i paesi europei lontani dal ranking che ci competerebbe per propensione produttiva, export e posizione geografica.

"Purtroppo - prosegue Santi, sottolineando come i porti spagnoli stiano registrando un vero e proprio boom di traffici in tutte le filiere più importanti inclusa l'ortofrutta, l'acciaio, le materie prime e i containers - l'Italia continua a presentarsi sul mercato con indici di connettività dei nostri porti impietosi, così come con indici di performance logistici, relativi in particolare ai nostri collegamenti terrestri con il continente". E il contrasto con i porti spagnoli è stridente. "La crisi del canale di Suez - sottolinea Santi - ha determinato una performance notevole nel primo mese del 2024 (peraltro in un periodo di congiuntura globale) con un segno positivo globale del +3,4% rispetto allo stesso mese del 2023. Alcuni porti spagnoli come Tarragona, Las Palmas e Bilbao hanno segnato performance a doppia cifra. I risultati migliori sono stati ottenuti specialmente da alcune merci: il siderurgico (+18,2%), la frutta e la verdura (+ 19,3%), i cereali e i forestali. Per ultimo, come era prevedibile, un forte incremento della merce in transito via container con un +13,8% sul 2024". "È il momento di ripartire dalla specializzazione dei nostri sistemi portuali legandoli alle filiere produttive nazionali, dalle dorsali europee Ten-T, in un quadro ambientalmente sostenibile e resiliente che sia frutto di una visione che ci proietti ai prossimi 30 anni; trent'anni - conclude il presidente di Federagenti - nei quali non potremo lasciare ad altri la responsabilità e il diritto di governare le strategie sul nostro mare".

Condividi Tag federagenti Articoli correlati.



A fronte del boom degli scali marittimi spagnoli, che stanno "beneficiando" dell'emergenza legata al canale egiziano, l'Italia continua a restare al palo. Per i porti italiani è il momento di cambiare rotta. Ne è convinto Alessandro Santi, presidente della Federazione italiana agenti marittimi, che ha sottolineato come all'impegno politico, militare e diplomatico del Paese per affrontare la crisi del Mar Rosso debba affiancarsi un intervento, drastico come non mai nel passato, per ridurre quei gap infrastrutturali e amministrativi che ci relegano nelle ultime posizioni tra i paesi europei lontani dal ranking che ci competerebbe per propensione produttiva, export e posizione geografica. "Purtroppo - prosegue Santi, sottolineando come i porti spagnoli stiano registrando un vero e proprio boom di traffici in tutte le filiere più importanti inclusa l'ortofrutta, l'acciaio, le materie prime e i containers - l'Italia continua a presentarsi sul mercato con indici di connettività dei nostri porti impietosi, così come con indici di performance logistici, relativi in particolare ai nostri collegamenti terrestri con il continente". E il contrasto con i porti spagnoli è stridente. "La crisi del canale di Suez - sottolinea Santi - ha determinato una performance notevole nel primo mese del 2024 (peraltro in un periodo di congiuntura globale) con un segno positivo globale del +3,4% rispetto allo stesso mese del 2023. Alcuni porti spagnoli come Tarragona, Las Palmas e Bilbao hanno segnato performance a doppia cifra. I risultati migliori sono stati ottenuti specialmente da alcune merci: il siderurgico (+18,2%), la frutta e la verdura (+ 19,3%), i cereali e i forestali. Per ultimo, come era prevedibile, un forte incremento della merce in transito via container con un +13,8% sul 2024". "È il momento di ripartire dalla specializzazione dei nostri sistemi portuali legandoli alle filiere produttive nazionali, dalle dorsali europee Ten-T, in un quadro ambientalmente sostenibile e resiliente che sia frutto di una visione che ci proietti ai prossimi 30

