ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

martedì, 12 marzo 2024

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
martedì, 12 marzo 2024

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

12/03/2024 **Corriere della Sera** 7
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **Il Fatto Quotidiano** 8
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **Il Foglio** 9
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **Il Giornale** 10
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **Il Giorno** 11
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **Il Manifesto** 12
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **Il Mattino** 13
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **Il Messaggero** 14
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **Il Resto del Carlino** 15
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **Il Secolo XIX** 16
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **Il Sole 24 Ore** 17
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **Il Tempo** 18
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **Italia Oggi** 19
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **La Nazione** 20
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **La Repubblica** 21
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **La Stampa** 22
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **L'Economia del Corriere della Sera** 23
Prima pagina del 12/03/2024

12/03/2024 **MF** 24
Prima pagina del 12/03/2024

Primo Piano

11/03/2024 **Logistica** 25
Mar Rosso, Assoporti e Confimprenditori fanno le prime stime

11/03/2024 **Ship Mag** 27
Contratto dei porti, i sindacati proclamano lo stato di agitazione/Il documento

Trieste

11/03/2024 **Ansa** 28
D'Agostino, anche i Paesi asiatici si preoccupino del Mar Rosso

11/03/2024 **Trieste Prima** 29
Il Comune a Cannes per presentare il progetto Porto Vecchio-Porto Vivo

10/03/2024 **Huffington Post** *Francesco Maselli* 30
La bora del Mar Rosso fa tremare il porto di Trieste

Venezia

11/03/2024 **Veneto News** 32
Scomparsa di Giuseppe Roberto Chiaia, il cordoglio del sindaco Brugnaro: "Un professionista competente e preciso, sempre al servizio della Città e della nostra comunità, ma prima di tutto un padre generoso ed un amico"

11/03/2024 **Venezia Today** 33
Morto Giuseppe Roberto Chiaia. «Un professionista sempre al servizio della città»

Savona, Vado

11/03/2024 **Savona News** 34
Finale, il Consiglio Comunale dice "ni" alla bretella: "Si alla Carcare-Predosa, no al tratto verso Albenga"

Genova, Voltri

11/03/2024 **Ansa** 36
Geo Barents in porto a Genova con 129 migranti

11/03/2024 **Genova Today** 37
Geo Barents in porto, a bordo 128 sopravvissuti

11/03/2024 **Genova Today** 38
La città che cambia: un incontro sul caso del Porto Antico di Genova ed altre esperienze contemporanee

11/03/2024 **Il Nautilus** 40
Transizione energetica e digitale nei trasporti: l'evoluzione delle competenze e la sfida della formazione

11/03/2024 **Informatore Navale** 42
Transizione energetica e digitale nei trasporti: l'evoluzione delle competenze e la sfida della formazione

11/03/2024 **PrimoCanale.it** 44
La Geo Barents arriva a Genova: a bordo 130 migranti

11/03/2024 **PrimoCanale.it** 45
Geo Barents a Genova, verso lo sbarco di 130 migranti

11/03/2024 **Rai News** 46
Geo Barents a Genova, seconda tappa per sbarcare i migranti

11/03/2024 **Ship Mag** 47
Un oleificio nel porto di Genova per l'olio di palma della Nutella

11/03/2024 **Shipping Italy** 49
Due portuali di Gnv passano da part-time a full time a Genova: Usb esulta

La Spezia

11/03/2024 **Informazioni Marittime** 50
Solidarietà, al via la nuova stagione di "Nave Italia"

11/03/2024 **Shipping Italy** 52
Spettacolari manovre e dismissioni a Spezia per alcune navi della Marina Militare

11/03/2024 **Shipping Italy** 53
Aggiudicato al Consorzio Asterix e a Tsl il navettamento Spezia - S. Stefano Magra

11/03/2024 **Shipping Italy** 54
Sarà il Molo Enel a Spezia a ospitare la fabbrica dei cassoni per il nuovo molo crociere

11/03/2024 **The Medi Telegraph** 55
Sommariva: "La Spezia, la ferrovia sarà sempre più centrale nella logistica portuale"

Ravenna

11/03/2024 **FerPress** 56
Porto di Ravenna: a gennaio -19,3% di traffici rispetto al 2023. Stima positiva per febbraio

11/03/2024 **Il Nautilus** 57
PORTO DI RAVENNA: TRAFFICO NEL MESE DI GENNAIO 2024 A -19,3% RISPETTO AL 2023

11/03/2024 **Informare** 60
A gennaio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -19,3%

11/03/2024 **Ravenna Today** 61
Parte "Port Academy": 800 studenti ravennati coinvolti nel progetto sul mondo portuale

11/03/2024 **RavennaNotizie.it** 62
Port academy: al via il progetto che porterà 800 studenti delle scuole elementari in visita al Porto di Ravenna

11/03/2024 **RavennaNotizie.it** 63
Crollo dei traffici al Porto di Ravenna: a gennaio -19% rispetto al 2023. Incidono sul dato difficoltà economiche generali e situazione internazionale

11/03/2024 **ravennawebtv.it** 66
Port Academy: parte l'avventura portuale per i giovani studenti

11/03/2024 **ravennawebtv.it** 67
Calo dei traffici nel Porto di Ravenna: -19,3% rispetto al gennaio 2023

11/03/2024 **Ship Mag** 70
Porto di Ravenna, a gennaio calo dei traffici vicino al 20% ma si attende la ripresa a febbraio

11/03/2024 **Messaggero Marittimo** 71
Porto di Ravenna: meno 19% di traffico a Gennaio

Livorno

11/03/2024 **Il Nautilus** 73
Il Consiglio dei Ministri vara il nuovo Regolamento sulle ZLS

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

11/03/2024 **CivOnline** 74
Infrastrutture resilienti e sostenibili nei porti e nella logistica: il punto a MarLog Conference

11/03/2024 **CivOnline** 75
La legge quadro sugli interporti ed il caso paradossale di Civitavecchia

11/03/2024 **Il Nautilus** 77
Nel Porto di Barcellona arriva la prima sottostazione OPS

11/03/2024 **La Provincia di Civitavecchia** 79
La legge quadro sugli interporti ed il caso paradossale di Civitavecchia

Napoli

11/03/2024 **Informatore Navale** 81
Convegno 11 marzo "Esperienze dei Comandanti dei Porti campani"

11/03/2024 **Shipping Italy** 82
PLC MARINE: Esperti del settore marittimo al servizio dell'eccellenza tecnologica

Bari

11/03/2024 **Agenparl** 84
COLD IRONING, IL CDM SUPERA LO STALLO PER I LAVORI GREEN NEL PORTO DI BARI. FITTO: VALUTATA LA RILEVANZA STRATEGICA DEL PROGETTO. GRANDE ATTENZIONE DEL GOVERNO PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL MEZZOGIORNO

11/03/2024 **Agenzia Giornalistica Opinione** 85
PRESIDENZA CONSIGLIO MINISTRI * RIUNIONE 12/3: " DISCIPLINA SANZIONATORIA PER IL COMMERCIO NON CONFORME DEI PRECURSORI DI DROGHE "

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

11/03/2024 **Shipping Italy** 90
Consegnato da Sanmar a Rimorchiatori Mediterranei il nuovo San Vitale

Palermo, Termini Imerese

11/03/2024 **Messaggero Marittimo** 91
Palermo, completato l'intervento sulle banchine Vittorio Veneto sud e Santa Lucia sud

11/03/2024 **SiciliaNews24** 92
Ritardo di nove ore per la nave Palermo-Civitavecchia. Disagi per i viaggiatori

Trapani

11/03/2024 **Ship Mag** 93
Liberty Lines, entro la prima metà del 2026 operative le 9 navi ibride veloci che sono in costruzione

Focus

11/03/2024 **Informazioni Marittime** 94
Gru-spione negli Usa? Zpmc: "Rispettiamo rigorosamente la legge"

11/03/2024 **L'agenzia di Viaggi** 95
Sun Princess, il debutto della nave che "fa la differenza"

11/03/2024 **Ship Mag** 97
Ancip: "Inserire lavoro usurante, fondo accompagnamento all'esodo e fondo amianto nel ddl lavoro"

11/03/2024 **Shipping Italy** 99
Diodà (Costa Crociere): "Necessario intercettare i desideri degli ospiti prima ancora che vengano manifestati"

11/03/2024 **Shipping Italy** 101
Raia (Msc Crociere): "Passare da un rapporto meramente transazionale a uno di partnership con i fornitori"

11/03/2024 **Shipping Italy** 104
Kim (Royal Caribbean): "Consideriamo i nostri fornitori dei partner di lungo termine"

11/03/2024 **Shipping Italy** 106
Norwegian Cruise Line Holdings: "Abbiamo oltre 35mila fornitori a livello globale"

11/03/2024 **The Medi Telegraph** 108
Crociere, il mercato del lusso continua a correre

11/03/2024 **The Medi Telegraph** 110
Crociere, Villa Vie Residences pronta a prendere il mare

MARTEDÌ 12 MARZO 2024 www.corriere.it In Italia EURO 1,50 | ANNO 149 - N. 61

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

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

MD

Tragedia a Zermatt
Sei scialpinisti morti assiderati
di **Enrico Marcoz**
a pagina 20

L'innovatore
Basaglia, i silenzi sulle sue battaglie
di **Gian Antonio Stella**
a pagina 30

MD

Vertice di maggioranza dopo la vittoria in Abruzzo. Meloni: noi per il campo coeso. Tajani: aperti ad altre forze di centro

Il voto scuote l'opposizione

Timori per la tenuta del patto. Conte sul M5S: risultato modesto. Ma Schlein: avanti uniti

di **Francesco Verderami**

Il vento della Sardegna non è arrivato in Abruzzo. E nel centrosinistra, così come in tutto il cosiddetto campo largo, è già tempo di riflessioni. Per Schlein nessun dubbio: partita aperta e avanti uniti. Mentre Conte si trova ad analizzare un risultato davvero modesto per il Movimento. Il futuro è da scrivere. Incombono le elezioni regionali in Basilicata. Festeggia invece il centrodestra. Meloni parla di «campo coeso» e Tajani si gode il buon risultato di FI: «Aperti ad altre forze di centro».

da pagina 2 a pagina 9
Benedetto, M. Cremonesi Di Caro, Falci, Logroscino Meli, Piccolillo

UNA SVOLTA AL MESE

di **Antonio Polito**

Produciamo più politica di quanta ne riusciamo a consumare. Cerchiamo con l'accanimento di un entomologo nel microcosmo dei 612.408 votanti del piccolo Abruzzo gli indizi di un'evoluzione generale, di un cambiamento d'epoca, così come li abbiamo cercati due settimane fa in Sardegna, e poi li cercheremo in aprile in Basilicata, e in giugno in Piemonte, e in autunno in Umbria.

continua a pagina 30

QUEL VENTO MUTEVOLE

di **Roberto Gressi**

Le parole se le porta via il vento. Elly Schlein: «Avvertite Giorgia Meloni, il vento sta cambiando». Giuseppe Conte: «La vittoria di Alessandra Todde è il segno di un nuovo vento che si diffonderà in tutta Italia». Dai, sì che lo sapevano che i 1.600 voti di vantaggio in Sardegna erano un po' pochini per cambiare in un amen il corso degli eventi, e che la partita per cacciare giù di sella il centrodestra passa per la traversata del deserto.

continua a pagina 2

GIANNELLI

Società Il messaggio ai partiti

I tanti astenuti e il dovere di educare alla democrazia

di **Sabino Cassese**

Diminuiscono i votanti, è stato così anche in Sardegna e in Abruzzo. E se fosse una questione di istruzione?

a pagina 30

Tasse Cambia la riscossione

Addio cartelle dopo 5 anni e si allungano le rate

di **Mario Sensini**

Cartelle esattoriali «discaricate» dopo 5 anni e rate più lunghe per i contribuenti in crisi. Come cambia la riscossione.

a pagina 15

LA FOTO, REALI IN IMBARAZZO

Kate, il pasticcio e le scuse «Ho fatto io quel ritocco»

di **Luigi Ippolito**

«Sono stata io a ritoccare la foto»: la principessa Kate ammette l'errore. Ma si incrina il patto di fiducia con gli inglesi.

alle pagine 18 e 19
P.De Carolis, Roddolo

Cinema Secondo Oscar a 35 anni per l'attrice di «Povere creature»

L'emozione di Emma, diva con l'abito scucito

di **Valerio Cappelli** e **Stefania Ulivi**

Come lei solo Meryl Streep, Elizabeth Taylor e Jodie Foster: Emma Stone, 35 anni, ha già vinto due Oscar. Durante la premiazione scherza sul vestito strappato (*nel tondo*)

alle pagine 40 e 41 **R. Franco, Zangarini**

ALISON DINNER/EPA - CHRIS PIZZELLO/AP PHOTO

L'intervista Il Vaticano e l'Ucraina

Parolin: «Mosca cessi il fuoco, poi i negoziati»

di **Gian Guido Vecchi**

Prima il cessate il fuoco da parte della Russia, poi si dia avvio ai negoziati. Il segretario di Stato vaticano Pietro Parolin precisa, in un'intervista al *Corriere*, le parole di papa Francesco sulla guerra in Ucraina. «La Santa Sede — ha continuato Parolin — è preoccupata per il rischio di un allargamento della guerra».

a pagina 11

L'EX PREMIER: «QUALCUNO CHIEDE SCUSA?»

Inchiesta Consip, assolti il padre di Renzi e Lotti

di **Fulvio Fiano**

Inchiesta Consip, assoluzione per Tiziano Renzi e l'ex ministro Luca Lotti. Matteo Renzi: «Qualcuno si scusa?». Assolti Bocchino, l'imprenditore Romeo e il mediatore Russo. Condannati due carabinieri.

a pagina 13

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

La zona di Sabrina

Pazienza per Ceccherini, ma ci si è messa pure Sabrina Ferilli, una che sembrava allergica ai luoghi comuni. Alla vigilia della cerimonia degli Oscar ha scritto: «Se dovesse vincere *La zona d'interesse*, so perché vincerebbe, non certo perché è un film migliore di *Io capitano*». Allora ce lo dica, signora Ferilli, visto che lo sa. Tiro a indovinare: perché parla della Shoah e a Hollywood la lobby ebraica la fa da padrona; basta che uno ambienti il suo film nei dintorni di Auschwitz e le statuette gliele tirano dietro, mentre un racconto sui migranti come quello di Garrone non gode di protezioni in alto loco.

Le ho letto nel pensiero? Spero di no, ma i pregiudizi sono così prevedibili. Immagino ne abbia messo al corrente il suo collega Roberto Benigni, che vinse l'Oscar nel 1999 con *La vita è bella* e già all'epoca gli addetti ai lavori lasciarono intendere che ambientare la storia in un campo di concentramento era stata una furbata per sedurre la famosa lobby. Certo, vedere un film prima di giudicarlo in certi casi aiuta. Si scoprirebbe che *La zona d'interesse* non è un film sugli ebrei, come sostiene l'arguto Ceccherini, ma su una famiglia che vive a ridosso di un lager senza curarsene. Racconta la miopia del nostro sguardo, la meschineria di chi non alza mai la testa dalle proprie rassicuranti certezze. Insomma, più che un film «sugli ebrei», è un film su chi pensa che *La zona d'interesse* abbia vinto perché parla di ebrei.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ORO O MAI PIÙ?

Il mondo attraversa un periodo di forti turbolenze e non a caso l'oro è al suo massimo storico. Il picco prima di una discesa, o una tappa verso vette ancora più alte? Di certo una sfida da cogliere in fretta, e con il partner giusto. Siamo a vostra disposizione per l'acquisto e la vendita di oro da investimento.

BOLAFFI
METALLI PREZIOSI
www.bolaffioro.it
metallipreziosi@bolaffi.it • tel 02 845 73 018

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

Milano: la giunta Sala nomina un immobiliarista vicino alla 'ndrangheta a MM (metro&case popolari) e poi lo fa sparire. Troppo comodo: servivano le scuse

octopus energy
Energia rinnovabile a prezzi accessibili

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Martedì 12 marzo 2024 - Anno 16 - n° 71
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

octopus energy
Energia rinnovabile a prezzi accessibili

REGIONALI IN ABRUZZO

Marsilio aumenta i voti, i 5S cadono e la destra fa il bis

GIARELLI, MARRA, PROIETTI, ROSELLI E SALVINI DA PAG. 2 - 5

PARLA ROBERTO FICO

"L'obiettivo resta il campo col Pd, ma serve tempo"

DE CAROLIS A PAG. 5

CHI INCASSA QUANTO

Fdl: ecco il trucco del Secolo d'Italia per i fondi statali

BORZI A PAG. 8 - 9

PERUGIA: L'AFFAIRE SOS

Accessi di Striano su broker vaticani: indaga la S. Sede

MASCALI, MASSARI E PACELLI A PAG. 6

» LA FOTO RITOCCATA

Il tarocco di Kate e la Casa Reale piena di dilettanti

» Sabrina Provenzani
LONDRA

Come sta davvero la principessa Kate? E qual è l'equilibrio fra il diritto dei reali britannici alla privacy e il loro dovere di trasparenza in quanto figure pubbliche con un ruolo istituzionale? La principessa, di solito molto impegnata in funzioni di rappresentanza, non partecipa a impegni ufficiali da due mesi, cioè dall'operazione all'addome del 16 gennaio.

A PAG. 15

SENTENZA La gara da 2,7 mld e il filone del traffico di influenze

Consip, pagano i 2 carabinieri Assolti babbo Renzi, Lotti&C.

■ Dopo otto anni, i verdetti di primo grado: il fatto non sussiste per Romeo, Bocchino, l'ex ministro e il padre del senatore Iv. E la mancata querela dell'imprenditore "salva" Russo

LILLO E IURILLO A PAG. 7

GUERRAFONDAI BIDEN, URSULA E SCHOLZ: NO AL NEGOZIATO

Ue e Usa contro il Papa Kiev convoca il Nunzio

ZELENSKY FURIOSO RICHIAMA IL DELEGATO PONTIFICIO. INTANTO VARSAVIA CONFESSA: "TRUPPE NATO GIÀ IN UCRAINA". MOSCA: "LO SAPPIAMO DA TEMPO"

IACCARINO E RODANO A PAG. 10 - 11

EUROPA-AMERICA: 72% DEL MERCATO

Effetto Ucraina: l'Italia è il Paese Ue che ha più aumentato l'export d'armi: +86%. E Biden raddoppia

CARIDI A PAG. 11

INCHIESTA SUGLI ELKANN

I quadri di Marella nell'eredità occulta e i sospetti del fisco

BOFFANO E GRASSO A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Elmetti nell'Abruzzo-Ohio *a pag. 3*
- **Gallo** Per trattare ci vuole coraggio *a pag. 13*
- **Orsini** Crosetto è in ritardo di 2 anni *a pag. 13*
- **Tridico** Salari bassi, lo Stato investa *a pag. 17*
- **Scanzi** D'Aversa, un "fuori di testa" *a pag. 13*
- **Natangelo** Rinascere dalla 'Cenere' *a pag. 18*

L'ITALIA È A SECCO

Bombe, assenze e no-slip: l'Oscar di Oppenheimer

PONTIGGIA A PAG. 19

La cattiveria

Biden: "Non è possibile che muoiano altri 30mila palestinesi". E così in ansia che ragiona a 30mila alla volta

LA PALESTRA/MARCO FERRARA

Torniamo al proporzionale

» Marco Travaglio

Sull'Abruzzo ripetiamo quello che avevamo detto della Sardegna e di tutte le altre consultazioni locali: le elezioni regionali riflettono la situazione del posto. La maggioranza degli abruzzesi non era schifata dai suoi governanti di destra quanto quella dei sardi. Le tante liste pro Marsilio hanno attirato più voti di quelle pro D'Amico. Che non era innovativo e portatore di esperienza e di narrazione appassionanti e trasversali quanto Alessandra Todde. E gran parte degli elettori 5 Stelle, vedendo dietro di lui il vecchio ras pidino Luciano D'Alfonso, hanno preferito astenersi. Tantopiù che, diversamente dalla Sardegna, il campo progressista andava fino a Calenda e perfino a Renzi. L'unica lezione "nazionale" che possono trarre Schlein, Conte e gli altri oppositori del governo Meloni è che quest'idea messianica del campo larghissimo non porta voti larghissimi. Con coalizioni eterogenee buone per votare "contro", ma non per costruire un governo credibile, i voti non si guadagnano, ma si perdono. Il sistema bipolare e maggioritario dell'elezione diretta a turno unico dei presidenti di Regione – o di qua o di là – espelle dalle urne gli elettori che non vogliono farsi ingabbiare in due ammucchiate: infatti in Sardegna e in Abruzzo il 48%, un elettore su due, non ha votato.

Meglio il doppio turno dei comuni, più rispettoso delle differenze. Ancor meglio il proporzionale, che coinvolge tutti i cittadini. L'ubriacatura bipolare del berlusconismo è finita nel 2013 con l'avvento dei 5 Stelle, malgrado i tentativi renziani di riesumarne il cadavere (puniti dagli elettori) e l'operazione Draghi per livellare tutti i partiti su un unico programma, la sua fantomatica Agenda (bocciata dagli elettori). La politica è fatica, mediazione, compromesso fra istanze e interessi diversi e incomprimibili in due blocchi, specie in un Paese individualista e sfaccettato come l'Italia. Prima che metà degli elettori abbandoni stabilmente i seggi, è il caso di prenderne atto e tornare al proporzionale, anche con uno sbarramento fino al 5% che costringa i partitini simili a unirsi, e con la preferenza unica che impedisca le doppiette e le triplette mafiose e clientelari da Prima Repubblica. Dovrebbero proporlo Pd e 5Stelle, che fra l'altro ne avrebbero la maggior convenienza e dovrebbero abbandonare l'idea mefitica e mortifera dell'"alleanza strutturale", di qui all'eternità e "a prescindere". E potrebbero incrociare gli interessi di Lega e FI, tutt'altro che ansiosi di farsi fagocitare dalla Meloni, nonché delle forze di centro e di sinistra. L'unico modo per recuperare gli astenuti, oltre alla buona politica, è esaltare le diversità e le differenze non solo nelle parole, ma anche nelle urne. E poi allearsi con chi è più vicino, o meno lontano.

Brazzale dal 1784

IL FOGLIO quotidiano

Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 30 - 20122 Milano

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

ANNO XXIX NUMERO 61 | DIRETTORE CLAUDIO CERASA | MARTEDÌ 12 MARZO 2024 - € 1,80 + € 0,50 con il FOGLIO REVIEW n. 27

Brazzale dal 1784

Marsilio in Abruzzo rivela un rischio e un virus che attraversano la destra italiana: la tracotanza e l'insicurezza di chi non sa vincere

Bisogna saper vincere, se si vuole continuare a vincere. E se la Democrazia cristiana in Italia è durata cinquant'anni è anche perché, come sapeva bene pure Silvio Berlusconi, quando quel partito vinceva sapeva

DI SALVATORE MERLO

farsi carico delle esigenze degli alleati. E talvolta anche degli avversari. Al contrario lunedì notte, Marco Marsilio, vincitore delle regionali in Abruzzo, lui che non è il presidente del Consiglio ma è cresciuto con il presidente del Consiglio ed è certamente uno dei colonnelli della nuova destra italiana, un prodotto della cosiddetta generazione Atreju, sembrava Vittorio Gassman mentre corre e strombazza sulla sua spider bianca: leader sul campo di battaglia del tiè. Poco dopo mezzanotte, acquisiti i risultati che lo davano di gran lunga e con certezza vincente, Marsilio esibiva senza freni una "raffinata eleganza", dono che richiede timidezza, una qualche avarizia di sé, una certa ripugnanza a concedersi, così "sobriamente" annunciava ai microfoni: "E' stata scritta una pagina di storia". Niente meno. Poi il primo pensiero dedicato agli avversari. Questo: "Il campo largo non sarà il futuro del paese". E infine l'irrisione: "Stasera l'unica sarda che festeggia è mia moglie". Nessun riferimento all'impegno, al programma, all'imparzialità che deriva dall'alta carica, solo frasi e parole boriose e dispregiative rivolte agli sconfitti, autograficanti e in definitiva di cattivo gusto ("e adesso andiamo a ballare"). Tutto ciò ci pare pericolosamente esemplificativo di un modello psicologico che dovrebbe far riflettere prima di tutto il ceto politico della destra, che ambisce a confermarsi classe dirigente, e in definitiva dovrebbe essere osservato dagli stessi protagonisti, cioè dagli uomini che circondano la presidente del Consiglio, e anche da Marsilio stesso, con grande attenzione. Il modello offerto sembra infatti quello del barbaro Brenno che, vincitore su Roma, gettò la spada sulla bilancia chiedendo più oro e pronunciando quelle due famose parole, che sono il contrario del saper vincere: "Vae victis", guai ai vinti. Com'è assai noto l'arroganza non portò fortuna a Brenno, il quale, dopo l'ennesimo saccheggio, in Grecia, fu sconfitto, rimase ferito e si diede la morte. Di lui non resta niente, se non l'esemplare protervia, appunto, la superbia e la supponenza di un uomo che non ha costruito assolutamente nulla. Ritornando a terra, o meglio al tempo presente, anche Renzi e Salvini, l'uno con le mani in tasca certo di poter chiudere il Senato e l'altro con la tronfiezza estiva dei "pieni poteri", hanno divampato come una fiamma, e la loro immagine di proterve meteore ha mimato drammaticamente e correttamente quel fuoco. Nell'ultima settimana la destra è passata dalla sudditanza del terrore, avendo introiettato la sconfitta sarda e la propaganda della sinistra ("il vento è cambiato"), all'eccesso di baldanza scomposta e di sicumera per la vittoria in Abruzzo. Il che tradisce l'assenza di un equilibrio psicologico, ma denuncia anche il più pericoloso dei virus: la paura matta di perdere che si accompagna sempre all'incapacità di saper vincere.

La bandiera bianca dei populisti

Meloni a pranzo con i leader: "Non culliamoci sugli allori". No a Salvini sulla commissione

Roma. Li invita a pranzo e offre ai commensali portate a base di "piedi per terra", innaffiate da calici di "non riposiamo sugli allori". Il lunedì di Giorgia Meloni, dopo la vittoria de *Il lungo* Marco Marsilio, ha due facce. Da una parte, quella pubblica da dare in pasto ai social, quasi maramaldeggia quando commenta il successo delle regionali ("non importa quanto sia largo il campo, ma quanto sia coeso"). Dall'altra la premier in privato dice agli alleati di pensare alle prossime sfide, a partire dalla Basilicata, pronta a diventare, inseguendo il grottesco, l'ennesimo termometro del paese. All'ora di pranzo, nel suo appartamento di Palazzo Chigi, Meloni è a tavola con Antonio Tajani (gongolante per l'exploit), Matteo Salvini (dimesso per via del raffreddore, e non solo) e Maurizio Lupi (con in tasca un 2,68 per cento). Con pudore e con la massima cortesia per gli ospiti, la premier ha evitato di fare complimenti pubblici a Tajani. (Canettieri segue nell'inserto III)

Salvini il punkfascio

Terzo, superato da Tajani (che vuole Moratti commissaria Ue) e raduna ancora i sovranisti

Roma. La prossima Pontida la organizza Tajani. La Lega in Italia scende ancora ma Salvini pensa al Portogallo. E' nel pieno della fase *terceira*, terzo della coalizione, da "capitano" a "mozzo" dell'equipaggio. In Abruzzo è stato doppiato dal "bell'Antonio", che ora si vuole candidare alle europee insieme a Letizia Moratti, in Basilicata si attende il terzo sorpasso, dopo quello sardo, e Salvini che fa? Si congratula con Ventura, il leader di Chega, la destra estrema, per "il risultato straordinario" in Portogallo. Il suo, l'ultimo, è di 7,56 per cento e dicono dalla Lega: "Non è tanto male. Siamo perfettamente in media con il trend negativo". Il 23 marzo, a Roma, Salvini dovrebbe radunare nuovamente i punkfasci, i sovranisti in birreria, già ammirati a Firenze, ma il partito non sa nulla. Per risollevarsi punta sullo straniero e sugli spioni. In America lava la nave di Trump, qui chiede la guida della commissione d'inchiesta sullo scandalo dossieraggio. Adesso è Tajani che beve mojito. (Cirsuso segue nell'inserto III)

Si vince al centro

Forza Italia sta riuscendo dove Renzi e Calenda hanno grosse difficoltà. Parlano i sondaggisti

Roma. Se vincono è anche perché hanno un centro credibile, capace di riequilibrare le tendenze sovraniste della coalizione. Il successo in Abruzzo ha riacceso i riflettori sul ruolo nel centrodestra di Forza Italia, "che è in crescita ed è riuscita a drenare almeno 7 mila preferenze dalla Lega", racconta Alessandra Ghisleri. Un po' tutti i sondaggisti contattati dal Foglio lo confermano: "Le ultime elezioni, in Abruzzo ma anche in Sardegna, ci dicono che c'è un bacino molto grande di elettori moderati, determinante per ribaltare gli equilibri", dice Fabrizio Masia. Eppure questi voti non sembrano essere appannaggio della coppia Renzi-Calenda. Questo perché, come spiega il politologo Lorenzo Castellani, "la deflagrazione dei loro rapporti ha portato al fallimento dell'offerta politica centrista. Mentre Forza Italia è diventato un partito vero". (Roberto segue nell'inserto III)

I partiti più irresponsabili (anche su Kyiv) sono i più puniti alle urne. Il destino incrociato di Lega e M5s

Vince la destra, perde la sinistra, fatica il centro, sorride Meloni, se la ride Tajani, non piange Schlein, non soffre il governo, non muore il campo largo e tutto sommato, per il voto che due giorni fa ha premiato il governatore uscente Marco Marsilio, in tanti possono festeggiare. Tutti tranne due: Giuseppe Conte e Matteo Salvini. Le elezioni regionali, lo sapete, valgono quello che valgono. Ma se c'è un dato interessante che merita di essere isolato dal voto abruzzese, quel dato riguarda un elemento ormai ricorrente nella politica italiana: più giochi con l'estremismo e più gli elettori tenderanno a tenere il proprio voto lontano da te. Nel caso specifico, il Movimento 5 stelle e la Lega sono i partiti che hanno più patito il voto in Abruzzo. Il M5s ha ottenuto il 7 per cento, la Lega il 7,5 per cento. Rispetto alle regionali di cinque anni fa, la Lega di voti ne ha persi 121.192, il M5s 77.658. Forza Italia, invece, di voti ne ha guadagnati circa 23 mila, il Pd 50 mila, FdI centomila. Due settimane fa, in Sardegna, altre percentuali allarmanti: il M5s, pur avendo espresso il candidato risultato vincente, Alessandra Todde, si è fermato al 7,8 per cento, mentre la Lega è crollata al 3,7 per cento. La divisa gialloverde, che imbrigliò l'Italia tra il 2018 e il 2019, oggi semplicemente non si porta più. E ogni volta che gli elettori ne hanno la possibilità sono lì a ricordare ai leader politici che più i partiti si spostano verso gli estremi e meno quei partiti risultano essere accattivanti. Il dato è insieme interessante e incoraggiante. Lo è per il centrodestra perché dimostra a Giorgia Meloni che alternative alla sua svolta mainstream non ce ne sono (e difficilmente ce ne saranno dopo le europee) e perché dimostra che l'unico spazio politico che potrebbe esistere nel mondo dei conservatori non è quello che cerca di occupare Matteo Salvini schierando la Lega verso la destra estrema (modello Vannacci) ma è quello che cerca di occupare sul fronte opposto, più ragionevole, meno isterico, più moderato si sarebbe detto un tempo, la sorprendente Forza Italia di Antonio Tajani, che ha doppiato la Lega in Abruzzo dopo essere andata vicino a farlo anche in Sardegna. Da questo punto di vista, un segnale a suo modo allegro arriva dall'Abruzzo anche per il centrosinistra, dove le proporzioni tra i partiti sono incoraggianti in vista del futuro. L'alternativa al centrodestra, lo sappiamo, si presenta ancora oggi come un'accozzaglia litigiosa, frammentata e rissosa ma la foto che emerge dei partiti di centrosinistra è una foto che può offrire alla coalizione che oggi non c'è di esserci un domani. Un centrosinistra desideroso di aggregare tutto ciò che orbita nel campo alternativo a quello del centrodestra (a sinistra e al centro) deve necessariamente avere un Pd più forte del M5s. In Sardegna il Pd ha doppiato il M5s (13,8 contro 7,8). In Abruzzo lo ha triplicato (20,2 contro 7,1). Lezioni semplici dunque. Al governo, inseguire Salvini, e la sua destra a metà tra il generale Vannacci e l'ex presidente Trump, non solo è una sciocchezza ma non porta voti. All'opposizione, allo stesso tempo, inseguire Conte non solo snatura il Pd, non lo trasforma i democratici in una costola del grillismo, ma non porta consensi, e compito del Pd sarà quello di costruire con il M5s non solo un campo largo all'interno del quale muoversi in occasione di un voto importante ma anche una strategia per mostrarsi alternativo e competitivo non solo a Meloni ma anche a Conte. (segue nell'inserto III)

Un problema di nome Francesco

Interviste fluviali, poca diplomazia e tanti incidenti. In due anni, l'atteggiamento del Papa sulla crisi russo-ucraina ha leso il prestigio globale della Santa Sede e il suo ruolo di capo spirituale. Una catastrofe

Roma. Papa Francesco è stato un impareggiabile comunicatore, i suoi gesti e le sue frasi pronunciate in aereo o in piazza hanno fatto discu-

DI MATTEO MATZUZZI

tere per mesi e anni, dal "Chi sono io per giudicare un gay?" ai guai che toccherebbero a chi offendesse la mamma: "Gli do un pugno". Giornalisti e osservatori impegnati a chiedersi cosa volesse dire, a chi si stesse rivolgendo, quale fosse il retropensiero rispetto all'una o all'altra frase, elevata quasi a dogma nel battage mediatico. A forza però di concedere interviste fluviali, si incappa in guai che in questi anni hanno logorato il fisico di funzionari, vescovi e cardinali passati in Segreteria di stato, che più volte hanno innalzato preci al Cielo sforzandosi di non intervenire pubblicamente per puntualizzare, chiarire, mediare ed evitare conseguenze tragiche alle uscite papali. Con un Kirill bollato come chierichetto di Putin, Franceseo si è fatto maledire dal clero conservatore nazionalista ortodosso del Patriarcato moscovita; con la frase sulla Nato abbaiante ai confini della Russia ha fatto infuriare Kyiv. E di certo non bastano due paroline su quanto era umano Dostoevskij per ammanire i russi, né un abbraccio ai "poveretti" ucraini per calmarne l'agitazione, inviando loro un paio d'ambulanze. Sabato scorso è uscita l'anteprima dell'intervista che il Papa ha concesso alla Radiotelevisione svizzera (Rsi). Temi forti, quelli legati alla politica internazionale. Ed è stata una catastrofe. Primo argomento: Israele e Palestina. Dice Francesco: "Tutti i giorni alle sette del pomeriggio chiamo la parrocchia di Gaza. Seicento persone vivono lì e raccontano cosa vedono: è una guerra. E la guerra la fanno due, non uno. Gli irresponsabili sono questi due che fanno la guerra. Poi non c'è solo la guerra militare, c'è la 'guerra-guerriglierra', diciamo così, di Hamas per esempio, un movimento che non è un esercito. E' una brutta cosa". Già definire Hamas un "movimento" e non un gruppo terroristico quale è, è opinabile. Ma è sul secondo argomento, quello relativo al fronte russo-ucraino, che le cose si fanno più complicate. Domanda dell'intervistatore: "In Ucraina c'è chi chiede il coraggio della resa, della bandiera bianca. Ma altri dicono che così si legittimerebbe il più forte. Cosa pensa?". (segue nell'inserto II)

La resa di Orbán e Trump

Si dicono uomini di pace negando il sostegno all'Ucraina e agli europei

Milano. "Questo è il primo Oscar nella storia ucraina", ha detto Mstyslav Chernov, regista di "20 Days in Mariupol", che ha vinto il premio come migliore documentario, "e forse sarò il primo regista che su questo palco dice: vorrei non aver mai fatto questo film", vorrei che la Russia non avesse mai attaccato l'Ucraina, che non avesse mai occupato le nostre città, che non avesse mai ucciso migliaia di ucraini. Chernov farebbe subito a cambio con un'Ucraina non invasa da Vladimir Putin, ma dice di non poter modificare la storia e che questo documentario, almeno, può farsi che "la verità abbia la meglio". "20 Days in Mariupol" e le parole del suo regista andrebbero proiettati in loop nelle cancellerie occidentali, nei consessi in cui la storia dell'aggressione russa all'Ucraina e all'occidente viene deformata a tal punto che per porvi fine si chiede all'Ucraina di alzare bandiera bianca, di negoziare, di arrendersi. La richiesta non è mai rivolta alla Russia, a Putin, a chi ha voluto questa guerra e può smettere di farla, ma a chi la guerra non la voleva e non può smettere di difendersi. Non solo, c'è chi non si accontenta delle "pressioni" e lavora a un piano per ottenere la resa dell'Ucraina, come ha spiegato il premier ungherese, Viktor Orbán, di ritorno dalla sua visita a Donald Trump: non diamo più soldi a Kyiv, da sola non può vincere, si arrenderà. (Pedrazzi segue nell'inserto II)

Mezzogiorno di fuoco

La Russia vota e il risultato si sa, ma c'è un appuntamento per far entrare il 17 marzo nella storia

Roma. Non si sta a casa a mezzogiorno, l'importante è uscire in massa, perché andare ai seggi il 17 marzo sarà un segno distintivo, vorrà dire che si è lì perché si appartiene a quella Russia che vuole vedersi senza Vladimir Putin. Non sarà un appuntamento di illusi, nessuno crede in un colpo di scena: Putin vincerà, ha cambiato la Costituzione per rimanere, ma questo non vuol dire che nel giorno elettorale i russi siano disposti a regalargli un trionfo. (Flaminini segue nell'inserto II)

Guerra giusta forse sì

Il pensiero della Chiesa sulla guerra è più drammatico e meno banale di una bandiera bianca

Se il pensiero della Chiesa sui conflitti si limitasse a risposte a braccio che confondono "bandiera bianca" e "trattativa", o alla riduzione del problema alla sola industria delle armi, come da insistente richiamo di Papa Francesco, sarebbe ben pericolo pensiero. Nell'ultimo secolo la riflessione della chiesa sulla guerra è stata ampia, non sempre lineare - tra enunciazioni teologiche o di magistrero e scelte pratiche - ma senza dubbio non è stata banale o fatta per slogan. (Crippa segue nell'inserto II)

La vittoria dell'ovvio garantista

La Consulta ordina di non speculare sulla prescrizione. Le vecchie certezze manettare cominciano a indebolirsi

Dunque quando dicevamo che dietro all'attacco giudiziario a Renzi padre e a Lotti e agli altri c'era un colpo politico e non un'esi-

DI GIULIANO FERRARA

genza di giustizia, visto che i metodi degli Scafarto e degli altri onorabili membri dell'Arma erano spettacolarmente eccepibili, avevamo ragione. Dunque quando dicevamo, in polemica con l'illustre Gian Carlo Caselli, il solito santo a cavallo del sistema processuale più celebrato del mondo, che non si poteva dare del mafioso a Andreotti dopo la sua assoluzione, magari con la scusa che la corte aveva redatto motivazioni assurde, dadaiste, di una sentenza per prescrizione, avevamo ragione. Dunque quando dicevamo che sottoporre a metodi inquisitori e di intercettazione di polizia i parlamentari era una violazione flagrante della divisione dei poteri, avevamo ragione. Ma no. Non avevamo ragione. Eravamo semplicemente dalla parte dell'ovvio garantista.

Se la famiglia del presidente del Consiglio, allora Renzi, e i suoi ministri e collaboratori, e gli imprenditori che lo sostenevano, venivano incastrati, per dir così, con metodi borderline da personaggi di grande volubilità istituzionale, uomini degli apparati alcuni dei quali poi destinati alla carriera politica, parlare di golpe giudiziario era il minimo sindacale. Ciò che è stato pervicacemente negato per anni, dico "anni" e non è uno scherzo né un'esagerazione, dalla solita pletora di mozzorecchi e dalla platea degli ignavi che decise di volersela bere. E che altro sarebbe un'aggressione giudiziaria e investigativa, come sancisce l'assoluzione postuma rispetto ai fatti, se non una operazione a sfondo politico? Era davvero così difficile capirlo? No, era solo ovvio, realistico, e opporsi al reale quando ha le sembianze dell'ovvio è qualcosa di orwelliano, allude a una idea totalitaria del diritto.

Quanto a Andreotti. Un uomo di stato, che per gusto del paradosso e della serietà ricostruttiva della politica democristiana in Sicilia, definimmo qui un "colluso di rango", poteva avere responsabilità politiche varie ma non era un mafioso. Dargli pervicacemente del mafioso per via di una formula di assoluzione che ora la Corte costituzionale decreta illegale e antigiuridica voleva dire intingere il pennino nel losco pregiudizio attribuito all'opinione popolare. Anche qui colpisce l'elemento dell'ovvio. La prescrizione significa una cosa sola: che lo stato con il suo sistema di giustizia non è riuscito a dimostrare niente di un imputato entro il termine di tempo giudicato corretto per il raggiungimento di una sentenza, quindi la cosa non si può spacciare per condanna "per la contraddizione che nol consente". (segue nell'inserto V)

Andrea's Version

Contro la disumanità della tecnica, l'impoverimento dei sentimenti, il massacro della tradizione, la produzione come nuovo Dio; contro internet quale moderna Bibbia nell'anima dei nostri figli, contro il finto ritorno al feudo tenuto al guinzaglio dal tranello del campo largo a sinistra, tanto quanto dal nuovo solco tracciato a destra e difeso, figurarsi, dalle transumanze alla Lollobrigida; perché al prossimo giro, insomma, Cristo si fermi a L'Aquila invece che dai cugini di Matera, in conclusione per un rilancio deciso del Cynar, contro il logorio della vita moderna, ora e sempre aggrapparsi agli arrosticini.

Accusatori condannati. Il caso Consip illumina il marcio che c'è nel rapporto tra pm e giornali

Roma. Indagati assolti e indagatori condannati. Dopo oltre sette anni dall'inizio dell'inchiesta sul caso Consip, il tribunale di Roma ha emesso una sentenza che riscrive completamente la storia degli ultimi anni. Tra gli otto assolti con le formule - a seconda delle imputazioni - perché il fatto non sussiste e perché il fatto non costituisce reato ci sono Tiziano Renzi, il padre dell'ex premier Matteo; l'ex ministro dello Sport (Pd) Luca Lotti; l'imprenditore napoletano Alfredo Romeo; Carlo Russo, conoscente di Renzi sr.; l'ex deputato Italo Bocchino; l'ex comandante dei Carabinieri della legione Toscana Emanuele Saltalamacchia; Filippo Vannoni e Stefano Pandimiglio. I due condannati, invece, sono Gianpaolo Scafarto (1 anno e sei mesi), il maggiore dei Carabinieri del Nucleo operativo ecologico (Noe) che aveva condotto l'inchiesta sotto la supervisione del pm napoletano Henry John Woodcock e il colonnello dei Carabinieri Alessandro Sessa (3 mesi) con cui Scafarto aveva condiviso informazioni delicate.

Quando esplose il "caso Consip", cavalcato da giornali come il Fatto quotidiano e la Verità che sin dall'inizio hanno pubblicato atti coperti da segreto, si pensava che l'inchiesta di Woodcock avesse svelato un sistema illegale del potere renziano: la manipolazione del più grande appalto d'Europa da 2,7 miliardi, in cui erano coinvolti familiari e personaggi politicamente vicini all'allora premier Renzi. Mentre le continue fughe di notizie dalla procura di Napoli facevano montare il clamore mediatico, con il passaggio dell'inchiesta alla procura di Roma - all'epoca guidata da Giuseppe Pignatone - lo scenario si è improvvisamente ribaltato. Il caso si è trasformato in un processo all'inchiesta e a certi metodi d'indagine: ripetute fughe di notizie e imbeccate ai giornali amici, manipolazione della trascrizione delle intercettazioni e falsificazioni nelle informative. (Caporale segue nell'inserto V)

Meno Consip più Lecco

CONTRO MASTRO CILIEGIA

Certo che dopo aver perso per cause di condanna maggiore Minosse Davigo, che ascoltava i reati e infliggeva condanne definitive già in primo grado; certo che adesso che taluni suoi *laudatores* nonché specialisti nel trasformare le bufale Consip in condanne mediatiche preventive stanno messi anche peggio, in fatto di credibilità, uno che tenesse alta la bandiera dell'intercettateci tutti ci voleva. Ed ecco Paolo Di Nunno, imprenditore dei videogame e presidente del perclitante Lecco calcio, la squadra con lo stadio più panoramico d'Italia e peggio messa della B. Dopo l'ennesima sconfitta, manco fosse un pm d'assalto ha elaborato una nuova teoria complottistico-manettara: intercettateli tutti, ma loro: "Del risultato mi interessa poco perché ormai siamo condannati a retrocedere", ha detto, "piuttosto mi preoccupa altro. Ancora oggi nel calcio si vendono e si truccano le partite, ho paura di movimenti strani da parte dei nostri tesserati. Spero che mettano il telefono sotto controllo a tutti". Dall'alto del suo secondo grado, il Dottor Sottile si sarà sentito rincuorato. Purtroppo però poi Di Nunno ha ritrattato. "ho sbagliato" ha detto, come un Ceccherini qualsiasi. Bravo però: quelli del caso Consip ancora li aspettiamo. *(Maurizio Crippa)*

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

SPADA ROMA spadaroma.com

il Giornale

DA 50anni CONTRO IL CORO

MARTEDÌ 12 MARZO 2024 | DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI | Anno LI - Numero 61 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

SPADA ROMA spadaroma.com

VOTO IN ABRUZZO

Il campo largo si schianta Conte e Schlein ostaggio di una formula perdente

di **Augusto Minzolini**

Essere o non essere. Alla frase di Amleto bisognerebbe aggiungere la parola «bipolaristi» per comprendere il dilemma del centro-sinistra. Dilemma si fa per dire, perché piddini, grillini, sinistri, centristi che tutti insieme sono stati sconfitti in Abruzzo, non hanno nei fatti altre strade oltre al «campo largo» per essere competitivi (...)

segue a pagina **2** e **servizi** da pagina **2** a pagina **9**

IL DECRETO

Pace fiscale, è fatta

Nuove regole: «cancellate» le cartelle non riscosse entro 5 anni e dilazioni fino a 120 mesi per chi è in difficoltà

di **Massimiliano Scafi**

■ A poche ore dalla vittoria in Abruzzo il Consiglio dei ministri si riunisce e prende una serie di provvedimenti «studiati per aiutare concretamente i cittadini». Uno su tutti, il riordino fiscale: pagamento diluito in 120 rate per i contribuenti «in difficoltà documentate», e cartelle nel cestino dopo 5 anni per chi non ce la fa.

a pagina **10**

la stanza di **Feltri**

alle pagine **24-25**

LA COALIZIONE

Asse più saldo tra azzurri e meloniani

di **Adalberto Signore**

Le sensazioni della vigilia, in verità, erano più che positive. Anche se lo scivolone in Sardegna e il clima da *remuntada* che si è respirato nell'ultima settimana hanno spinto la maggioranza a muoversi con una certa prudenza. Fino a domenica notte, quando è stato chiaro che l'Abruzzo sarebbe rimasto nelle mani del centrodestra. Saldamente, visto che il governatore uscente Marco Marsilio vince con sette punti di scarto, spinto da un voto di lista che premia soprattutto Fratelli d'Italia (che sommando il suo 24,1% al 7,7 della lista del presidente fa meglio delle Politiche 2022) e Forza Italia (al 13,4%, in crescita di oltre due punti). Perde colpi (...)

segue a pagina **3**

IL DOMANI & CO

Chi finge di non vedere chi ha vinto

di **Filippo Facci**

Questa micro rassegna va in stampa in Italia e in orario normale (ieri) con notizie normali (di ieri), mentre non sappiamo a che ora vadano in stampa in Svizzera (residenza di un certo editore) e in quali orari e con quali notizie, sta di fatto che quello del quotidiano *Domani* è sicuramente un record: *Domani*, ieri, è uscito senza le notizie dell'altro ieri.

Complicato? Allora proviamo così: il quotidiano di Carlo De Benedetti, il più amato dai dossieristi, a forza di tifare centrosinistra in Abruzzo, ha dimenticato di scrivere che domenica, in Abruzzo, ha vinto il centrodestra. Erano già oltre, giustamente guardavano al domani: «Tra Basilicata, Piemonte (...)

segue a pagina **2**

La foto manipolata

Il pasticcio di Kate che imbarazza i reali

Erica Orsini

NEL MIRINO L'immagine al centro delle polemiche

■ I Principi di Galles diffondono la prima foto ufficiale di Kate dopo l'operazione, ma l'immagine è ritoccata, cinque agenzie di stampa lo scoprono e la rimandano al mittente. Proprio un periodaccio per la famiglia reale britannica, alle prese con un re malato di cancro e una principessa misteriosamente scomparsa dalle scene.

a pagina **16**

ASSOLTI IL PADRE TIZIANO E LOTTI

Il caso Consip finisce nel nulla Fu un agguato dei pm a Renzi

Stefano Zurlo

■ Assolto Tiziano Renzi. Assolto l'ex ministro Luca Lotti. L'inchiesta Consip che aveva messo in grande difficoltà, a partire dal 2016, Matteo Renzi e il suo entourage si sgonfia e finisce quasi in nulla.

a pagina **13**

CASO DOSSIERAGGIO

Rissa tra toghe Perugia, i giudici ora si scagliano contro Cantone

Luca Fazzo a pagina **12**

ARRESTATI A L'AQUILA

I tre terroristi palestinesi con il permesso umanitario

di **Fausto Biloslavo**

■ Avevano il permesso di soggiorno per ragioni umanitarie, ma durante la loro permanenza nel nostro Paese avrebbero lavorato sottotraccia per fare proselitismo e propaganda, pianificando attentati, anche kamikaze, contro obiettivi civili e militari all'estero. Non è escluso che i tre palestinesi arrestati ieri a L'Aquila volessero compiere attacchi in Italia.

con **Tagliaferri** a pagina **15**

CECCHERINI E FERILLI

Le banalità degli antisemiti da salotto

di **Fiamma Nirenstein**

Cancellate le cene, le vacanze con gli amici, le settimane bianche in cui non si può menzionare Israele e gli ebrei.

a pagina **11**

L'ARTE DI RIBALTARE LE SCONFITTE ELETTORALI

Vincere (per finta) e vivere felici Il metodo scientifico della sinistra

di **Marco Zucchetti** a pagina **8**

L'ANALISI DEL G

La doppia pena dei 500 minori chiusi in cella

di **Michele Brambilla**

■ Gli Ipm (Istituti penali per minorenni: le carceri, insomma) in Italia sono diciassette: oggi vi sono rinchiusi poco più di 500 minori, è il numero più alto da oltre dieci anni.

a pagina **19**

Happy Ramadan a tutti

di **Luigi Mascheroni**

giù la

Domenica sera è iniziato il Ramadan, il periodo dell'anno in cui nel mondo islamico si pratica il digiuno in commemorazione della rivelazione del Corano a Maometto. È un mese sacro per due miliardi di musulmani, di cui circa 30 milioni in Europa, concentrati in Germania, Francia e Inghilterra.

Ed è proprio qui, a Francoforte e Colonia, a Parigi e a Londra (Londonistan, per alcuni) che le amministrazioni comunali, quest'anno in particolare, hanno deciso di accendere le vie dello shopping con luminarie del Buon Ramadan, lune crescenti, led a mezzaluna e lanterne. «*Happy Ramadan*» a tutti.

E non possiamo che essere felicissimi anche noi, paladini della libertà di culto e fautori di un'integrazione che passi anche dalla convivenza delle diverse tradizioni religiose. L'accoglienza non può prescindere da una società multiculturale, multietnica e multireligiosa. Cosa meglio di un bel mischione giudaico-cristiano-islamico?

Ecco perché non consideriamo affatto le luminarie del Ramadan - come invece pensano certi leghisti venuti su a pane, *panetun* e Fallaci - il segno della sostituzione etnica del presepe con il *Fanus*. Semmai prevediamo che la mercificazione del Ramadan contaminerà - come già successo col nostro Natale – il senso più profondo della festività religiosa.

Non sarà l'Europa a cedere all'integralismo islamico. Ma l'islam, temiamo, al consumismo occidentale. *Si Deus vult*. O *Inshallah*, dipende.

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

1.061.000 Lettori (Audipress 2023/III)

Anno 69 - Numero 61 — Quotidiano QN Nazionale — QN Anno 25 - Numero 71

IL GIORNO

Giovani QN Nuove Generazioni

* QN IL GIORNO € 1,30 e VANITY FAIR € 0,20 abbinamento non vendibile separatamente € 1,50 - INIZIATIVA VALIDA PER LE PROVINCE DI LODI, CREMONA, PAVIA
* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATAMENTE

MARTEDÌ 12 marzo 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN 1870 100% ORZO ITALIANO

Da Venezia a Milano, sovrintendente dopo Meyer. Gatti al posto di Chailly

Scala, sarà Ortombina Un italiano dopo 20 anni

Palma a pagina **33**

ristora INSTANT DRINKS

Europee, Meloni pronta a scendere in campo

La premier, dopo il successo in Abruzzo, decisa al massimo impegno per il voto di giugno: conta la coalizione coesa, non quella larga Schlein: avanti nell'alleanza con i 5 Stelle. Ma Conte non esclude di smarcarsi. Tajani punta a superare la Lega, Salvini in allarme

Servizi da p. **2** a p **7**

Assolti Lotti e il padre dell'ex premier

Renzi amaro «Noi demoliti E zero scuse»

«Nessuno si scuserà con me e la mia famiglia. La sinistra giudiziaria ha usato Consip e altri scandali per riprendersi la Ditta», dice Matteo Renzi nell'intervista a QN. Sono stati assolti tra gli altri suo padre e l'ex ministro Lotti.

Ulivelli a pagina **8**

Debiti, concesse più rate per pagare

Fisco, si cambia: cartelle stralciate dopo 5 anni

Troise a pagina **15**

LA PRINCIPESSA CHIEDE SCUSA: «HO RITOCCATO IO L'IMMAGINE» IMBARAZZO A CORTE. E RESTANO DUBBI SULLA SALUTE DI KATE

La foto di Kate Middleton che doveva segnare il suo ritorno dopo il ricovero. Poi i media hanno scoperto i ritocchi

FOTOGRAFIA DI UN MISTERO

Bonetti a pagina **17**

DALLE CITTÀ

Milano, l'addio a Silvia Bisconti

La stilista gentile «In passerella ha portato anche la malattia»

Vazzana a pagina **18**

Pavia, Francesca Seralvo

La signora del vino «L'Oltrepò vive un rinascimento»

Ravizza a pagina **26**

E a Imperia protesta di studenti per il post sessista del dirigente

Non reintegrò a scuola bimbo iperattivo Il preside sospeso a Roma «Farò ricorso»

Jannello alle pagine **12** e **13**

Terrorismo, tre arresti a L'Aquila

«Rischio attentati» Presi palestinesi

Farruggia a pagina **11**

I protagonisti: Stone fa il bis

Brividi e talento Emma da Oscar

Di Clemente alle pagine **30** e **31**

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

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

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

Culture

LUCI OSCURE A MOSCA «Generazione Z» affari, repressione. E inedite resistenze. Un percorso di lettura alla vigilia del voto

Guido Caldiron pagina 14

Visioni

OSCAR L'atteso trionfo di Nolan con «Oppenheimer» riavvicina l'Academy alla sala e al box office

G. D'Agnolo Vallan, C. Piccino pagina 16

L'ultima

QUARTICCIOLO RIBELLE Nel quartiere resistente di Roma un piano dal basso per la riqualificazione

Luciana Castellina pagina 20

quotidiano comunista

il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MARTEDÌ 12 MARZO 2024 – ANNO LIV – N° 61 www.ilmanifesto.it euro 1,50

Centrosinistra

Quando l'unione non basta

ANDREA FABOZZI

E adesso? Facile dire che bisogna «seguire la scia della Sardegna», come fa Giuseppe Conte, visto che sull'isola si era vinto per un soffio, ma è dalla sconfitta in Abruzzo che bisogna partire. Pesante, perché colpisce una coalizione larga come quasi mai e perché in qualche modo le opposizioni avevano finito col credere che il vento per il governo stesse davvero cambiando. Invece la prima lezione che arriva dalla domenica elettorale è che le destre sono ancora forti e salde, a dispetto delle loro incompetenze e dei disastri alla guida del paese. In Abruzzo crescono, anche se il dato prevalente è il riequilibrio dei pesi interni, per una volta a favore di Forza Italia e ancora una volta a danno della Lega. Il vento non sta cambiando affatto, nemmeno in Europa come dimostra il Portogallo. L'ultimo paese dei 27 al voto politico generale prima delle europee di giugno ci consegna un altro cattivo presagio.

— segue a pagina 3 —

Giuseppe Conte ed Elly Schlein foto di Roberto Monaldo/ LaPresse

Inciampo largo

La sconfitta in Abruzzo malgrado la coalizione ampia complica l'alleanza tra Pd e 5 Stelle alle prese con accordi difficili in Basilicata e Piemonte. Per Schlein si va avanti, Conte parla di risultato «modesto» ma non rompe. A destra festeggiano tutti, tranne Salvini **pagine 2, 3 e 4**

«BANDIERA BIANCA», IL PAPA SOTTO ATTACCO. STOLTENBERG: «ARRENDERSI NON È PACE»

Kiev scava trincee. A luglio gli F-16

Il cancelliere tedesco Olaf Scholz rifiuta di mandare altri missili a lungo raggio in Ucraina, mentre il presidente francese Emmanuel Macron rassicura Zelensky: sta organizzando una coalizione per inviare armi. Ma la *Cnn* attribuisce a fonti anonime della Nato un'ammissione allarmante: la produzione di munizioni della Federazione russa supera di uno a tre quella di Europa e Stati uniti: 3 milioni contro 1.2 milioni l'anno.

Intanto si alza il fuoco di fila sulle dichiarazioni del papa a proposito della «bandiera bianca»: «Arrendersi non è pace», dichiara il segretario della Nato Jens Stoltenberg. Gli fanno eco il presidente statunitense Joe Biden e Olaf Scholz. Scontate le reazioni negative da parte di Kiev, che ha convocato l'ambasciatore vaticano in Ucraina, il nunzio apostolico Kulbokas. Il presidente ucraino: «La vera chiesa cristiana è quella che si trova al fronte e non quella che sta a 2.500 chilometri di distanza». **ANGIERI, KOCCI, VALPIANA ALLE PAGINE 12-13**

Il limite ignoto

Quanto tempo rimane all'Ucraina?

ALBERTO NEGRI

Il tempo dell'Ucraina si sta esaurendo? Non lo dice qualche pericoloso sovversivo, né Papa Francesco, ma un saggio di *Foreign Affairs* di Dara Massicot esperta del Carnegie Endowment for International Peace. Kiev e i suoi alleati fronteggiano un questione fondamentale.

— segue a pagina 12 —

Affari bellici

Che cosa significa il boom delle armi made in Italy

FRANCESCO VIGNARCA

I dati del Sipri di Stoccolma sono sempre molto utili per andare a corroborare con numeri e cifre le tendenze del mercato delle armi, in generale delle spese militari, che sono evidenti a chi si occupa di questo settore. In particolare i *Trends in international arms transfers* appena usciti con riferimento al 2023 ci permettono di capire quali industrie militari (e di conseguenza quali Paesi) stiano spingendo sul commercio di armi non solo come fonte di ritorno economico ma anche - in alcuni casi soprattutto - come strumento di influenza e intervento nei conflitti e nelle zone più turbolente del globo.
Per tali motivi è sicuramente importante valutare gli aspetti più rilevanti che si possono trarre dagli ultimi dati.

— segue a pagina 8 —

GAZA NELLA MORSA

Hummus e bombe, Ramadan senza festa

Nella Striscia sotto attacco manca tutto e per l'inizio del mese sacro dell'Islam si fanno due preghiere insieme per correre meno rischi. Biden duro con Netanyahu: «Fa il male d'Israele». E l'offensiva su Rafah è una «linea rossa». Ma gli arabo-americani non lo voteranno. **GIORGIO, CATUCCI ALLE PAGINE 10, 11**

ELEZIONI, VENTO DI DESTRA

Portogallo a mosca Chega Il governo è un'incognita

L'unico vincitore è il partito xenofobo: André Ventura convince gli astenuti e passa dal 7% al 18,1% e da 12 a 48 deputati. L'alleanza dei conservatori supera di un soffio i socialisti, in attesa delle schede dall'estero. Rebus governo.

ADINOLFI E TULUMELLO A PAGINA 7

VOTO IN AUSTRIA

Consoliamoci con Salisburgo

Nella placida borghese Salisburgo è trionfo comunista. Alle comunali di domenica il candidato sindaco Kay-Michael Dankl è balzato al 28%, la sua lista, *la Kpoe plus*, al 23%. Tra due settimane al ballottaggio se la vedrà con il socialdemocratico Bernhard Auinger in testa col 29%: una sfida rosso-rosso scuro. Dopo Graz anche la città di Mozart potrebbe quindi avere un sindaco della *Kpoe*. Una rivoluzione, in controtendenza in un paese dove il partito di estrema destra Fpoe viaggia da mesi intorno al 30%.

ANGELA MAYR PAGINA 6

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gipa/CRWV23/2103

CIRO AMODIO il fresco quotidiano www.ciroamodio.it

IL MATTINO

CIRO AMODIO il fresco quotidiano www.ciroamodio.it

€ 1,20 ANNO CXXXII - N° 71 ITALIA

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

Fondato nel 1892

Martedì 12 Marzo 2024 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" + "IL DISPARI", EURO 1,30

Critiche alla principessa

Londra, Kate si scusa per la foto ritoccata «Un mio esperimento»

Vittorio Sabadin a pag. 12

Spettacolo sul lungomare

Napoli come Montecarlo ad aprile il Racing show festa con le auto d'epoca

Gennaro Di Biase in Cronaca

«Premiato il buon governo»

▶Bis di Marsilio, Meloni: conta la coesione. Poi vertice con gli alleati: non riposiamo sugli allori
Centrosinistra, Schlein: «L'alternativa esiste». Prodi: il campo largo va coltivato. Delusione M5S

L'Abruzzo al centrodestra. Meloni: «Premiato il governo, conta il campo coeso». Vertice del premier con gli alleati: non riposiamo sugli allori. I risultati definitivi: Marsilio stacca D'Amico di 7 punti. Fdi primo partito. Il premier: Crescono Fi e Pd, la delusione M5S. Schlein: «L'alternativa esiste». Prodi: «Il campo largo va coltivato ancora ed è importantissimo che cresca come sta crescendo».

Ajello, Bechis, Belleri, Evangelisti, Diamanti e **Pucci** e **servizi** *da pag. 2 a 5*

L'analisi

Se l'Abruzzo ci riporta alla realtà

Alessandro Campi

La politica italiana vive dei miti, delle illusioni, dei giochi di parole e della propaganda a buon mercato che essa stessa colpevolmente alimenta e diffonde. Da parte di esponenti di partito e commentatori dall'animo talvolta sin troppo militante, è ormai un continuo annunciare e smentire, spesso nello spazio di poche settimane o giorni.

Continua a pag. 39

Lo scenario

L'astensione e le formule da riempire

Mauro Calise

Tiriamo tutti un sospiro di sollievo. Il governo perché ha visto confermata la coesione della sua maggioranza. L'opposizione perché ha evitato di illudersi che vincere in due – piccole – regioni potesse significare risolvere i problemi di una strategia unitaria. E gli elettori di tutt'Italia, che da mesi sentono parlare quasi solo del prossimo turno, come se fosse un campionato di calcio.

Continua a pag. 39

Dopo l'1-1 il Napoli a Barcellona per i quarti

LA NOTTE GIUSTA

Francesco De Luca *a pag. 16* **Servizi** *da pag. 17 a 19*

Le interviste

Martusciello: Forza Italia riferimento dei moderati

Mastella: la Sardegna? È stata solo un'illusione

Lorenzo Calò *a pag. 6*

Caso Consip, assolti l'ex ministro Lotti e il padre di Renzi

▶Accuse cadute pure per Romeo e Bocchino
L'ex premier: adesso qualcuno deve scusarsi

Valentina Errante

Otto assoluzioni e due condanne. Un colpo per l'impianto accusatorio dell'inchiesta sul caso Consip della Procura di Roma. La sentenza della ottava sezione collegiale ha fatto cadere le accuse anche per gli imputati eccellenti, Tiziano Renzi (nella foto), papà dell'ex premier, e l'ex ministro Luca Lotti; accuse cadute anche per l'imprenditore napoletano Romeo e l'ex parlamentare Bocchino. Il tribunale, in un procedimento partito nel 2016 e in cui si contestavano anche il traffico di influenze e il favoreggiamento, ha assolto gli imputati riconoscendo sia la formula «perché il fatto non sussiste» che «il fatto non costituisce reato». «Ma ci sarà chi avrà finalmente il coraggio di chiedere scusa?», domanda Matteo Renzi.

A pag. 13

La riflessione / 1

Quelle parole del Papa in tempo di guerra

Angelo Scelzo

È tempo di guerra, e parlare di pace è affare complicato. Più che sollievo può generare equivoci, e se al centro della scena è il papa, addirittura scandalo. C'è di mezzo una bandiera bianca, il salto in avanti, di natura lessicale, in una predicazione senza sosta, accompagnata, fin dal primo giorno, dal pensiero alla "cara e derelitta Ucraina", non uno slogan (...)

Continua a pag. 38

La riflessione / 2

Il virus antisemita che corrode la società

Fabrizio Coscia

«Gli ebrei vincono sempre». Se è vero, come sosteneva il filosofo, che noi non parliamo un linguaggio ma siamo parlati dal linguaggio, che cosa esprimono queste parole dette da Massimo Ceccherini prima della notte degli Oscar, nel programma Rai «Da noi... a ruota libera»?

Continua a pag. 38

La riforma della riscossione. E arriva il bonus nidi fino a 3.600 euro

Fisco a rate, si potrà pagare in 10 anni

Piani di rateizzazione fino a 10 anni - dalle attuali 72 fino ad un massimo di 120 rate mensili - per saldare i debiti con il Fisco. Lo prevede la bozza del decreto legislativo per il riordino della riscossione arrivata in Consiglio dei ministri. Dal 2025 le cartelle non riscosse entro 5 anni saranno cancellate automaticamente. Partito intanto il bonus nidi: i genitori di bimbi nati nel 2024 con un altro figlio minore di 10 anni e con un Isee inferiore a 40mila euro potranno avere un contributo per il pagamento della retta pari a 3.600 euro su base annua.

Bassi e **Bisozzi** *a pag. 8*

Agenzia delle Entrate, le tasse si potranno pagare a rate

Il dossier

Edilizia e turismo il Sud avanza ma giù l'industria

Nando Santonastaso

Nel Sud sono turismo ed edilizia i settori più dinamici e rappresentativi del sistema delle aziende. A perdere colpi, ma non solo qui, è stata soprattutto la manifattura, l'industria nel senso più tradizionale del termine.

A pag. 9

Oscar, trionfa «Oppenheimer». Ma «Io capitano» continua il viaggio

Garrone: porterò il mio film in Senegal

Titta Fiore

Nessuna amarezza, nessun rimpianto. Il giorno dopo Matteo Garrone è già pieno di nuovi progetti. Per settimane il regista di "Io capitano" ha accompagnato il film nelle proiezioni americane, con i due giovani attori senegalesi Seydou Sarr e Moustapha Fall ha partecipato a incontri e dibattiti. È arrivato a un passo dall'Oscar, il film è stato venduto in tutto il mondo, quindi va bene così. E ora? «Il viaggio non finisce qui, perché ad aprile andremo in Senegal, dove tutto è iniziato, e porteremo il film nei villaggi più remoti con degli schermi mobili».

A pag. 15

Matteo Garrone agli Oscar con Sulley Muntari e Seydou Sarr

Il commento

Riscossa Nolan così vince (anche) il botteghino

Valerio Caprara

Di solito gli Oscar sono vincenti perché in un modo o nell'altro fanno effetto anche su coloro che del cinema non s'interessano per niente. Però la premessa dell'edizione 2024 è che gli spettatori consapevoli sono aumentati.

A pag. 14

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 12/03/24 ----
Time: 12/03/24 00:03

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 12/03/24-N:

MD

Il Messaggero

MD

€ 1,40* ANNO 148 - N° 71 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE

Martedì 12 Marzo 2024 • S. Massimiliano

IL GIORNALE DEL MONDO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il caso a Padova
Intoccabile spritz: multe ai bar che lo servono preconfezionato
Ottaviano a pag. 17

Trionfo Oppenheimer
Downey-Eilish l'Oscar vissuto da rockstar
Satta alle pag. 20 e 21

Passo falso reale
Le scuse di Kate per la foto fake non convincono i sudditi traditi
Sabadin a pag. 11

Sondaggi fallaci

Il ritorno alla realtà dopo il voto abruzzese

Alessandro Campi

La politica italiana vive dei miti, delle illusioni, dei giochi di parole e della propaganda a buon mercato che essa stessa colpevolmente alimenta e diffonde.

Da parte di esponenti di partito e commentatori dall'animo talvolta sin troppo militante, è ormai un continuo annunciare e smentire, spesso nello spazio di poche settimane o giorni. Detta una cosa oggi, domani si afferma allegramente il contrario, sperando nella scarsa memoria dell'interlocutore. Mai qualcuno che si scusi o che dica: ho (abbiamo) sbagliato.

Il voto in Abruzzo doveva dunque avere una valenza nazionale, a maggior ragione dopo l'esito della consultazione sarda favorevole al centrosinistra. Doveva essere, se quest'ultimo avesse vinto di nuovo come dicevano sondaggi che in realtà nessuno ha visto e che parlavano di un appassionante testa a testa, anzi di un prodigioso sorpasso del Fronte del Bene sul Fronte del Male, l'inizio di una fase politica completamente nuova.

Fase segnata dalla consacrazione del "campo largo" come alleanza non più occasionale, ma strategica tra Pd e M5S, senza considerare gli altri compagni di strada. Dal conseguente logorarsi dell'immagine di Giorgia Meloni e dall'acuirsi delle divisioni interne al centrodestra, che certo non avrebbe retto l'urto di una seconda e devastante sconfitta. Dal diffondersi di un clima sociale e culturale nuovo, segnato dalla "forza della speranza progressista" contro una destra che vive (...)

Continua a pag. 23

Meloni: «Le urne hanno premiato il governo»

▶Il premier esalta la vittoria in Abruzzo «Noi, campo coeso»

ROMA Marco Marsilio governatore dell'Abruzzo: ha vinto di sette punti (53,5 a 46,5). Il premier Meloni: «Premiato il buon governo». **Ajello, Bechis, Dascoli, De Chiari, Diamanti, Evangelisti e Pucci** da pag. 2 a pag. 7

Il governatore rieletto: risultato scontato

Marsilio: «Il fortino non è caduto perché il centrodestra è in salute»

Francesco Malfetano

«Ballare non ci sono andato. Ma sì, ho festeggiato con mia moglie». Marco Marsilio è il primo governatore abruzzese a essere eletto per un secondo mandato consecutivo. *A pag. 6*

Il ko non ferma Schlein: «Restiamo uniti»

Prodi: «Va coltivato il campo largo» Ma a preoccupare è il crollo del M5S

ROMA L'appello viene anche da Prodi: «Coltivare il campo largo». Dopo la sconfitta, Schlein non molla («l'alternativa esiste») ma tra i dem crescono i malumori: perso per via di M5S. **Bulleri e Sorrentino** alle pag. 4 e 5

Fisco, rate in 10 anni per pagare

▶L'esecutivo vara la riforma della riscossione: dilazione delle cartelle fino a 120 mesi Piano per stralciare 1.200 miliardi di vecchi atti inesigibili. Bonus nido a 3.600 euro

ROMA Via libera dal Cdm alla riforma della riscossione: cartelle a rate in 10 anni per chi è in difficoltà. **Bassi e Bisozzi** a pag. 9

Sconfitta 1-2, l'Olimpico fischia: il posto Champions ora è un miraggio

Incubo Lazio: ko anche con l'Udinese

La delusione di Felipe Anderson (LAPRESSE)

Abbate, Dalla Palma e Marcangeli nello Sport

Meta perde la causa: compensi agli editori per pubblicare news

▶Il Consiglio di Stato conferma l'indicazione dell'Agcom: il 70% degli incassi ai giornali

Giacomo Andreoli

Gli editori di giornali vincono la battaglia sul diritto all'equo compenso per l'utilizzo delle news online. Il Consiglio di Stato ha dato infatti ragione agli editori, e all'Agcom, l'autorità garante delle comunicazioni, nella controversia aperta con Meta, la big tech che comprende Facebook, Instagram e WhatsApp. *A pag. 14*

Il tedesco fuggì

Travolse con il Tir il ciclista Rebellin: no al patteggiamento

MILANO Niente patteggiamento per il camionista tedesco che travolse e uccise l'ex campione di ciclismo Davide Rebellin. **Guasco** a pag. 13

Processo durato 7 anni. L'ex premier: «Ora qualcuno si deve scusare»

Caso Consip, assolti Tiziano Renzi e Lotti

Valentina Errante

Si chiude con otto assoluzioni e due condanne la maxi inchiesta Consip che nel 2016, tra veleni, depistaggi e fughe di notizie, aveva investito anche la politica e l'Arma dei carabinieri. Per i giudici dell'ottava sezione collegiale del Tribunale di Roma, Tiziano Renzi, padre dell'ex presidente del Consiglio Matteo, l'ex ministro Luca Lotti, l'ex parlamentare Italo Bocchino e altri cinque sono innocenti. Il leader di Italia Viva: «Sette anni di massacro mediatico». *A pag. 13*

Dopo le indagini dei pm, mossa anti-Elkann

Eredità Agnelli, Margherita torna in corsa e sfida i figli: «Perizia sulla "Dicembre"»

John Elkann

dalla nostra inviata **Valeria Di Corrado**

TORINO

Da quello che emerge dalle indagini i fratelli Elkann avrebbero fatto di tutto per togliere dall'asse ereditario la società Dicembre ed estromettere la madre. Ma ora Margherita Agnelli può rimettere tutto in discussione. *A pag. 12*

Il Segno di LUCA

ARIETE, UNA PILLOLA DI PIACERE

La Luna nel tuo segno, in aspetto armonioso con Marte, il tuo pianeta, ti garantisce una giornata piacevole, fluida e rilassata, nonostante le tue ambizioni ribelli e i desideri di cambiamento. Usa la creatività per provare a inserire un piccolo elemento di novità, magari servendoti del piacere come lasciapassare. La congiunzione della Luna con Chirone ti invita a riservare uno spazio al corpo con un'attività che giovi alla salute.

MANTRA DEL GIORNO
Il piacere può eludere le resistenze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo a pag. 23

I piloti di Kiev pronti a utilizzare gli F16

Il ministro polacco rivela «Militari Nato in Ucraina»

ROMA La conferma è arrivata dal ministro degli Esteri polacco, Radoslaw Sikorski, che ha ammesso che «personale militare della Nato è già presente in Ucraina», mandato da diversi Paesi che però «non posso rivelare». Secca la reazione di Mosca. La portavoce del ministero degli Esteri russo, Maria Zakharova: «Lo sapevamo già». Sul fronte ucraino, i piloti di Kiev sono pronti a usare gli F16: «Così riusciremo a riprenderci le nostre terre». **Vita** a pag. 10

Famiglia distrutta

Una tragica fine dopo la tempesta: morti di freddo in 5

MILANO Cinque scialpinisti sono morti congelati sulle Alpi Svizzere, intrappolati nella bufera. Risulta ancora dispersa una sesta persona del gruppo, composto interamente da membri della stessa famiglia. **Zaniboni** a pag. 12

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

-TRX II:11/03/24 22:49-NOTE:

1.061.000 Lettori (Audipress 2023/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 139 - Numero 61

QN Anno 25 - Numero 71

il Resto del Carlino

Giovani QN Nuove Generazioni

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

MARTEDÌ 12 marzo 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola+

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Tutte le iniziative. Atteso anche Tajani

Primo maggio '94: trent'anni senza Senna Imola celebra Ayrton

Agnessi a pagina 20

Il caso di 48 famiglie di Forlì

Niente cucine, agli alluvionati un mini-bonifico

Paiano a pagina 19

ristora INSTANT DRINKS

Europee, Meloni pronta a scendere in campo

La premier, dopo il successo in Abruzzo, decisa al massimo impegno per il voto di giugno: conta la coalizione coesa, non quella larga Schlein: avanti nell'alleanza con i 5 Stelle. Ma Conte non esclude di smarcarsi. Tajani punta a superare la Lega, Salvini in allarme

Servizi da p. 2 a p. 9

Assolti Lotti e il padre dell'ex premier

Renzi amaro «Noi demoliti E zero scuse»

«Nessuno si scuserà con me e la mia famiglia. La sinistra giudiziaria ha usato Consip e altri scandali per riprendersi la Ditta», dice Matteo Renzi nell'intervista a QN. Sono stati assolti tra gli altri suo padre e l'ex ministro Lotti.

Ulivelli a pagina 10

Debiti, concesse più rate per pagare

Fisco, si cambia: cartelle stralciate dopo 5 anni

Troise a pagina 16

LA PRINCIPESSA CHIEDE SCUSA: «HO RITOCCATO IO L'IMMAGINE» IMBARAZZO A CORTE. E RESTANO DUBBI SULLA SALUTE DI KATE

La foto di Kate Middleton che doveva segnare il suo ritorno dopo il ricovero. Poi i media hanno scoperto i ritocchi

FOTOGRAFIA DI UN MISTERO

Bonetti a pagina 17

DALLE CITTÀ

Bologna, primo bilancio

Metà mandato tra luci e ombre per la giunta di Matteo Lepore

Rosato in Cronaca

Bologna, code e disagi

Il cantiere del tram manda in tilt via Riva Reno

Moroni F. in Cronaca

Imola, sicurezza stradale

Autovelox in via Graziadei Ecco le colonnine

Agnessi in Cronaca

E a Imperia protesta di studenti per il post sessista del dirigente

Non reintegrò a scuola bimbo iperattivo Il preside sospeso a Roma «Farò ricorso»

Jannello alle pagine 12 e 13

Terrorismo, tre arresti L'Aquila

«Rischio attentati» Presi palestinesi

Farruggia a pagina 15

I protagonisti: Stone fa il bis

Brividi e talento Emma da Oscar

Di Clemente alle pagine 30 e 31

DIVINO MARKET PREZZI OUTLET

MARTEDÌ 12 MARZO 2024

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVIII - NUMERO 61, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

DIVINO MARKET PREZZI OUTLET

PARLA UN SOPRAVVISSUTO A MONESI

«Mi ha travolto la slavina che ha ucciso Simone»

PAOLO ISAIA / PAGINA 14

VINCE NOLAN, GLAZER PACIFISTA

Agli Oscar echi di guerra ma ritorna il merito

ANDREA BOSCO E FULVIA CAPRARA / PAGINA 38

DE LUCA SEGNA IL 2-1 ALL'84'

La Sampdoria in rimonta supera l'Ascoli sul finale

ARRICHIELLO E BASSO / PAGINE 42 E 43

I RISULTATI DELLE REGIONALI RIMETTONO IN GIOCO GLI EQUILIBRI DELLE COALIZIONI. FORZA ITALIA IN RISALITA. IL CAMPO LARGO PROVA A RICOMPATTARSI

Vento d'Abruzzo sui partiti

Salvini in difficoltà, ipotesi rimpasto nella segreteria. Commissione sui dossier, no di Meloni alla Lega

Il risultato delle elezioni in Abruzzo scompiglia il panorama politico e non solo tra gli sconfitti. Salvini, per esempio: era sicuro di prendere il 10%, deve accontentarsi del 7,56%, quasi doppiato da Forza Italia. Cresce il malumore nel partito e per placarlo il vicepremier pensa a un rimpasto in segreteria. Esce invece rafforzata Giorgia Meloni che affossa la Commissione sui dossieraggi che avrebbero voluto Nordio, Crosetto e i leghisti. Il campo largo, sonoramente sconfitto, prova comunque a compattarsi.

GLI ARTICOLI / PAGINE 2 - 5

ROLLI

IL COMMENTO

FLAVIA PERINA / PAGINA 18

IL DECLINO DEL CATTIVISMO PADANO

Il disastroso 7,6% di Salvini suggerisce nuovi scenari. Il cattivismo del Capitano sembra davvero in declino, anche elettoralmente non rende più: la svolta moderata che gli equilibri europei suggeriscono si fa più praticabile e meno rischiosa.

LA POLITICA

Emanuele Rossi / PAGINA 7

Conseguenze del voto sulle alleanze liguri ancora troppo fragili

«Malgrado la sconfitta, non c'è altra strada del campo ampio». Davide Natale (Pd ligure) non cambia rotta. Visto da destra, invece, «il risultato insegna che schierare un governatore uscente è un vantaggio», dice Matteo Rosso (FdI Liguria).

DECRETO DEL MINISTRO LOLLOBRIGIDA: I PALAMITI POTRANNO AVERE SOLO 50 AMI

Limiti per i pescatori proteste in Liguria

Un pescatore dilettante prepara le reti DARIO FRECCERO E PATRIZIA SPORA / PAGINA 17

CELLULOSA DAI MOZZICONI E ALTRE IDEE: IL PREMIO

Silvia Pedemonte / PAGINA 16

Le start-up dei giovani amiche dell'ambiente

Tre imprese liguri di giovani che puntano su innovazione e ambiente sono state premiate da Legacoop. C'è chi trasforma i mozziconi di sigaretta in cellulosa.

VIA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI ALLE NUOVE REGOLE SULLA RISCOSSIONE

Fisco, per chi non ha pagato tasse rateizzate in dieci anni

Diventano più morbidi i piani di dilazione per i contribuenti che non hanno pagato. Con il sì del Consiglio dei ministri i debiti con il fisco si potranno rateizzare in 7 anni, che diventano 10 se si dimostra di avere problemi economici. MONTICELLI / PAGINA 10

RICORSO RESPINTO

L'articolo / PAGINA 19

Copyright, gli editori battono Zuckerberg

PEFC

ESTERI

Quando Trump disse «Hitler ha fatto anche cose buone»

Alberto Simoni / PAGINA 8

Pubblicate in un libro le rivelazioni di John Kelly, ex consigliere di Trump. «Mi disse che Hitler ha fatto alcune cose buone. Definisce Putin e Kim Jong-un persone ok».

LA FOTO FAKE DI KATE IMBARAZZO REALE E RIMANE IL MISTERO

MARIA CORBI / PAGINA 13

SOCIETÀ

Stretta sul Fentanyl «Oppioide letale sempre più diffuso»

Pronto il piano nazionale contro l'uso improprio di Fentanyl e oppioidi sintetici. «Una stretta giusta» dice Sonia Salvini di Alisa.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

L'EDUCATORE E IL POLITICALLY CORRECT

MAURO BARBERIS / PAGINA 18

Confesso che, quando ho ricevuto la notizia delle proteste contro il preside colpevole di commenti sessisti sui social, l'ho cancellata.

ANDREA FASSIONE / PAGINA 15

PREZZI OUTLET
P
DIVINO MARKET
VINO SFUSO
VINO DI MARCA IN BOTTIGLIA
BAG IN BOX
VIA ARMENIA 15 R - GENOVA
APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00/19.30
ORARIO CONTINUATO - TEL. 010 731 7006

BUONGIORNO

Magicamente

MATTIA FELTRI

Giornata elettrizzante. A un certo punto salta fuori la sentenza del caso Consip. Neanche ricordavo più ci fosse un caso Consip. Nemmeno voi, scommetto. È una storia del 2016, quando la procura di Napoli indaga collaboratori, amici e familiari di Matteo Renzi per alcuni appalti. Dettaglio interessante: Renzi era presidente del Consiglio. E però l'anno dopo la procura di Roma intuisce che i reati del drappello sono molto ipotetici, diciamo così, e molto più concreti i reati di chi indaga, cioè un maggiore dei carabinieri sospettato di aver fabbricato o diffuso prove false con cui incastrare i sodali del premier e, almeno politicamente, il premier medesimo. L'11 aprile del 2017, il titolo di questa rubrica era "Eversione di Stato": mi domandavo se non fosse di solenne gravità che un pezzo dello istituzioni cercasse di colpire il capo del governo con rigogliosi prodotti della fantasia. Lo ricordo perché sono trascorsi sette anni e né allora vantavo né nel frattempo mi sono guadagnato la nomea di genio della lampada. E così, sette anni dopo, tutti assolti tranne il carabiniere, condannato assieme a un collega che sapeva e tacque. Onore alla procura di Roma. Certo che sette anni, per appurare con sentenza quanto era già evidente, appartengono ai mitologici della giustizia. Termine un po' trionfale, giustizia, in un paese nel quale sette anni prima e sette anni dopo non viene giù il mondo a una notizia talmente catastrofica: un indagine farlocca per far fuori il presidente del Consiglio. E in cui sette anni sono l'epoca necessaria ad appurare che il carabiniere fece magicamente da solo, senza aiuti né consigli né ordini.

PREZZI OUTLET
P
DIVINO MARKET
VINO SFUSO
VINO DI MARCA IN BOTTIGLIA
BAG IN BOX
VIA ARMENIA 15 R - GENOVA
APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00/19.30
ORARIO CONTINUATO - TEL. 010 731 7006

Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 2 in Italia — Martedì 12 Marzo 2024 — Anno 160°, Numero 71 — ilsole24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Giustizia
Processo penale, via libera del Cdm alle correzioni della riforma

Giovanni Negri —a pag. 5

Post Covid
Accertamenti del Fisco: stop ai tempi supplementari

Giuseppe Morina e Tonino Morina — a pag. 39

FTSE MIB 33315,07 -0,27% | SPREAD BUND 10Y 132,80 +2,60 | SOLE24ESG MORN. 1299,30 -0,34% | SOLE40 MORN. 1215,43 -0,32% Indici & Numeri → p. 45-49

Cartelle fiscali, pagamenti in dieci anni per i contribuenti più in difficoltà

Riforma fiscale

Primo ok del Cdm al decreto sulla riscossione: aumento generale delle rate a tappe

Per i crediti non recuperati scadenza dopo cinque anni con controlli a campione

Accertamento esecutivo per tutti. Scudo erariale per i funzionari dell'Agenzia

Piani di rateizzazione più lunghi, dalle attuali 72 fino a 120 rate mensili, per saldare i debiti con il Fisco. Lo prevede la bozza del decreto legislativo sulla riscossione varato dal Cdm. Questa possibilità riguarda chi «documenta la temporanea situazione di obiettiva difficoltà». Dilazioni in 120 rate per chi attesta con Isee o indici contabili la difficoltà economica o ha debiti sopra i 120mila euro. Per gli altri estensione progressiva ogni biennio fino a un massimo di 108 rate mensili dal 2029. Per i crediti non recuperati scadenza dopo cinque anni con la previsione di controlli a campione. A queste misure si aggiunge l'accertamento esecutivo per tutti. E lo scudo per la responsabilità dei funzionari dell'Agenzia. **Lovecchio, Mobili, Parente e Trovati** —a pag. 2-3

Ospedali, 16mila casi di aggressione a medici e infermieri

Sanità sotto attacco

Diventa procedibile d'ufficio il reato di lesioni personali contro professionisti sanitari

Si moltiplicano i casi di aggressione al personale sanitario nei pronto soccorso e in corsia. Nel 2023 sono stati segnalati circa 16mila episodi di violenza. Ieri tre infermieri del Pronto soccorso dell'ospedale Galliera di Genova sono stati aggrediti da una paziente in attesa. All'Ospedale Evangelico Betania di Ponticelli, a Napoli, un 22enne ha sfondato la porta del pronto soccorso per aggredire medico e guardia giurata.