Sei miliardi per Transizione 5.0

ROMA - Con il nuovo decreto PNRR, il consiglio dei ministri ha dato il via libera a Transizione 5.0, una misura attesa da molta parte del settore industriale anche portuale; e seguita molto da vicino dalla Fondazione M&M, già partner di SDA Bocconi nel PNRR Lab. Il programma prevede uno stanziamento di 6.3 miliardi in crediti di imposta, per supportare le imprese in investimenti produttivi di efficientamento energetico: produrre energia elettrica green (eolico, solare e altro), autoprodurla nei porti, facilitare insediamenti produttivi di energia green nei retroporti, sono tutte opzioni finanziabili. Da parte sua M&M ha coordinato il contributo e le esigenze di imprenditori e esperti in proposte per i policy maker al fine di rendere l'accesso alla misura semplice e diretto, preservando l'automaticità della spesa. A partire dal Piano Industria 4.0 del 2015, - sostiene il brand - M&M ha sostenuto numerose proposte per migliorare e modernizzare gli strumenti e adeguarli agli sviluppi recenti e alle esigenze delle imprese, facendo leva in particolare su digitalizzazione e sostenibilità. Il decreto PNRR approvato in questi giorni mira a velocizzare l'attuazione del Piano, che ora conta anche i fondi di Repower Eu. Tra le nuove misure adottate, il Piano Transizione 5.0 che destina 6,3 miliardi a crediti d'imposta per le imprese italiane nei prossimi 2 anni. Ne beneficeranno le imprese che investono in nuove strutture produttive in Italia, nell'ambito di progetti di innovazione che conseguono una riduzione dei consumi energetici. «Transizione 5.0 segna un passo fondamentale nella direzione da noi auspicata» ha commentato Fabrizio Pagani, presidente di M&M. «Il Pnrr si conferma sempre di più il Piano di tutto il Paese, in cui le sinergie tra istituzioni e imprese sono necessarie per lo sviluppo del tessuto produttivo italiano e per il successo delle sue innovazioni».



Port Logistic Press

Focus

Msc Crociere main partner del Monza per il secondo anno consecutivo

Tempo di lettura: minuti Monza - Per il secondo anno consecutivo MSC Crociere si conferma main partner AC Monza. A partire dalla prossima partita contro la Roma e fino al termine del campionato, il logo di MSC Crociere sarà visibile in occasione delle gare casalinghe del Monza sui led di bordocampo, sui backdrop in sala conferenze, flash zone e mixed zone e anche presso il Centro Sportivo Luigi Berlusconi - Monzello, sui cartelli fissi posizionati in prossimità dei campi di allenamento, oltre che sulla home page del sito Internet del Club. Il rinnovo della partnership è stato annunciato oggi in una conferenza stampa in cui Adriano Galliani, Vicepresidente Vicario e Amministratore Delegato AC Monza, e Fabio Candiani, Direttore Vendite di MSC Crociere, ne hanno illustrato strategie e dettagli. Attraverso questo accordo, MSC Crociere intende rafforzare ulteriormente la propria presenza nel mondo dello sport e del calcio e nell'area lombarda, intraprendendo un nuovo percorso insieme a un Club dalla visione lungimirante e dalla storia ricca di passione e successi. Il nuovo accordo di collaborazione tra le due Società si è concluso con grande e reciproca soddisfazione e cementa un sodalizio che già in passato ha visto MSC Crociere scendere in campo al fianco della squadra biancorossa, accompagnandola nel suo percorso nella massima serie del campionato italiano di calcio. Adriano Galliani, Vicepresidente Vicario e Amministratore Delegato AC Monza, ha commentato: "Siamo molto orgogliosi di riavere a bordo MSC Crociere, un brand conosciuto in tutto il mondo e di assoluto prestigio. Con MSC Crociere condividiamo la ricerca dell'eccellenza e la cura del dettaglio. Questa sponsorizzazione rafforza il brand AC Monza a livello internazionale e auspichiamo di ripagare la fiducia continuando la crescita dentro e fuori dal campo". Fabio Candiani, Direttore Vendite di MSC Crociere, ha affermato: "MSC Crociere, terzo player mondiale nel settore crocieristico, si appresta a vivere un 2024 da record con oltre 4,2 milioni di passeggeri movimentati in ben 14 porti italiani e trova in AC Monza un partner ideale che ha a cuore gli stessi valori: passione, dedizione, sacrificio e gioco di squadra". Attraverso questo accordo MSC Crociere intende rafforzare ulteriormente la sua presenza nel mondo dello sport e del calcio, intraprendendo la collaborazione con lo storico Club monzese, fondato nel lontano 1912. La partnership tra AC Monza e MSC Crociere si caratterizzerà, altresì, attraverso numerose iniziative che la Compagnia intende organizzare insieme alla squadra, sia a bordo delle navi che a terra, per coinvolgere la tifoseria biancorossa e tutto il territorio brianzolo. MSC Crociere - M SC Crociere è il terzo brand di crociere più grande al mondo, nonché leader in Italia, in Europa, in Sud America, nel Golfo Persico e in Africa meridionale. Le navi della Compagnia navigano per tutto l'anno in Mediterraneo, Nord Europa, Caraibi e Giappone, oltre ad avere una presenza stagionale anche in Sud America, Sud Africa e Medio Oriente. MSC Crociere