Nel decreto legislativo sulla revisione del processo penale approvato ieri dal Governo diventa procedibile d'ufficio il reato di lesioni personali contro il personale sanitario.

Intanto per il rinnovo contrattuale dei 581.148 infermieri e tecnici della sanità la bozza dell'atto di indirizzo propone un aumento lordo annuo intorno ai 1.628 euro, cioè circa 125 euro al mese spalmati su 13 mensilità.

Bartoloni, Negri e Trovati —alle pagine 5 e 9

LEEAH VOGEL / EPA

IL PRESIDENTE USA: PALESTINESI IN CIMA AI MIEI PENSIERI

Biden attacca Netanyahu: «Basta vittime civili a Gaza»

—Servizi a pagina 8

Dura critica. Il presidente americano Joe Biden torna ad attaccare il premier israeliano Benjamin Netanyahu

STRAGE DEGLI INNOCENTI

Sale a 27 il numero dei bambini morti per fame a Gaza

—a pag. 8

HATEM ALI/AP

L'immagine. Yazan, 10 anni, morto in ospedale a Rafah, Gaza. Il papà: mancava il cibo

Tim non rassicura Piazza Affari Titolo giù, scambiato il 7,6%

Dopo il crollo di giovedì

Se la società non cede la rete il debito crescerà Cassa bruciata fino al 2025

Altra seduta pesante per Tim a Piazza Affari: dopo il crollo di giovedì, il titolo del gruppo Tlc ha chiuso in ribasso del 4,5% a 0,211 euro. Sempre sostenuti gli scambi: nella seduta sono passate di mano 1,1 miliardi di azioni Tim (più del 7% del capitale), rispetto ai due miliardi di giovedì e a 1,4 miliardi di titoli trattati venerdì. Nell'integrazione al piano per il triennio 2024-2026 Tim scrive che fino al 2025 non genererà cassa, che dovrebbe salire a 0,5 miliardi nel 2026.

Antonella Olivieri —a pag. 6

6,4
VALORE IN MILIARDI
Il social network californiano, che punta a 73 milioni di utenti unici al giorno, potrebbe sbarcare a breve a Wall Street; 6,4 miliardi di dollari la valutazione

SOCIAL IN BORSA

Ipo, Reddit più vicina a Wall Street Scende in pista anche Telegram

Biagio Simonetta —a pag. 32

Andrea Pignataro. Il patron di Ion acquista l'ex Pirelli Real Estate

L'OPERAZIONE

Ok del Governo con condizioni all'acquisto di Prelios dalla Ion

Luca Davi —a pag. 33

PANORAMA

IL VOTO IN ABRUZZO

All'Aquila astenuti metà degli elettori M5S e il 15% ha votato Marsilio

L'analisi dei flussi elettorali in Abruzzo conferma la ritrovata unità degli elettori di centrodestra. I tassi di fedeltà verso Marsilio sono fra l'85 e il 90% per Lega e Forza Italia, leggermente più bassi per Fdi. Nel centro-sinistra, tra gli elettori del M5s all'Aquila uno su due si è astenuto e quasi il 15% ha votato Marsilio. E anche a Pescara uno su otto ha votato per il governatore uscente. di **Roberto D'Alimonte** e **Aldo Paparo** —a pagina 13

STATI UNITI

Budget Usa da 7,3 trilioni $ e tasse per società e ricchi

Il presidente Joe Biden ha presentato richieste da 7,3 trilioni di dollari per il Budget 2025, con una serie di proposte che puntano ad aumentare il carico fiscale per gli individui e le aziende più ricchi. —a pagina 14

SCENARI GLOBALI

CALO NASCITE MA SALE IL PIL PROCAPITE

di **Marco Fortis** —a pagina 17

L'INTERVISTA

Ciucci: il ponte di Messina ridurrà l'emissione di CO2

Il ponte sullo Stretto sarà operativo dal 2032, avrà ritorni economici per 4 miliardi e ridurrà di 200mila tonnellate le emissioni di CO_2, spiega Pietro Ciucci, ad della società Stretto di Messina. —a pagina 10

L'ANNIVERSARIO

L'ATTENZIONE DI BASAGLIA AI PIÙ FRAGILI

di **Leo Nahon** —a pagina 16

Salute 24

Patologie in crescita
Disturbi alimentari, allarme giovanissimi

Francesca Cerati —a pag. 24

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

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI
Siamo come ci curiamo!
ESAMI CLINICI IN GIORNATA
DIAGNOSTICA IMMEDIATA
PREVENIRE è meglio che curare
APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO
SCEGLI LA SEDE PIÙ VICINO A TE
www.artemisialab.it
seguici su

IL TEMPO 80 anni
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Martedì 12 marzo 2024
Anno LXXX - Numero 71 - € 1,20
San Massimiliano, martire

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

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

IL POSTICIPO DELL'OLIMPICO FINISCE 1-2

La Lazio contro l'Udinese si butta via

Sbaglia troppo in avvio e l'Udinese la castiga. Scatta la contestazione dei tifosi

Pieretti, Rocca e Salomone alle pagine 26 e 27

INCHIESTA SPIONI

Dossier Silvio È bufera

Forza Italia dopo le rivelazioni de Il Tempo su Striano & Co. durante il voto per il Colle «Un vergognoso attacco alla democrazia» E ora si valuta la commissione d'inchiesta

Cavallaro e Martini alle pagine 2 e 3

L'INTERVISTA

Marsilio si sfoga «Contro di me istinti bestiali»

Il piano di Meloni per la corsa alle Europee E Tajani fa il boom Salvini: più Italia meno Europa

Mineo, Romagnoli e Sirignano da pagina 4 a 7

Il Tempo di Oshø

Il Vaffa al campo largo Conte fa la fine di Gigino

Adelai e De Leo alle pagine 8 e 9

LA RIFORMA DEL FISCO

Cartelle, dieci anni per pagare i debiti

Il governo allunga le rate fino a 120 mesi. Nuove regole per lo stralcio

Caleri a pagina 10

CASO CONSIP

Assolti Lotti babbo Renzi e Romeo

Barbieri a pagina 3

EMERGENZA ROMA

Piano rifiuti cadono i tabù sugli impianti

Zanchi a pagina 19

Notte degli Oscar

Niente premi per Garrone Ma vince l'italian style

••• Nella notte degli Oscar Oppenheimer vince 7 statuette. «Io capitano» di Garrone resta a secco, ma sul red carpet vincono gli stilisti italiani.

Bianconi e Perrini a pagina 24

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI
APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO
RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE • ESAMI CLINICI IN GIORNATA
SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA
www.artemisialab.it www.artemisialabyoung.it

Oroscopo

Le stelle di Branko

Preoccupatevi di raccogliere tutti i fatti prima di esprimere un giudizio, Luna spinge a prendere decisioni impulsive, attenti con chi vi associate. Il resto del cielo astrale è a vostro completo favore, contiamo ben sei pianeti in posizione ottimale per affari e per amore. Non dovete cedere in nessun caso, questa volta dovete giocare la vostra partita fino al 20 marzo. Sarà lungo Mercurio in Ariete, cautela nella salute.

a pagina 11

Martedì 12 Marzo 2024
Nuova serie - Anno 33 - Numero 61 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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

PNRR Istruzioni per l'uso

a pag. 29

Natale (univ. Statale Milano): il successo di FI, forza di centro, spazza via Renzi e Calenda

Alessandra Ricciardi a pag. 9

ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

FINO A 3.600 EURO

Il sostegno alle famiglie per l'anno 2024 diventa più pesante se ci sono nuovi nati quest'anno

Cirioli a pag. 31

Debiti fiscali superdiluiti

Chi dichiara una temporanea difficoltà può beneficiare di 84 rate, che diventeranno 96 nel 2027 e 108 dal 2029. E sopra i 120 mila euro di debito si arriva a 120 rate

Poggiani a pag 25

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

IO ONLINE

Diritto penale – Lo schema di decreto legislativo correttivo dei codici

Riforma della riscossione - Lo schema di decreto delegato

Pnrr - La relazione della Corte dei conti sullo stato di attuazione del Piano nel 2023

DIFFUSIONI GENNAIO

Fatto +6%, Avvenire +3%, Giornale -5%, Messaggero -8%, Corsera -8%, Qn Carlino -9%, Libero -9%, Repubblica -10%, Sole -10%, Stampa -13%, Verità -16%

Capisani a pag. 19

Dopo il discorso del Papa le prospettive di pace sono sicuramente peggiorate

Ora che il conflitto Russia-Ucraina entra nella sua fase più drammatica per la soverchianza russa e per l'abietta attenuazione del sostegno dell'Europa occidentale, Papa Bergoglio entra a gamba tesa sulla scena, senza valutare il peso drammatico delle proprie parole, invitando Zelensky a issare bandiera bianca e a cercare un accomodamento con l'aggressore e condannando proprio l'Europa occidentale come subdolo promotore del conflitto. Affermazioni sbagliate in linea di fatto, in linea politica, in linea religiosa. Dopo il discorso del Papa le prospettive di pace sono sicuramente peggiorate.

Cacopardo a pag. 11

DIRITTO & ROVESCIO

In una scuola media del comasco stava partendo un pullman per una gita scolastica. In attesa di salire sul mezzo, scoppia una rissa fra due studenti. Il professore presente cerca di interporsi per farla cessare. Ma uno dei due contendenti, un ragazzo di soli 13 anni, smette di combattere contro il suo avversario e si scaglia contro il professore colpendolo con dei pugni e scagliandolo contro un muro per poi farlo cadere. Il docente è stato ricoverato in ospedale avendo riportato un trauma alla spalla e varie escoriazioni. Di fronte a un caso del genere si sarebbe dovuta sospendere la gita. Invece i colleghi del professore malmenato, non solo hanno deciso di fare ugualmente la gita, ma in essa (per premio?) hanno imbarcato anche il giovane energumeno. Povera scuola.

* La riforma fiscale/3 a €8,90 in più; con il dizionario dei bilanci 2024 a € 9,90 in più*

1.061.000 Lettori (Audipress 2023/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 166 - Numero 71

QN Anno 25 - Numero 71

LA NAZIONE

Giovani QN Nuove Generazioni

(*) QN LA NAZIONE € 1,50 e VANITY FAIR € 0,20 abbinamento non vendibile separatamente € 1,70 valida solo per l'edizione di Empoli

MARTEDÌ 12 marzo 2024
1,70 Euro*

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

Il plauso del prof: «C'è voglia di stare insieme»

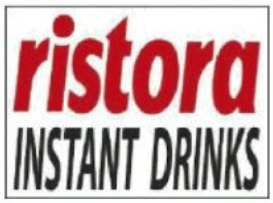
La festa dei maturandi Pisa e Versilia invase Non solo scaramanzia

Papi e **Parrini** alle pagine **14** e **15**

La Toscana e il clima cambiato

Addio inverno di una volta Il tartufo soffre

Baroni a pagina **20**



Europee, Meloni pronta a scendere in campo

La premier, dopo il successo in Abruzzo, decisa al massimo impegno per il voto di giugno: conta la coalizione coesa, non quella larga Schlein: avanti nell'alleanza con i 5 Stelle. Ma Conte non esclude di smarcarsi. Tajani punta a superare la Lega, Salvini in allarme

Servizi da p. **2** a p **7**

Assolti Lotti e il padre dell'ex premier

Renzi amaro «Noi demoliti E zero scuse»

«Nessuno si scuserà con me e la mia famiglia. La sinistra giudiziaria ha usato Consip e altri scandali per riprendersi la Ditta», dice Matteo Renzi nell'intervista a QN. Sono stati assolti tra gli altri suo padre e l'ex ministro Lotti.

Ulivelli a pagina **8**

Debiti, concesse più rate per pagare

Fisco, si cambia: cartelle stralciate dopo 5 anni

Troise a pagina **17**

LA PRINCIPESSA CHIEDE SCUSA: «HO RITOCCATO IO L'IMMAGINE» IMBARAZZO A CORTE. E RESTANO DUBBI SULLA SALUTE DI KATE

La foto di Kate Middleton che doveva segnare il suo ritorno dopo il ricovero. Poi i media hanno scoperto i ritocchi

FOTOGRAFIA DI UN MISTERO

Bonetti a pagina **19**

DALLE CITTÀ

Empoli

Paura nella notte Mamma e figlia salvate dal rogo Tre intossicati

Servizio in **Cronaca**

Fucecchio

Anziano nel fiume Gli angeli in divisa evitano il peggio

Baroni in **Cronaca**

Empolese Valdelsa

Il turismo riparte «Tanti visitatori e segnali positivi»

Fiorentino in **Cronaca**

E a Imperia protesta di studenti per il post sessista del dirigente

Non reintegrò a scuola bimbo iperattivo Il preside sospeso a Roma «Farò ricorso»

Jannello alle pagine **12** e **13**

Terrorismo, tre arresti L'Aquila

«Rischio attentati» Presi palestinesi

Farruggia a pagina **11**

I protagonisti: Stone fa il bis

Brividi e talento Emma da Oscar

Di Clemente alle pagine **32** e **33**

Fare banca è il nostro mestiere. UBS

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Martedì 12 marzo 2024

Oggi con *Motore*

Anno 49 N°61 - In Italia € 1,70

Fare banca è il nostro mestiere. UBS

IL VOTO IN ABRUZZO

Meloni divora la Lega

Il partito di Matteo Salvini perde 120 mila voti rispetto alle Regionali del 2019. Alle Europee, Tajani spera nel sorpasso
Nel centrosinistra si stringe la strada del campo largo: servono accordi in vista delle elezioni in Basilicata e Piemonte

Schlein: si vince con un progetto comune e candidature credibili

Marsilio riconfermato governatore dell'Abruzzo con il 53,5% dei voti. Sconfitto D'Amico, candidato del campo largo che ha sperato fino all'ultimo nella rimonta. Flop di Lega e M5S. Schlein nell'intervista: si vince con un progetto comune.

di **Carlucci, Casadio, Ciriaco De Cicco, Ferro, Fraschilla Pucciarelli, Vecchio** *e* **Vitale**

● *da pagina 2 a pagina 9*

Il commento

Populisti gialloverdi sconfitti

di **Stefano Cappellini**

Quando, cinque anni fa, l'Abruzzo elesse per la prima volta Marco Marsilio, era in carica il governo Conte uno, stagione gialloverde, Movimento 5 Stelle più Lega. I due partiti di maggioranza si presentarono allora l'uno contro l'altro, quello di Matteo Salvini nella classica alleanza di centrodestra e i grillini da soli. Le liste presero rispettivamente il 27,53 per cento e il 19,74: insieme sfioravano la maggioranza assoluta dei voti in Regione. Un lustro dopo, la Lega è scesa al 7,6 e il M5S al 7. In termini assoluti i gialloverdi sommavano nel 2019 circa 285 mila voti. A parità di affluenza, nelle urne abruzzesi di domenica ne hanno persi per strada 200 mila. I consensi leghisti si sono distribuiti sugli altri due partiti della coalizione di governo, quelli grillini si sono spostati in piccola parte sul Pd e in parte maggiore sull'astensione, ma con tutta evidenza una quota è finita anche sulle liste di Marsilio e la cosa non può stupire considerando la trasversalità dell'elettorato M5S soprattutto nelle regioni meridionali.

● *continua a pagina 27*

Regalo agli evasori

Se la riscossione non funziona i debiti col fisco cancellati in 5 anni

di **Giuseppe Colombo** ● *a pagina 10*

Consiglio di Stato

Possono riprendere i negoziati in Italia tra editori e i giganti digitali

di **Aldo Fontanarosa**

● *a pagina 22*

Scandalo a Buckingham Palace

▲ **Lo scatto** Kate Middleton con i figli George, Charlotte e Louis ROYAL FAMILY/ANSA

La principessa Kate chiede scusa: ho ritoccato io la foto di famiglia

dal nostro corrispondente **Antonello Guerrera**

LONDRA

Quel pasticciaccio brutto nella Royal Family: da "photo-op" a "photo-flop". Perché questa è una delle controversie più pesanti e imbarazzanti della storia recente della famiglia reale.

● *a pagina 14*

Il retroscena

Poco credibile che abbia fatto da sola

● *a pagina 15*

Mappamondi

Trump shock su Adolf Hitler: "Fece anche cose buone"

dal nostro corrispondente **Paolo Mastrolilli** ● *a pagina 17*

Portogallo, la fine del miracolo socialista

di **Oppes** *e* **Perilli**

● *a pagina 16*

Spettacoli

Oppenheimer pigliatutto Nessun premio all'Italia

di **Basile, Finos** *e* **Monda**

● *alle pagine 32 e 33*

Il ritorno del maschio

di **Natalia Aspesi**

Più maschio di così si muore. E anche gli Oscar, che parevano ancora legati alle ultime crudeli richieste del MeToo, hanno scelto maschilmente, dando il massimo premio a *Oppenheimer*, e a tutti i suoi derivati, cominciando con il meraviglioso attore irlandese Cillian Murphy.

● *a pagina 26*

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

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

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

NZ

LA STORIA

Kate: "Ho ritoccato la foto" Monarchia sotto schiaffo

MARIA CORBI E MARIA LAURA RODOTÀ

Quando si dice che la toppa è peggio del buco. Kate Middleton si scusa, dice di aver modificato lei la foto postata su Instagram nel giorno della festa della mamma assieme ai tre figli. – PAGINA 19

LA CULTURA

I mosaici di Piazza Armerina che il governo non sa salvare

SALVATORE SETTIS

Nel cuore della Sicilia, gli splendidi mosaici della Villa romana di Piazza Armerina giacciono in scandaloso abbandono, il Ministro della Cultura lo sa e si straccia le vesti, ma dichiara: non posso farci niente. – PAGINA 24

IDROCENTRO
TUTTA LA TECNOLOGIA QUANDO SERVE!
www.idrocentro.com

LA STAMPA

MARTEDÌ 12 MARZO 2024

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,70 € II ANNO 158 II N.71 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

PEFC

GNN

LE PRIME CONSEGUENZE DEL VOTO IN ABRUZZO NELLA MAGGIORANZA. BASILICATA: PD E 5S VERSO L'ACCORDO SU D'ANDREA

Dossier, Meloni stoppa Nordio

Bloccata la commissione voluta anche dalla Lega. Salvini all'angolo: cambio i vertici del partito

CAPURSO, CARRATELLI, DI MATTEO, LOMBARDO, MOSCATELLI, OLIVO

Giorgia Meloni festeggia la vittoria in Abruzzo lanciando un messaggio agli alleati, un messaggio inequivocabile per dimostrare chi comanda. Un atto di forza che travolge Matteo Salvini, ma anche Carlo Nordio: stop alla commissione sui dossier cara alla Lega. – PAGINE 2-9 CON IL TACCUINO DI MARCELLO SORGI A PAGINA 5

L'ANALISI

ALLEATI A SINISTRA MA SENZA RADICI

ANNALISA CUZZOCREA

Non si tratta di vento, ma di radici. Se il centrosinistra pensava di farsi trasportare dal refolo sardo fino alla vittoria in Abruzzo, ha avuto ieri un brusco risveglio. Si è scontrato con una destra che nel Paese è forte e radicata. – PAGINA 7

Le Big Tech costrette a pagare gli editori

Paolo Baroni

L'ECONOMIA

Le tasse degli evasori rateizzate per 10 anni

LUCA MONTICELLI

Cartelle a rate per tutti. I piani di dilazione diventano più lunghi: dall'anno prossimo si potranno pagare i debiti in 84 tranche (sette anni) o 120 (10 anni) per chi dimostra di avere problemi economici. E dal 2025 le cartelle inesigibili non riscosse entro cinque anni finiranno nel cestino. – PAGINA 10

Anziani, allarme Tesoro "Il bonus un pozzo nero"

ALESSANDRO BARBERA

Per il momento si tratta di tre righe nel comunicato di ieri sera del Consiglio dei ministri: «Disposizioni in materia di politiche in favore delle persone anziane». Un'ottima notizia per gli italiani che hanno più di settant'anni, meno per le casse dello Stato: 850 euro al mese a partire dal 2025. – PAGINA 11

GLI OSCAR

La Zona d'interesse di Glazer: "A Gaza e in Israele basta disumanizzazione"

FULVIA CAPRARA

Il mondo in bilico sul baratro dell'autodistruzione, dilaniato da conflitti sempre più lunghi e insensati, è il vero protagonista della notte degli Oscar 2024 che, non a caso, si chiude con il premio a *Oppenheimer*. – PAGINA 26

IL COMMENTO

GIORGIA E LA FINE DEL "CATTIVISMO"

FLAVIA PERINA

E arrivò il tempo della vittoria sobria. Giorgia Meloni è palesemente felice per l'Abruzzo ma limita l'esultanza al minimo sindacale di un video brevissimo, meno di un minuto, centrato sull'elogio degli alleati e dell'alleanza, di «tutto il centrodestra premiato per il buongoverno». – PAGINA 5

ZEMMOUR CONTRO L'ARTISTA SCELTA PER CANTARE ALLE OLIMPIADI

Chi ha paura di Aya?

DANILO CECCARELLI

I nemici del multiculturalismo

GIULIA ZONCA

Le Olimpiadi sono allenate a non lasciarsi usare, ma sono perfette per portare allo scoperto qualsiasi controversia circoli. – PAGINA 23

GLI STATI UNITI

E Trump rivaluta Hitler "Ha fatto cose buone"

ALBERTO SIMONI

Gli aggettivi anzitutto: Orban? Fantastico. Xi Jinping? Brillante e intelligente. Putin e Kim Jong-Un? Persone ok. Hitler? «Ha fatto cose buone». Giudizi di Donald Trump, rivelati dal libro *The Return of Great Powers* di Jim Sciutto, giornalista della Cnn esperto in sicurezza nazionale con un passato nella sicurezza federale. – PAGINA 14

L'INTERVISTA

Bocelli: Io, Hollywood e il genio Billie Eilish

LUCA DONDONI

Una standing ovation ha salutato l'esibizione a sorpresa di Andrea Bocelli insieme al figlio Matteo che sulle battute finali della cerimonia degli Oscar hanno cantato una nuova e potentissima versione di *Con te partirò/Time to say goodbye*. – PAGINA 27

LE IDEE

IL BOOM DI TAJANI E I GUAI DI CONTE

GIOVANNI ORSINA

Fra i tanti numeri del voto abruzzese, due sono particolarmente interessanti: il 13,4 per cento di Forza Italia e il sette per cento del Movimento 5 stelle. Un successo il primo, a salire e dal nove delle regionali del 2019. Un insuccesso il secondo, molto inferiore al 19,7 delle regionali. – PAGINA 4

LA GUERRA

Polonia: truppe Nato impegnate in Ucraina

AGASSO, AGLIASTRO E PEROSINO

In Ucraina ci sono militari di Paesi Nato? Secondo Radoslaw Sikorski le cose starebbero così. Ma il ministro degli Esteri polacco – riporta *Sky News* – si è tenuto sul vago: non ha detto a quali Paesi apparterrebbero questi soldati né che funzione svolgerebbero. «Non potevano più nasconderlo», ha commentato la portavoce della diplomazia russa. – PAGINE 12 E 13

L'INTERVENTO

American fiction e la sofferenza nera

IGIABA SCEGO

PAGINE 26 E 27

BUONGIORNO

Magicamente

MATTIA FELTRI

Giornata elettrizzante. A un certo punto salta fuori la sentenza del caso Consip. Neanche ricordavo più ci fosse un caso Consip. Nemmeno voi, scommetto. È una storia del 2016, quando la procura di Napoli indaga collaboratori, amici e familiari di Matteo Renzi per alcuni appalti. Dettaglio interessante: Renzi era presidente del Consiglio. E però l'anno dopo la procura di Roma intuisce che i reati del drappello sono molto ipotetici, diciamo così, e molto più concreti i reati di chi indaga, cioè un maggiore dei carabinieri sospettato di aver fabbricato o diffuso prove false con cui incastrare i sodali del premier e, almeno politicamente, il premier medesimo. L'11 aprile del 2017, il titolo di questa rubrica era "Eversione di Stato": mi domandavo se non fosse di solenne gravità che un pezzo dello istituzioni cercasse di colpire il capo del governo con rigogliosi prodotti della fantasia. Lo ricordo perché sono trascorsi sette anni e né allora vantavo né nel frattempo mi sono guadagnato la nomea di genio della lampada. E così, sette anni dopo, tutti assolti tranne il carabiniere, condannato assieme a un collega che sapeva e tacque. Onore alla procura di Roma. Certo che sette anni, per appurare con sentenza quanto era già evidente, appartengono ai mitologici della giustizia. Termine un po' trionfale, giustizia, in un paese nel quale sette anni prima e sette anni dopo non viene giù il mondo a una notizia talmente catastrofica: un'indagine farlocca per far fuori il presidente del Consiglio. E in cui sette anni sono l'epoca necessaria ad appurare che il carabiniere fece magicamente da solo, senza aiuti né consigli né ordini. —

CENTRI DENTALI ZANARDI
Perché curare i denti all'estero?
Numero Verde 800.200.227
centridentalizanardi.it

Il futuro digitale, preso bene.
sistemi PROFESSIONE INFORMATICA

L'OPPORTUNITÀ
Agilità è innovare con l'intelligenze artificiale
di GIANMARIO VERONA 2

L'ANALISI
Il segreto? Cambiare (e fare da supplente alla politica)
di ZOVICO, DELLA TORRE 6,8

I DATI DEI BILANCI
Piu forti di crisi e inflazione: tutti i numeri
27/39

sistemi PROFESSIONE INFORMATICA

Risparmio, Mercato, Imprese
L'Economia
ITALIA GENERA FUTURO
lunedì 11.03.2024
ANNO XXVIII
NUMERO SPECIALE
economia.corriere.it
del CORRIERE DELLA SERA

IL MADE IN ITALY CHE VINCE PRONTO ALLA SFIDA DEL FUTURO

I MILLE CHAMPIONS PER L'ITALIA DI DOMANI

di DANIELE MANCA

Ci sono trasformazioni che i singoli possono fare. E i Champions, che raccontiamo in questo numero speciale, hanno dimostrato di sapersi muovere innovando e cambiando sé stessi incuranti di crisi sanitarie, geopolitiche, economiche. Ed altre che hanno bisogno di essere affrontate anche in modo sistemico. Come la transizione digitale e quella ecologica. Siamo portati a pensare che si tratti solo di «parole ombrello», sotto le quali c'è talmente tanto da risultare poi inefficaci. Non è così. Grazie al lavoro di ItalyPost che in questa settima edizione «L'Economia» presenta, le mille aziende diventate o confermate Champions ottengono un riconoscimento meritato proprio alla luce di quelle transizioni. Non si può dire lo stesso per il sistema Paese. Ne sono una prova i ritardi su Industria 5.0. E una generale disattenzione alle istanze che dalle imprese giungono, non per ottenere condizioni di favore da parte dell'Europa o da altri enti regolatori. Il contrario. Quello che serve e chiedono ai decisori politici, e non solo, è trasparenza dei processi. Non generici aiuti a pioggia, ma chiarezza di direzione e visione su come ci si immagina l'Italia di domani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Con articoli di **Francesco Bertolino, Andrea Bonafede, Emily Capozucca, Carlotta Clerici, Irene Consigliere, Alessia Conzonato, Alessia Cruciani, Massimiliano Del Barba, Valentina Iorio, Elena Papa, Daniela Polizzi, Alessandra Puato, Stefano Righi, Andrea Rinaldi, Enrica Roddolo, Andrea Salvadori, Fabio Sottocornola, Isidoro Trovato, Maria Elena Viggiano**

I nuovi nomi
CHI FA CRESCERE IL PAESE

Con le eccellenze in Piazza Affari
Le storie, le strategie, le scelte che le hanno rese leader

di GAMBARINI, POLATO 2, 4

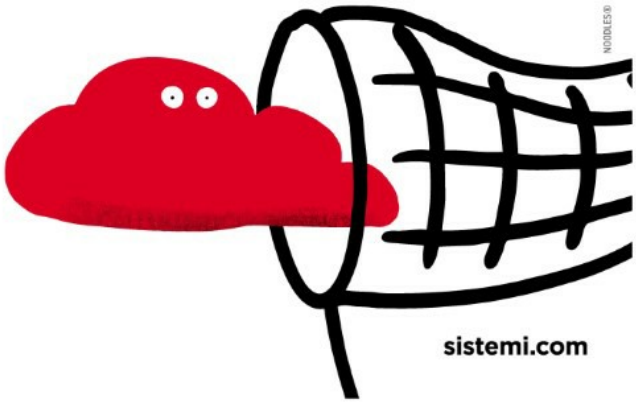
Distribuito con il Corriere della Sera, non vendibile separatamente. Poste Italiane Sped. in A.P. D.L. 353/2003 conv. L.46/2004 art. 1, c.1 DCB Milano

Il futuro è nella rete delle nostre soluzioni.

Le soluzioni software più innovative, le migliori competenze professionali e una rete di Partner qualificati in tutta Italia, per cogliere al volo le opportunità della trasformazione digitale.

sistemi PROFESSIONE INFORMATICA

Partner Premium di
TORINO Capitale della Cultura d'Impresa 2024
TORINO SPAZIO AL FUTURO



Per una volta le investment bank europee battono le americane

Gualtieri a pagina 8

Dalla Bce disco verde a Intesa per buyback da 1,7 miliardi

Braghieri a pagina 9

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Douglas in borsa dal 21 marzo con capitalizzazione di 2,8-3,1 miliardi

Da oggi il collocamento
Forchetta di prezzo fissata a 26-30 euro

Cardo in *MF Fashion*

Anno XXXV n. 051
Martedì 12 Marzo 2024
€2,00 Classeditori

Con MFF Magazine/Ed Fashion n. 118 a €5,00 (€2,00 + €3,00) – Con MFL Magazine/Ed Living n. 62 a €5,00 (€2,00 + €3,00) – Con MF Real Estate a €5,00 (€2,00 + €4,50)
Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano - UNCI, 40 - CB/R 4,00 Francia €3,00

FTSE MIB -0,27% 33.315 | **DOW JONES +0,14%** 38.775** | **NASDAQ -0,44%** 16.015** | **DAX -0,38%** 17.746 | **SPREAD** 132 (+2) | **€/$ 1,0926**

** Dati aggiornati alle ore 21,00

ENDORSEMENT DELL'EX PRESIDENTE USA NEL GIORNO DEL NUOVO RECORD

Trump cavalca il bitcoin

*Il **candidato rep** ritiene che le criptovalute possano affiancare il **dollaro**. Intanto la borsa di Londra fa spazio a un **derivato** sulla cripto-regina, che supera quota **72 mila***

In Europa la frenata dei salari spiazza i falchi Bce: taglio tassi più vicino

Busvi, Ninfole e Romano alle pagine 2 e 7

OGGI I CONTI 2023

Generali, previsti 3,57 miliardi di utili e 1,25 euro di cedola Il fronte caldo m&a

Messia a pagina 10

IL BIG DEI MICROCHIP

Da Singapore Silicon Box investe 3,2 mld in Italia

Ciardullo a pagina 17

LABRIOLA COMPRA AZIONI

Tim chiarisce i numeri del piano ma in borsa perde un altro 4,6%

Mapelli a pagina 3

Logistica

Primo Piano

Mar Rosso, Assoporti e Confimprenditori fanno le prime stime

Logistica

Mar Rosso, Assoporti e Confimprenditori fanno le prime stime

03/11/2024 20:17 Andrea Lombardo

Il bypass da Capo di Buona Speranza sposta le rotte verso i porti del nord Europa: l'anemia dei traffici da Suez fa calare sia import che export italiani A poco meno di un semestre dall'implosione degli equilibri in Medio Oriente , l'inaridimento dei transiti mercantili attraverso il Canale di Suez fornisce un primo storico di dati per valutarne l'impatto. Arrivano infatti dalle associazioni di settore le prime cifre su che cosa comporti lo spostamento dei traffici dalle rotte tradizionalmente consolidate a quelle che oggi devono fare il periplo dell'Africa e, una volta giunte a Gibilterra, possono optare per gli scali del nord Europa. Una ricerca condotta da SRM (Banca Intesa) e Assoporti, oltre che negli studi di Confimprenditori e Fedespedi, la realtà acquisisce una dimensione misurabile: 154 miliardi di Euro , tanto valgono import ed export dipendenti dalle rotte container tramite Suez per l'economia italiana. Quanto pesa il Canale di Suez sui nostri porti Il punto sta tutto lì: la porta sul Mediterraneo da e per l'Oriente era (sarebbe il Canale di Suez . È però chiaro che la situazione di guerra, tutt'altro che ibrida, condotta dalle milizie filo-iraniane in Yemen e nell'antistante Mar Rosso non si stia configurando come 'passeggera'. Il continuo scambio di colpi ai danni dei mercantili – purtroppo riusciti e con gravi conseguenze per gli equipaggi, seppur in una minoranza di casi – e addirittura con le marine militari impegnate nell'operazione Aspides, fa capire che nemmeno le corazzate fanno da deterrente. Dunque farsi due conti in tasca è d'obbligo: il Canale di Suez è meno che a mezzo servizio , la maggior parte delle compagnie di shipping lo aggira, solo qualcuna valuta il transito delle proprie navi 'caso per caso'. Per l'Itala Suez vuole dire il 40% dell'import-export : importiamo dall'Asia moltissimo tessile, esportiamo alimenti, da sempre un nostro fiore all'occhiello. Le stesse merci, come apparve chiaro sin da subito, ora devono preventivare 11-15 giorni di navigazione in più , quindi costi (carburante, equipaggi, usura) più alti, assicurazioni più elevate (navigare sottocosta in Africa può voler dire incontrare i pirati), minore

Il bypass da Capo di Buona Speranza sposta le rotte verso i porti del nord Europa: l'anemia dei traffici da Suez fa calare sia import che export italiani A poco meno di un semestre dall'implosione degli equilibri in Medio Oriente , l'inaridimento dei transiti mercantili attraverso il Canale di Suez fornisce un primo storico di dati per valutarne l'impatto. Arrivano infatti dalle associazioni di settore le prime cifre su che cosa comporti lo spostamento dei traffici dalle rotte tradizionalmente consolidate a quelle che oggi devono fare il periplo dell'Africa e, una volta giunte a Gibilterra, possono optare per gli scali del nord Europa. Una ricerca condotta da SRM (Banca Intesa) e Assoporti, oltre che negli studi di Confimprenditori e Fedespedi, la realtà acquisisce una dimensione misurabile: 154 miliardi di Euro , tanto valgono import ed export dipendenti dalle rotte container tramite Suez per l'economia italiana. Quanto pesa il Canale di Suez sui nostri porti Il punto sta tutto lì: la porta sul Mediterraneo da e per l'Oriente era (sarebbe il Canale di Suez . È però chiaro che la situazione di guerra, tutt'altro che ibrida, condotta dalle milizie filo-iraniane in Yemen e nell'antistante Mar Rosso non si stia configurando come 'passeggera'. Il continuo scambio di colpi ai danni dei mercantili - purtroppo riusciti e con gravi conseguenze per gli equipaggi, seppur in una minoranza di casi - e addirittura con le marine militari impegnate nell'operazione Aspides, fa capire che nemmeno le corazzate fanno da deterrente. Dunque farsi due conti in tasca è d'obbligo: il Canale di Suez è meno che a mezzo servizio , la maggior parte delle compagnie di shipping lo aggira, solo qualcuna valuta il transito delle proprie navi 'caso per caso'. Per l'Itala Suez vuole dire il 40% dell'import-export : importiamo dall'Asia moltissimo tessile, esportiamo alimenti, da sempre un nostro fiore all'occhiello. Le stesse merci, come apparve chiaro sin da subito, ora devono preventivare 11-15 giorni di navigazione in più , quindi costi (carburante, equipaggi, usura) più alti, assicurazioni più elevate (navigare sottocosta in Africa può voler dire incontrare i pirati), minore disponibilità delle navi stesse, del loro spazio in stiva e dei container che imbarcano - un po' come durante il Covid. Risultato: un domino di ritardi e di rincari nella catena logistica che, come tutti vediamo andando a far spese, si scaricano a valle, sui consumatori. L'onda lunga sulle PMI Questa catena di eventi coinvolge i porti, con un calo progressivo dei transiti nel Mediterraneo e un aumento nei mari del nord, ma poi anche tutto il tessuto economico che su di essi si regge Le cosiddette PMI, le piccole medie imprese che costituiscono l'industria italiana hanno perso, secondo Confimprenditori, cifre mostruose negli ultimi tre mesi: 3,3 miliardi in uscita per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi di euro in entrata per mancato approvvigionamento Secondo l'analisi delle associazioni di settore, i problemi potrebbero essere solo all'inizio: osservando

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

lo scenario che si sta consolidando, le PMI dello Stivale risultano già essere le più colpite di tutta Europa dalla crisi del Mar Rosso e lo si deve alla preferenza dei vettori marittimi per gli scali extra-mediterranei come Rotterdam, Anversa o Amburgo. Da lì, poi, le merci scendono a cascata verso il sud del continente , ma impiegando ulteriore tempo, generando ulteriori costi e, a lungo andare, favorendo altri indotti che potrebbero erodere quello italiano. Il timore è questo nuovo assetto dei transiti divenga stabile , andando oltre l'emergenza del momento: un rischio vitale per gli scali del Mediterraneo , che sarebbero condannati a diventare porti di serie B nel panorama dei traffici globali.

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

Ship Mag

Primo Piano

Contratto dei porti, i sindacati proclamano lo stato di agitazione/Il documento

Ship Mag

Contratto dei porti, i sindacati proclamano lo stato di agitazione/Il documento

03/11/2024 16:07

11 Marzo 2024 Redazione Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti: "Pronti ad altre iniziative se saranno necessarie" Roma – Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno ufficialmente proclamato lo stato di agitazione nei porti italiani . Lo hanno fatto attraverso una lettera inviata ad Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Fise – Uniport e Ancip, dopo l'ultima fumata nera, in cui si spiega che le "associazioni datoriali hanno presentato in plenaria una nuova proposta economica di aumento a regime di 180 euro di trattamento economico complessivo, quindi comprensivo di tutti gli istituti (minimo conglobato, indennità distinta della retribuzione e welfare) un aumento complessivo di circa il 10% . Sentite le delegazioni abbiamo ritenuto insufficiente la proposta di rinnovo a fronte di una grave perdita del potere di acquisto dei lavoratori fortemente eroso dall'inflazione registrata nello scorso biennio e dall' aumento enorme del costo della vita", hanno scritto le organizzazioni sindacali. Che hanno preso una posizione chiarissima proclamando " l'apertura formale dello stato di agitazione, secondo le modalità stabilite dall'art 49 del CCNL dei lavoratori dei porti, delle lavoratrici e dei lavoratori delle imprese artt. 16, 17, 18, società di interesse generale e dei dipendenti delle Adsp dei porti italiani a cui seguiranno le iniziative che si riterrà necessario intraprendere", hanno sottolineato ancora.

11 Marzo 2024 Redazione Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti: "Pronti ad altre iniziative se saranno necessarie" Roma - Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno ufficialmente proclamato lo stato di agitazione nei porti italiani . Lo hanno fatto attraverso una lettera inviata ad Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Fise - Uniport e Ancip, dopo l'ultima fumata nera, in cui si spiega che le "associazioni datoriali hanno presentato in plenaria una nuova proposta economica di aumento a regime di 180 euro di trattamento economico complessivo, quindi comprensivo di tutti gli istituti (minimo conglobato, indennità distinta della retribuzione e welfare) un aumento complessivo di circa il 10% . Sentite le delegazioni abbiamo ritenuto insufficiente la proposta di rinnovo a fronte di una grave perdita del potere di acquisto dei lavoratori fortemente eroso dall'inflazione registrata nello scorso biennio e dall' aumento enorme del costo della vita", hanno scritto le organizzazioni sindacali. Che hanno preso una posizione chiarissima proclamando " l'apertura formale dello stato di agitazione, secondo le modalità stabilite dall'art 49 del CCNL dei lavoratori dei porti, delle lavoratrici e dei lavoratori delle imprese artt. 16, 17, 18, società di interesse generale e dei dipendenti delle Adsp dei porti italiani a cui seguiranno le iniziative che si riterrà necessario intraprendere", hanno sottolineato ancora.

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

Ansa

Trieste

D'Agostino, anche i Paesi asiatici si preoccupino del Mar Rosso

La situazione nel Mar Rosso "è abbastanza critica, perché vedo che non riescono a fermarla. Bisogna che soprattutto Bruxelles intervenga anche sulla questione del coinvolgimento degli armatori e, secondo me, sarebbe anche l'ora che si preoccupasse del Mar Rosso anche chi sta oltre il Mar Rosso e non solo chi sta al di qua. Questo perché nel medio e lungo periodo penso che avranno degli effetti negativi anche quelli che stanno oltre il Mar Rosso non solo quello chi sta di qua. Quindi sarebbe ora che se ne preoccupassero anche i paesi asiatici, che stanno oltre il Mar Rosso". Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, a margine di un incontro a Trieste sul tema dell'intelligenza artificiale. Le attività portuali rallentate, ha osservato il presidente, hanno penalizzato "fondamentalmente i container. Abbiamo un calo del transhipment che è un attività che magari non da un forte valore aggiunto ma fa lavorare tante persone. Quindi noi dobbiamo, usando l'intelligenza normale e non quella artificiale, sviluppare le altre attività e lo stiamo facendo".

Ansa

D'Agostino, anche i Paesi asiatici si preoccupino del Mar Rosso

03/11/2024 17:33

La situazione nel Mar Rosso "è abbastanza critica, perché vedo che non riescono a fermarla. Bisogna che soprattutto Bruxelles intervenga anche sulla questione del coinvolgimento degli armatori e, secondo me, sarebbe anche l'ora che si preoccupasse del Mar Rosso anche chi sta oltre il Mar Rosso e non solo chi sta al di qua. Questo perché nel medio e lungo periodo penso che avranno degli effetti negativi anche quelli che stanno oltre il Mar Rosso non solo quello chi sta di qua. Quindi sarebbe ora che se ne preoccupassero anche i paesi asiatici, che stanno oltre il Mar Rosso". Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, a margine di un incontro a Trieste sul tema dell'intelligenza artificiale. Le attività portuali rallentate, ha osservato il presidente, hanno penalizzato "fondamentalmente i container. Abbiamo un calo del transhipment che è un attività che magari non da un forte valore aggiunto ma fa lavorare tante persone. Quindi noi dobbiamo, usando l'intelligenza normale e non quella artificiale, sviluppare le altre attività e lo stiamo facendo".

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

Trieste Prima

Trieste

Il Comune a Cannes per presentare il progetto Porto Vecchio-Porto Vivo

Trieste Prima

Il Comune a Cannes per presentare il progetto Porto Vecchio-Porto Vivo

03/11/2024 18:24

Attraverso un plastico interattivo, in scala 1:1200 e che si sviluppa in tre metri di lunghezza per un metro di larghezza, sarà possibile osservare l'andamento dei progetti pubblici attualmente in corso e prossimo futuri TRIESTE - Dopo la partecipazione all'edizione del 2023 il Comune di Trieste è presente anche quest'anno al Mipm, acronimo di Marché international des professionels de l'immobilier, evento fieristico del settore immobiliare che si svolge a Cannes dal 12 al 15 marzo. Il Comune di Trieste è nella nota città della Costa Azzurra per promuovere il progetto di rigenerazione urbana denominato "Porto Vecchio – Porto Vivo", tra i più importanti del Bacino del Mediterraneo, all'interno dello spazio espositivo della Regione Fvg, nel padiglione Italia. Saranno illustrati gli interventi che si stanno realizzando all'interno dei 66 ettari del vecchio scalo attraverso un plastico interattivo caratterizzato anche dalla realtà aumentata, realizzato dalla società Divulgando, iniziato lo scorso settembre e caratterizzato dal recupero di tutte le planimetrie degli edifici e da tutti i progetti pubblici attualmente in corso - dal parco lineare al viale monumentale, dalla cittadella dello sport, al Museo del Mare, passando per il sistema di viabilità, infrastruttura di mobilità sostenibile della cabinovia e il nuovo quartier generale della Regione Fvg - in modo da avere una fedele riproduzione dell'intera area in scala 1:1200 che si sviluppa in 3 metri di lunghezza per 1 metro di larghezza.

Attraverso un plastico interattivo, in scala 1:1200 e che si sviluppa in tre metri di lunghezza per un metro di larghezza, sarà possibile osservare l'andamento dei progetti pubblici attualmente in corso e prossimo futuri TRIESTE - Dopo la partecipazione all'edizione del 2023 il Comune di Trieste è presente anche quest'anno al Mipm, acronimo di Marché international des professionels de l'immobilier, evento fieristico del settore immobiliare che si svolge a Cannes dal 12 al 15 marzo. Il Comune di Trieste è nella nota città della Costa Azzurra per promuovere il progetto di rigenerazione urbana denominato "Porto Vecchio - Porto Vivo", tra i più importanti del Bacino del Mediterraneo, all'interno dello spazio espositivo della Regione Fvg, nel padiglione Italia. Saranno illustrati gli interventi che si stanno realizzando all'interno dei 66 ettari del vecchio scalo attraverso un plastico interattivo caratterizzato anche dalla realtà aumentata, realizzato dalla società Divulgando, iniziato lo scorso settembre e caratterizzato dal recupero di tutte le planimetrie degli edifici e da tutti i progetti pubblici attualmente in corso - dal parco lineare al viale monumentale, dalla cittadella dello sport, al Museo del Mare, passando per il sistema di viabilità, infrastruttura di mobilità sostenibile della cabinovia e il nuovo quartier generale della Regione Fvg - in modo da avere una fedele riproduzione dell'intera area in scala 1:1200 che si sviluppa in 3 metri di lunghezza per 1 metro di larghezza.

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

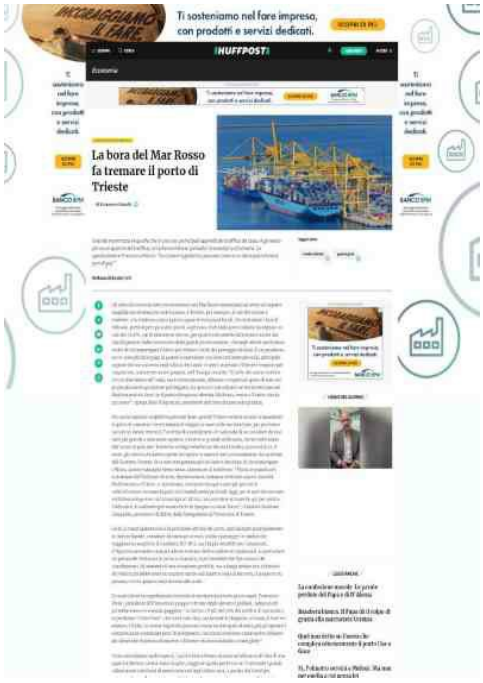
Huffington Post

Trieste

La bora del Mar Rosso fa tremare il porto di Trieste

Grande incertezza in quello che è uno tra i principali approdi del traffico da Suez. A gennaio perso un quarto del traffico, a rischio nel breve periodo i lavo

Francesco Maselli



Gli attacchi contro le navi portacontainer nel Mar Rosso cominciano ad avere un impatto tangibile sul sistema portuale italiano. A Trieste, per esempio, il calo dei volumi è evidente, e la tendenza inizia a preoccupare le istituzioni locali, che attendono i dati di febbraio, previsti per i prossimi giorni. A gennaio, il secondo porto italiano ha segnato un calo del 26,6%, particolarmente vistoso, per quanto certamente influenzato anche dai ritardi generati dalle nuove rotte delle grandi portacontainer, che negli ultimi mesi hanno scelto di circumnavigare l'Africa per evitare i rischi del passaggio da Suez. È un paradosso, ma lo scalo giuliano paga la grande connessione con i mercati internazionali, principale ragione del suo successo negli ultimi dieci anni: le merci arrivano a Trieste e vengono poi trasportate, tramite ferrovia e gomma, nell'Europa centrale. 'Il 90% del nostro traffico non fa riferimento all'Italia, ma è internazionale, abbiamo conquistato quote di mercato grazie alla nostra posizione privilegiata, ma questa è tale soltanto se le navi entrano nel Mediterraneo da Suez. Se il punto di ingresso diventa Gibilterra, venire a Trieste non ha più senso', spiega Zeno d'Agostino, presidente dell'autorità portuale giuliana. Per ora la funzione cosiddetta gateway tiene, perché Trieste sembra riuscire a mantenere la quota di container che terminano il viaggio in mare sulle sue banchine, per poi essere caricati su mezzi terrestri; l'attività di transhipment, il trasbordo di un container da una nave più grande a una meno capiente, è invece in grande sofferenza, come confermano dall'autorità portuale. Trieste ha a lungo beneficiato dei suoi fondali, profondi circa 18 metri, gli unici in Adriatico a poter accogliere le enormi navi portacontainer che arrivano dall'Estremo Oriente. Se le navi non passano più da Suez e decidono di circumnavigare l'Africa, questo vantaggio viene meno, almeno per il trasbordo: 'Prima le grandi navi arrivavano dall'Estremo Oriente, depositavano i container destinati a quest'area del Mediterraneo a Trieste, e ripartivano, lasciando dunque a navi più piccole la redistribuzione via mare in porti con fondali meno profondi. Oggi, per le navi che entrano a Gibilterra dopo aver circumnavigato l'Africa, non conviene arrivare fin qui per servire l'Adriatico, il trasbordo può essere fatto in Spagna o a Gioia Tauro', chiarisce Massimo Campailla, professore di diritto della Navigazione all'Università di Trieste. Certo, il transhipment non è la principale attività del porto, specializzato principalmente in rinfuse liquide, container da smistare a terra, traffico passeggeri e camion che viaggiano su traghetto (i cosiddetti RO-RO), ma è la più sensibile per i lavoratori. D'Agostino ammette come già adesso esistano delle ricadute occupazionali, in particolare sul personale che lavora in porto a chiamata, il più sensibile alle fluttuazioni del transhipment. Al momento è una situazione gestibile, ma a lungo andare una riduzione

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

dei volumi potrebbe avere un impatto anche sull'indotto come la ferrovia, il trasporto su gomma, e tutto quanto ruota intorno allo scalo. Ecco perché alcuni spedizionieri triestini si mostrano piuttosto preoccupati. Francesco Parisi, presidente dell'omonimo gruppo e decano degli operatori giuliani, spiega quale potrebbe essere lo scenario peggiore: 'A rischio c'è più del 50% del traffico di contenitori se perdiamo 'l'oltre Suez', che non è solo Cina, ma include il Giappone, la Corea, il Sud-est asiatico, l'India. Le catene logistiche possono tenere un altro paio di mesi, poi gli operatori cominceranno a cambiare porti di riferimento, noi stessi riceviamo ormai molte richieste dai clienti che chiedono alternative a Trieste e stiamo iniziando a fornirgliele'. Come sottolineano molti esperti, i porti italiani devono iniziare ad abituarsi all'idea di una logistica diversa: catene meno lunghe, maggiore spazio per le scorte. D'altronde i grandi rallentamenti dei flussi di merci osservati negli ultimi anni, a partire dal Covid per arrivare adesso alle tensioni geopolitiche, sembrano essere la nuova normalità, ragiona ancora Francesco Parisi: 'Gli Houthi hanno messo in crisi con poche risorse uno snodo centrale per il commercio globale. Per fare un esempio: siamo sicuri che lo stretto di Malacca, tra Indonesia e Malesia, sia immune a fenomeni del genere? E se le attività nel Mar Rosso generassero emulazioni?' In questo senso, il sistema portuale italiano, e per certi versi anche quello europeo, scontano un notevole ritardo di intelligence: 'Ancora oggi non è ben chiaro quali compagnie armatoriali transitano per Suez, quali invece decidono di circumnavigare l'Africa e perché. I dati sono pochi e frammentati, sono raccolti da esperti del settore, ma non abbiamo accesso alle informazioni di cui dispone l'autorità del canale né c'è uno scambio approfondito con gli armatori. È un problema, e non è un tema solo italiano, è una questione europea', lamenta D'Agostino. Certo, come sottolinea Enrico Samer, amministratore delegato della Samer & Co. Shipping S.p.A., 'la geografia continuerà a contare, nel momento in cui Suez tornerà alla normalità le navi ritorneranno a passarvi, dunque non sono preoccupato sul lungo periodo: il problema è affrontare questo periodo di incertezza. Le aziende, specialmente i gestori dei terminal, possono affrontare un paio di mesi di calo pronunciato, se la crisi perdura oltre maggio, giugno, la situazione diventerà più complicata'. Proprio per adattarsi, è da tempo che Trieste esplora nuove vie. Per intercettare la tendenza di molte aziende a fare 'reshoring', cioè a riportare le fabbriche nel bacino del Mediterraneo, come Ikea, che ha spostato parte della sua produzione destinata all'Europa in Turchia, il porto ha già stretto molti accordi con gli scali anatolici. Lo scorso gennaio, inoltre, Trieste ha concluso un accordo con il porto egiziano di Damietta per un collegamento bisettimanale garantito dai traghetti, che permetteranno ai prodotti egiziani di raggiungere l'Europa centrale e settentrionale, e ai prodotti italiani di avere uno sbocco rapido in Egitto e in Medio Oriente. Insomma, mentre si spera che la tempesta su Suez passi, il capoluogo giuliano prova ad adattarsi.

Veneto News

Venezia

Scomparsa di Giuseppe Roberto Chiaia, il cordoglio del sindaco Brugnaro: "Un professionista competente e preciso, sempre al servizio della Città e della nostra comunità, ma prima di tutto un padre generoso ed un amico"

Veneto News

Scomparsa di Giuseppe Roberto Chiaia, il cordoglio del sindaco Brugnaro: "Un professionista competente e preciso, sempre al servizio della Città e della nostra comunità, ma prima di tutto un padre generoso ed un amico"

03/11/2024 20:33

A nome della Città metropolitana di Venezia, del Comune e suo personale, il sindaco Luigi Brugnaro ha espresso pubblicamente il cordoglio per l'improvvisa perdita di Giuseppe Roberto Chiaia, Direttore dell'Area Coordinamento Legale e Istituzionale del Comune di Venezia. Nato il 21 dicembre 1965, padovano di origine, Giuseppe Roberto Chiaia, laureato in Giurisprudenza con Master in Europrogettazione,era stato Dirigente della Provincia di Venezia, oltre che comandante della Polizia Provinciale e Consigliere di amministrazione di APV Investimenti. Attualmente, oltre all'incarico di Direttore in Comune, era Componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. "Oggi è un giorno di cordoglio. Giuseppe era un Uomo delle istituzioni, un professionista competente e preciso, sempre al servizio della Città e della nostra comunità. Ma prima di tutto Giuseppe era un padre generoso, per questo ci stringiamo tutti attorno al dolore immenso della moglie Lucia, delle due figlie Anita e Maria e della sua famiglia. Dell'avvocato Chiaia abbiamo sempre apprezzato la capacità di fare sintesi, di trovare soluzioni, di approfondire le questioni per risolverle, ma soprattutto la sua grande umanità. Personalmente, perdo un amico, un punto di riferimento per l'agire amministrativo, un consigliere per le vicende più intricate. Ciao Giuseppe! Oggi è una giornata triste, ma insieme alla famiglia troveremo il modo per omaggiare il tuo impegno perché sia di esempio per tanti giovani che si avvicinano alla Pubblica Amministrazione". Please follow and like us.

A nome della Città metropolitana di Venezia, del Comune e suo personale, il sindaco Luigi Brugnaro ha espresso pubblicamente il cordoglio per l'improvvisa perdita di Giuseppe Roberto Chiaia, Direttore dell'Area Coordinamento Legale e Istituzionale del Comune di Venezia. Nato il 21 dicembre 1965, padovano di origine, Giuseppe Roberto Chiaia, laureato in Giurisprudenza con Master in Europrogettazione,era stato Dirigente della Provincia di Venezia, oltre che comandante della Polizia Provinciale e Consigliere di amministrazione di APV Investimenti. Attualmente, oltre all'incarico di Direttore in Comune, era Componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. "Oggi è un giorno di cordoglio. Giuseppe era un Uomo delle istituzioni, un professionista competente e preciso, sempre al servizio della Città e della nostra comunità. Ma prima di tutto Giuseppe era un padre generoso, per questo ci stringiamo tutti attorno al dolore immenso della moglie Lucia, delle due figlie Anita e Maria e della sua famiglia. Dell'avvocato Chiaia abbiamo sempre apprezzato la capacità di fare sintesi, di trovare soluzioni, di approfondire le questioni per risolverle, ma soprattutto la sua grande umanità. Personalmente, perdo un amico, un punto di riferimento per l'agire amministrativo, un consigliere per le vicende più intricate. Ciao Giuseppe! Oggi è una giornata triste, ma insieme alla famiglia troveremo il modo per omaggiare il tuo impegno perché sia di esempio per tanti giovani che si avvicinano alla Pubblica Amministrazione". Please follow and like us.

Venezia Today

Venezia

Morto Giuseppe Roberto Chiaia. «Un professionista sempre al servizio della città»

Venezia Today

Morto Giuseppe Roberto Chiaia. «Un professionista sempre al servizio della città»

03/11/2024 15:52 Redazione Marzo

Direttore dell'area legale del Comune di Venezia, si è spento a 58 anni. Per buona parte della sua vita ha svolto incarichi nella pubblica amministrazione È morto a 58 anni Giuseppe Roberto Chiaia, direttore dell'area legale del Comune di Venezia. Nato il 21 dicembre 1965, padovano di origine, laureato in giurisprudenza con master in europrogettazione, era stato anche dirigente della Provincia di Venezia, oltre che comandante della polizia provinciale. Attualmente, oltre all'incarico di direttore in Comune, era componente del comitato di gestione dell'Autorità portuale veneziana. Il sindaco Luigi Brugnaro, a nome della città, esprime il dolore per l'improvvisa perdita: «È un giorno di cordoglio. Giuseppe era un uomo delle istituzioni, un professionista competente e preciso, sempre al servizio della comunità. Ma prima di tutto era un padre generoso. Per questo ci stringiamo tutti attorno al dolore immenso della moglie Lucia, delle due figlie Anita e Maria e della sua famiglia. Dell'avvocato Chiaia abbiamo sempre apprezzato la capacità di fare sintesi, di trovare soluzioni, di approfondire le questioni per risolverle, ma soprattutto la sua grande umanità. Personalmente, perdo un amico, un punto di riferimento per l'agire amministrativo, un consigliere per le vicende più intricate. Troveremo il modo per omaggiare il tuo impegno - conclude - perché sia di esempio per tanti giovani che si avvicinano alla pubblica amministrazione». Ai messaggi di cordoglio si uniscono quelli di Giuseppe Saccà, Emanuele Rosteghin e Monica Sambo, del Partito democratico: «È con grande tristezza che abbiamo appreso della scomparsa dell'avvocato Chiaia. In questi momenti ogni parola è inadeguata, ma vogliamo esprimere le nostre più sentite condoglianze ai familiari. Era un membro stimato e

Direttore dell'area legale del Comune di Venezia, si è spento a 58 anni. Per buona parte della sua vita ha svolto incarichi nella pubblica amministrazione È morto a 58 anni Giuseppe Roberto Chiaia, direttore dell'area legale del Comune di Venezia. Nato il 21 dicembre 1965, padovano di origine, laureato in giurisprudenza con master in europrogettazione, era stato anche dirigente della Provincia di Venezia, oltre che comandante della polizia provinciale. Attualmente, oltre all'incarico di direttore in Comune, era componente del comitato di gestione dell'Autorità portuale veneziana. Il sindaco Luigi Brugnaro, a nome della città, esprime il dolore per l'improvvisa perdita: «È un giorno di cordoglio. Giuseppe era un uomo delle istituzioni, un professionista competente e preciso, sempre al servizio della comunità. Ma prima di tutto era un padre generoso. Per questo ci stringiamo tutti attorno al dolore immenso della moglie Lucia, delle due figlie Anita e Maria e della sua famiglia. Dell'avvocato Chiaia abbiamo sempre apprezzato la capacità di fare sintesi, di trovare soluzioni, di approfondire le questioni per risolverle, ma soprattutto la sua grande umanità. Personalmente, perdo un amico, un punto di riferimento per l'agire amministrativo, un consigliere per le vicende più intricate. Troveremo il modo per omaggiare il tuo impegno - conclude - perché sia di esempio per tanti giovani che si avvicinano alla pubblica amministrazione». Ai messaggi di cordoglio si uniscono quelli di Giuseppe Saccà, Emanuele Rosteghin e Monica Sambo, del Partito democratico: «È con grande tristezza che abbiamo appreso della scomparsa dell'avvocato Chiaia. In questi momenti ogni parola è inadeguata, ma vogliamo esprimere le nostre più sentite condoglianze ai familiari. Era un membro stimato e rispettato della dirigenza, sia in Comune di Venezia sia in Città metropolitana, e portava avanti il suo lavoro con disponibilità e competenza verso tutti i consiglieri. La sua perdita lascia un vuoto che non sarà facile colmare». In queste ore sono moltissimi i messaggi dello stesso tenore che arrivano dagli esponenti della politica locale.

Savona News

Savona, Vado

Finale, il Consiglio Comunale dice "ni" alla bretella: "Si alla Carcare-Predosa, no al tratto verso Albenga"

Savona News

Finale, il Consiglio Comunale dice "ni" alla bretella: "Si alla Carcare-Predosa, no al tratto verso Albenga"

03/11/2024 19:49 Mattia Pastorino

L'assise ha optato per un ordine del giorno in cui sostenere le iniziative relative al tratto di collegamento A6-A26 ma non su quello costiero: "Importante l'aspetto industriale" Si alla bretella Carcare-Predosa, no al tratto costiero che porterebbe la nuova autostrada verso Albenga. Anche il Consiglio Comunale di Finale, come già fatto da altre Amministrazioni sulla scorta dell'invito giunto da Palazzo Nervi a schierarsi circa quest'opera che collegherebbe il porto savonese con le grande aree industriali del Nord Italia sgravando alcune tratte autostradali in particolare su A6 e A26, si è espresso sull'opera di cui si parla ormai da anni. Un sostegno quindi ad ogni azione utile alla realizzazione del tratto di collegamento tra Liguria e Piemonte, motivato dal sindaco Ugo Frascherelli come capace di "veicolare sulla bretella il traffico di Porto Vado" permettendo di "non intasare così la viabilità ordinaria trasferendovi quella pesante", al quale si è aggiunta la contrarietà dell'assise cittadina, a maggioranza, alla prosecuzione verso la piana ingauna o comunque oltre la Val Bormida, come nell'ipotesi fino ad Orco Feglino rispolverata mesi fa in Regione dal capogruppo della Lega Stefano Mai. L'argomento, con l'ordine del giorno modificato durante la seduta proprio per sommare quest'ultimo punto a quanto inizialmente proposto, ha stuzzicato l'animo politico del Consiglio Comunale. Aspetto rimarcato in prima battuta dalla consigliere di "Per Finale" Tiziana Cileto: "E' una presa di posizione politica e pre elettorale in cui il Comune di Finale si schiera con la Regione: perché dobbiamo dare un atto di indirizzo su territori che non sono il nostro, e che mi risulta non siano totalmente favorevoli? E non si dica che è solo il collegamento è quello A6-A26: il tutto è pericoloso perché si continua a parlare comunque di una bretella minimo da Orco Feglino a Carcare. Per di più anche due consiglieri presenti ora in maggioranza Venerucci e De Sciora votarono, nel 2013, la contrarietà a questo progetto". "Anche quando il collega e amico Riccardo Tomatis sottolinea l'importanza di questa opera nella tratta costiera ho sempre palesato la mia contrarietà e nell'atto inoltratoci dal presidente Olivieri non si parla affatto della prosecuzione oltre Carcare - ha replicato il primo cittadino finalese - Inoltre nei territori della prima tratta non vi è una contrarietà tale all'opera come quella dei comuni costieri, dove questa avrebbe carattere prettamente più turistico, tema che a mio avviso andrebbe sviluppato in altra maniera (raddoppio ferroviario ad esempio, ndr). La ragione è politica perché sullo smaltire il traffico del porto di Vado su A6 e A26 siamo d'accordo, non è una questione di sindrome di Nimby". Da qui l'inserimento, proposto dal consigliere Paolo Folco de "Le Persone al Centro", della distinzione tra le due tratte nell'ordine del giorno: "La Carcare-Predosa ha sicuramente maggior carattere industriale ed è importante per la logistica e l'occupazione nel savonese; quindi l'indirizzo politico potrebbe essere quello di fare una

piccola pressione alla Regione per proseguire nell'impegno preso dalla Regione Piemonte che avrebbe già finanziato un tratto da Acqui a Predosa - ha detto - Sul resto condivido le perplessità della consigliere Cileto, bisogna fare in modo non diventi un viatico a ciò per cui penso siamo tutti contrari: non si tratta di difendere il proprio territorio e sminuire quello di altri, per noi è fondamentale l'aspetto turistico, per Savona e il retroporto più quello industriale". Ed è stata proprio questa la soluzione che ha trovato favorevole la maggior parte del parlamentino cittadino col voto contrario della sola consigliere Cileto e l'appoggio di maggioranza e del consigliere Folco.

Ansa

Genova, Voltri

Geo Barents in porto a Genova con 129 migranti

Nave Geo Barents, che ha salvato nel Mediterraneo 261 persone su alcune imbarcazioni di legno alla deriva, è arrivata in porto a Genova dopo aver lasciato una parte di profughi nel porto di Civitavecchia. In banchina, dove la Croce rossa ha allestito il punto di accoglienza, scenderanno, dopo gli accertamenti della sanità marittima, i 129 profughi rimasti tra cui alcuni bambini molto piccoli, donne e uomini vulnerabili. Questa è l'ottava volta che la nave di Medici senza frontiere 'tocca' una banchina ligure. Il primo sbarco, oltre un anno fa, alla Spezia. Con questo sbarco sono oltre 900 i profughi arrivati in Liguria, molti dei quali sono stati inviati oltre il perimetro regionale.

Ansa

Geo Barents in porto a Genova con 129 migranti

03/11/2024 11:45

Nave Geo Barents, che ha salvato nel Mediterraneo 261 persone su alcune imbarcazioni di legno alla deriva, è arrivata in porto a Genova dopo aver lasciato una parte di profughi nel porto di Civitavecchia. In banchina, dove la Croce rossa ha allestito il punto di accoglienza, scenderanno, dopo gli accertamenti della sanità marittima, i 129 profughi rimasti tra cui alcuni bambini molto piccoli, donne e uomini vulnerabili. Questa è l'ottava volta che la nave di Medici senza frontiere 'tocca' una banchina ligure. Il primo sbarco, oltre un anno fa, alla Spezia. Con questo sbarco sono oltre 900 i profughi arrivati in Liguria, molti dei quali sono stati inviati oltre il perimetro regionale.

Genova Today

Genova, Voltri

Geo Barents in porto, a bordo 128 sopravvissuti

La nave arriva da Civitavecchia, dove ha fatto sbarcare altri migranti Intorno alle 9 la nave di ricerca e soccorso di Medici Senza Frontiere Geo Barents ha attraccato a ponte Colombo nel porto di Genova con a bordo 128 migranti. La nave arriva da Civitavecchia dove ha fatto scendere altri 132 migranti, salvati da due diverse imbarcazioni. "La Geo Barents è arrivata a Genova con 128 sopravvissuti. Sono stati costretti - spiega Medici Senza Frontiere - a rimanere a bordo soffrendo il mal di mare per il maltempo incontrato durante il viaggio. Per alcuni, tra cui bambini, donne e uomini sono necessarie cure mediche urgenti e protezione". "L'assegnazione dei due porti - conclude Medici Senza Frontiere -, tiene la Geo Barents lontana dall'area di operazioni in cui più persone potrebbero aver bisogno di aiuto. Come al solito, sono i sopravvissuti a pagare il prezzo delle politiche migratorie disumane dell'Ue e delle decisioni discrezionali delle autorità italiane".

Genova Today

Geo Barents in porto, a bordo 128 sopravvissuti

03/11/2024 11:37

La nave arriva da Civitavecchia, dove ha fatto sbarcare altri migranti Intorno alle 9 la nave di ricerca e soccorso di Medici Senza Frontiere Geo Barents ha attraccato a ponte Colombo nel porto di Genova con a bordo 128 migranti. La nave arriva da Civitavecchia dove ha fatto scendere altri 132 migranti, salvati da due diverse imbarcazioni. "La Geo Barents è arrivata a Genova con 128 sopravvissuti. Sono stati costretti - spiega Medici Senza Frontiere - a rimanere a bordo soffrendo il mal di mare per il maltempo incontrato durante il viaggio. Per alcuni, tra cui bambini, donne e uomini sono necessarie cure mediche urgenti e protezione". "L'assegnazione dei due porti - conclude Medici Senza Frontiere -, tiene la Geo Barents lontana dall'area di operazioni in cui più persone potrebbero aver bisogno di aiuto. Come al solito, sono i sopravvissuti a pagare il prezzo delle politiche migratorie disumane dell'Ue e delle decisioni discrezionali delle autorità italiane".

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

Genova Today

Genova, Voltri

La città che cambia: un incontro sul caso del Porto Antico di Genova ed altre esperienze contemporanee

Genova Today

La città che cambia: un incontro sul caso del Porto Antico di Genova ed altre esperienze contemporanee

03/11/2024 20:23 Ufficio Stampa

Il 13 marzo appuntamento con un nuovo Mercoledì Scienza dell'Ass. Amici dell'Acquario che, aspettando il Pi-greco Day, ospitano Lia Piano, Direttrice programmi editoriali della Fondazione Renzo Piano, Alberto Grassetti, dottorando in Architettura e culture del progetto, Università di Bologna, e Francesco Giacobello, architetto associato Renzo Piano Building Workshop per raccontare "La Città che cambia: il caso del Porto Antico di Genova ed altre esperienze contemporanee". Ogni anno il 14 Marzo si festeggia in tutto il mondo con varie iniziative il Pi-greco day e anche gli Amici dell'Acquario omaggiano con questo incontro la costante matematica più famosa nel mondo che, dall'architettura alla medicina, svolge un ruolo chiave nel nostro quotidiano. La Fondazione Renzo Piano da 20 anni accompagna e supporta dottorandi, ricercatori e studiosi rendendo fruibile la documentazione di progetto di oltre 60 anni di attività di Renzo Piano e dei suoi collaboratori, perché la memoria sia viva e generativa. La collaborazione quotidiana con il Renzo Piano Building Workshop e la cura delle relazioni intessute in questi anni con chi ha lavorato nei diversi progetti, permette di rendere gli archivi strumenti di lavoro quotidiano, di connessione, di ricerca e discussione, sia per gli architetti, sia per chi li frequenta come studioso. In occasione dei 30 anni dall'apertura del Porto Antico la Fondazione ha deciso di supportare una ricerca che contribuisse allo studio di questo progetto e della sua importanza per la città: l'architetto Alberto Grassetti, dottorando in Architettura e culture del progetto presso l'Università di Bologna, presenta gli esiti della sua ricerca, giunta al suo secondo anno. Nel 1992 venne aperta l'Esposizione Internazionale Specializzata "Cristoforo Colombo: la

Il 13 marzo appuntamento con un nuovo Mercoledì Scienza dell'Ass. Amici dell'Acquario che, aspettando il Pi-greco Day, ospitano Lia Piano, Direttrice programmi editoriali della Fondazione Renzo Piano, Alberto Grassetti, dottorando in Architettura e culture del progetto, Università di Bologna, e Francesco Giacobello, architetto associato Renzo Piano Building Workshop per raccontare "La Città che cambia: il caso del Porto Antico di Genova ed altre esperienze contemporanee". Ogni anno il 14 Marzo si festeggia in tutto il mondo con varie iniziative il Pi-greco day e anche gli Amici dell'Acquario omaggiano con questo incontro la costante matematica più famosa nel mondo che, dall'architettura alla medicina, svolge un ruolo chiave nel nostro quotidiano. La Fondazione Renzo Piano da 20 anni accompagna e supporta dottorandi, ricercatori e studiosi rendendo fruibile la documentazione di progetto di oltre 60 anni di attività di Renzo Piano e dei suoi collaboratori, perché la memoria sia viva e generativa. La collaborazione quotidiana con il Renzo Piano Building Workshop e la cura delle relazioni intessute in questi anni con chi ha lavorato nei diversi progetti, permette di rendere gli archivi strumenti di lavoro quotidiano, di connessione, di ricerca e discussione, sia per gli architetti, sia per chi li frequenta come studioso. In occasione dei 30 anni dall'apertura del Porto Antico la Fondazione ha deciso di supportare una ricerca che contribuisse allo studio di questo progetto e della sua importanza per la città: l'architetto Alberto Grassetti, dottorando in Architettura e culture del progetto presso l'Università di Bologna, presenta gli esiti della sua ricerca, giunta al suo secondo anno. Nel 1992 venne aperta l'Esposizione Internazionale Specializzata "Cristoforo Colombo: la nave e il mare" al Porto Antico di Genova. Nonostante l'intento primario fosse quello di celebrare il 500esimo anniversario della scoperta dell'America da parte di Cristoforo Colombo, le Colombiadi avevano uno scopo intrinseco ben più importante di quello celebrativo. Operare nel Porto Antico significava aprire questa zona alla città innescando un graduale processo di rivitalizzazione del contesto urbano e sociale circostante. Quando nel 1984 Renzo Piano ottenne l'incarico di sviluppare un piano per l'expo del '92, vennero sin da subito posti degli obiettivi basilari che rimasero delle costanti nei successivi sviluppi progettuali. Riconvertire gli edifici già presenti nella zona, non realizzare nulla di effimero e ricollegare il mare alla città furono i principi applicativi di un dispositivo urbano capace di riabilitare tutta Genova. Tuttavia, il caso del Porto Antico non è da considerarsi come un evento isolato bensì è il risultato di un lungo processo evolutivo atto alla rivitalizzazione del bacino portuale genovese. Gli esiti della ricerca progettuale sulla riconversione del waterfront genovese hanno modificato sostanzialmente la vocazione non solo del Porto Antico, ma dell'intera città di Genova. Riscoprire oggi la storia

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

di queste esperienze ed il modo in cui si sono relazionate tra di loro offre una visione altamente stimolante per gli sviluppi futuri del porto e della città. "La città è un'invenzione, anzi: è l'invenzione dell'uomo! La città non è un fatto virtuale, è un fatto fisico perché è piena di umanità. La città è un continuo divenire." R.P. In questo continuo divenire il Renzo Piano Building Workshop ha potuto affrontare e affronta tuttora interventi di diversa scala, diversa destinazione, in diversi luoghi e contesti, che richiedono sempre la capacità di mettersi in ascolto, di fare sintesi, misurarsi e confrontarsi con le nuove possibilità offerte dalla tecnologia ma anche con l'eredità del passato e dalle aspirazioni, vecchie e nuove, delle persone che la città la abitano e la vivono quotidianamente. L'Architetto Francesco Giacobello, associato dello studio RPBW - Renzo Piano Building Workshop, presenterà alcune esperienze di progetti in diverse città quali il Whitney Museum a New York, l'Istanbul Modern Museum a Istanbul, One Sydney Harbour a Sydney e il Waterfront di Levante a Genova. Gli incontri degli Amici si svolgono, come di consueto da 29 anni, ogni mercoledì alle ore 17 presso l'Auditorium dell'Acquario e sono offerti gratuitamente alla città e a tutte le persone curiose di Scienza. Lia Piano è nata a Genova nel 1972. Laureata in lettere, nel 2004 è fra gli ideatori della Fondazione Renzo Piano. Oggi è Direttrice dei programmi editoriali e cura la collana delle monografie dedicate ai progetti iconici realizzati da Renzo Piano e dal Renzo Piano Building Workshop. Quella dedicata al CERN è la sua quindicesima monografia. È anche autrice di narrativa con "Planimetria di una famiglia felice" (Milano, Bompiani, 2019), libro tradotto recentemente anche in lingua spagnola e catalana. Francesco Giacobello, nato a Genova nel 1980, si laurea in Architettura nel 2005. Dopo diverse esperienze all'estero, torna in Italia e nel 2010 inizia a collaborare con il Renzo Piano Building Workshop di cui diventa socio nel 2018. Tra i progetti realizzati a cui ha lavorato: il Whitney Museum di New York, l'Istanbul Modern Museum a Istanbul e One Sydney Harbour a Sydney. Attualmente è impegnato nel progetto del Waterfront di Levante a Genova. Alberto Grassetti, nato a Pesaro nel 1997, si laurea in Ingegneria edile-Architettura all'Università di Bologna nel 2022. È vincitore della borsa di dottorato in Architettura e Culture del Progetto presso l'Università di Bologna con una ricerca sul tema "La riqualificazione del porto antico di Genova. I progetti, l'archivio, le prospettive future", sponsorizzata anche dalla Fondazione Renzo Piano. Da due anni è frequentatore assiduo degli archivi genovesi. Il ciclo di mercoledì scienza "A fil di scienza" è realizzato in collaborazione con Acquario di Genova e Costa Edutainment. Per informazioni: tel. 010/2345.279-323, amici@costaedutainment.it.

Il Nautilus

Genova, Voltri

Transizione energetica e digitale nei trasporti: l'evoluzione delle competenze e la sfida della formazione

Il Nautilus

Transizione energetica e digitale nei trasporti: l'evoluzione delle competenze e la sfida della formazione

03/11/2024 16:58

Tre workshop specifici a LET Expo a Verona a cura dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova Genova – Il mondo dei trasporti e della logistica si ritrova a Verona dal 12 al 15 marzo per LET Expo, la più grande fiera del trasporto e della logistica sostenibili organizzata da ALIS, per promuovere una nuova mobilità, sostenibile e più efficace. E se la transizione ecologica non può prescindere dalla tecnologia, servono al settore anche tante nuove figure professionali. Oggi la domanda di imprese e aziende supera l'offerta, in una crisi strutturale di "vocazioni". Il sistema ITS – Istruzione Tecnica Superiore è in forte sviluppo, proprio nel perseguire gli obiettivi volti alla professionalizzazione di figure operative oggi più ricercate dal mondo del lavoro. E così le "ITS Academy" preparano i discenti alle mansioni previste con risultati occupazionali superiori all'86,5%. Per approfondire tutti gli ambiti legati a questi temi, l'Accademia Italiana della Marina Mercantile sarà presente alla fiera di Verona con 3 diversi momenti di incontro: -Martedì 12 marzo ore 15: "Formazione e lavoro: l'impegno degli ITS verso il futuro", presso il palco "ALIS Hub" (padiglione 2). Insieme al Presidente dell'Accademia, Eugenio Massolo, intervengono: Elena Donazzan, Assessore Istruzione, Formazione, Lavoro della Regione Veneto, Giuseppe Schiboni, Assessore Lavoro, Formazione, Ricerca, Merito della Regione Lazio, Claudio Senigagliesi, Presidente ITS Servizi alle Imprese Lazio, Lucia Simonato, HR Director Würth Italia, Luigia Tocci, Direttore ITS Academy Mobilità, Guido Torrielli, Presidente Rete ITS Italy. -Mercoledì 13 marzo ore 10: "Simulatori e Serious game per la formazione dell'operatore logistico: il percorso strategico di Accademia della Marina Mercantile", presso il palco "Academy Village" (padiglione 2) nell'area dedicata ad Alis Academy, a cura di Cristina Carnevali (FAIMM) e con Marco Deri (Containers Fidenza) -Giovedì 14 marzo ore 10: "Transizione energetica e digitale nei trasporti: l'evoluzione delle competenze e la

Tre workshop specifici a LET Expo a Verona a cura dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova Genova - Il mondo dei trasporti e della logistica si ritrova a Verona dal 12 al 15 marzo per LET Expo, la più grande fiera del trasporto e della logistica sostenibili organizzata da ALIS, per promuovere una nuova mobilità, sostenibile e più efficace. E se la transizione ecologica non può prescindere dalla tecnologia, servono al settore anche tante nuove figure professionali. Oggi la domanda di imprese e aziende supera l'offerta, in una crisi strutturale di "vocazioni". Il sistema ITS - Istruzione Tecnica Superiore è in forte sviluppo, proprio nel perseguire gli obiettivi volti alla professionalizzazione di figure operative oggi più ricercate dal mondo del lavoro. E così le "ITS Academy" preparano i discenti alle mansioni previste con risultati occupazionali superiori all'86,5%. Per approfondire tutti gli ambiti legati a questi temi, l'Accademia Italiana della Marina Mercantile sarà presente alla fiera di Verona con 3 diversi momenti di incontro: -Martedì 12 marzo ore 15: "Formazione e lavoro: l'impegno degli ITS verso il futuro", presso il palco "ALIS Hub" (padiglione 2). Insieme al Presidente dell'Accademia, Eugenio Massolo, intervengono: Elena Donazzan, Assessore Istruzione, Formazione, Lavoro della Regione Veneto, Giuseppe Schiboni, Assessore Lavoro, Formazione, Ricerca, Merito della Regione Lazio, Claudio Senigagliesi, Presidente ITS Servizi alle Imprese Lazio, Lucia Simonato, HR Director Würth Italia, Luigia Tocci, Direttore ITS Academy Mobilità, Guido Torrielli, Presidente Rete ITS Italy. -Mercoledì 13 marzo ore 10: "Simulatori e Serious game per la formazione dell'operatore logistico: il percorso strategico di Accademia della Marina Mercantile", presso il palco "Academy Village" (padiglione 2) nell'area dedicata ad Alis Academy, a cura di Cristina Carnevali (FAIMM) e con Marco Deri (Containers Fidenza) -Giovedì 14 marzo ore 10: "Transizione energetica e digitale nei trasporti: l'evoluzione delle competenze e la sfida della formazione", presso il palco "ALIS Hub" (padiglione 2). Partecipano alla tavola rotonda il Direttore Generale dell'Accademia, Paola Vidotto, insieme a Nicolò Berghinz, Team Manager - Sviluppo, Relazioni Esterne & Public Affairs e Coordinatore ALIS Academy, Anna Milvio, Responsabile Selezione, Formazione e Sviluppo AMT Genova, Umberto Ingenito, Responsabile della Formazione e Regolamenti Rail Traction Company, Ilaria Martello, Responsabile Risorse Umane Rail Traction Company, Marco Terranova, Amministratore Delegato di SBB Cargo Italia, Sandro Imbastaro, Responsabile della Business Unit Cargo di Sangritana, Paolo Gigante, Bus Sales Fleet and Services ZF, e Alessandro Petri, Product Marketing Manager di Iveco Bus. Moderano Riccardo Genova, Docente di Veicoli Elettrici, Ibridi e Mobilità Sostenibile, Università di Genova e Riccardo Schiavo, Giornalista rivista "Autobus" L'Accademia Italiana della Marina Mercantile, nata nel 2005 e riconosciuta come

Il Nautilus

Genova, Voltri

Fondazione ITS nel 2011 con la denominazione di "Fondazione Istituto tecnico superiore per la mobilità sostenibile - Settori trasporti marittimi e pesca", è un'istituzione che rilascia titoli del Ministero dell'Istruzione nell'ambito dell'Istruzione terziaria non universitaria. Negli ultimi anni, proprio per dare ulteriori risposte al mondo della logistica, l'Accademia ha ampliato i suoi orizzonti formativi creando nuovi corsi ITS in partnership con aziende leader del settore ferroviario, della logistica intermodale, dell'ambito portuale e dei terminal container, con un tasso di occupazione post diploma di circa il 95% in media.

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

Informatore Navale

Genova, Voltri

Transizione energetica e digitale nei trasporti: l'evoluzione delle competenze e la sfida della formazione

Informatore Navale

Transizione energetica e digitale nei trasporti: l'evoluzione delle competenze e la sfida della formazione

03/11/2024 18:11

Tre workshop specifici a LET Expo a Verona a cura dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova Il mondo dei trasporti e della logistica si ritrova a Verona dal 12 al 15 marzo per LET Expo, la più grande fiera del trasporto e della logistica sostenibili organizzata da ALIS, per promuovere una nuova mobilità, sostenibile e più efficace, e se la transizione ecologica non può prescindere dalla tecnologia, servono al settore anche tante nuove figure professionali Genova, 11 Marzo 2024 - Oggi la domanda di imprese e aziende supera l'offerta, in una crisi strutturale di "vocazioni". Il sistema ITS – Istruzione Tecnica Superiore è in forte sviluppo, proprio nel perseguire gli obiettivi volti alla professionalizzazione di figure operative oggi più ricercate dal mondo del lavoro. E così le "ITS Academy" preparano i discenti alle mansioni previste con risultati occupazionali superiori all'86,5%. Per approfondire tutti gli ambiti legati a questi temi, l'Accademia Italiana della Marina Mercantile sarà presente alla fiera di Verona con 3 diversi momenti di incontro: Martedì 12 marzo ore 15: "Formazione e lavoro: l'impegno degli ITS verso il futuro", presso il palco "ALIS Hub" (padiglione 2). Insieme al Presidente dell'Accademia, Eugenio Massolo, intervengono: Elena Donazzan, Assessore Istruzione, Formazione, Lavoro della Regione Veneto, Giuseppe Schiboni, Assessore Lavoro, Formazione, Ricerca, Merito della Regione Lazio, Claudio Senigagliesi, Presidente ITS Servizi alle Imprese Lazio, Lucia Simonato, HR Director Würth Italia, Luigia Tocci, Direttore ITS Academy Mobilità, Guido Torrielli, Presidente Rete ITS Italy. Mercoledì 13 marzo ore 10: "Simulatori e Serious game per la formazione dell'operatore logistico: il percorso strategico di Accademia della Marina Mercantile", presso il palco "Academy Village" (padiglione 2) nell'area dedicata ad Alis Academy, a cura di Cristina Carnevali (FAIMM) e con Marco Deri (Containers Fidenza) Giovedì 14 marzo ore 10: "Transizione energetica e digitale nei trasporti:

Tre workshop specifici a LET Expo a Verona a cura dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova Il mondo dei trasporti e della logistica si ritrova a Verona dal 12 al 15 marzo per LET Expo, la più grande fiera del trasporto e della logistica sostenibili organizzata da ALIS, per promuovere una nuova mobilità, sostenibile e più efficace, e se la transizione ecologica non può prescindere dalla tecnologia, servono al settore anche tante nuove figure professionali Genova, 11 Marzo 2024 - Oggi la domanda di imprese e aziende supera l'offerta, in una crisi strutturale di "vocazioni". Il sistema ITS - Istruzione Tecnica Superiore è in forte sviluppo, proprio nel perseguire gli obiettivi volti alla professionalizzazione di figure operative oggi più ricercate dal mondo del lavoro. E così le "ITS Academy" preparano i discenti alle mansioni previste con risultati occupazionali superiori all'86,5%. Per approfondire tutti gli ambiti legati a questi temi, l'Accademia Italiana della Marina Mercantile sarà presente alla fiera di Verona con 3 diversi momenti di incontro: Martedì 12 marzo ore 15: "Formazione e lavoro: l'impegno degli ITS verso il futuro", presso il palco "ALIS Hub" (padiglione 2). Insieme al Presidente dell'Accademia, Eugenio Massolo, intervengono: Elena Donazzan, Assessore Istruzione, Formazione, Lavoro della Regione Veneto, Giuseppe Schiboni, Assessore Lavoro, Formazione, Ricerca, Merito della Regione Lazio, Claudio Senigagliesi, Presidente ITS Servizi alle Imprese Lazio, Lucia Simonato, HR Director Würth Italia, Luigia Tocci, Direttore ITS Academy Mobilità, Guido Torrielli, Presidente Rete ITS Italy. Mercoledì 13 marzo ore 10: "Simulatori e Serious game per la formazione dell'operatore logistico: il percorso strategico di Accademia della Marina Mercantile", presso il palco "Academy Village" (padiglione 2) nell'area dedicata ad Alis Academy, a cura di Cristina Carnevali (FAIMM) e con Marco Deri (Containers Fidenza) Giovedì 14 marzo ore 10: "Transizione energetica e digitale nei trasporti: l'evoluzione delle competenze e la sfida della formazione", presso il palco "ALIS Hub" (padiglione 2). Partecipano alla tavola rotonda il Direttore Generale dell'Accademia, Paola Vidotto, insieme a Nicolò Berghinz, Team Manager - Sviluppo, Relazioni Esterne & Public Affairs e Coordinatore ALIS Academy, Anna Milvio, Responsabile Selezione, Formazione e Sviluppo AMT Genova, Umberto Ingenito, Responsabile della Formazione e Regolamenti Rail Traction Company, Ilaria Martello, Responsabile Risorse Umane Rail Traction Company, Marco Terranova, Amministratore Delegato di SBB Cargo Italia, Sandro Imbastaro, Responsabile della Business Unit Cargo di Sangritana, Paolo Gigante, Bus Sales Fleet and Services ZF, e Alessandro Petri, Product Marketing Manager di Iveco Bus. Moderano Riccardo Genova, Docente di Veicoli Elettrici, Ibridi e Mobilità Sostenibile, Università di Genova e Riccardo Schiavo, Giornalista rivista "Autobus" L'Accademia Italiana della Marina Mercantile, nata nel 2005 e riconosciuta come Fondazione ITS nel

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

Informatore Navale

Genova, Voltri

2011 con la denominazione di "Fondazione Istituto tecnico superiore per la mobilità sostenibile - Settori trasporti marittimi e pesca", è un'istituzione che rilascia titoli del Ministero dell'Istruzione nell'ambito dell'Istruzione terziaria non universitaria. Negli ultimi anni, proprio per dare ulteriori risposte al mondo della logistica, l'Accademia ha ampliato i suoi orizzonti formativi creando nuovi corsi ITS in partnership con aziende leader del settore ferroviario, della logistica intermodale, dell'ambito portuale e dei terminal container, con un tasso di occupazione post diploma di circa il 95% in media.