Tempo di lettura: minuti Monza - Per il secondo anno consecutivo MSC Crociere si conferma main partner AC Monza. A partire dalla prossima partita contro la Roma e fino al termine del campionato, il logo di MSC Crociere sarà visibile in occasione delle gare casalinghe del Monza sui led di bordocampo, sui backdrop in sala conferenze, flash zone e mixed zone e anche presso il Centro Sportivo Luigi Berlusconi - Monzello, sui cartelli fissi posizionati in prossimità dei campi di allenamento, oltre che sulla home page del sito Internet del Club. Il rinnovo della partnership è stato annunciato oggi in una conferenza stampa in cui Adriano Galliani, Vicepresidente Vicario e Amministratore Delegato AC Monza, e Fabio Candiani, Direttore Vendite di MSC Crociere, ne hanno illustrato strategie e dettagli. Attraverso questo accordo, MSC Crociere intende rafforzare ulteriormente la propria presenza nel mondo dello sport e del calcio e nell'area lombarda, intraprendendo un nuovo percorso insieme a un Club dalla visione lungimirante e dalla storia ricca di passione e successi. Il nuovo accordo di collaborazione tra le due Società si è concluso con grande e reciproca soddisfazione e cementa un sodalizio che già in passato ha visto MSC Crociere scendere in campo al fianco della squadra biancorossa, accompagnandola nel suo percorso nella massima serie del campionato italiano di calcio. Adriano Galliani, Vicepresidente Vicario e Amministratore Delegato AC Monza, ha commentato: "Siamo molto orgogliosi di riavere a bordo MSC Crociere, un brand conosciuto in tutto il mondo e di assoluto prestigio. Con MSC Crociere condividiamo la ricerca dell'eccellenza e la cura del dettaglio. Questa sponsorizzazione rafforza il brand AC Monza a livello internazionale e auspichiamo di ripagare la fiducia continuando la crescita dentro e fuori dal campo". Fabio Candiani, Direttore Vendite di MSC Crociere, ha affermato: "MSC Crociere, terzo player mondiale nel settore crocieristico, si appresta a vivere un

Port Logistic Press

Focus

fa parte della Divisione Crociere del Gruppo MSC, principale operatore privato di spedizioni e logistica con oltre 300 anni di tradizione marittima. MSC Crociere dispone di una moderna flotta di 22 navi, che raggiungerà le 25 unità grazie all'arrivo di altre 3 nuove ammiraglie della World Class entro il 2027, alle quali se ne aggiungerà una già in opzione, anch'essa appartenente alla World Class. MSC Crociere offre ai suoi ospiti un'esperienza di crociera coinvolgente e sicura. All'interno delle navi si possono assaggiare numerosi tipi di cucina internazionale, si può assistere a programmi di intrattenimento di primo livello con spettacoli indimenticabili per le famiglie, musica dal vivo e attività di animazione per tutte le età. Le navi sono dotate di sistemi e tecnologie di ultima generazione che supportano e completano l'esperienza della crociera degli ospiti. Sul fronte della sostenibilità, MSC Crociere ha assunto un impegno finalizzato a proteggere l'ambiente in cui opera ed è costantemente alla ricerca di nuovi modi per rendere le proprie attività più sostenibili e introdurre tecnologie innovative, efficaci e all'avanguardia, per ridurre al minimo l'impatto ambientale. L'obiettivo di MSC Crociere è di ridurre del 40-50% l'intensità delle emissioni entro il 2030 rispetto al 2008, per raggiungere le zero emissioni di anidride carbonica entro il 2050. Nel 2019 il Gruppo MSC ha dato vita all'MSC Foundation per individuare, guidare e supportare impegni di solidarietà umanitari e culturali a livello globale. Condividi : Altri Articoli :

Federagenti, "Ultima chiamata per invertire la rotta dei nostri porti"

Mar 1, 2024 Roma - I momenti di crisi e di emergenza richiedono sempre virate brusche. Ed è quanto sta accadendo per i porti italiani messi alle corde dalla crisi nel Mar Rosso e costretti a cambiare rotta per sopravvivere a una contingenza negativa che potrebbe rivelarsi fatale. A sostenerlo è Alessandro Santi, presidente della Federazione italiana agenti marittimi, che ha sottolineato come all'impegno strategico e politico, così come militare e diplomatico, del Paese, debba affiancarsi un intervento, drastico come non mai nel passato, per ridurre quei gap infrastrutturali e amministrativi che ci relegano nelle ultime posizioni tra i paesi europei lontani dal ranking che ci competerebbe per propensione produttiva, export e posizione geografica.