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

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

La Geo Barents arriva a Genova: a bordo 130 migranti

di Au. B. GENOVA - La nave di ricerca e soccorso ' Geo Barents' gestita da Medici Senza Frontiere approda questo lunedì mattina nel porto di Genova con a bordo 130 migranti partiti dalla Libia. L'arrivo è previsto presso ponte Colombo. Si tratta del secondo porto assegnato dalle autorità italiane per far sbarcare un totale di 261 migranti salvati da due diverse imbarcazioni di legno sovraffollate. "Uno sbarco multiplo che non ha senso se non quello di aumentare i tempi, i costi ma soprattutto la sofferenza delle persone - denuncia Medici Senza Frontiere -. La Geo Barents si è diretta verso il porto di Civitavecchia per sbarcare solo la metà dei 261 sopravvissuti a bordo. Il resto delle persone, tra cui donne, bambini, vulnerabili, dovrà aspettare altre 26 ore per arrivare al porto di Genova. È inaccettabile". Si tratta dell'ottavo arrivo in Liguria della Geo Barents, il primo alla Spezia avvenne il 28 gennaio 2023. Poi altri tre sbarchi alla Spezia, quindi la decisione da parte delle autorità governative di assegnare il porto di Genova come destinazione Ligure. Con questo sbarco sono oltre 900 i migranti arrivati in Liguria a bordo della Geo Barents, non tutti sono rimasti all'interno del territorio regionale.

PrimoCanale.it

La Geo Barents arriva a Genova: a bordo 130 migranti

03/11/2024 06:44

di Au. B. GENOVA - La nave di ricerca e soccorso ' Geo Barents' gestita da Medici Senza Frontiere approda questo lunedì mattina nel porto di Genova con a bordo 130 migranti partiti dalla Libia. L'arrivo è previsto presso ponte Colombo. Si tratta del secondo porto assegnato dalle autorità italiane per far sbarcare un totale di 261 migranti salvati da due diverse imbarcazioni di legno sovraffollate. "Uno sbarco multiplo che non ha senso se non quello di aumentare i tempi, i costi ma soprattutto la sofferenza delle persone - denuncia Medici Senza Frontiere -. La Geo Barents si è diretta verso il porto di Civitavecchia per sbarcare solo la metà dei 261 sopravvissuti a bordo. Il resto delle persone, tra cui donne, bambini, vulnerabili, dovrà aspettare altre 26 ore per arrivare al porto di Genova. È inaccettabile". Si tratta dell'ottavo arrivo in Liguria della Geo Barents, il primo alla Spezia avvenne il 28 gennaio 2023. Poi altri tre sbarchi alla Spezia, quindi la decisione da parte delle autorità governative di assegnare il porto di Genova come destinazione Ligure. Con questo sbarco sono oltre 900 i migranti arrivati in Liguria a bordo della Geo Barents, non tutti sono rimasti all'interno del territorio regionale.

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

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Geo Barents a Genova, verso lo sbarco di 130 migranti

PrimoCanale.it

Geo Barents a Genova, verso lo sbarco di 130 migranti

03/11/2024 08:24

Con questo sbarco sono oltre 900 i migranti arrivati in Liguria a bordo della Geo Barents, non tutti sono rimasti all'interno del territorio regionale GENOVA - La nave di ricerca e soccorso ' Geo Barents' gestita da Medici Senza Frontiere approda questa mattina nel porto di Genova con a bordo 130 migranti partiti dalla Libia. L'arrivo è previsto presso ponte Colombo. Si tratta del secondo porto assegnato dalle autorità italiane per far sbarcare un totale di 261 migranti, di 12 nazionalità diverse, salvati da due diverse imbarcazioni di legno sovraffollate in acque internazionali "Uno sbarco multiplo che non ha senso se non quello di aumentare i tempi, i costi ma soprattutto la sofferenza delle persone - denuncia Medici Senza Frontiere -. La Geo Barents si è diretta verso il porto di Civitavecchia per sbarcare solo la metà dei 261 sopravvissuti a bordo. Di loro 11 erano donne e 14 i minori non accompagnati di cui si è fatto carico il Comune della città laziale. Il resto delle persone, tra cui altre donne, bambini, vulnerabili, dovrà aspettare altre 26 ore per arrivare al porto di Genova. È inaccettabile". Si tratta dell'ottavo arrivo in Liguria della Geo Barents, il primo alla Spezia avvenne il 28 gennaio 2023. Poi altri tre sbarchi alla Spezia, quindi la decisione da parte delle autorità governative di assegnare il porto di Genova come destinazione Ligure. Con questo sbarco sono oltre 900 i migranti arrivati in Liguria a bordo della Geo Barents, non tutti sono rimasti all'interno del territorio regionale.

Con questo sbarco sono oltre 900 i migranti arrivati in Liguria a bordo della Geo Barents, non tutti sono rimasti all'interno del territorio regionale GENOVA - La nave di ricerca e soccorso ' Geo Barents' gestita da Medici Senza Frontiere approda questa mattina nel porto di Genova con a bordo 130 migranti partiti dalla Libia. L'arrivo è previsto presso ponte Colombo. Si tratta del secondo porto assegnato dalle autorità italiane per far sbarcare un totale di 261 migranti, di 12 nazionalità diverse, salvati da due diverse imbarcazioni di legno sovraffollate in acque internazionali "Uno sbarco multiplo che non ha senso se non quello di aumentare i tempi, i costi ma soprattutto la sofferenza delle persone - denuncia Medici Senza Frontiere -. La Geo Barents si è diretta verso il porto di Civitavecchia per sbarcare solo la metà dei 261 sopravvissuti a bordo. Di loro 11 erano donne e 14 i minori non accompagnati di cui si è fatto carico il Comune della città laziale. Il resto delle persone, tra cui altre donne, bambini, vulnerabili, dovrà aspettare altre 26 ore per arrivare al porto di Genova. È inaccettabile". Si tratta dell'ottavo arrivo in Liguria della Geo Barents, il primo alla Spezia avvenne il 28 gennaio 2023. Poi altri tre sbarchi alla Spezia, quindi la decisione da parte delle autorità governative di assegnare il porto di Genova come destinazione Ligure. Con questo sbarco sono oltre 900 i migranti arrivati in Liguria a bordo della Geo Barents, non tutti sono rimasti all'interno del territorio regionale.

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

Rai News

Genova, Voltri

Geo Barents a Genova, seconda tappa per sbarcare i migranti

Sulla nave di Medici Senza Frontiere 129 persone salvate giovedì scorso, le altre 132 scese a Civitavecchia Nel video le voci di Monica Minardi, presidente MSF Italia e Fulvia Conte, Resp. ricerca e soccorso E' ormeggiata a Ponte Colombo la nave di ricerca e soccorso Geo Barents. Ultimate le operazioni e i controlli a bordo saranno sbarcati 129 migranti di 12 nazionalità. Genova è la tappa finale del viaggio delle 261 persone, tra cui molte donne e minori, salvate giovedì scorso al largo della costa libica. La nave di Medici Senza Frontiere ha fatto una prima sosta nel porto di Civitavecchia e sono sbarcate 132 persone. La scelta delle autorità italiane dello sbarco in due porti diversi e distanti tra loro è stata definita dalla ONG "irragionevole": portare i migranti a Genova via terrasignifica un viaggio di circa 5 ore.

Rai News

Geo Barents a Genova, seconda tappa per sbarcare i migranti

03/11/2024 12:33 Simone Gorla

Sulla nave di Medici Senza Frontiere 129 persone salvate giovedì scorso, le altre 132 scese a Civitavecchia Nel video le voci di Monica Minardi, presidente MSF Italia e Fulvia Conte, Resp. ricerca e soccorso E' ormeggiata a Ponte Colombo la nave di ricerca e soccorso Geo Barents. Ultimate le operazioni e i controlli a bordo saranno sbarcati 129 migranti di 12 nazionalità. Genova è la tappa finale del viaggio delle 261 persone, tra cui molte donne e minori, salvate giovedì scorso al largo della costa libica. La nave di Medici Senza Frontiere ha fatto una prima sosta nel porto di Civitavecchia e sono sbarcate 132 persone. La scelta delle autorità italiane dello sbarco in due porti diversi e distanti tra loro è stata definita dalla ONG "irragionevole": portare i migranti a Genova via terrasignifica un viaggio di circa 5 ore.

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

Ship Mag

Genova, Voltri

Un oleificio nel porto di Genova per l'olio di palma della Nutella

Ship Mag

Un oleificio nel porto di Genova per l'olio di palma della Nutella

03/11/2024 07:39 Monica Zunino

Lo produce Isf Italy, nell'unico impianto del Mediterraneo all'interno di uno scalo. La società è controllata al 70% dalla multinazionale malese Intercontinental Specialty Fats che fa capo al gruppo giapponese Nisshin OilliO, primo player nipponico negli olii Genova – Il porto di Genova è uno scrigno di tesori. Realtà e produzioni che altrove sarebbero esibiti, qui vengono tenuti rigorosamente e gelosamente nascosti. Per riservatezza e ritrosia al protagonismo tipici della città. Ma anche per non fornire chance alla possibile concorrenza. Pochi sanno, ad esempio, che Genova è l'unico scalo del Mediterraneo al cui interno opera un oleificio . Fa capo a Isf Italy , società specializzata nella lavorazione di olii destinati al settore alimentare, soprattutto olio di palma di alta qualità. Gli impianti sono inseriti nel cuore del porto di Genova , all'interno del terminal Saar depositi portuali , a pochi metri dalla banchina di attracco delle navi che arrivano dalla Malesia. Isf Italy lavora quest'olio di palma di alta qualità per la di Alba: la multinazionale dolciaria lo utilizza soprattutto come ingrediente fondamentale, accanto alle nocciole, per produrre la celeberrima Nutella. Isf Italy è controllata al 70% dalla multinazionale malese Isf – Intercontinental Specialty Fats (600 dipendenti, presente in 50 Paesi del mondo) che opera nella produzione di olii e grassi di alta qualità per l'industria alimentare, in particolare nei segmenti della pasticceria e del cioccolato. Fornitore storico di Ferrero e di altre importanti aziende del settore, Isf è impegnata a portare avanti una politica di sostenibilità, protezione ambientale, sviluppo sociale ed economico sull'olio di palma. A sua volta Isf fa capo al gruppo giapponese Nisshin OilliO , leader negli olii vegetali, guidato dal presidente Takahisa Kuno. Ha sede a Tokyo, tremila dipendenti nel mondo e un fatturato di 556.565 milioni di yen, pari a 3,419 miliardi di euro. La società malese è sbarcata a Genova nel 2018 acquisendo il controllo di Atici, joint venture con sede operativa in porto, a ponte Paleocapa, fra Saar Depositi portuali, specializzata nello sbarco e movimentazione di olii

Lo produce Isf Italy, nell'unico impianto del Mediterraneo all'interno di uno scalo. La società è controllata al 70% dalla multinazionale malese Intercontinental Specialty Fats che fa capo al gruppo giapponese Nisshin OilliO, primo player nipponico negli olii Genova - Il porto di Genova è uno scrigno di tesori. Realtà e produzioni che altrove sarebbero esibiti, qui vengono tenuti rigorosamente e gelosamente nascosti. Per riservatezza e ritrosia al protagonismo tipici della città. Ma anche per non fornire chance alla possibile concorrenza. Pochi sanno, ad esempio, che Genova è l'unico scalo del Mediterraneo al cui interno opera un oleificio . Fa capo a Isf Italy , società specializzata nella lavorazione di olii destinati al settore alimentare, soprattutto olio di palma di alta qualità. Gli impianti sono inseriti nel cuore del porto di Genova , all'interno del terminal Saar depositi portuali , a pochi metri dalla banchina di attracco delle navi che arrivano dalla Malesia. Isf Italy lavora quest'olio di palma di alta qualità per la di Alba: la multinazionale dolciaria lo utilizza soprattutto come ingrediente fondamentale, accanto alle nocciole, per produrre la celeberrima Nutella. Isf Italy è controllata al 70% dalla multinazionale malese Isf - Intercontinental Specialty Fats (600 dipendenti, presente in 50 Paesi del mondo) che opera nella produzione di olii e grassi di alta qualità per l'industria alimentare, in particolare nei segmenti della pasticceria e del cioccolato. Fornitore storico di Ferrero e di altre importanti aziende del settore, Isf è impegnata a portare avanti una politica di sostenibilità, protezione ambientale, sviluppo sociale ed economico sull'olio di palma. A sua volta Isf fa capo al gruppo giapponese Nisshin OilliO , leader negli olii vegetali, guidato dal presidente Takahisa Kuno. Ha sede a Tokyo, tremila dipendenti nel mondo e un fatturato di 556.565 milioni di yen, pari a 3,419 miliardi di euro. La società malese è sbarcata a Genova nel 2018 acquisendo il controllo di Atici, joint venture con sede operativa in porto, a ponte Paleocapa, fra Saar Depositi portuali, specializzata nello sbarco e movimentazione di olii alimentari ed Eulip, società attiva sempre nel settore degli oli e grassi vegetali per l'industria alimentare, farmaceutica e cosmetica. Così sei anni fa è nata Isf Italy, controllata al 70% da Isf, con Saar depositi portuali che è rimasta al 25% ed Eulip al 5%. Quindici dipendenti, compresi tre manager giapponesi, un fatturato 2023 di 62 milioni, in crescita rispetto al 2022, il core business di Isf Italy sono gli olii vegetali alimentari provenienti dalla Malesia - il maggiore produttore di olio di palma insieme all'Indonesia - soprattutto l'oleina, che viene lavorata nell'oleificio genovese con processi fisici per migliorarne le caratteristiche. La certificazione Fsc 22.000 garantisce la sicurezza alimentare, e l'olio lavorato a Genova è certificato al 100% Sg (segregated) e Rspo (Roundtable on sustainable palm oil) cioè è sostenibile dal

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

punto di vista sociale, economico, ambientale, proviene da piantagioni certificate ed è tenuto rigorosamente separato lungo la filiera logistica dall'olio di palma convenzionale. L'oleificio ha, inoltre, le certificazioni Halal e Kosher. Isf Italy punta a crescere e cerca spazi per impianti più grandi, possibilmente sempre a Genova, dove la vicinanza con le banchine di attracco delle navi che trasportano la materia prima e i depositi costituisce un atout. Considerata, però, la mancanza di spazi non è esclusa un'espansione anche fuori dal capoluogo ligure.

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

Shipping Italy

Genova, Voltri

Due portuali di Gnv passano da part-time a full time a Genova: Usb esulta

Shipping Italy

Due portuali di Gnv passano da part-time a full time a Genova: Usb esulta

03/11/2024 20:38 Nicola Capuzzo

Porti La compagnia ne ascrive però il merito ai "passi calendarizzati nell'ambito del percorso avviato da mesi con le OO.SS. (Cgil, Cisl e Uil) dotate della rappresentatività negoziale richiesta dalle norme" di Redazione SHIPPING ITALY Due lavoratori portuali di Grandi Navi Veloci passeranno da impiego part-time a full-time: il sindacato Usb (Unione Sindacale di Base) se ne ascrive il merito ricordando le bataglie messe in atto negli ultimi mesi mentre la compagnia di navigazione lo considera il frutto di un confronto in atto da tempo con i sindacati confederali. "Porto di Genova: solo la lotta paga, ottenuto il superamento del part-time a full time per i lavoratori GNV e il riconoscimento del RLS su Stazione Marittima" è il titolo della comunicazione di Usb in cui si legge quanto segue. "La settimana comincia nel migliore dei modi: con due vittorie per i lavoratori e le lavoratrici del porto di Genova. Dopo le 96 ore di sciopero degli ultimi mesi, a cui hanno aderito il 100% dei lavoratori di banchina, in questi giorni si è affermata la possibilità del superamento da part-time a full-time, iniziando con un primo passaggio di due lavoratori". Gandi Navi Veloci ha invece così commentato questa uscita: "Nel prendere atto di alcune ricostruzioni errate circolate su alcuni media, la compagnia conferma di aver concluso positivamente i passi calendarizzati nell'ambito del percorso avviato da mesi con le OO.SS. (Cgil, Cisl e Uil) dotate della rappresentatività negoziale richiesta dalle norme". Proprio la rappresentatività all'interno della compagnia di traghetti è l'altro tema caldo. A questo proposito Usb prosegue precisando che, "per quanto riguarda il comparto GNV, rimane in fase di stallo il riconoscimento del RLS (rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, ndr), considerato che l'azienda, con il lasciapassare dei sindacati confederali, ignora le procedure di partecipazione operaia e sindacale, riservando il ruolo a una persona scelta dai preposti". Il sindacato poi aggiunge: "La situazione cambia per quanto

Porti La compagnia ne ascrive però il merito ai "passi calendarizzati nell'ambito del percorso avviato da mesi con le OO.SS. (Cgil, Cisl e Uil) dotate della rappresentatività negoziale richiesta dalle norme" di Redazione SHIPPING ITALY Due lavoratori portuali di Grandi Navi Veloci passeranno da impiego part-time a full-time: il sindacato Usb (Unione Sindacale di Base) se ne ascrive il merito ricordando le bataglie messe in atto negli ultimi mesi mentre la compagnia di navigazione lo considera il frutto di un confronto in atto da tempo con i sindacati confederali. "Porto di Genova: solo la lotta paga, ottenuto il superamento del part-time a full time per i lavoratori GNV e il riconoscimento del RLS su Stazione Marittima" è il titolo della comunicazione di Usb in cui si legge quanto segue. "La settimana comincia nel migliore dei modi: con due vittorie per i lavoratori e le lavoratrici del porto di Genova. Dopo le 96 ore di sciopero degli ultimi mesi, a cui hanno aderito il 100% dei lavoratori di banchina, in questi giorni si è affermata la possibilità del superamento da part-time a full-time, iniziando con un primo passaggio di due lavoratori". Gandi Navi Veloci ha invece così commentato questa uscita: "Nel prendere atto di alcune ricostruzioni errate circolate su alcuni media, la compagnia conferma di aver concluso positivamente i passi calendarizzati nell'ambito del percorso avviato da mesi con le OO.SS. (Cgil, Cisl e Uil) dotate della rappresentatività negoziale richiesta dalle norme". Proprio la rappresentatività all'interno della compagnia di traghetti è l'altro tema caldo. A questo proposito Usb prosegue precisando che, "per quanto riguarda il comparto GNV, rimane in fase di stallo il riconoscimento del RLS (rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, ndr), considerato che l'azienda, con il lasciapassare dei sindacati confederali, ignora le procedure di partecipazione operaia e sindacale, riservando il ruolo a una persona scelta dai preposti". Il sindacato poi aggiunge: "La situazione cambia per quanto riguarda Stazioni Marittime, dove abbiamo già ottenuto la RSU (rappresentanza sindacale unitaria, ndr) e dove è stato eletto e riconosciuto un delegato USB come Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza! Se tutto ciò è possibile è solo grazie all'organizzazione, alla determinazione e alla coesione dei lavoratori e delle lavoratrici che insieme all'USB lavorano per strappare diritti e dignità ai padroni". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Informazioni Marittime

La Spezia

Solidarietà, al via la nuova stagione di "Nave Italia"

Informazioni Marittime

Solidarietà, al via la nuova stagione di "Nave Italia"

03/11/2024 16:22

Il brigantino gestito da una fondazione è attualmente ormeggiato a La Spezia (DL Notizie) Al via i preparativi per l'inizio della " Campagna Nave Italia 2024 – Cambio di rotta ": tra lavori di manutenzione al brigantino e messa a punto dei progetti selezionati, il team della Fondazione Tender to Nave Italia si appresta a definire i dettagli dei 21 progetti in partenza ad aprile. Inizia la prima fase del Metodo Nave Italia. Dopo la pausa invernale che ha permesso alla Fondazione Tender to Nave Italia di raccogliere e vagliare le numerose richieste di partecipazione alla campagna 2024, è giunto il momento per Nave Italia di prepararsi alla nuova traversata solidale. La nave, ormeggiata al porto di La Spezia per lavori di manutenzione, si sta organizzando, infatti, per la nuova campagna che prenderà il largo il 30 aprile toccando 9 porti italiani e 4 esteri tra la primavera e l'autunno di quest'anno. Oltre agli interventi all'imbarcazione, in questa prima fase del Metodo Nave Italia decisivo risulta il lavoro dei project manager della Fondazione che, come ogni anno, sono impegnati a dialogare e definire con gli enti che saliranno a bordo tutti i dettagli che consentiranno ai partecipanti di ottenere il massimo beneficio da questa esperienza. All'interno di uno degli storici bacini di carenaggio in muratura dell'Arsenale Militare Marittimo di La Spezia, quest'anno il brigantino è oggetto di un importante intervento di ammodernamento con la sostituzione del suo motore di propulsione e del relativo gruppo riduttore. Sono in corso, inoltre, lavori straordinari per un intervento sull'impianto liquami e per il trattamento della carena e dell'opera morta, oltre ad un'importante manutenzione dei legni di bordo, tra cui il rifacimento totale del ponte di castello e il ripristino del picco randa. In parallelo procedono anche le consuete manutenzioni ordinarie, tra cui il controllo di tutti i punti di forza in coperta e in alberata, la revisione delle zattere di salvataggio e dei salvagenti individuali. Grazie a questi interventi, il brigantino sarà quindi pronto ad affrontare un nuovo anno ricco di appuntamenti e progetti. A bordo, in compagnia

Il brigantino gestito da una fondazione è attualmente ormeggiato a La Spezia (DL Notizie) Al via i preparativi per l'inizio della " Campagna Nave Italia 2024 - Cambio di rotta ": tra lavori di manutenzione al brigantino e messa a punto dei progetti selezionati, il team della Fondazione Tender to Nave Italia si appresta a definire i dettagli dei 21 progetti in partenza ad aprile. Inizia la prima fase del Metodo Nave Italia. Dopo la pausa invernale che ha permesso alla Fondazione Tender to Nave Italia di raccogliere e vagliare le numerose richieste di partecipazione alla campagna 2024, è giunto il momento per Nave Italia di prepararsi alla nuova traversata solidale. La nave, ormeggiata al porto di La Spezia per lavori di manutenzione, si sta organizzando, infatti, per la nuova campagna che prenderà il largo il 30 aprile toccando 9 porti italiani e 4 esteri tra la primavera e l'autunno di quest'anno. Oltre agli interventi all'imbarcazione, in questa prima fase del Metodo Nave Italia decisivo risulta il lavoro dei project manager della Fondazione che, come ogni anno, sono impegnati a dialogare e definire con gli enti che saliranno a bordo tutti i dettagli che consentiranno ai partecipanti di ottenere il massimo beneficio da questa esperienza. All'interno di uno degli storici bacini di carenaggio in muratura dell'Arsenale Militare Marittimo di La Spezia, quest'anno il brigantino è oggetto di un importante intervento di ammodernamento con la sostituzione del suo motore di propulsione e del relativo gruppo riduttore. Sono in corso, inoltre, lavori straordinari per un intervento sull'impianto liquami e per il trattamento della carena e dell'opera morta, oltre ad un'importante manutenzione dei legni di bordo, tra cui il rifacimento totale del ponte di castello e il ripristino del picco randa. In parallelo procedono anche le consuete manutenzioni ordinarie, tra cui il controllo di tutti i punti di forza in coperta e in alberata, la revisione delle zattere di salvataggio e dei salvagenti individuali. Grazie a questi interventi, il brigantino sarà quindi pronto ad affrontare un nuovo anno ricco di appuntamenti e progetti. A bordo, in compagnia dell'equipaggio della Marina Militare e dello staff della Fondazione, saliranno 21 tra fondazioni, istituti scolastici, università, enti e associazioni selezionati dal comitato scientifico della Fondazione, tra le oltre 50 domande pervenute, e provenienti da Lombardia, Lazio, Piemonte, Veneto, Toscana, Umbria, Emilia-Romagna, Liguria e una dal Sudafrica. Oltre ai progetti di solidarietà, diverse le presenze di Nave Italia ad eventi regionali e nazionali per promuovere le attività portate avanti dalla Fondazione. L'obiettivo, anche quest'anno, è quello di preparare al meglio il brigantino per proseguire l'opera di consolidamento scientifico del " Metodo Nave Italia ", una metodologia rivolta a persone con disabilità cognitive, deficit sensoriali, malattie genetiche, disagio psichico e sociale, nelle varie forme in cui esso si manifesta. A bordo di Nave Italia

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

, una varietà di componenti potenzialmente terapeutici che consentono agli operatori di sviluppare piani di trattamento personalizzati, utilizzando strumenti di terapia individuale, familiare e di gruppo, test psicologici, gestione dei farmaci, dieta sana, modelli di sonno e attività fisica regolari. Finalizzato allo sviluppo umano attraverso la vita di mare e della navigazione, il Metodo Nave Italia si svolge in un arco di tempo che va oltre l'esperienza a bordo, articolandosi in tre fasi: pre, durante e post navigazione. Nella prima fase (pre), a terra, tutti i partecipanti ai progetti vengono chiamati a definire e riflettere sul proprio ruolo, su quali azioni compiranno a bordo e con quali finalità, su quali competenze personali metteranno in campo e quali relazioni attiveranno per raggiungere i propri obiettivi, ma anche su quali obiettivi educativi intendono conseguire. Una volta a bordo, nel corso dello svolgimento del progetto, ha inizio la seconda fase (durante), in cui, grazie alla presenza dei PM della Fondazione che salgono a bordo insieme all'ente e ne coordinano le attività con l'equipaggio, vengono instaurate le relazioni con gli altri membri del gruppo. Qui ogni attività acquista un senso per la persona che deve svolgerla, viene raccolto il materiale (idee, ricordi, dettagli) per raccontare l'esperienza vissuta a bordo, prendendo così coscienza del proprio percorso di crescita attraverso la sua narrazione. Nella terza fase (post) la sfida educativa continua a terra, interrogandosi e osservando come l'esperienza vissuta abbia inciso positivamente sulle attività, le relazioni e i ruoli della persona nella sua vita quotidiana, focalizzandosi su quanto di ciò che è stato appreso a bordo viene effettivamente integrato nella vita di tutti i giorni mettendo in pratica le competenze acquisite. A bordo si vive e si opera fianco a fianco, attorniati dal mare e dal vento. Tutti, indistintamente, ciascuno con un ruolo preciso, marinai, ragazzi, accompagnatori. Si diventa tutti parte di uno stesso equipaggio, senza distinzioni tra chi sale a bordo per una settimana e chi ne fa parte in pianta stabile. Questo, e l'esposizione dei beneficiari a stimoli emotivamente molto forti, sempre in una cornice di massima sicurezza, è il segreto del "metodo Nave Italia" che, sotto la guida del personale scientifico della Fondazione e dell'equipaggio della Marina Militare, si è rivelato particolarmente efficace nel consentire a piccoli gruppi di persone in difficoltà di mettersi alla prova e sfruttare a pieno le proprie potenzialità, superando tutti quei pregiudizi che li accompagnano nella quotidianità. Condividi Tag navi salute Articoli correlati.

Shipping Italy

La Spezia

Spettacolari manovre e dismissioni a Spezia per alcune navi della Marina Militare

Navi Due ex pattugliatori sono stati i primi mezzi imbarcati sulla nave autoaffondante che li porterà nel cantiere di demolizione in Turchia di Redazione SHIPPING ITALY Si preparano a lasciare per sempre il porto di Spezia alcune navi della Marina Militare italiana destinate alla demolizione. Lo rivela la Federazione Italiana Piloti dei Porti con un post dove racconta "l'inizio nel Golfo dei Poeti, a La Spezia, delle delicate manovre per lo spostamento di alcune ex navi della Marina Militare ormai dismesse e destinate alla demolizione in Turchia. Le manovre di imbarco e posizionamento delle prime due navi, gli ex pattugliatori della Marina Militare Artigliere e Bersagliere sulla nave bacino Seaway Albatross, sono state effettuate con un lavoro di estrema precisione dai piloti del porto di La Spezia, Angelo Vanacore ed Emanuele Zignego, assistiti e in piena sinergia con tutti i servizi tecnici nautici del Golfo di La Spezia". L'imbarco delle prime due unità sulla nave autoaffondante è avvenuto nei pressi dell'isola del Tino e il loro ultimo porto di destinazione sarà un cantiere di smaltimento in Turchia. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Shipping Italy

Spettacolari manovre e dismissioni a Spezia per alcune navi della Marina Militare

03/11/2024 14:32 Nicola Capuzzo

Navi Due ex pattugliatori sono stati i primi mezzi imbarcati sulla nave autoaffondante che li porterà nel cantiere di demolizione in Turchia di Redazione SHIPPING ITALY Si preparano a lasciare per sempre il porto di Spezia alcune navi della Marina Militare italiana destinate alla demolizione. Lo rivela la Federazione Italiana Piloti dei Porti con un post dove racconta "l'inizio nel Golfo dei Poeti, a La Spezia, delle delicate manovre per lo spostamento di alcune ex navi della Marina Militare ormai dismesse e destinate alla demolizione in Turchia. Le manovre di imbarco e posizionamento delle prime due navi, gli ex pattugliatori della Marina Militare Artigliere e Bersagliere sulla nave bacino Seaway Albatross, sono state effettuate con un lavoro di estrema precisione dai piloti del porto di La Spezia, Angelo Vanacore ed Emanuele Zignego, assistiti e in piena sinergia con tutti i servizi tecnici nautici del Golfo di La Spezia". L'imbarco delle prime due unità sulla nave autoaffondante è avvenuto nei pressi dell'isola del Tino e il loro ultimo porto di destinazione sarà un cantiere di smaltimento in Turchia. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

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

Shipping Italy

La Spezia

Aggiudicato al Consorzio Asterix e a Tsl il navettamento Spezia - S. Stefano Magra

Shipping Italy

Aggiudicato al Consorzio Asterix e a Tsl il navettamento Spezia – S. Stefano Magra

03/11/2024 20:30 Nicola Capuzzo

Porti La shuttle stradale consentirà la movimentazione di un numero maggiore di treni, ad oggi stimato in 2.000 all'anno di REDAZIONE SHIPPING ITALY E' stato firmato il contratto per il navettamento stradale porto – Santo Stefano Magra tra AdSP del Mar Ligure Orientale e l'Ati aggiudicataria del servizio composta da Consorzio Asterix e Tsl. Il servizio di navettamento, oggetto del contratto sottoscritto, prevede il trasporto, effettuato prevalentemente in notturna e 7 giorni su 7, mediante appositi mezzi stradali, dei container dal porto della Spezia all'area retroportuale di Santo Stefano Magra e viceversa. L'ente portuale spiega in una nota che il servizio di navettamento incrementerà il valore aggiunto per il Porto della Spezia. Ovvero, si potranno movimentare, nelle aree che sono nella disponibilità di AdSP a Santo Stefano Magra, un numero complessivo maggiore di treni rispetto a quelli attuali, che è stato stimato in circa 2000 all'anno, realizzando di fatto quella integrazione funzionale e operativa porto – retroporto che è alla base dello sviluppo strategico in chiave intermodale del porto della Spezia. "Il servizio di interesse economico generale di navettamento stradale fra porto di La Spezia e l'area retroportuale di S.Stefano di Magra, a sostegno della manovra ferroviaria, consentirà al porto della Spezia una migliore operatività ferroviaria mantenendo inalterata l'attuale quota di traffico via ferrovia e mettendo a disposizione degli operatori un'offerta complessiva a Santo Stefano Magra di circa 2000 treni all'anno. Si conferma la leadership del porto della Spezia nel campo dell'intermodalità e la competitività per efficienza dei servizi a livello mediterraneo", ha detto il Presidente dell'AdSP, Mario Sommariva. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Porti La shuttle stradale consentirà la movimentazione di un numero maggiore di treni, ad oggi stimato in 2.000 all'anno di REDAZIONE SHIPPING ITALY E' stato firmato il contratto per il navettamento stradale porto - Santo Stefano Magra tra AdSP del Mar Ligure Orientale e l'Ati aggiudicataria del servizio composta da Consorzio Asterix e Tsl. Il servizio di navettamento, oggetto del contratto sottoscritto, prevede il trasporto, effettuato prevalentemente in notturna e 7 giorni su 7, mediante appositi mezzi stradali, dei container dal porto della Spezia all'area retroportuale di Santo Stefano Magra e viceversa. L'ente portuale spiega in una nota che il servizio di navettamento incrementerà il valore aggiunto per il Porto della Spezia. Ovvero, si potranno movimentare, nelle aree che sono nella disponibilità di AdSP a Santo Stefano Magra, un numero complessivo maggiore di treni rispetto a quelli attuali, che è stato stimato in circa 2000 all'anno, realizzando di fatto quella integrazione funzionale e operativa porto - retroporto che è alla base dello sviluppo strategico in chiave intermodale del porto della Spezia. "Il servizio di interesse economico generale di navettamento stradale fra porto di La Spezia e l'area retroportuale di S.Stefano di Magra, a sostegno della manovra ferroviaria, consentirà al porto della Spezia una migliore operatività ferroviaria mantenendo inalterata l'attuale quota di traffico via ferrovia e mettendo a disposizione degli operatori un'offerta complessiva a Santo Stefano Magra di circa 2000 treni all'anno. Si conferma la leadership del porto della Spezia nel campo dell'intermodalità e la competitività per efficienza dei servizi a livello mediterraneo", ha detto il Presidente dell'AdSP, Mario Sommariva. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

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

Shipping Italy

La Spezia

Sarà il Molo Enel a Spezia a ospitare la fabbrica dei cassoni per il nuovo molo crociere

Shipping Italy

Sarà il Molo Enel a Spezia a ospitare la fabbrica dei cassoni per il nuovo molo crociere

03/11/2024 23:13 Nicola Capuzzo

Porti In arrivo in località Stagnoni l'impianto amovibile di gas naturale liquefatto e gas naturale compresso di Ham Italia di Nicola Capuzzo A pochi giorni di distanza dall' avvio della fase esecutiva dei lavori per la realizzazione del nuovo molo crociere del porto di Spezia , l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale ha reso noto dove verranno costruiti i cassoni necessari per l'opera. Un'istanza di concessione presentata da Fincosit rivela infatti che "la mandataria dell'associazione temporanea d'imprese che si è aggiudicata l'appalto per la realizzazione del nuovo molo crociere nel primo bacino della Spezia, ha chiesto il rilascio in concessione demaniale marittima biennale avente ad oggetto una porzione di area del Molo Enel (mq. 3.600) e gli antistanti pecchi acquei (mq. 5.950), in località Pagliari nel Comune della Spezia, al fine di realizzare elementi prefabbricati in cemento armato galleggianti, di depositare i materiali da costruzione per la suddetta attività e ormeggiare i propri mezzi marittimi e di terzi per le attività strettamente connesse". Chi intendesse presentare osservazioni e reclami contro questa istanza avrà tempo per farlo fino al 5 aprile prossimo. L'importo del contratto di appalto è di 47.894.834,75 euro oltre a 542.461,80 euro per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso. Il progetto ha un quadro economico di spesa di 57 milioni di euro ed è cofinanziato dal fondo complementare al Pnrr per 30 Milioni di euro. La durata prevista dei lavori è stimata in 710 giorni. Sempre la port authority spezzina ha anche informato circa gli imminenti "lavori di posizionamento impianto amovibile di gas naturale liquefatto e gas naturale compresso nell'area demaniale marittima in località Stagnoni (Sp) di accesso e sosta autotreni al porto mercantile della spezia". La stessa Autorità di sistema portuale precisa infatti che, "con nota assunta al prot. 6776 in data 04.03.2024, la Triacca Trasporti srl ha comunicato la necessità di occupare suolo demaniale

Porti In arrivo in località Stagnoni l'impianto amovibile di gas naturale liquefatto e gas naturale compresso di Ham Italia di Nicola Capuzzo A pochi giorni di distanza dall' avvio della fase esecutiva dei lavori per la realizzazione del nuovo molo crociere del porto di Spezia , l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale ha reso noto dove verranno costruiti i cassoni necessari per l'opera. Un'istanza di concessione presentata da Fincosit rivela infatti che "la mandataria dell'associazione temporanea d'imprese che si è aggiudicata l'appalto per la realizzazione del nuovo molo crociere nel primo bacino della Spezia, ha chiesto il rilascio in concessione demaniale marittima biennale avente ad oggetto una porzione di area del Molo Enel (mq. 3.600) e gli antistanti pecchi acquei (mq. 5.950), in località Pagliari nel Comune della Spezia, al fine di realizzare elementi prefabbricati in cemento armato galleggianti, di depositare i materiali da costruzione per la suddetta attività e ormeggiare i propri mezzi marittimi e di terzi per le attività strettamente connesse". Chi intendesse presentare osservazioni e reclami contro questa istanza avrà tempo per farlo fino al 5 aprile prossimo. L'importo del contratto di appalto è di 47.894.834,75 euro oltre a 542.461,80 euro per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso. Il progetto ha un quadro economico di spesa di 57 milioni di euro ed è cofinanziato dal fondo complementare al Pnrr per 30 Milioni di euro. La durata prevista dei lavori è stimata in 710 giorni. Sempre la port authority spezzina ha anche informato circa gli imminenti "lavori di posizionamento impianto amovibile di gas naturale liquefatto e gas naturale compresso nell'area demaniale marittima in località Stagnoni (Sp) di accesso e sosta autotreni al porto mercantile della spezia". La stessa Autorità di sistema portuale precisa infatti che, "con nota assunta al prot. 6776 in data 04.03.2024, la Triacca Trasporti srl ha comunicato la necessità di occupare suolo demaniale marittimo in località Stagnoni, [] in adiacenza all'area di cantiere di cui all'ordinanza 125/2023, al fine di scarica e posizionare con semovente il nuovo impianto Gnl del concessionario HAM Italia Srl". Un anno fa il porto di Spezia aveva annunciato che si sarebbe dotato di un impianto amovibile per la fornitura di Gnl e di Gas Naturale Compresso, denominato Edux, agli autotreni a seguito della positiva conclusione della conferenza dei servizi e approvando conseguentemente (con una serie di prescrizioni) il progetto di Ham Italia, già protagonista di analoga iniziativa a Genova. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY Al via i lavori del nuovo molo crociere di La Spezia.

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

The Medi Telegraph

La Spezia

Sommariva: "La Spezia, la ferrovia sarà sempre più centrale nella logistica portuale"

Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella cookie policy. Per quanto riguarda la pubblicità, noi e 821 terze parti selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e l'identificazione attraverso la scansione del dispositivo, al fine di.

The Medi Telegraph

Sommariva: "La Spezia, la ferrovia sarà sempre più centrale nella logistica portuale"

03/11/2024 12:02

Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella cookie policy. Per quanto riguarda la pubblicità, noi e 821 terze parti selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e l'identificazione attraverso la scansione del dispositivo, al fine di.

FerPress

Ravenna

Porto di Ravenna: a gennaio -19,3% di traffici rispetto al 2023. Stima positiva per febbraio

Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 1.531.857 e a 231.323 tonnellate (-21,5% e -1,3% rispetto a gennaio 2023). 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 Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

FerPress

Porto di Ravenna: a gennaio -19,3% di traffici rispetto al 2023. Stima positiva per febbraio

03/11/2024 11:22

Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 1.531.857 e a 231.323 tonnellate (-21,5% e -1,3% rispetto a gennaio 2023). 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 Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

Il Nautilus

Ravenna

PORTO DI RAVENNA: TRAFFICO NEL MESE DI GENNAIO 2024 A -19,3% RISPETTO AL 2023

Il Nautilus

PORTO DI RAVENNA: TRAFFICO NEL MESE DI GENNAIO 2024 A -19,3% RISPETTO AL 2023

03/11/2024 17:38

Il mese di gennaio 2024 ha registrato una movimentazione complessiva di 1.763.181 tonnellate, in calo dello 19,3% (oltre 421 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 1.531.857 e a 231.323 tonnellate (-21,5% e -1,3% rispetto a gennaio 2023). Il calo nei traffici del porto di Ravenna nel primo mese del 2024 riflette la situazione economica globale e del Paese, che sconta il permanere di politiche monetarie restrittive, la contrazione del mercato del credito, il peggioramento della fiducia di consumatori e imprese e il rallentamento dell'industria primaria, come conferma l'ultimo Bollettino economico di Bankitalia. La persistente debolezza del ciclo manifatturiero, delle costruzioni e degli altri settori altamente energivori si sarebbe estesa, inoltre, anche ai servizi. Permangono elevati rischi al ribasso derivanti dalle tensioni politiche internazionali, in particolare in Medio Oriente e il 2024 si è avviato con una dinamica modesta degli scambi di merci e servizi, sui quali incide la debolezza della domanda mondiale. I prezzi del greggio e del gas naturale sono rimasti contenuti nonostante gli attacchi al traffico navale nel Mar Rosso. Secondo l'Istat, a gennaio 2024 si stima per l'interscambio commerciale con i paesi extra UE, una riduzione sia per le importazioni (-8,7%) che per le esportazioni (-4,5%). La contrazione su base mensile dell'export è dovuta alle minori vendite di beni strumentali (-9,2%) e beni intermedi (-8,3%); aumentano, invece, le vendite di energia (+13,2%) e beni di consumo durevoli (+0,6%) e non durevoli (+1,4%). Dal lato dell'import, si rilevano riduzioni congiunturali soprattutto per energia (-12,8%) e beni di consumo durevoli (-11,9%) e non durevoli (-9,7%). Analizzando le merci per condizionamento si evince che le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) – con una movimentazione pari a 1.345.564 tonnellate – sono diminuite del 24,4% (quasi 435 mila tonnellate in meno) rispetto al mese di gennaio 2023.

Il mese di gennaio 2024 ha registrato una movimentazione complessiva di 1.763.181 tonnellate, in calo dello 19,3% (oltre 421 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 1.531.857 e a 231.323 tonnellate (-21,5% e -1,3% rispetto a gennaio 2023). Il calo nei traffici del porto di Ravenna nel primo mese del 2024 riflette la situazione economica globale e del Paese, che sconta il permanere di politiche monetarie restrittive, la contrazione del mercato del credito, il peggioramento della fiducia di consumatori e imprese e il rallentamento dell'industria primaria, come conferma l'ultimo Bollettino economico di Bankitalia. La persistente debolezza del ciclo manifatturiero, delle costruzioni e degli altri settori altamente energivori si sarebbe estesa, inoltre, anche ai servizi. Permangono elevati rischi al ribasso derivanti dalle tensioni politiche internazionali, in particolare in Medio Oriente e il 2024 si è avviato con una dinamica modesta degli scambi di merci e servizi, sui quali incide la debolezza della domanda mondiale. I prezzi del greggio e del gas naturale sono rimasti contenuti nonostante gli attacchi al traffico navale nel Mar Rosso. Secondo l'Istat, a gennaio 2024 si stima per l'interscambio commerciale con i paesi extra UE, una riduzione sia per le importazioni (-8,7%) che per le esportazioni (-4,5%). La contrazione su base mensile dell'export è dovuta alle minori vendite di beni strumentali (-9,2%) e beni intermedi (-8,3%); aumentano, invece, le vendite di energia (+13,2%) e beni di consumo durevoli (+0,6%) e non durevoli (+1,4%). Dal lato dell'import, si rilevano riduzioni congiunturali soprattutto per energia (-12,8%) e beni di consumo durevoli (-11,9%) e non durevoli (-9,7%). Analizzando le merci per condizionamento si evince che le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) - con una movimentazione pari a 1.345.564 tonnellate - sono diminuite del 24,4% (quasi 435 mila tonnellate in meno) rispetto al mese di gennaio 2023. Nell'ambito delle stesse, le merci unitizzate in container, con 117.009 tonnellate, sono calate del 30,9% rispetto a gennaio 2023, mentre le merci su rotabili, con 123.135 tonnellate, sono diminuite del 19,1%. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 417.617 tonnellate - sono cresciuti del 3,1% (quasi 13mila tonnellate in più) rispetto al mese di gennaio 2023. Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 397.335 tonnellate di merce, ha registrato nel mese di gennaio 2024 un calo pari al 30,0% (170 mila tonnellate in meno) rispetto a gennaio 2023. Analizzando l'andamento delle singole merceologie, particolarmente negativo l'andamento nella movimentazione dei cereali, con 146.329 tonnellate, in calo del 38%, delle farine, pari a 33.489 tonnellate, in calo del 66,4% e degli oli animali e vegetali che perdono il 32,3% (quasi 19 mila tonnellate in meno) rispetto al mese di gennaio 2023. Buono, invece, il dato dei semi oleosi a gennaio 2024, con circa 133,5 mila

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

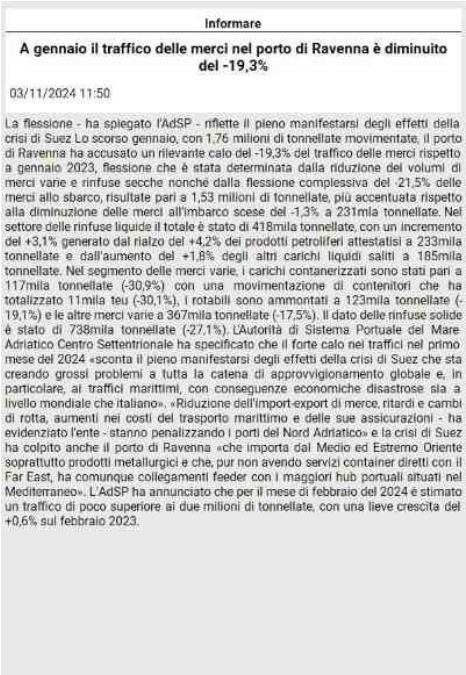
tonnellate movimentate, in crescita del 13,7% rispetto a gennaio 2023. I materiali da costruzione, con 181.420 tonnellate movimentate in gennaio 2024, hanno registrato una diminuzione del 57,5% rispetto alla movimentazione di gennaio 2023. In forte calo le importazioni di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, pari a 154.200 tonnellate (il 61,6% in meno rispetto a gennaio 2023). I prodotti metallurgici, con 360.845 tonnellate nel mese di gennaio 2024, risultano in calo del 17,8% (oltre 78 mila tonnellate in meno). In aumento a gennaio 2024 i prodotti petroliferi (+4,2%) rispetto allo stesso mese del 2023 e i prodotti chimici che crescono del 17,3%, grazie al sostanziale contributo positivo dei prodotti chimici liquidi (+28,7%). Ottima la performance dei concimi che, con 208.859 tonnellate movimentate nel mese di gennaio 2024, risultano in aumento, rispetto a gennaio 2023, del 153,1% (oltre 126 mila tonnellate in più). Per i contenitori, pari a 11.100 TEUs, si sono registrati 4.779 TEUs in meno rispetto a gennaio 2023 (-30,1%). In termini di tonnellate, la merce trasportata nel mese di gennaio 2024, pari a 117.009 tonnellate, è calata del 30,9% rispetto allo stesso mese del 2023 (oltre 52.000 tonnellate in meno). Il numero delle toccate delle navi portacontainer, in particolare, è stato pari a 34 contro le 39 del gennaio 2023 (5 navi in meno, -12,8%). Trailer e rotabili hanno fatto registrare complessivamente 5.847 pezzi movimentati, con un calo di 823 pezzi (-12,3% rispetto allo stesso mese del 2023) e, in termini di merce movimentata (123.135 tonnellate) una diminuzione del 19,1% rispetto a gennaio 2023, per 29.155 tonnellate in meno. Inizio d'anno negativo anche per i trailer della linea Ravenna - Brindisi - Catania: nel mese di gennaio, infatti, i pezzi movimentati, sono stati pari a 4.891, in deciso calo (+25,5%) rispetto al 2023 (1.672 pezzi in meno). Molto positivo per il porto di Ravenna, invece, il risultato nel mese di gennaio 2024 per le automotive, pari a 914 pezzi, contro i soli 40 dello scorso anno (+2.185,0%), grazie al traffico di vetture BMW sbarcate al terminal Sapir e dirette verso i mercati dell'Asia Orientale. Dalle prime stime sui traffici a chiusura degli ordinativi sul Port Community System (PCS) si prospetta per il mese di febbraio 2024 una movimentazione di poco superiore ai 2 milioni di tonnellate, in lieve aumento (+0,6%) rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Sull'andamento positivo del mese di febbraio 2024 incidono certamente i buoni risultati dei concimi (+61,3%), dei metallurgici (+33,9%), dei combustibili minerali solidi (+24,6%), ma anche la ripresa dei materiali da costruzione (+7,2%) e dei prodotti petroliferi (+1,3%). Buona la performance a febbraio 2024 anche per quanto riguarda i container, sia per i 950 TEUs in più (+5,9%) che per la merce, per quasi 17.000 tonnellate in più (+9,5%) rispetto lo stesso mese del 2023. In crescita rispetto a febbraio 2023 anche la merce trasportata su trailer, per 5.900 tonnellate in più (+3,9%), anche se con circa 460 pezzi in meno (-7,0%). In calo invece, rispetto a febbraio 2023, il dato degli agroalimentari sia liquidi (-57,3%) che solidi (-54,8%) e dei prodotti chimici liquidi (-2,5%). La movimentazione complessiva per il primo bimestre del 2024 dovrebbe assestarsi sui 3,8 milioni di tonnellate, in diminuzione del 10,2% rispetto allo stesso periodo del 2023 (circa 427.000 tonnellate in meno). Nonostante ciò, dovrebbero però chiudere in

crescita il periodo gennaio - febbraio 2024 i concimi (+87,1%), i prodotti chimici liquidi (+14,2%), i metallurgici (+6,9%) e i petroliferi (+2,7%). Negativa la stima, nei primi 2 mesi del 2024, per i container che dovrebbero di poco superare i 28 mila TEUs, con oltre 3.800 TEUs in meno rispetto al primo bimestre 2023 (-12,0%); anche la merce in container, stimata in circa 312 mila tonnellate, risulterebbe in calo del 10,2% (oltre 35.300 tonnellate in meno) rispetto ai primi 2 mesi del 2023. Per quanto riguarda i trailer, i semirimorchi movimentati nei primi 2 mesi del 2024 dovrebbero di poco superare quota 11.000 pezzi (oltre il 16% in meno sul 2023, per oltre 2.100 pezzi mancanti) e la corrispondente merce su trailer movimentata dovrebbe essere inferiore del 7,6% rispetto a quella movimentata fino a febbraio 2023 (circa 23.300 tonnellate in meno). Per leggere il Report completo https://www.port.ravenna.it/porto-di-ravenna/statistiche/traffico-porto-gennaio-2024.html A cura del Servizio Analisi e Statistica (Area Pianificazione, Sviluppo, Promozione e Progettazione UE).

Informare

Ravenna

A gennaio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -19,3%



Informare

A gennaio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -19,3%

03/11/2024 11:50

La flessione - ha spiegato l'AdSP - riflette il pieno manifestarsi degli effetti della crisi di Suez Lo scorso gennaio, con 1,76 milioni di tonnellate movimentate, il porto di Ravenna ha accusato un rilevante calo del -19,3% del traffico delle merci rispetto a gennaio 2023, flessione che è stata determinata dalla riduzione dei volumi di merci varie e rinfuse secche nonché dalla flessione complessiva del -21,5% delle merci allo sbarco, risultate pari a 1,53 milioni di tonnellate, più accentuata rispetto alla diminuzione delle merci all'imbarco scese del -1,3% a 231mla tonnellate. Nel settore delle rinfuse liquide il totale è stato di 418mila tonnellate, con un incremento del +3,1% generato dal rialzo del +4,2% dei prodotti petroliferi attestatisi a 233mila tonnellate e dall'aumento del +1,8% degli altri carichi liquidi saliti a 185mila tonnellate. Nel segmento delle merci varie, i carichi contanerizzati sono stati pari a 117mila tonnellate (-30,9%) con una movimentazione di contenitori che ha totalizzato 11mila teu (-30,1%), i rotabili sono ammontati a 123mila tonnellate (-19,1%) e le altre merci varie a 367mila tonnellate (-17,5%). Il dato delle rinfuse solide è stato di 738mila tonnellate (-27,1%). L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale ha specificato che il forte calo nei traffici nel primo mese del 2024 «sconta il pieno manifestarsi degli effetti della crisi di Suez che sta creando grossi problemi a tutta la catena di approvvigionamento globale e, in particolare, ai traffici marittimi, con conseguenze economiche disastrose sia a livello mondiale che italiano». «Riduzione dell'import-export di merce, ritardi e cambi di rotta, aumenti nei costi del trasporto marittimo e delle sue assicurazioni - ha evidenziato l'ente - stanno penalizzando i porti del Nord Adriatico» e la crisi di Suez ha colpito anche il porto di Ravenna «che importa dal Medio ed Estremo Oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con il Far East, ha comunque collegamenti feeder con i maggiori hub portuali situati nel Mediterraneo». L'AdSP ha annunciato che per il mese di febbraio del 2024 è stimato un traffico di poco superiore ai due milioni di tonnellate, con una lieve crescita del +0,6% sul febbraio 2023.

La flessione - ha spiegato l'AdSP - riflette il pieno manifestarsi degli effetti della crisi di Suez Lo scorso gennaio, con 1,76 milioni di tonnellate movimentate, il porto di Ravenna ha accusato un rilevante calo del -19,3% del traffico delle merci rispetto a gennaio 2023, flessione che è stata determinata dalla riduzione dei volumi di merci varie e rinfuse secche nonché dalla flessione complessiva del -21,5% delle merci allo sbarco, risultate pari a 1,53 milioni di tonnellate, più accentuata rispetto alla diminuzione delle merci all'imbarco scese del -1,3% a 231mla tonnellate. Nel settore delle rinfuse liquide il totale è stato di 418mila tonnellate, con un incremento del +3,1% generato dal rialzo del +4,2% dei prodotti petroliferi attestatisi a 233mila tonnellate e dall'aumento del +1,8% degli altri carichi liquidi saliti a 185mila tonnellate. Nel segmento delle merci varie, i carichi contanerizzati sono stati pari a 117mila tonnellate (-30,9%) con una movimentazione di contenitori che ha totalizzato 11mila teu (-30,1%), i rotabili sono ammontati a 123mila tonnellate (-19,1%) e le altre merci varie a 367mila tonnellate (-17,5%). Il dato delle rinfuse solide è stato di 738mila tonnellate (-27,1%). L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale ha specificato che il forte calo nei traffici nel primo mese del 2024 «sconta il pieno manifestarsi degli effetti della crisi di Suez che sta creando grossi problemi a tutta la catena di approvvigionamento globale e, in particolare, ai traffici marittimi, con conseguenze economiche disastrose sia a livello mondiale che italiano». «Riduzione dell'importexport di merce, ritardi e cambi di rotta, aumenti nei costi del trasporto marittimo e delle sue assicurazioni - ha evidenziato l'ente - stanno penalizzando i porti del Nord Adriatico» e la crisi di Suez ha colpito anche il porto di Ravenna «che importa dal Medio ed Estremo Oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con il Far East, ha comunque collegamenti feeder con i maggiori hub portuali situati nel Mediterraneo». L'AdSP ha annunciato che per il mese di febbraio del 2024 è stimato un traffico di poco superiore ai due milioni di tonnellate, con una lieve crescita del +0,6% sul febbraio 2023.

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

Ravenna Today

Ravenna

Parte "Port Academy": 800 studenti ravennati coinvolti nel progetto sul mondo portuale

Ravenna Today

Parte "Port Academy": 800 studenti ravennati coinvolti nel progetto sul mondo portuale

03/11/2024 11:31

Con il progetto gli studenti avranno la possibilità di visitare il porto e i terminal Tcr e Sapir Si apre una nuova fase dell'apprendimento per i giovani studenti delle scuole elementari della città e della provincia: si tratta del progetto "Port Academy" che nei prossimi mesi vedrà circa 800 studenti visitare il porto e i terminal Tcr e Sapir. L'obiettivo principale di Port Academy è quello di far comprendere agli studenti "il ruolo cruciale dei porti nel mondo moderno e di far loro apprezzare l'importanza delle attività portuali. Attraverso una giornata interattiva e coinvolgente, i piccoli studenti avranno l'opportunità di esplorare il porto di Ravenna, partecipando alla lezione in aula e alla visita guidate nei terminal di Tcr e Sapir, anche con la collaborazione della Guardia di Finanza, della Capitaneria di Porto e dell'Agenzia delle Dogane", spiegano gli organizzatori. Il programma di Port Academy è stato pensato appositamente per gli studenti delle scuole elementari e medie con attività divertenti e accessibili che permetteranno loro di scoprire il mondo portuale. Durante la loro visita, gli studenti potranno assistere alle operazioni di carico e scarico delle merci, scoprire le tecnologie utilizzate nel porto e incontrare i lavoratori che rendono possibile il funzionamento quotidiano delle infrastrutture portuali. Nel sottolineare l'impegno delle aziende coinvolte nel progetto, il presidente di Tcr Giannantonio Mingozzi e il presidente di Sapir Riccardo Sabadini hanno commentato: "Siamo orgogliosi di supportare il progetto Port Academy, che rappresenta un importante investimento nel futuro delle nuove generazioni. La formazione e l'educazione dei giovani sono fondamentali per lo sviluppo sostenibile del settore portuale e per la crescita della nostra comunità". L'assessora del porto di Ravenna Annagiulia Randi ha aggiunto: "Port Academy è un'iniziativa straordinaria che permetterà ai bambini di Ravenna di scoprire il mondo portuale e di comprenderne l'assoluta importanza per la nostra città. Siamo felici di contribuire a questa esperienza unica e stimolante per i nostri giovani cittadini". Il direttore generale di Tcr Giovanni Gommellini sottolinea che "il progetto mira a far conoscere ai bambini le dinamiche portuali; la loro curiosità, la loro creatività e la loro capacità di sognare faranno il resto".

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

RavennaNotizie.it

Ravenna

Port academy: al via il progetto che porterà 800 studenti delle scuole elementari in visita al Porto di Ravenna

RavennaNotizie.it

Port academy: al via il progetto che porterà 800 studenti delle scuole elementari in visita al Porto di Ravenna

03/11/2024 11:30

Ottocento studenti delle scuole elementari della città e della provincia avranno l'opportunità nei prossimi mesi di visitare il porto e i terminal TCR e Sapir grazie a "Port Academy". L'obiettivo principale di Port Academy è quello di far comprendere agli studenti il ruolo cruciale dei porti nel mondo moderno e di far loro apprezzare l'importanza delle attività portuali. Attraverso una giornata interattiva e coinvolgente, i piccoli studenti avranno l'opportunità di esplorare il porto di Ravenna, partecipando alla lezione in aula e alla visita guidate nei terminal di TCR e Sapir, anche con la collaborazione della Guardia di Finanza, della Capitaneria di Porto e dell'Agenzia delle Dogane. Il programma di Port Academy è stato pensato appositamente per gli studenti delle scuole elementari e medie con attività divertenti e accessibili che permetteranno loro di scoprire un mondo nuovo e stimolante. Durante la loro visita, gli studenti potranno assistere alle operazioni di carico e scarico delle merci, scoprire le tecnologie utilizzate nel porto e incontrare i lavoratori che rendono possibile il funzionamento quotidiano delle infrastrutture portuali. Nel sottolineare l'impegno delle aziende coinvolte nel progetto, il presidente di TCR Giannantonio Mingozzi e il presidente di Sapir Riccardo Sabadini hanno commentato : "Siamo orgogliosi di supportare il progetto Port Academy, che rappresenta un importante investimento nel futuro delle nuove generazioni. La formazione e l'educazione dei giovani sono fondamentali per lo sviluppo sostenibile del settore portuale e per la crescita della nostra comunità". L'Assessore del porto di Ravenna Annagiulia Randi ha aggiunto : "Port Academy è un'iniziativa straordinaria che permetterà ai bambini di Ravenna di scoprire il mondo portuale e di comprenderne l'assoluta importanza per la nostra città. Siamo felici di contribuire a questa esperienza unica e stimolante per i nostri giovani cittadini". Il direttore generale di TCR Giovanni Gommellini sottolinea che "il progetto mira a far conoscere ai bambini le dinamiche portuali; la loro curiosità, la loro creatività e la loro capacità di sognare faranno il resto". Il progetto ha il patrocinio del Comune di Ravenna e il supporto delle aziende portuali TCR e Sapir. Nella foto la prima visita della scuola media di Mezzano.

Ottocento studenti delle scuole elementari della città e della provincia avranno l'opportunità nei prossimi mesi di visitare il porto e i terminal TCR e Sapir grazie a "Port Academy". L'obiettivo principale di Port Academy è quello di far comprendere agli studenti il ruolo cruciale dei porti nel mondo moderno e di far loro apprezzare l'importanza delle attività portuali. Attraverso una giornata interattiva e coinvolgente, i piccoli studenti avranno l'opportunità di esplorare il porto di Ravenna, partecipando alla lezione in aula e alla visita guidate nei terminal di TCR e Sapir, anche con la collaborazione della Guardia di Finanza, della Capitaneria di Porto e dell'Agenzia delle Dogane. Il programma di Port Academy è stato pensato appositamente per gli studenti delle scuole elementari e medie con attività divertenti e accessibili che permetteranno loro di scoprire un mondo nuovo e stimolante. Durante la loro visita, gli studenti potranno assistere alle operazioni di carico e scarico delle merci, scoprire le tecnologie utilizzate nel porto e incontrare i lavoratori che rendono possibile il funzionamento quotidiano delle infrastrutture portuali. Nel sottolineare l'impegno delle aziende coinvolte nel progetto, il presidente di TCR Giannantonio Mingozzi e il presidente di Sapir Riccardo Sabadini hanno commentato : "Siamo orgogliosi di supportare il progetto Port Academy, che rappresenta un importante investimento nel futuro delle nuove generazioni. La formazione e l'educazione dei giovani sono fondamentali per lo sviluppo sostenibile del settore portuale e per la crescita della nostra comunità". L'Assessore del porto di Ravenna Annagiulia Randi ha aggiunto : "Port Academy è un'iniziativa straordinaria che permetterà ai bambini di Ravenna di scoprire il mondo portuale e di comprenderne l'assoluta importanza per la nostra città. Siamo felici di contribuire a questa esperienza unica e stimolante per i nostri giovani cittadini". Il direttore generale di TCR Giovanni Gommellini sottolinea che "il progetto mira a far conoscere ai bambini le dinamiche portuali; la loro curiosità, la loro creatività e la loro capacità di sognare faranno il resto". Il progetto ha il patrocinio del Comune di Ravenna e il supporto delle aziende portuali TCR e Sapir. Nella foto la prima visita della scuola media di Mezzano.

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

RavennaNotizie.it

Ravenna

Crollo dei traffici al Porto di Ravenna: a gennaio -19% rispetto al 2023. Incidono sul dato difficoltà economiche generali e situazione internazionale

RavennaNotizie.it

Crollo dei traffici al Porto di Ravenna: a gennaio -19% rispetto al 2023. Incidono sul dato difficoltà economiche generali e situazione internazionale

03/11/2024 12:31

Il Porto di Ravenna deve registrare una battuta d'arresto nel traffico merci relativo al mese di gennaio 2024, che fa segnare un -19,3% rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo dell'anno precedente. C'è però una stima positiva per il mese di febbraio : il primo bimestre si chiude infatti con un -10,2%. Dai dati resi noti dall'Autorità Portuale di Ravenna, il mese di gennaio 2024 ha registrato una movimentazione complessiva di 1.763.181 tonnellate, oltre 421 mila tonnellate in meno rispetto allo stesso mese del 2023. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 1.531.857 e a 231.323 tonnellate (-21,5% e -1,3% rispetto a gennaio 2023). Il calo nei traffici del porto di Ravenna nel primo mese del 2024 riflette la situazione economica globale e del Paese, che sconta il permanere di politiche monetarie restrittive, la contrazione del mercato del credito, il peggioramento della fiducia di consumatori e imprese e il rallentamento dell'industria primaria, come conferma l'ultimo Bollettino economico di Bankitalia. La persistente debolezza del ciclo manifatturiero, delle costruzioni e degli altri settori altamente energivori si sarebbe estesa, inoltre, anche ai servizi. Permangono elevati rischi al ribasso derivanti dalle tensioni politiche internazionali, in particolare in Medio Oriente e il 2024 si è avviato con una dinamica modesta degli scambi di merci e servizi, sui quali incide la debolezza della domanda mondiale. I prezzi del greggio e del gas naturale sono rimasti contenuti nonostante gli attacchi al traffico navale nel Mar Rosso. Secondo l'Istat, a gennaio 2024 si stima per l' interscambio commerciale con i paesi extra UE, una riduzione sia per le importazioni (-8,7%) che per le esportazioni (-4,5%). La contrazione su base mensile dell'export è dovuta alle minori vendite di beni strumentali (-9,2%) e beni intermedi (-8,3%); aumentano, invece, le vendite di energia (+13,2%) e beni di consumo durevoli (+0,6%) e non durevoli (+1,4%). Dal lato dell'import, si rilevano riduzioni congiunturali soprattutto per energia (-12,8%) e beni di consumo durevoli (-11,9%) e non durevoli (-9,7%). Analizzando le merci per condizionamento si evince che le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) – con una movimentazione pari a 1.345.564 tonnellate – sono diminuite del 24,4% (quasi 435 mila tonnellate in meno) rispetto al mese di gennaio 2023. Nell'ambito delle stesse, le merci unitizzate in container, con 117.009 tonnellate, sono calate del 30,9% rispetto a gennaio 2023, mentre le merci su rotabili, con 123.135 tonnellate, sono diminuite del 19,1%. I prodotti liquidi – con una movimentazione pari a 417.617 tonnellate – sono cresciuti del 3,1% (quasi 13mila tonnellate in più) rispetto al mese di gennaio 2023. Il comparto

Il Porto di Ravenna deve registrare una battuta d'arresto nel traffico merci relativo al mese di gennaio 2024, che fa segnare un -19,3% rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo dell'anno precedente. C'è però una stima positiva per il mese di febbraio : il primo bimestre si chiude infatti con un -10,2%. Dai dati resi noti dall'Autorità Portuale di Ravenna, il mese di gennaio 2024 ha registrato una movimentazione complessiva di 1.763.181 tonnellate, oltre 421 mila tonnellate in meno rispetto allo stesso mese del 2023. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 1.531.857 e a 231.323 tonnellate (-21,5% e -1,3% rispetto a gennaio 2023). Il calo nei traffici del porto di Ravenna nel primo mese del 2024 riflette la situazione economica globale e del Paese, che sconta il permanere di politiche monetarie restrittive, la contrazione del mercato del credito, il peggioramento della fiducia di consumatori e imprese e il rallentamento dell'industria primaria, come conferma l'ultimo Bollettino economico di Bankitalia. La persistente debolezza del ciclo manifatturiero, delle costruzioni e degli altri settori altamente energivori si sarebbe estesa, inoltre, anche ai servizi. Permangono elevati rischi al ribasso derivanti dalle tensioni politiche internazionali, in particolare in Medio Oriente e il 2024 si è avviato con una dinamica modesta degli scambi di merci e servizi, sui quali incide la debolezza della domanda mondiale. I prezzi del greggio e del gas naturale sono rimasti contenuti nonostante gli attacchi al traffico navale nel Mar Rosso. Secondo l'Istat, a gennaio 2024 si stima per l' interscambio commerciale con i paesi extra UE, una riduzione sia per le importazioni (-8,7%) che per le esportazioni (-4,5%). La contrazione su base mensile dell'export è dovuta alle minori vendite di beni strumentali (-9,2%) e beni intermedi (-8,3%); aumentano, invece, le vendite di energia (+13,2%) e beni di consumo durevoli (+0,6%) e non durevoli (+1,4%). Dal lato dell'import, si rilevano riduzioni congiunturali soprattutto per energia (-12,8%) e beni di consumo durevoli (-11,9%) e non durevoli (-9,7%). Analizzando le merci per condizionamento si evince che le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) - con una movimentazione pari a 1.345.564 tonnellate - sono diminuite del 24,4% (quasi 435 mila tonnellate in meno) rispetto al mese di gennaio 2023. Nell'ambito delle stesse, le merci unitizzate in container, con 117.009 tonnellate, sono calate del 30,9% rispetto a gennaio 2023, mentre le merci su rotabili, con 123.135 tonnellate, sono diminuite del 19,1%. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 417.617 tonnellate - sono cresciuti del 3,1% (quasi 13mila tonnellate in più) rispetto al mese di gennaio 2023. Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 397.335 tonnellate di merce, ha registrato nel mese di gennaio 2024 un calo pari al 30,0% (170 mila tonnellate in meno) rispetto a gennaio 2023. Analizzando l'andamento delle singole merceologie,

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

particolarmente negativo l'andamento nella movimentazione dei cereali, con 146.329 tonnellate, in calo del 38%, delle farine, pari a 33.489 tonnellate, in calo del 66,4% e degli oli animali e vegetali che perdono il 32,3% (quasi 19 mila tonnellate in meno) rispetto al mese di gennaio 2023. Buono, invece, il dato dei semi oleosi a gennaio 2024, con circa 133,5 mila tonnellate movimentate, in crescita del 13,7% rispetto a gennaio 2023. I materiali da costruzione, con 181.420 tonnellate movimentate in gennaio 2024, hanno registrato una diminuzione del 57,5% rispetto alla movimentazione di gennaio 2023. In forte calo le importazioni di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, pari a 154.200 tonnellate (il 61,6% in meno rispetto a gennaio 2023). I prodotti metallurgici, con 360.845 tonnellate nel mese di gennaio 2024, risultano in calo del 17,8% (oltre 78 mila tonnellate in meno). In aumento a gennaio 2024 i prodotti petroliferi (+4,2%) rispetto allo stesso mese del 2023 e i prodotti chimici che crescono del 17,3%, grazie al sostanziale contributo positivo dei prodotti chimici liquidi (+28,7%). Ottima la performance dei concimi che, con 208.859 tonnellate movimentate nel mese di gennaio 2024, risultano in aumento, rispetto a gennaio 2023, del 153,1% (oltre 126 mila tonnellate in più). Per i contenitori, pari a 11.100 TEUs, si sono registrati 4.779 TEUs in meno rispetto a gennaio 2023 (-30,1%). In termini di tonnellate, la merce trasportata nel mese di gennaio 2024, pari a 117.009 tonnellate, è calata del 30,9% rispetto allo stesso mese del 2023 (oltre 52.000 tonnellate in meno). Il numero delle toccate delle navi portacontainer, in particolare, è stato pari a 34 contro le 39 del gennaio 2023 (5 navi in meno, -12,8%). Trailer e rotabili hanno fatto registrare complessivamente 5.847 pezzi movimentati, con un calo di 823 pezzi (-12,3% rispetto allo stesso mese del 2023) e, in termini di merce movimentata (123.135 tonnellate) una diminuzione del 19,1% rispetto a gennaio 2023, per 29.155 tonnellate in meno. Inizio d'anno negativo anche per i trailer della linea Ravenna - Brindisi - Catania : nel mese di gennaio, infatti, i pezzi movimentati, sono stati pari a 4.891, in deciso calo (-25,5%) rispetto al 2023 (1.672 pezzi in meno). Molto positivo per il porto di Ravenna, invece, il risultato nel mese di gennaio 2024 per le automotive, pari a 914 pezzi, contro i soli 40 dello scorso anno (+2.185,0%), grazie al traffico di vetture BMW sbarcate al terminal Sapir e dirette verso i mercati dell'Asia Orientale. Dalle prime stime sui traffici a chiusura degli ordinativi sul Port Community System (PCS) si prospetta per il mese di febbraio 2024 una movimentazione di poco superiore ai 2 milioni di tonnellate, in lieve aumento (+0,6%) rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Sull'andamento positivo del mese di febbraio 2024 incidono certamente i buoni risultati dei concimi (+61,3%), dei metallurgici (+33,9%), dei combustibili minerali solidi (+24,6%), ma anche la ripresa dei materiali da costruzione (+7,2%) e dei prodotti petroliferi (+1,3%). Buona la performance a febbraio 2024 anche per quanto riguarda i container, sia per i 950 TEUs in più (+5,9%) che per la merce, per quasi 17.000 tonnellate in più (+9,5%) rispetto lo stesso mese del 2023. In crescita rispetto a febbraio 2023 anche la merce trasportata su trailer, per 5.900 tonnellate in più (+3,9%), anche se con circa 460 pezzi in meno (-7,0%). In calo invece, rispetto a febbraio 2023, il dato degli agroalimentari sia liquidi (-57,3%) che

solidi (-54,8%) e dei prodotti chimici liquidi (-2,5%). La movimentazione complessiva per il primo bimestre del 2024 dovrebbe assestarsi sui 3,8 milioni di tonnellate, in diminuzione del 10,2% rispetto allo stesso periodo del 2023 (circa 427.000 tonnellate in meno). Nonostante ciò, dovrebbero però chiudere in crescita il periodo gennaio - febbraio 2024 i concimi (+87,1%), i prodotti chimici liquidi (+14,2%), i metallurgici (+6,9%) e i petroliferi (+2,7%). Negativa la stima, nei primi 2 mesi del 2024, per i container che dovrebbero di poco superare i 28 mila TEUs, con oltre 3.800 TEUs in meno rispetto al primo bimestre 2023 (-12,0%); anche la merce in container, stimata in circa 312 mila tonnellate, risulterebbe in calo del 10,2% (oltre 35.300 tonnellate in meno) rispetto ai primi 2 mesi del 2023. Per quanto riguarda i trailer, i semirimorchi movimentati nei primi 2 mesi del 2024 dovrebbero di poco superare quota 11.000 pezzi (oltre il 16% in meno sul 2023, per oltre 2.100 pezzi mancanti) e la corrispondente merce su trailer movimentata dovrebbe essere inferiore del 7,6% rispetto a quella movimentata fino a febbraio 2023 (circa 23.300 tonnellate in meno).

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

ravennawebtv.it

Ravenna

Port Academy: parte l'avventura portuale per i giovani studenti

ravennawebtv.it

Port Academy: parte l'avventura portuale per i giovani studenti

03/11/2024 10:24

Con il patrocinio del Comune di Ravenna e l'impegno e il sostegno delle aziende portuali TCR e Sapir si apre una nuova fase dell'apprendimento per i giovani studenti delle scuole elementari della città e della provincia: il progetto "Port Academy" che nei prossimi mesi vedrà circa 800 studenti visitare il porto e i terminal TCR e SAPIR. L'obiettivo principale di Port Academy è quello di far comprendere agli studenti il ruolo cruciale dei porti nel mondo moderno e di far loro apprezzare l'importanza delle attività portuali. Attraverso una giornata interattiva e coinvolgente, i piccoli studenti avranno l'opportunità di esplorare il porto di Ravenna, partecipando alla lezione in aula e alla visita guidate nei terminal di TCR e Sapir, anche con la collaborazione della Guardia di Finanza, della Capitaneria di Porto e dell'Agenzia delle Dogane. Il programma di Port Academy è stato pensato appositamente per gli studenti delle scuole elementari e medie con attività divertenti e accessibili che permetteranno loro di scoprire un mondo nuovo e stimolante. Durante la loro visita, gli studenti potranno assistere alle operazioni di carico e scarico delle merci, scoprire le tecnologie utilizzate nel porto e incontrare i lavoratori che rendono possibile il funzionamento quotidiano delle infrastrutture portuali. Nel sottolineare l'impegno delle aziende coinvolte nel progetto, il presidente di TCR Giannantonio Mingozzi e il presidente di Sapir Riccardo Sabadini hanno commentato: "Siamo orgogliosi di supportare il progetto Port Academy, che rappresenta un importante investimento nel futuro delle nuove generazioni. La formazione e l'educazione dei giovani sono fondamentali per lo sviluppo sostenibile del settore portuale e per la crescita della nostra comunità". L'Assessore del porto di Ravenna Annagiulia Randi ha aggiunto: "Port Academy è un'iniziativa

Con il patrocinio del Comune di Ravenna e l'impegno e il sostegno delle aziende portuali TCR e Sapir si apre una nuova fase dell'apprendimento per i giovani studenti delle scuole elementari della città e della provincia: il progetto "Port Academy" che nei prossimi mesi vedrà circa 800 studenti visitare il porto e i terminal TCR e SAPIR. L'obiettivo principale di Port Academy è quello di far comprendere agli studenti il ruolo cruciale dei porti nel mondo moderno e di far loro apprezzare l'importanza delle attività portuali. Attraverso una giornata interattiva e coinvolgente, i piccoli studenti avranno l'opportunità di esplorare il porto di Ravenna, partecipando alla lezione in aula e alla visita guidate nei terminal di TCR e Sapir, anche con la collaborazione della Guardia di Finanza, della Capitaneria di Porto e dell'Agenzia delle Dogane. Il programma di Port Academy è stato pensato appositamente per gli studenti delle scuole elementari e medie con attività divertenti e accessibili che permetteranno loro di scoprire un mondo nuovo e stimolante. Durante la loro visita, gli studenti potranno assistere alle operazioni di carico e scarico delle merci, scoprire le tecnologie utilizzate nel porto e incontrare i lavoratori che rendono possibile il funzionamento quotidiano delle infrastrutture portuali. Nel sottolineare l'impegno delle aziende coinvolte nel progetto, il presidente di TCR Giannantonio Mingozzi e il presidente di Sapir Riccardo Sabadini hanno commentato: "Siamo orgogliosi di supportare il progetto Port Academy, che rappresenta un importante investimento nel futuro delle nuove generazioni. La formazione e l'educazione dei giovani sono fondamentali per lo sviluppo sostenibile del settore portuale e per la crescita della nostra comunità". L'Assessore del porto di Ravenna Annagiulia Randi ha aggiunto: "Port Academy è un'iniziativa straordinaria che permetterà ai bambini di Ravenna di scoprire il mondo portuale e di comprenderne l'assoluta importanza per la nostra città. Siamo felici di contribuire a questa esperienza unica e stimolante per i nostri giovani cittadini". Il direttore generale di TCR Giovanni Gommellini sottolinea che "il progetto mira a far conoscere ai bambini le dinamiche portuali; la loro curiosità, la loro creatività e la loro capacità di sognare faranno il resto".

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

ravennawebtv.it

Ravenna

Calo dei traffici nel Porto di Ravenna: -19,3% rispetto al gennaio 2023

ravennawebtv.it

Calo dei traffici nel Porto di Ravenna: -19,3% rispetto al gennaio 2023

03/11/2024 11:56

Il mese di gennaio 2024 ha registrato una movimentazione complessiva di 1.763.181 tonnellate, in calo dello 19,3% (oltre 421 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 1.531.857 e a 231.323 tonnellate (-21,5% e -1,3% rispetto a gennaio 2023). Il calo nei traffici del porto di Ravenna nel primo mese del 2024 riflette la situazione economica globale e del Paese, che sconta il permanere di politiche monetarie restrittive, la contrazione del mercato del credito, il peggioramento della fiducia di consumatori e imprese e il rallentamento dell'industria primaria, come conferma l'ultimo Bollettino economico di Bankitalia. La persistente debolezza del ciclo manifatturiero, delle costruzioni e degli altri settori altamente energivori si sarebbe estesa, inoltre, anche ai servizi. Permangono elevati rischi al ribasso derivanti dalle tensioni politiche internazionali, in particolare in Medio Oriente e il 2024 si è avviato con una dinamica modesta degli scambi di merci e servizi, sui quali incide la debolezza della domanda mondiale. I prezzi del greggio e del gas naturale sono rimasti contenuti nonostante gli attacchi al traffico navale nel Mar Rosso. Secondo l'Istat, a gennaio 2024 si stima per l'interscambio commerciale con i paesi extra UE, una riduzione sia per le importazioni (-8,7%) che per le esportazioni (-4,5%). La contrazione su base mensile dell'export è dovuta alle minori vendite di beni strumentali (-9,2%) e beni intermedi (-8,3%); aumentano, invece, le vendite di energia (+13,2%) e beni di consumo durevoli (+0,6%) e non durevoli (+1,4%). Dal lato dell'import, si rilevano riduzioni congiunturali soprattutto per energia (-12,8%) e beni di consumo durevoli (-11,9%) e non durevoli (-9,7%). Analizzando le merci per

Il mese di gennaio 2024 ha registrato una movimentazione complessiva di 1.763.181 tonnellate, in calo dello 19,3% (oltre 421 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 1.531.857 e a 231.323 tonnellate (-21,5% e -1,3% rispetto a gennaio 2023). Il calo nei traffici del porto di Ravenna nel primo mese del 2024 riflette la situazione economica globale e del Paese, che sconta il permanere di politiche monetarie restrittive, la contrazione del mercato del credito, il peggioramento della fiducia di consumatori e imprese e il rallentamento dell'industria primaria, come conferma l'ultimo Bollettino economico di Bankitalia. La persistente debolezza del ciclo manifatturiero, delle costruzioni e degli altri settori altamente energivori si sarebbe estesa, inoltre, anche ai servizi. Permangono elevati rischi al ribasso derivanti dalle tensioni politiche internazionali, in particolare in Medio Oriente e il 2024 si è avviato con una dinamica modesta degli scambi di merci e servizi, sui quali incide la debolezza della domanda mondiale. I prezzi del greggio e del gas naturale sono rimasti contenuti nonostante gli attacchi al traffico navale nel Mar Rosso. Secondo l'Istat, a gennaio 2024 si stima per l'interscambio commerciale con i paesi extra UE, una riduzione sia per le importazioni (-8,7%) che per le esportazioni (-4,5%). La contrazione su base mensile dell'export è dovuta alle minori vendite di beni strumentali (-9,2%) e beni intermedi (-8,3%); aumentano, invece, le vendite di energia (+13,2%) e beni di consumo durevoli (+0,6%) e non durevoli (+1,4%). Dal lato dell'import, si rilevano riduzioni congiunturali soprattutto per energia (-12,8%) e beni di consumo durevoli (-11,9%) e non durevoli (-9,7%). Analizzando le merci per condizionamento si evince che le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) - con una movimentazione pari a 1.345.564 tonnellate - sono diminuite del 24,4% (quasi 435 mila tonnellate in meno) rispetto al mese di gennaio 2023. Nell'ambito delle stesse, le merci unitizzate in container , con 117.009 tonnellate, sono calate del 30,9% rispetto a gennaio 2023, mentre le merci su rotabili , con 123.135 tonnellate, sono diminuite del 19,1%. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 417.617 tonnellate - sono cresciuti del 3,1% (quasi 13mila tonnellate in più) rispetto al mese di gennaio 2023. Il comparto agroalimentare derrate alimentari e prodotti agricoli), con 397.335 tonnellate di merce, ha registrato nel mese di gennaio 2024 un calo pari al 30,0% (170 mila tonnellate in meno) rispetto a gennaio 2023. Analizzando l'andamento delle singole merceologie, particolarmente negativo l'andamento nella movimentazione dei cereali , con 146.329 tonnellate, in calo del 38%, delle farine , pari a 33.489 tonnellate, in calo del 66,4% e degli oli animali e vegetali che perdono il 32,3% (quasi 19 mila tonnellate in meno) rispetto al mese di gennaio 2023. Buono, invece, il dato dei semi oleos

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

i a gennaio 2024, con circa 133,5 mila tonnellate movimentate, in crescita del 13,7% rispetto a gennaio 2023. I materiali da costruzione , con 181.420 tonnellate movimentate in gennaio 2024, hanno registrato una diminuzione del 57,5% rispetto alla movimentazione di gennaio 2023. In forte calo le importazioni di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo , pari a 154.200 tonnellate (il 61,6% in meno rispetto a gennaio 2023). I prodotti metallurgici , con 360.845 tonnellate nel mese di gennaio 2024, risultano in calo del 17,8% (oltre 78 mila tonnellate in meno). In aumento a gennaio 2024 i prodotti petroliferi (+4,2%) rispetto allo stesso mese del 2023 e i prodotti chimici che crescono del 17,3%, grazie al sostanziale contributo positivo dei prodotti chimici liquidi Ottima la performance dei concimi che, con 208.859 tonnellate movimentate nel mese di gennaio 2024, risultano in aumento, rispetto a gennaio 2023, del 153,1% (oltre 126 mila tonnellate in più). Per i contenitori , pari a 11.100 TEUs, si sono registrati 4.779 TEUs in meno rispetto a gennaio 2023 (-30,1%). In termini di tonnellate, la merce trasportata nel mese di gennaio 2024, pari a 117.009 tonnellate, è calata del 30,9% rispetto allo stesso mese del 2023 (oltre 52.000 tonnellate in meno). Il numero delle toccate delle navi portacontainer, in particolare, è stato pari a 34 contro le 39 del gennaio 2023 (5 navi in meno, -12,8%). Trailer e rotabili hanno fatto registrare complessivamente 5.847 pezzi movimentati, con un calo di 823 pezzi (-12,3% rispetto allo stesso mese del 2023) e, in termini di merce movimentata (123.135 tonnellate) una diminuzione del 19,1% rispetto a gennaio 2023, per 29.155 tonnellate in meno. Inizio d'anno negativo anche per i trailer della linea Ravenna - Brindisi - Catania : nel mese di gennaio, infatti, i pezzi movimentati, sono stati pari a 4.891, in deciso calo (+25,5%) rispetto al 2023 (1.672 pezzi in meno). Molto positivo per il porto di Ravenna, invece, il risultato nel mese di gennaio 2024 per le automotive , pari a 914 pezzi, contro i soli 40 dello scorso anno (+2.185,0%), grazie al traffico di vetture BMW sbarcate al terminal Sapir e dirette verso i mercati dell'Asia Orientale. Dalle prime stime sui traffici a chiusura degli ordinativi sul Port Community System (PCS) si prospetta per il mese di febbraio 2024 una movimentazione di poco superiore ai 2 milioni di tonnellate, in lieve aumento (+0,6%) rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Sull'andamento positivo del mese di febbraio 2024 incidono certamente i buoni risultati dei concimi (+61,3%), dei metallurgici (+33,9%), dei combustibili minerali solidi (+24,6%), ma anche la ripresa dei materiali da costruzione (+7,2%) e dei prodotti petroliferi Buona la performance a febbraio 2024 anche per quanto riguarda i container , sia per i 950 TEUs in più (+5,9%) che per la merce, per quasi 17.000 tonnellate in più (+9,5%) rispetto lo stesso mese del 2023. In crescita rispetto a febbraio 2023 anche la merce trasportata su trailer , per 5.900 tonnellate in più (+3,9%), anche se con circa 460 pezzi in meno (-7,0%). In calo invece, rispetto a febbraio 2023, il dato degli agroalimentari sia liquidi (-57,3%) che solidi (-54,8%) e dei prodotti chimici liquidi La movimentazione complessiva per il primo bimestre del 2024 dovrebbe assestarsi sui 3,8 milioni di tonnellate, in diminuzione del 10,2% rispetto allo stesso periodo del 2023 (circa 427.000 tonnellate in meno). Nonostante ciò, dovrebbero però chiudere in crescita il periodo gennaio

- febbraio 2024 i concimi (+87,1%), i prodotti chimici liquidi (+14,2%), i metallurgici (+6,9%) e i petroliferi (+2,7%). Negativa la stima, nei primi 2 mesi del 2024, per i container che dovrebbero di poco superare i 28 mila TEUs, con oltre 3.800 TEUs in meno rispetto al primo bimestre 2023 (-12,0%); anche la merce in container, stimata in circa 312 mila tonnellate, risulterebbe in calo del 10,2% (oltre 35.300 tonnellate in meno) rispetto ai primi 2 mesi del 2023. Per quanto riguarda i trailer, i semirimorchi movimentati nei primi 2 mesi del 2024 dovrebbero di poco superare quota 11.000 pezzi (oltre il 16% in meno sul 2023, per oltre 2.100 pezzi mancanti) e la corrispondente merce su trailer movimentata dovrebbe essere inferiore del 7,6% rispetto a quella movimentata fino a febbraio 2023 (circa 23.300 tonnellate in meno).