"Purtroppo - prosegue Santi, sottolineando come i porti spagnoli stiano registrando un vero e proprio boom di traffici in tutte le filiere più importanti inclusa l'ortofrutta, l'acciaio, le materie prime e i containers - l'Italia continua a presentarsi sul mercato con indici di connettività dei nostri porti impietosi, così come con indici di performance logistici, relativi in particolare ai nostri collegamenti terrestri con il continente". E il contrasto con i porti spagnoli è stridente. "La crisi del canale di Suez - sottolinea Santi - ha determinato una performance notevole nel primo mese del 2024 (peraltro in un periodo di congiuntura globale) con un segno positivo globale del +3,4% rispetto allo stesso mese del 2023. Alcuni porti spagnoli come Tarragona, Las Palmas e Bilbao hanno segnato performance a doppia cifra. I risultati migliori sono stati ottenuti specialmente da alcune merci: il siderurgico (+18,2%), la frutta e la verdura (+19,3%), i cereali e i forestali. Per ultimo, come era prevedibile, un forte incremento della merce in transito via container con un +13,8% sul 2024". "È il momento di ripartire dalla specializzazione dei nostri sistemi portuali legandoli alle filiere produttive nazionali, dalle dorsali europee Ten-T, in un quadro ambientalmente sostenibile e resiliente che sia frutto di una visione che ci proietti ai prossimi 30 anni; trent'anni - conclude il presidente di Federagenti - nei quali non potremo lasciare ad altri la responsabilità e il diritto di governare le strategie sul nostro mare".



Mar 1, 2024 Roma - I momenti di crisi e di emergenza richiedono sempre virate brusche. Ed è quanto sta accadendo per i porti italiani messi alle corde dalla crisi nel Mar Rosso e costretti a cambiare rotta per sopravvivere a una contingenza negativa che potrebbe rivelarsi fatale. A sostenerlo è Alessandro Santi, presidente della Federazione italiana agenti marittimi, che ha sottolineato come all'impegno strategico e politico, così come militare e diplomatico, del Paese, debba affiancarsi un intervento, drastico come non mai nel passato, per ridurre quei gap infrastrutturali e amministrativi che ci relegano nelle ultime posizioni tra i paesi europei lontani dal ranking che ci competerebbe per propensione produttiva, export e posizione geografica. "Purtroppo - prosegue Santi, sottolineando come i porti spagnoli stiano registrando un vero e proprio boom di traffici in tutte le filiere più importanti inclusa l'ortofrutta, l'acciaio, le materie prime e i containers - l'Italia continua a presentarsi sul mercato con indici di connettività dei nostri porti impietosi, così come con indici di performance logistici, relativi in particolare ai nostri collegamenti terrestri con il continente". E il contrasto con i porti spagnoli è stridente. "La crisi del canale di Suez - sottolinea Santi - ha determinato una performance notevole nel primo mese del 2024 (peraltro in un periodo di congiuntura globale) con un segno positivo globale del +3,4% rispetto allo stesso mese del 2023. Alcuni porti spagnoli come Tarragona, Las Palmas e Bilbao hanno segnato performance a doppia cifra. I risultati migliori sono stati ottenuti specialmente da alcune merci: il siderurgico (+18,2%), la frutta e la verdura (+19,3%), i cereali e i forestali. Per ultimo, come era prevedibile, un forte incremento della merce in transito via container con un +13,8% sul 2024". "È il momento di ripartire dalla specializzazione dei nostri sistemi portuali legandoli alle filiere produttive nazionali, dalle dorsali europee Ten-T, in un quadro ambientalmente