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

Ship Mag

Ravenna

Porto di Ravenna, a gennaio calo dei traffici vicino al 20% ma si attende la ripresa a febbraio

La movimentazione complessiva per il primo bimestre del 2024 dovrebbe arrivare a 3,8 milioni di tonnellate Ravenna - Segno negativo per il porto di Ravenna nel mese di gennaio che ha registrato una movimentazione complessiva di 1.763.181 tonnellate con un calo dello 19,3% (oltre 421 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a e 231.323 tonnellate (-21,5% e -1,3% rispetto a gennaio 2023). Un passo indietro, come spiega l'Authority , che dipende dalla "situazione economica globale e del paese, che sconta il permanere di politiche monetarie restrittive, la contrazione del mercato del credito, il peggioramento della fiducia di consumatori e imprese e il rallentamento dell'industria primaria, come conferma l'ultimo bollettino economico di Bankitalia". Più fiducia invece per il il mese di febbraio: prevista una movimentazione di poco superiore ai 2 milioni di tonnellate , in lieve aumento (+0,6%) rispetto allo stesso mese dello scorso anno. La movimentazione complessiva per il primo bimestre del 2024 dovrebbe assestarsi sui 3,8 milioni di tonnellate , in diminuzione del 10,2% rispetto allo stesso periodo del 2023 (circa 427.000 tonnellate in meno).

Ship Mag

Porto di Ravenna, a gennaio calo dei traffici vicino al 20% ma si attende la ripresa a febbraio

03/11/2024 15:53

La movimentazione complessiva per il primo bimestre del 2024 dovrebbe arrivare a 3,8 milioni di tonnellate Ravenna – Segno negativo per il porto di Ravenna nel mese di gennaio che ha registrato una movimentazione complessiva di 1.763.181 tonnellate con un calo dello 19,3% (oltre 421 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a e 231.323 tonnellate (-21,5% e -1,3% rispetto a gennaio 2023). Un passo indietro, come spiega l'Authority , che dipende dalla "situazione economica globale e del paese, che sconta il permanere di politiche monetarie restrittive, la contrazione del mercato del credito, il peggioramento della fiducia di consumatori e imprese e il rallentamento dell'industria primaria, come conferma l'ultimo bollettino economico di Bankitalia". Più fiducia invece per il il mese di febbraio: prevista una movimentazione di poco superiore ai 2 milioni di tonnellate , in lieve aumento (+0,6%) rispetto allo stesso mese dello scorso anno. La movimentazione complessiva per il primo bimestre del 2024 dovrebbe assestarsi sui 3,8 milioni di tonnellate , in diminuzione del 10,2% rispetto allo stesso periodo del 2023 (circa 427.000 tonnellate in meno).

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

Messaggero Marittimo

Ravenna

Porto di Ravenna: meno 19% di traffico a Gennaio

Messaggero Marittimo.it

11 Marzo 2024 - Redazione

Porto di Ravenna: meno 19% di traffico a Gennaio

RAVENNA – Il **mese di Gennaio 2024** ha registrato una **movimentazione complessiva di 1.763.181 tonnellate, in calo dello 19,3%** (oltre 421 mila tonnellate in meno) **rispetto allo stesso mese del 2023.** Gli **sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 1.531.857 e a 231.323 tonnellate (-21,5% e -1,3%).** Il calo nei traffici del porto di Ravenna nel primo mese dell'anno riflette la situazione economica globale e del Paese, che sconta il permanere di politiche monetarie restrittive, la contrazione del mercato del credito, il peggioramento della fiducia di consumatori e imprese e il rallentamento dell'industria primaria, come conferma l'ultimo Bollettino economico di Bankitalia. La persistente debolezza del ciclo manifatturiero, delle costruzioni e degli altri settori altamente energivori si sarebbe estesa, inoltre, anche ai servizi.

Permangono elevati rischi al ribasso derivanti dalle tensioni politiche internazionali, in particolare in Medio Oriente e il 2024 si è avviato con una dinamica modesta degli scambi di merci e servizi, sui quali incide la debolezza della domanda mondiale. I prezzi del greggio e del gas naturale sono rimasti contenuti nonostante gli attacchi al traffico navale nel Mar Rosso.

Secondo l'Istat, a Gennaio si stima per **l'interscambio commerciale con i paesi extra Ue, una riduzione sia per le importazioni (-8,7%) che per le esportazioni (-4,5%).** La contrazione su base mensile dell'export è dovuta alle minori vendite di beni strumentali (-9,2%) e beni intermedi (-8,3%); aumentano, invece, le vendite di energia (+13,2%) e beni di consumo durevoli

https://www.messaggeromarittimo.it/porto-di-ravenna-meno-19-di-traffico-a-gennaio/ | 11 Marzo 2024 - Redazione

RAVENNA – Il mese di Gennaio 2024 ha registrato una movimentazione complessiva di 1.763.181 tonnellate, in calo dello 19,3% (oltre 421 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 1.531.857 e a 231.323 tonnellate (-21,5% e -1,3%). Il calo nei traffici del porto di Ravenna nel primo mese dell'anno riflette la situazione economica globale e del Paese, che sconta il permanere di politiche monetarie restrittive, la contrazione del mercato del credito, il peggioramento della fiducia di consumatori e imprese e il rallentamento dell'industria primaria, come conferma l'ultimo Bollettino economico di Bankitalia. La persistente debolezza del ciclo manifatturiero, delle costruzioni e degli altri settori altamente energivori si sarebbe estesa, inoltre, anche ai servizi. Permangono elevati rischi al ribasso derivanti dalle tensioni politiche internazionali, in particolare in Medio Oriente e il 2024 si è avviato con una dinamica modesta degli scambi di merci e servizi, sui quali incide la debolezza della domanda mondiale. I prezzi del greggio e del gas naturale sono rimasti contenuti nonostante gli attacchi al traffico navale nel Mar Rosso. Secondo l'Istat, a Gennaio si stima per l'interscambio commerciale con i paesi extra Ue, una riduzione sia per le importazioni (-8,7%) che per le esportazioni (-4,5%). La contrazione su base mensile dell'export è dovuta alle minori vendite di beni strumentali (-9,2%) e beni intermedi (-8,3%); aumentano, invece, le vendite di energia (+13,2%) e beni di consumo durevoli (+0,6%) e non durevoli (+1,4%). Dal lato dell'import, si rilevano riduzioni congiunturali soprattutto per energia (-12,8%) e beni di consumo durevoli (-11,9%) e non durevoli (-9,7%). Analizzando le merci per condizionamento si evince che nell'ambito delle stesse, le merci unitizzate in container, con 117.009 tonnellate, sono calate del 30,9% rispetto al Gennaio dello scorso anno, mentre le merci su rotabili, con 123.135 tonnellate, sono diminuite del 19,1%. Per i contenitori, pari a 11.100 TEUs, si sono registrati 4.779 TEUs in meno rispetto allo scorso anno, -30,1%). In termini di tonnellate, la merce trasportata nel mese di Gennaio , pari a 117.009 tonnellate, è calata del 30,9%.Trailer e rotabili hanno fatto registrare complessivamente 5.847 pezzi movimentati, con un calo di 823 pezzi (-12,3% rispetto allo stesso mese del 2023) e, in termini di merce movimentata (123.135 tonnellate) una diminuzione del 19,1%. Inizio d'anno negativo anche per i trailer della linea Ravenna Brindisi Catania: nel mese di gennaio, infatti, i pezzi movimentati, sono stati pari a 4.891, in deciso calo rispetto al 2023 (1.672 pezzi in meno). Molto positivo per il porto di Ravenna, invece, il risultato per le automotive, pari a 914 pezzi, contro i soli 40 dello scorso anno (+2.185,0%), grazie al traffico di vetture BMW sbarcate al terminal Sapir e dirette verso i mercati dell'Asia Orientale. Dalle prime stime sui traffici a chiusura degli ordinativi sul Port Community System (PCS) si prospetta per il mese di Febbraio 2024

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

una movimentazione di poco superiore ai 2 milioni di tonnellate, in lieve aumento (+0,6%) rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Negativa la stima, nei primi 2 mesi del 2024, per i container che dovrebbero di poco superare i 28 mila TEUs, con oltre 3.800 TEUs in meno rispetto al primo bimestre 2023 (-12,0%); anche la merce in container, stimata in circa 312 mila tonnellate, risulterebbe in calo del 10,2% (oltre 35.300 tonnellate in meno) rispetto ai primi 2 mesi del 2023.

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

Il Nautilus

Livorno

Il Consiglio dei Ministri vara il nuovo Regolamento sulle ZLS

Il Nautilus

Il Consiglio dei Ministri vara il nuovo Regolamento sulle ZLS

03/11/2024 14:49 ABELE CARRUEZZO;

(foto courtesy Autorità Portuale di Livorno) Livorno . Dopo il convegno sul rilancio della ZLS Toscana, organizzato dell'AdSP di Livorno, è arrivata in Consiglio dei Ministri l'approvazione del Regolamento che reca la disciplina di istituzione delle Zone Logistiche Semplificate, atteso da almeno un anno e mezzo. Lo ha evidenziato con una nota la stessa l'Autorità Portuale di Livorno ricordando che il documento definisce le modalità di istituzione delle Zone Logistiche Semplificate, la loro durata, i criteri per la loro identificazione e delimitazione, le misure di organizzazione e funzionamento. "Un risultato di enorme importanza – lo definisce il Segretario generale dell'ente portuale, Matteo Paroli – che ci piace poter credere di aver raggiunto anche grazie al riscontro favorevole ricevuto dal nostro convegno, che ha visto la partecipazione di tutta la comunità portuale, e durante il quale sono stati assunti dalle più alte figure istituzionali impegni ben precisi riguardo al superamento dell'impasse rappresentata dalla mancata adozione del regolamento sulle ZLS. Quello adottato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri è il primo importante step per arrivare all'adozione del Decreto di istituzione della ZLS toscana, un obiettivo che a questo punto è a portata di mano. Aspettiamo con fiducia la pubblicazione del Decreto attuativo della ZLS toscana". Il Segretario generale dell'Ente di governo del porto ha voluto espressamente ringraziare tutti coloro che insieme a lui hanno profuso massimo impegno affinché la situazione di stallo che si era venuta a creare sia oggi da considerarsi superata. "L'azione coordinata di spinta per la definizione del complesso quadro giuridico e normativo, indispensabile per la istituzione delle ZLS nazionali, ha visto la partecipazione di tutte le Istituzioni coinvolte, a partire dalla Regione Toscana, dei Parlamentari locali e dei Consiglieri regionali di tutti gli schieramenti politici, a dimostrazione che di fronte agli interessi di sviluppo economico del territorio la politica sa rendersi coesa e fattibilmente concreta" ha concluso Paroli. Paroli ha quindi voluto ricordare la

(foto courtesy Autorità Portuale di Livorno) Livorno . Dopo il convegno sul rilancio della ZLS Toscana, organizzato dell'AdSP di Livorno, è arrivata in Consiglio dei Ministri l'approvazione del Regolamento che reca la disciplina di istituzione delle Zone Logistiche Semplificate, atteso da almeno un anno e mezzo. Lo ha evidenziato con una nota la stessa l'Autorità Portuale di Livorno ricordando che il documento definisce le modalità di istituzione delle Zone Logistiche Semplificate, la loro durata, i criteri per la loro identificazione e delimitazione, le misure di organizzazione e funzionamento. "Un risultato di enorme importanza - lo definisce il Segretario generale dell'ente portuale, Matteo Paroli - che ci piace poter credere di aver raggiunto anche grazie al riscontro favorevole ricevuto dal nostro convegno, che ha visto la partecipazione di tutta la comunità portuale, e durante il quale sono stati assunti dalle più alte figure istituzionali impegni ben precisi riguardo al superamento dell'impasse rappresentata dalla mancata adozione del regolamento sulle ZLS. Quello adottato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri è il primo importante step per arrivare all'adozione del Decreto di istituzione della ZLS toscana, un obiettivo che a questo punto è a portata di mano. Aspettiamo con fiducia la pubblicazione del Decreto attuativo della ZLS toscana". Il Segretario generale dell'Ente di governo del porto ha voluto espressamente ringraziare tutti coloro che insieme a lui hanno profuso massimo impegno affinché la situazione di stallo che si era venuta a creare sia oggi da considerarsi superata. "L'azione coordinata di spinta per la definizione del complesso quadro giuridico e normativo, indispensabile per la istituzione delle ZLS nazionali, ha visto la partecipazione di tutte le Istituzioni coinvolte, a partire dalla Regione Toscana, dei Parlamentari locali e dei Consiglieri regionali di tutti gli schieramenti politici, a dimostrazione che di fronte agli interessi di sviluppo economico del territorio la politica sa rendersi coesa e fattibilmente concreta" ha concluso Paroli. Paroli ha quindi voluto ricordare la costante attenzione che Confindustria Livorno-Massa Carrara ha da sempre mantenuto sul tema della Zls Toscana, unitamente a Confetra, Assiterminal, Fise-Uniport, Ancip e alla Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno. Esprime soddisfazione anche il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, prontamente informato da Paroli dell'avvenuta pubblicazione del Regolamento sulle ZLS: "si tratta di un risultato fondamentale che premia gli sforzi fatti dalla Regione e dall'amministrazione portuale negli ultimi anni. Sforzi che hanno trovato in questo Governo una importante disponibilità attuativa. Un grazie anche a tutte le forze politiche in gioco, con le quali è stato possibile attivare una interlocuzione seria e costruttiva". Abele Carruezzo.

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Infrastrutture resilienti e sostenibili nei porti e nella logistica: il punto a MarLog Conference

CivOnline

Infrastrutture resilienti e sostenibili nei porti e nella logistica: il punto a MarLog Conference

03/11/2024 08:58 DARIA GEGGI;

Daria Geggi CIVITAVECCHIA – "Prospettiva di infrastrutture resilienti e sostenibili nei porti e nella logistica". È questo il tema sul quale si sono confrontati esperti provenienti da porti, logistica, sostenibilità e tecnologia per discutere le ultime tendenze e innovazioni nelle infrastrutture sostenibili durante i tre giorni di "Marlog Conferenc Towards Smart Green Blue Infrastructure" che si sono svolti dal 3 al 5 marzo scorsi ad Alessandria d'Egitto. Tra i relatori ed ospiti di quella che negli anni è diventata una delle conferenze internazionali più importanti nel Medio Oriente e nel Nord Africa, anche il presidente di Medports Pino Musolino che ha avuto l'occasione di «partecipare - ha spiegato - ad un evento eccezionale, ben organizzato. Tre giorni di confronti fruttuosi, presentazioni approfondite e, per me personalmente, tanti spunti di riflessione da portare a casa». Per Musolino, presidente anche dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale, è stata l'occasione anche per promuovere il network del Lazio e aprire a possibili nuovi contatti con altri Paesi. «Davvero un ottimo lavoro quello di Marlog Conference - ha aggiunto - sono estremamente grato per lo spazio che mi è stato concesso e grazie all'associazione MEDports per la fiducia che ripone in me come Presidente». Nel corso dei tre giorni si è parlato quindi di come ridurre le emissioni derivanti dalle operazioni portuali, migliorare l'efficienza energetica nei porti e nella logistica, sviluppare infrastrutture verdi, creare una catena di fornitura più sostenibile. I relatori, tra cui appunto il presidente Musolino, hanno condiviso le loro intuizioni ed esperienze sulle sfide e le opportunità della sostenibilità nei porti e nella logistica, illustrando i passi già compiuti e guardando ai prossimi obiettivi da raggiungere. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Daria Geggi CIVITAVECCHIA - "Prospettiva di infrastrutture resilienti e sostenibili nei porti e nella logistica". È questo il tema sul quale si sono confrontati esperti provenienti da porti, logistica, sostenibilità e tecnologia per discutere le ultime tendenze e innovazioni nelle infrastrutture sostenibili durante i tre giorni di "Marlog Conferenc Towards Smart Green Blue Infrastructure" che si sono svolti dal 3 al 5 marzo scorsi ad Alessandria d'Egitto. Tra i relatori ed ospiti di quella che negli anni è diventata una delle conferenze internazionali più importanti nel Medio Oriente e nel Nord Africa, anche il presidente di Medports Pino Musolino che ha avuto l'occasione di «partecipare - ha spiegato - ad un evento eccezionale, ben organizzato. Tre giorni di confronti fruttuosi, presentazioni approfondite e, per me personalmente, tanti spunti di riflessione da portare a casa». Per Musolino, presidente anche dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale, è stata l'occasione anche per promuovere il network del Lazio e aprire a possibili nuovi contatti con altri Paesi. «Davvero un ottimo lavoro quello di Marlog Conference - ha aggiunto - sono estremamente grato per lo spazio che mi è stato concesso e grazie all'associazione MEDports per la fiducia che ripone in me come Presidente». Nel corso dei tre giorni si è parlato quindi di come ridurre le emissioni derivanti dalle operazioni portuali, migliorare l'efficienza energetica nei porti e nella logistica, sviluppare infrastrutture verdi, creare una catena di fornitura più sostenibile. I relatori, tra cui appunto il presidente Musolino, hanno condiviso le loro intuizioni ed esperienze sulle sfide e le opportunità della sostenibilità nei porti e nella logistica, illustrando i passi già compiuti e guardando ai prossimi obiettivi da raggiungere. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La legge quadro sugli interporti ed il caso paradossale di Civitavecchia

CivOnline

La legge quadro sugli interporti ed il caso paradossale di Civitavecchia

03/11/2024 13:42 Daria Geggi

Perché la piattaforma cittadina, rilanciata recentemente da Cfft, non è riconosciuta dal Ministero? CIVITAVECCHIA – Gli interporti sono infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale. È quanto ribadito nella proposta di legge quadro sugli interporti approvata nei giorni scorsi dall'Aula della Camera con 125 voti favorevoli e 79 contrari (3 gli astenuti). Il provvedimento passa ora all'esame del Senato. Il testo introduce una nuova disciplina quadro abrogando quella del 1990, specificando anche che la rete degli interporti costituisce, nel suo insieme, una delle infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti ed è strettamente pertinente al perseguimento di interessi pubblici di rilievo generale. La nuova norma si propone di favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, valorizzando anche la rete esistente degli interporti e i collegamenti con il sistema portuale. Primo firmatario della proposta di legge è il deputato di Fratelli d'Italia Mauro Rotelli. Il deputato FdI Mauro Rotelli Il deputato FdI Mauro Rotelli (IMAGOECONOMICA) «Esprimo grande apprezzamento per l'approvazione alla Camera della legge quadro sugli interporti che porta la mia prima firma - ha commentato con soddisfazione - dopo 34 anni durante i quali la logistica internazionale ha visto profondi mutamenti e il potenziamento dell'intermodalità, anche attraverso la creazione dei corridoi Ten-T, si è approvata una legge che vuole realizzare una rete di interporti efficiente, sicura e sostenibile». Il deputato, presidente della commissione Ambiente della Camera, ha quindi aggiunto che «a queste infrastrutture viene ora riconosciuto il ruolo di attori fondamentali per lo sviluppo e la valorizzazione per l'economia della nazione. Abbiamo infatti riscritto il paradigma di queste infrastrutture in chiave di digitalizzazione e sostenibilità - ha aggiunto l'onorevole Rotelli - superando sostanzialmente l'intera legislazione in materia. Viene operata una ricognizione

Perché la piattaforma cittadina, rilanciata recentemente da Cfft, non è riconosciuta dal Ministero? CIVITAVECCHIA - Gli interporti sono infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale. È quanto ribadito nella proposta di legge quadro sugli interporti approvata nei giorni scorsi dall'Aula della Camera con 125 voti favorevoli e 79 contrari (3 gli astenuti). Il provvedimento passa ora all'esame del Senato. Il testo introduce una nuova disciplina quadro abrogando quella del 1990, specificando anche che la rete degli interporti costituisce, nel suo insieme, una delle infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti ed è strettamente pertinente al perseguimento di interessi pubblici di rilievo generale. La nuova norma si propone di favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, valorizzando anche la rete esistente degli interporti e i collegamenti con il sistema portuale. Primo firmatario della proposta di legge è il deputato di Fratelli d'Italia Mauro Rotelli. Il deputato FdI Mauro Rotelli Il deputato FdI Mauro Rotelli (IMAGOECONOMICA) «Esprimo grande apprezzamento per l'approvazione alla Camera della legge quadro sugli interporti che porta la mia prima firma - ha commentato con soddisfazione - dopo 34 anni durante i quali la logistica internazionale ha visto profondi mutamenti e il potenziamento dell'intermodalità, anche attraverso la creazione dei corridoi Ten-T, si è approvata una legge che vuole realizzare una rete di interporti efficiente, sicura e sostenibile». Il deputato, presidente della commissione Ambiente della Camera, ha quindi aggiunto che «a queste infrastrutture viene ora riconosciuto il ruolo di attori fondamentali per lo sviluppo e la valorizzazione per l'economia della nazione. Abbiamo infatti riscritto il paradigma di queste infrastrutture in chiave di digitalizzazione e sostenibilità - ha aggiunto l'onorevole Rotelli - superando sostanzialmente l'intera legislazione in materia. Viene operata una ricognizione sugli interporti esistenti e stabiliti i requisiti oggettivi per l'individuazione di nuovi interporti affinché siano anche "hub verdi", dotati di impianti di energia rinnovabile e di sistemi certificati di risparmio energetico. Come primo firmatario della legge, sono molto soddisfatto per il grande lavoro svolto in Commissione Trasporti e ringrazio pertanto il suo presidente Deidda e il relatore Caroppo. Sono certo - ha concluso l'onorevole Rotelli - che l'iter di questa legge quadro procederà spedito anche nell'altro ramo del Parlamento e che la nostra Nazione potrà beneficiarne ben presto per l'implementazione e lo sviluppo economico dell'Italia». Attualmente sono attivi in Italia 24 interporti: Bari, Bentivoglio, Catania, Cervignano del Friuli, Jesi, Livorno, Maddaloni, Mortara, Nola, Novara, Orbassano, Orte, Padova, Parma, Pescara, Portogruaro, Prato, Rivalta Scrivia, Rovigo, Trento, Trieste, Vado, Venezia e Verona. E Civitavecchia? La situazione in città sembra essere paradossale, con un interporto che negli ultimi

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

tre anni è stato rilanciato dalla nuova proprietà, la Civitavecchia Fruit & Forest Terminal che già gestisce i traffici del terminal agroalimentare in porto, ma che al momento sembra trovarsi anche al centro di una impasse difficile da risolvere. La piattaforma logistica oggi è full; pieni i magazzini, pieni i piazzali, pieni i capannoni, con continue richieste che i vertici della società cercano di soddisfare, anche se non sempre è facile. Nonostante questo, però, l'interporto di Civitavecchia non è riconosciuto a livello ministeriale. «Per avere questo status - spiegano infatti Steven Clerckx e Sergio Serpente,vertici della società -un interporto deve essere dotato di collegamenti via terra, acqua, aria e ferro». Proprio la Legge n. 240 del 4 agosto 1990 intende per interporto "un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione". A Civitavecchia il problema, da anni ormai, è rappresentato dal collegamento ferroviario. Cinquanta metri di binari. Questo separa l'interporto dall'essere riconosciuto tale. «Mancano 50 metri di binari - hanno aggiunto - per collegarci alla linea, al primo tratto della Civitavecchia Orte funzionante fino a qualche anno fa, quando era usato per il trasporto delle auto. Questo ci taglia fuori dal riconoscimento ministeriale, che si traduce anche nell'impossibilità di poter accedere a determinati finanziamenti destinati all'ulteriore implementazione e sviluppo della struttura: parliamo di un'importante piattaforma dell'Alto Lazio, con i suoi 55 ettari, a ridosso del porto». Il lavoro di Cfft, in questi anni, è stato rivolto anche a sanare delle criticità lasciate dalla precedente gestione. Ad esempio sono riusciti ad essere riammessi come soci effettivi all'interno dell'associazione nazionale Uir, unione interporti riuniti, a conferma proprio della volontà dell'interporto di Civitavecchia di riacquisire una posizione di prestigio, data dalla posizione e soprattutto dall'impegno messo per tornare a riempire i capannoni fino a pochi anni fa completamente vuoti. L'altra criticità resta il fascio binari, aspetto definito "penalizzante" anche per il territorio che continua a perdere opportunità.«Oggi la ferrovia è il cuore pulsante della logistica - hanno confermato Serpente e Clerckx - il completamento dell'ultimo miglio ferroviario in porto, tra l'altro un porto Core non dimentichiamolo, è un tassello fondamentale; peccato poi che tutto si blocca in zona industriale, senza collegamenti diretti tra porto e interporto, tra lo scalo ed il suo retroporto, dove tra l'altro resta sempre da lavorare per liberare aree e renderle produttive. Cfft in questi anni ha dimostrato che porto e interporto dialogano fortemente: peccato che bisogna spostare la merce su gomma: così non siamo competitivi come dovremmo». L'auspicio? «Che ci si renda conto tutti di questo ostacolo presente ancora oggi - hanno concluso - e che si lavori quindi tutti ad un unico obiettivo: quello di sviluppare il porto e tutta la zona che è intorno, per un vero rilancio di questo territorio». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nel Porto di Barcellona arriva la prima sottostazione OPS

Il Nautilus

Nel Porto di Barcellona arriva la prima sottostazione OPS

03/11/2024 11:05 ABELE CARRUEZZO;

(Foto courtesy Autorità Porto di Barcellona) Il Porto di Barcellona ha ricevuto la prima sottostazione di alimentazione elettrica onshore OPS (Onshore Power Supply) della futura rete di connessione per navi che è in fase di implementazione con il progetto Nexigen. Barcellona . La parte centrale e la più importante del primo sistema OPS per fornire elettricità alle navi portacontainer che arrivano al porto, consentendo loro di spegnere i motori mentre sono ormeggiate, riducendo così le emissioni che generano, è stata installata nel Porto di Barcellona. L' Onshore Power Supply (OPS), noto anche come cold ironing, è una soluzione importante per ridurre l'inquinamento e migliorare la sostenibilità. La sottostazione OPS è composta da sei moduli assemblati in Danimarca dalla società PowerCon, che si è aggiudicata il contratto per l'installazione del sistema in formato 'chiavi in mano', e consentirà di collegare fino a due navi portacontainer contemporaneamente. L'arrivo di questo elemento è importante per il progetto di elettrificazione della banchina terminale BEST di Hutchison Ports, dove erano già stati eseguiti i lavori sia sulla rete civile che elettrica e la stesura dei cavi fino alla banchina, in concomitanza con i lavori di ampliamento del terminal. Il collegamento OPS sarà completato nei prossimi quattro mesi con l'arrivo delle apparecchiature da installare in banchina per collegare le navi e verranno eseguiti tutti i controlli e i test necessari. Se tutto va come previsto, l'obiettivo è quello di iniziare a fornire alle navi energia pulita certificata come rinnovabile al 100% a partire da luglio, riferisce l'Autorità Portuale di Barcellona. Parallelamente a questi lavori, il porto di Barcellona sta organizzando incontri con diverse compagnie di navigazione per pianificare l'arrivo e il collegamento delle navi che sono dotate di collegamenti OPS. Il terminal BEST OPS e quello in costruzione presso il Ferry Terminal funzioneranno infatti come test pilota, consentendo di raccogliere dati e informazioni sul loro funzionamento per ottimizzare l'implementazione del resto dell' OPS e della rete di media tensione che

(Foto courtesy Autorità Porto di Barcellona) Il Porto di Barcellona ha ricevuto la prima sottostazione di alimentazione elettrica onshore OPS (Onshore Power Supply) della futura rete di connessione per navi che è in fase di implementazione con il progetto Nexigen. Barcellona . La parte centrale e la più importante del primo sistema OPS per fornire elettricità alle navi portacontainer che arrivano al porto, consentendo loro di spegnere i motori mentre sono ormeggiate, riducendo così le emissioni che generano, è stata installata nel Porto di Barcellona. L' Onshore Power Supply (OPS), noto anche come cold ironing, è una soluzione importante per ridurre l'inquinamento e migliorare la sostenibilità. La sottostazione OPS è composta da sei moduli assemblati in Danimarca dalla società PowerCon, che si è aggiudicata il contratto per l'installazione del sistema in formato 'chiavi in mano', e consentirà di collegare fino a due navi portacontainer contemporaneamente. L'arrivo di questo elemento è importante per il progetto di elettrificazione della banchina terminale BEST di Hutchison Ports, dove erano già stati eseguiti i lavori sia sulla rete civile che elettrica e la stesura dei cavi fino alla banchina, in concomitanza con i lavori di ampliamento del terminal. Il collegamento OPS sarà completato nei prossimi quattro mesi con l'arrivo delle apparecchiature da installare in banchina per collegare le navi e verranno eseguiti tutti i controlli e i test necessari. Se tutto va come previsto, l'obiettivo è quello di iniziare a fornire alle navi energia pulita certificata come rinnovabile al 100% a partire da luglio, riferisce l'Autorità Portuale di Barcellona. Parallelamente a questi lavori, il porto di Barcellona sta organizzando incontri con diverse compagnie di navigazione per pianificare l'arrivo e il collegamento delle navi che sono già dotate di collegamenti OPS. Il terminal BEST OPS e quello in costruzione presso il Ferry Terminal funzioneranno infatti come test pilota, consentendo di raccogliere dati e informazioni sul loro funzionamento per ottimizzare l'implementazione del resto dell' OPS e della rete di media tensione che fornirà loro elettricità rinnovabile. Il progetto Nexigen è una delle grandi iniziative del porto di Barcellona per dimezzare le emissioni di CO_2 delle operazioni portuali entro il 2030 e diventare un porto a zero emissioni di carbonio entro il 2050. In particolare, l'elettrificazione delle principali banchine del porto di Barcellona consentirà di eliminare 66.000 tonnellate di CO_2 e 1.234 tonnellate di NO_x dalle emissioni generate dall'attività portuale. "L'arrivo dell' OPS del terminal BEST è una pietra miliare molto importante nel lancio del progetto Nexigen", ha sottolineato il Presidente del Porto di Barcellona, Lluís Salvadó. "È il risultato di anni di lavoro per realizzare il primo sistema di questo tipo nel sud Europa e la prima parte di una rete che consentirà di ridurre significativamente le emissioni generate dall'attività portuale".

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

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La scorsa estate, continua la nota dell'Autorità Portuale, il Consiglio di Amministrazione del Porto di Barcellona ha approvato l'avvio della procedura per la costruzione di una batteria di sette condotte sotterranee che collegheranno i moli di Energy e Adossat. Più recentemente, il Porto di Barcellona ha effettuato un totale di 199 operazioni di bunkeraggio di gas naturale liquefatto (GNL) alle navi per un totale di 143.000 metri cubi nel dicembre 2023, conclude la nota. Segnaliamo che i porti che utilizzano i sistemi OPS per le navi marittime sono stati sviluppati prima in Nord America e poi in Europa. Come illustra la tabella seguente, l'assenza di norme pertinenti e le differenze nei layout elettrici delle reti e delle navi hanno portato a differenze sotto diversi aspetti. La potenza degli impianti nei vari porti dipende dal fabbisogno energetico delle navi che fanno scalo. Dive5rsi porti stanno attualmente implementando l'OPS, estendendo così l'ambito di applicazione della stessa. Questi includono: il porto di Le Havre (Francia), il Porto di Marsiglia (Francia), il Porto di Civitavecchia (Italia). In molti altri porti italiani si sta predisponendo la stessa tecnologia per un cold ironing più efficace e senza il limite grande dei costi per le compagnie di navigazione. Il D Lgs. 4 agosto 2016, n. 169, modificato dal D Lgs. 13 dicembre 2017, n.232, prevede che le Autorità di Sistema Portuale promuovano la redazione del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) sulla base di linee guida adottate dal Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il documento definisce gli indirizzi strategici e identifica le misure volte a migliorare l'efficienza energetica e promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale. Abele Carruezzo.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La legge quadro sugli interporti ed il caso paradossale di Civitavecchia

La Provincia di Civitavecchia

La legge quadro sugli interporti ed il caso paradossale di Civitavecchia

03/11/2024 13:56 Daria Geggi

Perché la piattaforma cittadina, rilanciata recentemente da Cfft, non è riconosciuta dal Ministero? Condividi CIVITAVECCHIA – Gli interporti sono infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale. È quanto ribadito nella proposta di legge quadro sugli interporti approvata nei giorni scorsi dall'Aula della Camera con 125 voti favorevoli e 79 contrari (3 gli astenuti). Il provvedimento passa ora all'esame del Senato. Il testo introduce una nuova disciplina quadro abrogando quella del 1990, specificando anche che la rete degli interporti costituisce, nel suo insieme, una delle infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti ed è strettamente pertinente al perseguimento di interessi pubblici di rilievo generale. La nuova norma si propone di favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, valorizzando anche la rete esistente degli interporti e i collegamenti con il sistema portuale. Primo firmatario della proposta di legge è il deputato di Fratelli d'Italia Mauro Rotelli. «Esprimo grande apprezzamento per l'approvazione alla Camera della legge quadro sugli interporti che porta la mia prima firma – ha commentato con soddisfazione – dopo 34 anni durante i quali la logistica internazionale ha visto profondi mutamenti e il potenziamento dell'intermodalità, anche attraverso la creazione dei corridoi Ten-T, si è approvata una legge che vuole realizzare una rete di interporti efficiente, sicura e sostenibile». Il deputato, presidente della commissione Ambiente della Camera, ha quindi aggiunto che «a queste infrastrutture viene ora riconosciuto il ruolo di attori fondamentali per lo sviluppo e la valorizzazione per l'economia della nazione. Abbiamo infatti riscritto il paradigma di queste infrastrutture in chiave di digitalizzazione e sostenibilità – ha aggiunto l'onorevole Rotelli – superando sostanzialmente l'intera legislazione in materia. Viene operata una ricognizione sugli interporti esistenti e stabiliti i requisiti

Perché la piattaforma cittadina, rilanciata recentemente da Cfft, non è riconosciuta dal Ministero? Condividi CIVITAVECCHIA - Gli interporti sono infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale. È quanto ribadito nella proposta di legge quadro sugli interporti approvata nei giorni scorsi dall'Aula della Camera con 125 voti favorevoli e 79 contrari (3 gli astenuti). Il provvedimento passa ora all'esame del Senato. Il testo introduce una nuova disciplina quadro abrogando quella del 1990, specificando anche che la rete degli interporti costituisce, nel suo insieme, una delle infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti ed è strettamente pertinente al perseguimento di interessi pubblici di rilievo generale. La nuova norma si propone di favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, valorizzando anche la rete esistente degli interporti e i collegamenti con il sistema portuale. Primo firmatario della proposta di legge è il deputato di Fratelli d'Italia Mauro Rotelli. «Esprimo grande apprezzamento per l'approvazione alla Camera della legge quadro sugli interporti che porta la mia prima firma - ha commentato con soddisfazione - dopo 34 anni durante i quali la logistica internazionale ha visto profondi mutamenti e il potenziamento dell'intermodalità, anche attraverso la creazione dei corridoi Ten-T, si è approvata una legge che vuole realizzare una rete di interporti efficiente, sicura e sostenibile». Il deputato, presidente della commissione Ambiente della Camera, ha quindi aggiunto che «a queste infrastrutture viene ora riconosciuto il ruolo di attori fondamentali per lo sviluppo e la valorizzazione per l'economia della nazione. Abbiamo infatti riscritto il paradigma di queste infrastrutture in chiave di digitalizzazione e sostenibilità - ha aggiunto l'onorevole Rotelli - superando sostanzialmente l'intera legislazione in materia. Viene operata una ricognizione sugli interporti esistenti e stabiliti i requisiti oggettivi per l'individuazione di nuovi interporti affinché siano anche "hub verdi", dotati di impianti di energia rinnovabile e di sistemi certificati di risparmio energetico. Come primo firmatario della legge, sono molto soddisfatto per il grande lavoro svolto in Commissione Trasporti e ringrazio pertanto il suo presidente Deidda e il relatore Caroppo. Sono certo - ha concluso l'onorevole Rotelli - che l'iter di questa legge quadro procederà spedito anche nell'altro ramo del Parlamento e che la nostra Nazione potrà beneficiarne ben presto per l'implementazione e lo sviluppo economico dell'Italia». Attualmente sono attivi in Italia 24 interporti: Bari, Bentivoglio, Catania, Cervignano del Friuli, Jesi, Livorno, Maddaloni, Mortara, Nola, Novara, Orbassano, Orte, Padova, Parma, Pescara, Portogruaro, Prato, Rivalta Scrivia, Rovigo, Trento, Trieste, Vado, Venezia e Verona. E Civitavecchia? La situazione in città sembra essere paradossale, con un interporto che negli ultimi tre anni è stato rilanciato dalla nuova proprietà, la

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

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia Fruit & Forest Terminal che già gestisce i traffici del terminal agroalimentare in porto, ma che al momento sembra trovarsi anche al centro di una impasse difficile da risolvere. La piattaforma logistica oggi è full; pieni i magazzini, pieni i piazzali, pieni i capannoni, con continue richieste che i vertici della società cercano di soddisfare, anche se non sempre è facile. Nonostante questo, però, l'interporto di Civitavecchia non è riconosciuto a livello ministeriale. «Per avere questo status - spiegano infatti Steven Clerckx e Sergio Serpente,vertici della società - un interporto deve essere dotato di collegamenti via terra, acqua, aria e ferro». Proprio la Legge n. 240 del 4 agosto 1990 intende per interporto "un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione". A Civitavecchia il problema, da anni ormai, è rappresentato dal collegamento ferroviario. Cinquanta metri di binari. Questo separa l'interporto dall'essere riconosciuto tale. «Mancano 50 metri di binari - hanno aggiunto - per collegarci alla linea, al primo tratto della Civitavecchia Orte funzionante fino a qualche anno fa, quando era usato per il trasporto delle auto. Questo ci taglia fuori dal riconoscimento ministeriale, che si traduce anche nell'impossibilità di poter accedere a determinati finanziamenti destinati all'ulteriore implementazione e sviluppo della struttura: parliamo di un'importante piattaforma dell'Alto Lazio, con i suoi 55 ettari, a ridosso del porto». Il lavoro di Cfft, in questi anni, è stato rivolto anche a sanare delle criticità lasciate dalla precedente gestione. Ad esempio sono riusciti ad essere riammessi come soci effettivi all'interno dell'associazione nazionale Uir, unione interporti riuniti, a conferma proprio della volontà dell'interporto di Civitavecchia di riacquisire una posizione di prestigio, data dalla posizione e soprattutto dall'impegno messo per tornare a riempire i capannoni fino a pochi anni fa completamente vuoti. L'altra criticità resta il fascio binari, aspetto definito "penalizzante" anche per il territorio che continua a perdere opportunità.«Oggi la ferrovia è il cuore pulsante della logistica - hanno confermato Serpente e Clerckx - il completamento dell'ultimo miglio ferroviario in porto, tra l'altro un porto Core non dimentichiamolo, è un tassello fondamentale; peccato poi che tutto si blocca in zona industriale, senza collegamenti diretti tra porto e interporto, tra lo scalo ed il suo retroporto, dove tra l'altro resta sempre da lavorare per liberare aree e renderle produttive. Cfft in questi anni ha dimostrato che porto e interporto dialogano fortemente: peccato che bisogna spostare la merce su gomma: così non siamo competitivi come dovremmo». L'auspicio? «Che ci si renda conto tutti di questo ostacolo presente ancora oggi - hanno concluso - e che si lavori quindi tutti ad un unico obiettivo: quello di sviluppare il porto e tutta la zona che è intorno, per un vero rilancio di questo territorio». ©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.