Rinnovo della partnership tra MSC Crociere e AC Monza

Mar 1, 2024 Monza - Per il secondo anno consecutivo MSC Crociere si conferma main partner AC Monza. A partire dalla prossima partita contro la Roma e fino al termine del campionato, il logo di MSC Crociere sarà visibile in occasione delle gare casalinghe del Monza sui led di bordocampo, sui backdrop in sala conferenze, flash zone e mixed zone e anche presso il Centro Sportivo Luigi Berlusconi - Monzello, sui cartelli fissi posizionati in prossimità dei campi di allenamento, oltre che sulla home page del sito Internet del Club. Il rinnovo della partnership è stato annunciato oggi in una conferenza stampa in cui Adriano Galliani, Vicepresidente Vicario e Amministratore Delegato AC Monza, e Fabio Candiani, Direttore Vendite di MSC Crociere, ne hanno illustrato strategie e dettagli. Attraverso questo accordo, MSC Crociere intende rafforzare ulteriormente la propria presenza nel mondo dello sport e del calcio e nell'area lombarda, intraprendendo un nuovo percorso insieme a un Club dalla visione lungimirante e dalla storia ricca di passione e successi. Il nuovo accordo di collaborazione tra le due Società si è concluso con grande reciproca soddisfazione e cementa un sodalizio che già in passato ha visto MSC Crociere scendere in campo al fianco della squadra biancorossa, accompagnandola nel suo percorso nella massima serie del campionato italiano di calcio. Adriano Galliani, Vicepresidente Vicario e Amministratore Delegato AC Monza, ha commentato: "Siamo molto orgogliosi di riavere a bordo MSC Crociere, un brand conosciuto in tutto il mondo e di assoluto prestigio. Con MSC Crociere condividiamo la ricerca dell'eccellenza e la cura del dettaglio. Questa sponsorizzazione rafforza il brand AC Monza a livello internazionale e auspichiamo di ripagare la fiducia continuando la crescita dentro e fuori dal campo". Fabio Candiani, Direttore Vendite di MSC Crociere, ha affermato: "MSC Crociere, terzo player mondiale nel settore crocieristico, si appresta a vivere un 2024 da record con oltre 4,2 milioni di passeggeri movimentati in ben 14 porti italiani e trova in AC Monza un partner ideale che ha a cuore gli stessi valori: passione, dedizione, sacrificio e gioco di squadra". Attraverso questo accordo MSC Crociere intende rafforzare ulteriormente la sua presenza nel mondo dello sport e del calcio, intraprendendo la collaborazione con lo storico Club monzese, fondato nel lontano 1912. La partnership tra AC Monza e MSC Crociere si caratterizzerà, altresì, attraverso numerose iniziative che la Compagnia intende organizzare insieme alla squadra, sia a bordo delle navi che a terra, per coinvolgere la tifoseria biancorossa e tutto il territorio brianzolo.



03/01/2024 14:51 Redazione Seareporter

Mar 1, 2024 Monza - Per il secondo anno consecutivo MSC Crociere si conferma main partner AC Monza. A partire dalla prossima partita contro la Roma e fino al termine del campionato, il logo di MSC Crociere sarà visibile in occasione delle gare casalinghe del Monza sui led di bordocampo, sui backdrop in sala conferenze, flash zone e mixed zone e anche presso il Centro Sportivo Luigi Berlusconi - Monzello, sui cartelli fissi posizionati in prossimità dei campi di allenamento, oltre che sulla home page del sito Internet del Club. Il rinnovo della partnership è stato annunciato oggi in una conferenza stampa in cui Adriano Galliani, Vicepresidente Vicario e Amministratore Delegato AC Monza, e Fabio Candiani, Direttore Vendite di MSC Crociere, ne hanno illustrato strategie e dettagli. Attraverso questo accordo, MSC Crociere intende rafforzare ulteriormente la propria presenza nel mondo dello sport e del calcio e nell'area lombarda, intraprendendo un nuovo percorso insieme a un Club dalla visione lungimirante e dalla storia ricca di passione e successi. Il nuovo accordo di collaborazione tra le due Società si è concluso con grande reciproca soddisfazione e cementa un sodalizio che già in passato ha visto MSC Crociere scendere in campo al fianco della squadra biancorossa, accompagnandola nel suo percorso nella massima serie del campionato italiano di calcio. Adriano Galliani, Vicepresidente Vicario e Amministratore Delegato AC Monza, ha commentato: "Siamo molto orgogliosi di riavere a bordo MSC Crociere, un brand conosciuto in tutto il mondo e di assoluto prestigio. Con MSC Crociere condividiamo la ricerca dell'eccellenza e la cura del dettaglio. Questa sponsorizzazione rafforza il brand AC Monza a livello internazionale e auspichiamo di ripagare la fiducia continuando la crescita dentro e fuori dal campo". Fabio Candiani, Direttore Vendite di MSC Crociere, ha affermato: "MSC Crociere, terzo player mondiale nel settore crocieristico, si appresta a vivere un 2024 da record con oltre 4,2 milioni di passeggeri movimentati in ben 14 porti italiani e trova in AC Monza un partner