Informatore Navale

Napoli

Convegno 11 marzo "Esperienze dei Comandanti dei Porti campani"

Informatore Navale

Convegno 11 marzo "Esperienze dei Comandanti dei Porti campani"

03/11/2024 19:23

Il mondo femminile negli ultimi anni ha compiuto importanti passi avanti anche nel settore marittimo Sono sempre più le professioniste che vi esercitano ruoli di responsabilità, in ambiti spesso particolarmente delicati. Una conferma di questo fenomeno arriva dalla Campania, dove ben cinque porti della regione sono guidati da Comandanti donne Il Propeller Club di Napoli e la Direzione Marittima della Campania hanno deciso di portare sotto i riflettori questa positiva evoluzione con un apposito appuntamento intitolato "Esperienze dei Comandanti dei Porti campani". L'evento, ospitato a Palazzo Vallelonga di Torre del Greco, ha rappresentato l'occasione per declinare la complessa attività dell'Autorità marittima da un diverso punto di vista, facendo emergere quale sia il coinvolgimento crescente delle donne nei suoi ranghi. Le Comandanti del porto di Castellammare di Stabia, C.F. (CP) Rosamarina Sardella, di Torre del Greco, C.F. (CP) Ida Montanaro, Torre Annunziata, T.V. (CP) Alessandra Vaudo, Procida, T.V. (CP) Fabiola Ratano e Palinuro, T.V. (CP) Samantha Losito, hanno condiviso il racconto del proprio impegno quotidiano illustrando vari aspetti dell'attività operativa delle Capitanerie di porto. Dalla salvaguardia della vita in mare ai controlli sulla sicurezza, dalla tutela dell'ambiente alla regolazione del diporto è emerso il quadro di un comparto chiamato a confrontarsi con problematiche in continua evoluzione. Una carriera in cui le donne possono mettere a frutto pienamente le proprie competenze, passioni e senso di responsabilità. «Trovo importante sottolineare il ruolo crescente dell'universo femminile nella Blue economy: testimonia un'attività che non ha paura dei cambiamenti per affrontare le sfide del futuro.» sottolinea il presidente del Propeller Club port of Napoli, Umberto Masucci. «Per favorire l'arricchimento di un settore percepito come tradizionalmente maschile credo sia necessario far emergere quanto più possibile una nuova narrazione, in cui siano protagoniste le

Il mondo femminile negli ultimi anni ha compiuto importanti passi avanti anche nel settore marittimo Sono sempre più le professioniste che vi esercitano ruoli di responsabilità, in ambiti spesso particolarmente delicati. Una conferma di questo fenomeno arriva dalla Campania, dove ben cinque porti della regione sono guidati da Comandanti donne Il Propeller Club di Napoli e la Direzione Marittima della Campania hanno deciso di portare sotto i riflettori questa positiva evoluzione con un apposito appuntamento intitolato "Esperienze dei Comandanti dei Porti campani". L'evento, ospitato a Palazzo Vallelonga di Torre del Greco, ha rappresentato l'occasione per declinare la complessa attività dell'Autorità marittima da un diverso punto di vista, facendo emergere quale sia il coinvolgimento crescente delle donne nei suoi ranghi. Le Comandanti del porto di Castellammare di Stabia, C.F. (CP) Rosamarina Sardella, di Torre del Greco, C.F. (CP) Ida Montanaro, Torre Annunziata, T.V. (CP) Alessandra Vaudo, Procida, T.V. (CP) Fabiola Ratano e Palinuro, T.V. (CP) Samantha Losito, hanno condiviso il racconto del proprio impegno quotidiano illustrando vari aspetti dell'attività operativa delle Capitanerie di porto. Dalla salvaguardia della vita in mare ai controlli sulla sicurezza, dalla tutela dell'ambiente alla regolazione del diporto è emerso il quadro di un comparto chiamato a confrontarsi con problematiche in continua evoluzione. Una carriera in cui le donne possono mettere a frutto pienamente le proprie competenze, passioni e senso di responsabilità. «Trovo importante sottolineare il ruolo crescente dell'universo femminile nella Blue economy: testimonia un'attività che non ha paura dei cambiamenti per affrontare le sfide del futuro,» sottolinea il presidente del Propeller Club port of Napoli, Umberto Masucci. «Per favorire l'arricchimento di un settore percepito come tradizionalmente maschile credo sia necessario far emergere quanto più possibile una nuova narrazione, in cui siano protagoniste le voci delle donne che già lo abitano. Come Propeller, e l'appuntamento di oggi ne è una dimostrazione, siamo impegnati in questa direzione. Il nostro mondo ha bisogno dell'apporto di nuove energie, è questo uno degli obiettivi da coltivare nei prossimi anni». "Il ruolo, complesso, del Comandante del porto è interpretato con grande attenzione e profitto dalle Ufficiali in comando" specifica l'Ammiraglio Ispettore Pietro G. Vella, Direttore marittimo della Campania. "la loro presenza è una realtà consolidata, matura, testimoniata dagli impegni cui sono chiamate nella regione Campania, da sempre centrale per la marittimità italiana ed europea. Un contributo sempre prezioso che ha arricchito il Corpo delle Capitanerie di porto consentendogli di poter svolgere, sempre al meglio, le sue diverse funzioni ed adempiere ai doveri cui è chiamato".

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

Shipping Italy

Napoli

PLC MARINE: Esperti del settore marittimo al servizio dell'eccellenza tecnologica

Shipping Italy

PLC MARINE: Esperti del settore marittimo al servizio dell'eccellenza tecnologica

03/11/2024 12:21 Nicola Capuzzo

Articolo pubbliredazionale Dielle Group, azienda leader nel campo dell'automazione industriale, ha annunciato con grande entusiasmo l'apertura della sua nuova divisione PLC-Marine, interamente dedicata al settore navale e offshore di Redazione SHIPPING ITALY – COMUNICAZIONE AZIENDALE – Napoli – La Dielle Group, azienda leader nel campo dell'automazione industriale, ha annunciato con grande entusiasmo l'apertura della sua nuova divisione PLC-Marine, interamente dedicata al settore navale e offshore. Con l'obiettivo di offrire soluzioni all'avanguardia per promuovere un mare più pulito e sostenibile, l'azienda ha costituito un team direzionale di altissimo livello, arricchito dalla presenza di 15 tecnici altamente specializzati nel settore marittimo. In linea con gli standard e la normativa navale internazionale, PLC-Marine si impegna a collaborare con enti di classifica riconosciuti a livello globale. Questa sinergia consente di garantire soluzioni che rispettino i più elevati standard di sicurezza e qualità richiesti nel settore. Tra le nuove risorse, spicca il nome di Porfirio Forlì, un professionista esperto nel settore marittimo con oltre vent'anni di esperienza. Forlì è stato nominato direttore della divisione PLC-Marine, portando con sé una vasta conoscenza e competenza nel settore. La sua esperienza precedente include ruoli di gestione tecnica presso importanti aziende leader del settore navale e offshore, dove ha acquisito una profonda comprensione delle sfide e delle esigenze specifiche del settore. La nomina di Porfirio Forlì come direttore della divisione PLC-Marine sottolinea l'impegno nel fornire soluzioni di eccellenza e servizi di alta qualità nel settore marittimo. Grazie alla sua esperienza e competenza, sarà responsabile di guidare un team di tecnici service marine, garantendo un supporto tecnico specializzato per soddisfare le esigenze dei clienti. La divisione PLC-Marine offre una vasta gamma di servizi all'avanguardia nel campo dell'automazione e

Articolo pubbliredazionale Dielle Group, azienda leader nel campo dell'automazione industriale, ha annunciato con grande entusiasmo l'apertura della sua nuova divisione PLC-Marine, interamente dedicata al settore navale e offshore di Redazione SHIPPING ITALY - COMUNICAZIONE AZIENDALE - Napoli - La Dielle Group, azienda leader nel campo dell'automazione industriale, ha annunciato con grande entusiasmo l'apertura della sua nuova divisione PLC-Marine, interamente dedicata al settore navale e offshore. Con l'obiettivo di offrire soluzioni all'avanguardia per promuovere un mare più pulito e sostenibile, l'azienda ha costituito un team direzionale di altissimo livello, arricchito dalla presenza di 15 tecnici altamente specializzati nel settore marittimo. In linea con gli standard e la normativa navale internazionale, PLC-Marine si impegna a collaborare con enti di classifica riconosciuti a livello globale. Questa sinergia consente di garantire soluzioni che rispettino i più elevati standard di sicurezza e qualità richiesti nel settore. Tra le nuove risorse, spicca il nome di Porfirio Forlì, un professionista esperto nel settore marittimo con oltre vent'anni di esperienza. Forlì è stato nominato direttore della divisione PLC-Marine, portando con sé una vasta conoscenza e competenza nel settore. La sua esperienza precedente include ruoli di gestione tecnica presso importanti aziende leader del settore navale e offshore, dove ha acquisito una profonda comprensione delle sfide e delle esigenze specifiche del settore. La nomina di Porfirio Forlì come direttore della divisione PLC-Marine sottolinea l'impegno nel fornire soluzioni di eccellenza e servizi di alta qualità nel settore marittimo. Grazie alla sua esperienza e competenza, sarà responsabile di guidare un team di tecnici service marine, garantendo un supporto tecnico specializzato per soddisfare le esigenze dei clienti. La divisione PLC-Marine offre una vasta gamma di servizi all'avanguardia nel campo dell'automazione e dell'elettrotecnica navale, tra cui l'installazione di sistemi avanzati, la manutenzione, il troubleshooting e l'intervento a bordo per navi, impianti offshore, yacht e applicazioni militari. Inoltre, la nuova divisione, si impegna ad offrire un servizio di riparazione presso il suo hub Tecnico di Casandrino. Questo servizio di riparazione rappresenta un'importante risorsa per le aziende del settore marittimo, offrendo loro la tranquillità di ottenere assistenza specializzata e professionale per le loro esigenze di automazione e componenti elettronici. Sia che siano alla ricerca di soluzioni innovative o di riparazioni tempestive, PLC-Marine è in grado soddisfare qualunque tipo di esigenza. Inoltre, l'azienda si distingue per il suo servizio di warehouse, che mette a disposizione delle aziende marittime uno spazio dedicato alla vendita di spare parts e materiale per il settore navale. L'azienda si avvale di accordi commerciali decennali con i migliori produttori del settore, specializzati nella produzione di materiale elettrico e automazione, garantendo prodotti conformi alle rigorose normative

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

navali e dotati delle certificazioni richieste. Porfirio Forlì ha commentato la sua nomina con grande entusiasmo, dichiarando: "Sono onorato di essere il direttore della divisione PLC-Marine. Il settore marittimo è in continua evoluzione e richiede soluzioni all'avanguardia per affrontare le sfide ambientali e di efficienza energetica. Sono determinato a guidare il team di tecnici service marine per fornire servizi di eccellenza e contribuire a rendere il settore marittimo più sostenibile". PLC-Marine è un punto di riferimento nel fornire soluzioni marine all'avanguardia. La combinazione di competenze tecniche e una solida esperienza nel settore marittimo, unita alla capacità di progettare, installare e manutenzionare impianti elettrici, elettronici e di automazione, consente di offrire servizi di alta qualità. PLC-Marine rappresenta un partner affidabile per il settore navale e offshore, con l'intento di sviluppare relazioni di lungo periodo e partnership con altri operatori del settore al fine di creare un network solido per soddisfare le molteplici e continue esigenze del comparto navale.

Agenparl

Bari

COLD IRONING, IL CDM SUPERA LO STALLO PER I LAVORI GREEN NEL PORTO DI BARI. FITTO: VALUTATA LA RILEVANZA STRATEGICA DEL PROGETTO. GRANDE ATTENZIONE DEL GOVERNO PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL MEZZOGIORNO

(AGENPARL) lun 11 marzo 2024 Buonasera, di seguito una nota. Un cordiale saluto Anna Maria Buffo Addetto Stampa del Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il Pnnr Largo Chigi, 19 00187 Roma COLD IRONING, IL CDM SUPERA LO STALLO PER I LAVORI GREEN NEL PORTO DI BARI. FITTO: VALUTATA LA RILEVANZA STRATEGICA DEL PROGETTO. GRANDE ATTENZIONE DEL GOVERNO PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL MEZZOGIORNO Su proposta del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, Raffaele FITTO, il Consiglio dei ministri ha deliberato di superare il dissenso espresso dalla Sovrintendenza per la Città metropolitana di Bari e dal Comune di Bari in merito ai lavori di realizzazione di sistemi di cold ironing nel porto di Bari. Il progetto prevede la realizzazione di una rete di sistemi per la fornitura di energia elettrica, dalla riva alle navi, durante la fase di ormeggio, al fine di ridurre al minimo l'utilizzo dei motori ausiliari di bordo per l'autoproduzione dell'energia elettrica necessario, limitando sensibilmente le emissioni di CO_2, ossidi di azoto e polveri sottili, nonché l'impatto acustico. Prevista anche la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica, a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall'attivazione dei sistemi di cold ironing. Gli interventi riguardano il porto di Bari, dove saranno elettrificati due ormeggi presso la Darsena di Ponente, e il porto di Brindisi, dove verranno elettrificati due ormeggi presso la banchina di Punta delle Terre. Mentre su Brindisi il progetto prosegue, su Bari è risultato necessario l'intervento del Governo per superare lo stallo creatosi a seguito del mancato consenso in merito al rispetto della coerenza dell'intervento con i vincoli paesaggistici, una criticità superata con la decisione assunta oggi in Consiglio dei ministri che ha consentito di sbloccare l'impasse e dare avvio definitivo ai lavori. Al riguardo, il Ministro FITTO ha dichiarato:

Agenzia Giornalistica Opinione

Bari

PRESIDENZA CONSIGLIO MINISTRI * RIUNIONE 12/3: " DISCIPLINA SANZIONATORIA PER IL COMMERCIO NON CONFORME DEI PRECURSORI DI DROGHE "

Agenzia Giornalistica Opinione

PRESIDENZA CONSIGLIO MINISTRI * RIUNIONE 12/3: " DISCIPLINA SANZIONATORIA PER IL COMMERCIO NON CONFORME DEI PRECURSORI DI DROGHE "

03/11/2024 21:01

CONSIGLIO DEI MINISTRI – 11 MARZO 2024 Il Consiglio dei ministri si è riunito lunedì 11 marzo 2024, alle ore 16.23, a Palazzo Chigi, sotto la presidenza del Presidente Giorgia Meloni. Segretario, il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Alfredo Mantovano. ••••• Il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Alfredo Mantovano, ha svolto una informativa al Consiglio dei ministri in relazione al "Piano nazionale di prevenzione contro l'uso improprio di Fentanyl e di altri oppioidi sintetici", elaborato dal Dipartimento per le politiche antidroga con il supporto dei Ministeri dell'interno, della salute e della giustizia, con l'obiettivo di definire le attività di prevenzione per intercettare e impedire l'accesso e la diffusione illegale in Italia del Fentanyl e dei suoi analoghi o la sua diversione per usi non sanitari, nonché la gestione di una ipotetica emergenza. ••••• DISCIPLINA SANZIONATORIA PER IL COMMERCIO NON CONFORME DEI PRECURSORI DI DROGHE Adeguamento della disciplina sanzionatoria prevista dal testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, al regolamento (UE) n. 1259/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013 che modifica il regolamento (CE) n. 111/2005 del Consiglio del 22 dicembre 2004 recante norme per il controllo del commercio dei precursori di droghe tra la Comunità e i Paesi terzi (decreto legislativo – esame preliminare) Il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR Raffaele Fitto e del Ministro della giustizia Carlo Nordio, ha approvato, in esame preliminare, un decreto legislativo di adeguamento della disciplina sanzionatoria prevista dal testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, al regolamento (UE) n. 1259/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013 che modifica il regolamento (CE) n. 111/2005 del Consiglio del 22 dicembre 2004 recante norme per il controllo del commercio dei precursori di droghe tra la Comunità e i Paesi terzi (decreto legislativo – esame preliminare) Il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR Raffaele Fitto e del Ministro della giustizia Carlo Nordio, ha approvato, in esame preliminare, un decreto legislativo di adeguamento della disciplina sanzionatoria prevista dal testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope,

CONSIGLIO DEI MINISTRI - 11 MARZO 2024 Il Consiglio dei ministri si è riunito lunedì 11 marzo 2024, alle ore 16.23, a Palazzo Chigi, sotto la presidenza del Presidente Giorgia Meloni. Segretario, il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Alfredo Mantovano. Il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Alfredo Mantovano, ha svolto una informativa al Consiglio dei ministri in relazione al "Piano nazionale di prevenzione contro l'uso improprio di Fentanyl e di altri oppioidi sintetici", elaborato dal Dipartimento per le politiche antidroga con il supporto dei Ministeri dell'interno, della salute e della giustizia, con l'obiettivo di definire le attività di prevenzione per intercettare e impedire l'accesso e la diffusione illegale in Italia del Fentanyl e dei suoi analoghi o la sua diversione per usi non sanitari, nonché la gestione di una ipotetica emergenza. DISCIPLINA SANZIONATORIA PER IL COMMERCIO NON CONFORME DEI PRECURSORI DI DROGHE Adeguamento della disciplina sanzionatoria prevista dal testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, al regolamento (UE) n. 1259/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013 che modifica il regolamento (CE) n. 111/2005 del Consiglio del 22 dicembre 2004 recante norme per il controllo del commercio dei precursori di droghe tra la Comunità e i Paesi terzi (decreto legislativo - esame preliminare) Il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR Raffaele Fitto e del Ministro della giustizia Carlo Nordio, ha approvato, in esame preliminare, un decreto legislativo di adeguamento della disciplina sanzionatoria prevista dal testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, al regolamento (UE) n. 1259/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013 che modifica il regolamento (CE) n. 111/2005 del Consiglio del 22 dicembre 2004 recante norme per il controllo del commercio dei precursori di droghe tra la Comunità e i Paesi terzi. In considerazione dell'inserimento dei medicinali e prodotti veterinari a base di efedrina o pseudoefedrina nell'elenco delle sostanze per le quali vige l'obbligo di autorizzazione all'esportazione per ogni singola spedizione da parte degli Stati membri verso Paesi non appartenenti all'Unione Europea, in aggiunta alle tre categorie contemplate dalla precedente normativa, le nuove norme estendono le sanzioni penali vigenti anche alle ipotesi di esportazione di tali sostanze verso Paesi extra UE non autorizzate dalla competente Autorità italiana (Ufficio Centrale Stupefacenti). RIFORMA FISCALE Disposizioni in materia di riordino del sistema nazionale della riscossione (decreto legislativo

Agenzia Giornalistica Opinione

Bari

- esame preliminare) Il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze Giancarlo Giorgetti, ha approvato, in esame preliminare, un decreto legislativo che introduce disposizioni in materia di riordino del sistema nazionale della riscossione. Il testo interviene in modo organico al fine di assicurare al sistema maggiore efficacia, imparzialità ed efficienza, in un appropriato bilanciamento con i diritti dei contribuenti. Si prevede per l'Agenzia delle entrate-riscossione (AdER) una pianificazione annuale volta ad assicurare la salvaguardia dei crediti tributari affidati dai vari Enti mediante il tempestivo tentativo di notifica della cartella di pagamento e degli atti interruttivi della prescrizione e la conseguente tempestiva gestione delle attività di recupero. Si introduce, a decorrere dal 2025, l'istituto del "discarico automatico" dei ruoli affidati ad AdER decorsi 5 anni dal loro affidamento, ad eccezione di quelli i cui crediti sono oggetto di procedure esecutive, concorsuali o di accordi di ristrutturazione del debito ai sensi del codice della crisi d'impresa. Il discarico non comporta automaticamente l'estinzione del debito, pertanto l'Ente creditore può provvedere autonomamente alla riscossione del credito non prescritto o, in presenza di "nuovi e significativi elementi reddituali o patrimoniali del debitore", riaffidarlo ad AdER. Sull'azione di recupero dei crediti affidati ad AdER e su quella di discarico automatico è previsto sia il controllo del Ministero dell'economia e delle finanze che quello dell'Ente creditore, che può contestare all'agente della riscossione l'intervenuta decadenza o prescrizione del diritto di credito. L'agente può definire la contestazione in via agevolata, pagando una somma pari ad un ottavo dell'importo del credito affidato oltre interessi (di un terzo in caso di mancata definizione agevolata o in assenza di ricorso alla Corte dei conti). La responsabilità amministrativa e contabile dell'agente della riscossione è limitata ai casi di dolo, nonché ai casi di colpa grave nelle ipotesi di decadenza o prescrizione del diritto di credito. Si prevede la costituzione di un'apposita Commissione, per individuare possibili soluzioni legislative, per i discarichi dei ruoli affidati ad AdER dal 2000 al 2024. Si introduce una specifica disciplina per le cosiddette "risorse proprie tradizionali" dell'Unione Europea e per le somme dovute a titolo di recupero di aiuti di Stato, poiché non soggette al discarico automatico e alla reiscrizione a ruolo. Si prevede la progressiva estensione del numero massimo di rate per la rateizzazione ordinaria dei debiti fiscali dalle attuali 72 a 120. In caso di comprovato peggioramento della situazione economica del debitore, il periodo può essere prorogato di una sola volta per un periodo di pari durata. Infine, si estendono le ipotesi di concentrazione della riscossione nell'accertamento e si semplificano le procedure amministrative e gli adempimenti connessi all'erogazione dei rimborsi fiscali di competenza dell'Agenzia delle entrate in presenza di debiti iscritti a ruolo a carico dei beneficiari. PROVVEDIMENTI APPROVATI IN ESAME DEFINITIVO Il Consiglio dei ministri ha approvato, in esame definitivo, i seguenti provvedimenti: - Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 150, di attuazione della legge 27 settembre 2021, n. 134, recante delega al Governo per l'efficienza del processo penale nonché in materia di giustizia riparativa e disposizioni per la celere definizione dei procedimenti

giudiziari (decreto legislativo) (Ministro della giustizia); - Disposizioni in materia di politiche in favore delle persone anziane, in attuazione della delega di cui agli articoli 3, 4 e 5 della legge 23 marzo 2023, n. 33 (decreto legislativo) (Presidenza - Lavoro e politiche sociali - Salute); - Disposizioni in materia di riordino del settore dei giochi, a partire da quelli a distanza, ai sensi dell'articolo 15 della legge 9 agosto 2023, n. 111 (decreto legislativo) (Economia e finanze); - Regolamento di organizzazione del Ministero della cultura, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri) (Cultura). ENERGIE RINNOVABILI Il Consiglio dei ministri, ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 400, e del decreto-legge del 17 maggio 2022, n. 50, ha espresso parere favorevole, con valore di valutazione positiva di impatto ambientale (VIA), in merito ai progetti relativi alla realizzazione dei seguenti impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili, localizzati nel territorio della Regione Puglia: - impianto eolico e sistema di accumulo integrato nei comuni di Latiano (BR) e Mesagne (BR) e relative opere di connessione alla rete di trasmissione nazionale - Società proponente: Enel Green Power Italia s.r.l.; - impianto agrivoltaico, comprensivo di opere di connessione, sito nel comune di Foggia, in contrada Poppi, della potenza complessiva di 45,68 MW - Proponente Photovoltaic Farm s.r.l.; - impianto fotovoltaico denominato "Candela Masseria Padula" della potenza nominale di 43 MW e delle relative opere di connessione alla rete, ubicato nei comuni di Candela (FG) e Deliceto (FG) - Proponente: Whysol-E Sviluppo S.r.l. VALUTAZIONE E ARMONIZZAZIONE DI INTERESSI PUBBLICI Il Consiglio dei ministri, ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 400, ha deliberato il superamento del dissenso espresso dalla Sovrintendenza per la Città Metropolitana di Bari e dal Comune di Bari in merito al progetto concernente "Lavori di realizzazione dei sistemi di cold ironing nei porti di Bari e Brindisi". La delibera tiene conto del necessario bilanciamento degli interessi pubblici coinvolti, costituiti, da un lato, dalla finalità di conservazione del contesto ambientale e paesaggistico e, dall'altro, dall'esigenza di realizzare un'opera pubblica inserita nella programmazione nazionale e finalizzata alla riqualificazione, in chiave energetica "green", del porto di Bari. In funzione del principio di integrazione delle tutele, funzionale al perseguimento dello sviluppo sostenibile nella sua più ampia accezione, è stata accolta quindi la posizione dell'Autorità portuale di Bari e della Regione Puglia, superando il dissenso espresso dalla Soprintendenza per la Città Metropolitana di Bari e dal Comune di Bari. LEGGE BACCHELLI Il Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente Giorgia Meloni, ha deliberato la concessione di un assegno vitalizio, ai sensi della legge 8 agosto 1985, n. 440, (legge Bacchelli), in favore di: - Angiolo Tondini, giornalista, fotografo, scrittore e poeta; - Piero Tommaso De Berardinis, musicologo e artigiano digitale informatico; - Claudio Cinelli, drammaturgo, attore e scenografo; - Silvana Strocchi, attrice e regista; - Bruno Vaerini, architetto. POTERE SOSTITUTIVO Il Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente Giorgia Meloni e del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica

Agenzia Giornalistica Opinione

Bari

Gilberto Pichetto Fratin, ha deliberato il rinnovo dell'incarico del Generale dell'Arma dei Carabinieri Giuseppe Vadalà quale Commissario unico, ai sensi dell'articolo 41, comma 2-bis, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, per la realizzazione degli interventi attuativi della sentenza di condanna della Corte di giustizia dell'Unione europea del 2 dicembre 2014, già confermato, per un triennio, con delibera del Consiglio dei ministri adottata nella riunione del 31 marzo 2021. STATI DI EMERGENZA Il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare Nello Musumeci, ha deliberato la dichiarazione dello stato di emergenza in conseguenza degli eccezionali eventi meteorologici verificatisi nei giorni dal 23 ottobre al 6 novembre 2023 nel territorio della città metropolitana di Genova e della provincia di La Spezia. Per far fronte alle esigenze più immediate, è stata stanziata la somma di euro 1.350.000, a valere sul Fondo per le emergenze nazionali. SCIOGLIMENTO DI CONSIGLI COMUNALI Il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'interno Matteo Piantedosi, in considerazione degli accertati condizionamenti dell'amministrazione da parte della criminalità organizzata, ha deliberato l'affidamento per diciotto mesi della gestione del Comune di Melito di Napoli (Napoli) ad una commissione straordinaria, ai sensi dell'articolo 143 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. Il consiglio comunale è già stato sciolto, con decreto del Presidente della Repubblica del 15 maggio 2023, per le dimissioni contestuali rassegnate da 14 consiglieri comunali su 24. NOMINE Il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della difesa Guido Crosetto, ha deliberato il conferimento del grado di ammiraglio ispettore capo all'ammiraglio ispettore del ruolo normale del Corpo sanitario marittimo in servizio permanente effettivo Antonio Dondolini Poli. LEGGI REGIONALI Il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per gli affari regionali e le autonomie Roberto Calderoli, ha esaminato otto leggi delle regioni e delle province autonome e ha quindi deliberato di impugnare la legge della Regione Siciliana n. 1 del 16/01/2024, "Legge di stabilità regionale 2024-2026", in quanto talune disposizioni, eccedendo dalle competenze statutarie e ponendosi in contrasto con la normativa statale in materia di coordinamento della finanza pubblica, violano gli articoli 97, primo e secondo comma, e 117, terzo comma, della Costituzione. Inoltre, il Consiglio dei ministri ha deliberato di non impugnare: 1. la legge della Regione Siciliana n. 2 del 16/01/2024, recante "Bilancio di previsione della Regione Siciliana per il triennio 2024-2026"; 2. la legge della Provincia autonoma di Trento n. 1 del 25/01/2024, recante "Disposizioni transitorie relative all'installazione di plateatici e di altre strutture leggere da parte di esercizi pubblici e relative modificazioni delle leggi provinciali 13 maggio 2020, n. 3, e 29 dicembre 2022, n. 19"; 3. la legge della Regione Toscana n. 1 del 24/01/2024, recante "Proroga delle graduatorie del servizio sanitario regionale"; 4. la legge della Regione Calabria n. 1 del 02/02/2024, recante "Interventi per la regolarizzazione degli immobili di cui alla legge n.473/1968"; 5. la legge della Regione Calabria n. 2 del 02/02/2024, recante "Modifica dell'articolo 5 legge regionale 19 novembre 2020 n.22 (disciplina delle associazioni pro loco)"; 6. la legge della Regione Calabria n. 3 del 02/02/2024, recante "Modifiche dell'articolo 11 della legge regionale 15 marzo 2023,

Agenzia Giornalistica Opinione

Bari

n. 12 "Disposizioni per la realizzazione, il riconoscimento la valorizzazione e la promozione dei cammini di Calabria""; 7. la legge della Regione Lombardia n. 2 del 30/01/2024, recante "Mutamento delle circoscrizioni comunali dei comuni di Borgo Virgilio e di Bagnolo San Vito, in provincia di Mantova, mediante ampliamento del territorio di Bagnolo San Vito per aggregazione di parte del territorio di Borgo Virgilio". Il Consiglio dei ministri è terminato alle ore 17.30.

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

Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Consegnato da Sanmar a Rimorchiatori Mediterranei il nuovo San Vitale

Navi Il rimorchiatore fresco di costruzione e di trasferimento dalla Turchia è stato appena consegnato in Sicilia nel porto di Milazzo di Redazione SHIPPING ITALY Un altro rimorchiatore costruito dal cantiere turco Sanmar è pronto a fare il suo ingresso nella flotta di Rimorchiatori Mediterranei. Ad annunciarlo è stata la stessa società del gruppo Msc che in un post ha scritto: "Benvenuto San Vitale! Siamo entusiasti di annunciare l'ultima aggiunto alla nostra flotta: il rimorchiatore San Vitale. Equipaggiato con le ultime innovazioni tecnologiche disponibili, questo rimorchiatore non solo potenzierà il nostro impegno verso una maggiore efficienza e sostenibilità ma ci consentirà anche di affrontare un'ampia gamma di operazioni in mare, garantendo sempre la massima sicurezza e affidabilità". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Shipping Italy

Consegnato da Sanmar a Rimorchiatori Mediterranei il nuovo San Vitale

03/11/2024 18:31 Nicola Capuzzo

Navi Il rimorchiatore fresco di costruzione e di trasferimento dalla Turchia è stato appena consegnato in Sicilia nel porto di Milazzo di Redazione SHIPPING ITALY Un altro rimorchiatore costruito dal cantiere turco Sanmar è pronto a fare il suo ingresso nella flotta di Rimorchiatori Mediterranei. Ad annunciarlo è stata la stessa società del gruppo Msc che in un post ha scritto: "Benvenuto San Vitale! Siamo entusiasti di annunciare l'ultima aggiunto alla nostra flotta: il rimorchiatore San Vitale. Equipaggiato con le ultime innovazioni tecnologiche disponibili, questo rimorchiatore non solo potenzierà il nostro impegno verso una maggiore efficienza e sostenibilità ma ci consentirà anche di affrontare un'ampia gamma di operazioni in mare, garantendo sempre la massima sicurezza e affidabilità". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

Palermo, completato l'intervento sulle banchine Vittorio Veneto sud e Santa Lucia sud

Messaggero Marittimo.it

11 Marzo 2024 - Andrea Puccini

Palermo, completato l'intervento sulle banchine Vittorio Veneto sud e Santa Lucia sud

PALERMO – Nel porto di Palermo sono stati **ultimati, in anticipo rispetto al tempo contrattuale, i lavori di consolidamento e messa in sicurezza delle banchine Vittorio Veneto sud e Santa Lucia sud**, realizzate nei primi anni del secolo scorso e **lunghe rispettivamente 305 e 297 metri**. L'intervento si inserisce nell'ambito delle attività promosse dall'**Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale** per migliorare la funzionalità e la sicurezza del porto, anche in riscontro alle nuove esigenze derivanti da un progressivo incremento dei volumi del traffico crocieristico e delle dimensioni delle navi. **Trenta milioni il costo complessivo dell'opera**, tra le prime a essere ultimate tra quelle finanziate dal **Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR**, finalizzato a integrare, con risorse nazionali, specifiche azioni del **Piano nazionale di Ripresa e Resilienza**.

Prima dei lavori entrambe le banchine presentavano problemi di stabilità, la **Vittorio Veneto era addirittura interdetta all'uso**. Il progetto eseguito ha previsto una **generale riqualificazione e un adeguamento alle nuove esigenze funzionali e alle mutate necessità legate all'attracco delle navi da crociera**. Le due **banchine sono state consolidate**, risolvendo definitivamente deficienze, quali **cavità e sgrottamenti, e rese compatibili con i fondali più profondi previsti per il prospiciente bacino (-12,00 m slm)**.

https://www.messaggeromarittimo.it/palermo-intervento-banchine-vittorio-veneto-sud-santa-lucia-sud/ | 11 Marzo 2024 - Andrea Puccini

PALERMO Nel porto di Palermo sono stati ultimati, in anticipo rispetto al tempo contrattuale, i lavori di consolidamento e messa in sicurezza delle banchine Vittorio Veneto sud e Santa Lucia sud, realizzate nei primi anni del secolo scorso e lunghe rispettivamente 305 e 297 metri. L'intervento si inserisce nell'ambito delle attività promosse dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale per migliorare la funzionalità e la sicurezza del porto, anche in riscontro alle nuove esigenze derivanti da un progressivo incremento dei volumi del traffico crocieristico e delle dimensioni delle navi. Trenta milioni il costo complessivo dell'opera, tra le prime a essere ultimate tra quelle finanziate dal Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, finalizzato a integrare, con risorse nazionali, specifiche azioni del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza. Prima dei lavori entrambe le banchine presentavano problemi di stabilità, la Vittorio Veneto era addirittura interdetta all'uso. Il progetto eseguito ha previsto una generale riqualificazione e un adeguamento alle nuove esigenze funzionali e alle mutate necessità legate all'attracco delle navi da crociera. Le due banchine sono state consolidate, risolvendo definitivamente deficienze, quali cavità e sgrottamenti, e rese compatibili con i fondali più profondi previsti per il prospiciente bacino (-12,00 m slm). enav Siamo una stazione appaltante molto veloce nel realizzare opere, commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. Per noi il PNRR ha rappresentato una coda, sicuramente importante, degli investimenti inseriti nel nostro piano industriale messo in campo dalla metà del 2018. Siamo soddisfatti non solo per aver realizzato, e collaudato, anche quest'ultima opera ma anche per averlo fatto ben prima dei tempi richiesti. Con il Fondo complementare abbiamo anche finanziato l'intervento di consolidamento del molo Piave che ultimeremo, ancora una volta in anticipo, nel prossimo mese di giugno; con fondi PNRR, invece, stiamo portando avanti i lavori al porticciolo dell'Acquasanta, già consegnato alla ditta che si è aggiudicata la gara, e dell'Arenella, in fase di appalto. E si procede anche, sempre con fondi PNRR, al cold ironing, ovvero all'elettrificazione delle banchine, nei porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle.

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

SiciliaNews24

Palermo, Termini Imerese

Ritardo di nove ore per la nave Palermo-Civitavecchia. Disagi per i viaggiatori

PALERMO (ITALPRESS) - Disagi per i viaggiatori che - partiti domenica da Palermo - avrebbero dovuto raggiungere Civitavecchia stamattina alle 8. La motonave Splendid di Grandi Navi Veloci in servizio tra la Sicilia e il Lazio arriverà con nove ore di ritardo, alle 17. La partenza prevista inizialmente per le 18 di domenica 10 marzo era stata spostata alle 22,15. Ma solo dopo le 23 vetture, camion e passeggeri hanno avuto accesso alla Splendid. I disagi non sono terminati neppure a bordo: dopo vari annunci di altri ritardi la nave ha mollato gli ormeggi lasciando il porto di Palermo alle 2 di notte. Numerosi i viaggiatori a bordo che a causa del ritardo hanno perso o hanno dovuto riprogrammare appuntamenti e impegni di lavoro. Al momento, da Grandi Navi Veloci, contattata dall'Italpress, non è giunta alcuna replica. fonte foto: gb/Italpress.

Sicilia News24

SiciliaNews24

Ritardo di nove ore per la nave Palermo-Civitavecchia. Disagi per i viaggiatori

03/11/2024 18:56

PALERMO (ITALPRESS) – Disagi per i viaggiatori che – partiti domenica da Palermo – avrebbero dovuto raggiungere Civitavecchia stamattina alle 8. La motonave Splendid di Grandi Navi Veloci in servizio tra la Sicilia e il Lazio arriverà con nove ore di ritardo, alle 17. La partenza prevista inizialmente per le 18 di domenica 10 marzo era stata spostata alle 22,15. Ma solo dopo le 23 vetture, camion e passeggeri hanno avuto accesso alla Splendid. I disagi non sono terminati neppure a bordo: dopo vari annunci di altri ritardi la nave ha mollato gli ormeggi lasciando il porto di Palermo alle 2 di notte. Numerosi i viaggiatori a bordo che a causa del ritardo hanno perso o hanno dovuto riprogrammare appuntamenti e impegni di lavoro. Al momento, da Grandi Navi Veloci, contattata dall'Italpress, non è giunta alcuna replica. fonte foto: gb/Italpress.

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

Ship Mag

Trapani

Liberty Lines, entro la prima metà del 2026 operative le 9 navi ibride veloci che sono in costruzione

Ship Mag

Liberty Lines, entro la prima metà del 2026 operative le 9 navi ibride veloci che sono in costruzione

03/11/2024 12:46

11 Marzo 2024 Redazione La compagnia sarà presente a LetExpo 2024 in programma a Verona dal 12 al 15 marzo Trapani – Liberty Lines , compagnia specializzata nel trasporto veloce di passeggeri via mare, rinnova la propria presenza, presso il padiglione 3, stand DA, a LetExpo 2024, la fiera del trasporto e della logistica organizzata da Alis Service presso il polo fieristico di Verona dal 12 al 15 marzo. Dopo il varo della nuova nave Hsc Vittorio Morace avvenuto nel mese di dicembre 2023 presso il cantiere navale spagnolo Astilleros Armon di Navia , l'azienda sta accelerando il processo di rinnovamento della propria flotta in chiave sostenibile: il programma prevede il graduale impiego di tutte le 9 navi ibride veloci attualmente in costruzione entro la prima metà del 2026. La nave Hsc Vittorio Morace con una lunghezza di 39,5 metri ed una capienza di 251 passeggeri , è la prima unità veloce Hsc hybrid al mondo, equipaggiata con due motori ibridi Mtu-Rolls Royce che le consentono di muoversi all'interno dei porti in modalità totalmente elettrica per poi ricaricare le batterie durante la navigazione a 30 nodi in mare aperto, garantendo così una significativa riduzione delle emissioni rispetto alle unità attualmente in esercizio. "Riteniamo che la nostra partecipazione a LetExpo 2024 rappresenti una fondamentale occasione di confronto con le tante aziende che come noi scelgono di investire concretamente nelle nuove tecnologie al fine di migliorare i servizi favorendo la transizione ecologica" spiega Gennaro Carlo Cotella, amministratore delegato di Liberty Lines.

11 Marzo 2024 Redazione La compagnia sarà presente a LetExpo 2024 in programma a Verona dal 12 al 15 marzo Trapani - Liberty Lines , compagnia specializzata nel trasporto veloce di passeggeri via mare, rinnova la propria presenza, presso il padiglione 3, stand DA, a LetExpo 2024, la fiera del trasporto e della logistica organizzata da Alis Service presso il polo fieristico di Verona dal 12 al 15 marzo. Dopo il varo della nuova nave Hsc Vittorio Morace avvenuto nel mese di dicembre 2023 presso il cantiere navale spagnolo Astilleros Armon di Navia , l'azienda sta accelerando il processo di rinnovamento della propria flotta in chiave sostenibile: il programma prevede il graduale impiego di tutte le 9 navi ibride veloci attualmente in costruzione entro la prima metà del 2026. La nave Hsc Vittorio Morace con una lunghezza di 39,5 metri ed una capienza di 251 passeggeri , è la prima unità veloce Hsc hybrid al mondo, equipaggiata con due motori ibridi Mtu-Rolls Royce che le consentono di muoversi all'interno dei porti in modalità totalmente elettrica per poi ricaricare le batterie durante la navigazione a 30 nodi in mare aperto, garantendo così una significativa riduzione delle emissioni rispetto alle unità attualmente in esercizio. "Riteniamo che la nostra partecipazione a LetExpo 2024 rappresenti una fondamentale occasione di confronto con le tante aziende che come noi scelgono di investire concretamente nelle nuove tecnologie al fine di migliorare i servizi favorendo la transizione ecologica" spiega Gennaro Carlo Cotella, amministratore delegato di Liberty Lines.

Informazioni Marittime

Focus

Gru-spione negli Usa? Zpmc: "Rispettiamo rigorosamente la legge"

Informazioni Marittime

Gru-spione negli Usa? Zpmc: "Rispettiamo rigorosamente la legge"

03/11/2024 12:11

In una nota la multinazionale cinese delle gru portuali smentisce la possibilità che le sue gru possano essere "hackerate" «Le gru prodotte da ZPMC non pongono alcun rischio per nessun porto». Lo afferma in una nota la Shanghai Zhenhua Heavy Industries, meglio nota come ZPMC, uno dei principali produttori di gru portuali al mondo, in riferimento al recente ordine esecutivo della Casa Bianca di sostiuire nei prossimi anni tutte le gru prodotte in Cina per via del rischio che queste possano avere dispositivi di spionaggio installati che possano mettere a rischio la sicurezza degli Stati Uniti. Attualmente negli Stati Uniti circa l'80 per cento delle gru presenti nei porti sono prodotte da questa società. «Abbiamo saputo della recente decisione del governo degli Stati Uniti – continua la nota di ZPMC – così come il fatto che diversi media hanno riportato il rischio che le gru di ZPMC possano avere installati dei "cellular modems" [SIM card]. ZPMC aderisce sempre rigorosamente alle leggi e ai regolamenti dei Paesi e delle regioni pertinenti e opera in conformità con le leggi e i requisiti normativi applicabili. Le gru fornite da ZPMC vengono utilizzate nei porti di tutto il mondo, compresi gli Stati Uniti. Queste gru sono progettate, prodotte, trasportate, assemblate, messe in servizio e consegnate rigorosamente in conformità con gli standard internazionali, le leggi e i regolamenti applicabili e le specifiche tecniche determinate dai clienti. ZPMC continuerà a rispettare rigorosamente le leggi, i regolamenti e i requisiti normativi applicabili per salvaguardare l'attività tra ZPMC e i suoi clienti globali e per ottenere vantaggi e sviluppo reciproci. Apprezziamo sinceramente il sostegno e l'attenzione di tutti i settori». Condividi Tag cina stati uniti Articoli correlati.

In una nota la multinazionale cinese delle gru portuali smentisce la possibilità che le sue gru possano essere "hackerate" «Le gru prodotte da ZPMC non pongono alcun rischio per nessun porto». Lo afferma in una nota la Shanghai Zhenhua Heavy Industries, meglio nota come ZPMC, uno dei principali produttori di gru portuali al mondo, in riferimento al recente ordine esecutivo della Casa Bianca di sostiuire nei prossimi anni tutte le gru prodotte in Cina per via del rischio che queste possano avere dispositivi di spionaggio installati che possano mettere a rischio la sicurezza degli Stati Uniti. Attualmente negli Stati Uniti circa l'80 per cento delle gru presenti nei porti sono prodotte da questa società. «Abbiamo saputo della recente decisione del governo degli Stati Uniti - continua la nota di ZPMC - così come il fatto che diversi media hanno riportato il rischio che le gru di ZPMC possano avere installati dei "cellular modems" [SIM card]. ZPMC aderisce sempre rigorosamente alle leggi e ai regolamenti dei Paesi e delle regioni pertinenti e opera in conformità con le leggi e i requisiti normativi applicabili. Le gru fornite da ZPMC vengono utilizzate nei porti di tutto il mondo, compresi gli Stati Uniti. Queste gru sono progettate, prodotte, trasportate, assemblate, messe in servizio e consegnate rigorosamente in conformità con gli standard internazionali, le leggi e i regolamenti applicabili e le specifiche tecniche determinate dai clienti. ZPMC continuerà a rispettare rigorosamente le leggi, i regolamenti e i requisiti normativi applicabili per salvaguardare l'attività tra ZPMC e i suoi clienti globali e per ottenere vantaggi e sviluppo reciproci. Apprezziamo sinceramente il sostegno e l'attenzione di tutti i settori». Condividi Tag cina stati uniti Articoli correlati.

L'agenzia di Viaggi

Focus

Sun Princess, il debutto della nave che "fa la differenza"

L'agenzia di Viaggi

Sun Princess, il debutto della nave che "fa la differenza"

03/11/2024 09:53

Il nome, Sun Princess, è lo stesso della nave su cui fu girato l'episodio pilota di Love Boat, la fortunatissima serie tv che negli anni Settanta avvicinò il grande pubblico al mondo dorato delle crociere. Ma per il resto, la nuova ammiraglia di Princess Cruises è tutta un'altra storia. Orgoglio di Fincantieri, è la nave più grande mai costruita in Italia, su una piattaforma innovativa progettata in esclusiva. Oltre 175.000 tonnellate di alta tecnologia, eleganza Italian style e design ispirato al Mediterraneo, dove navigherà per la sua prima stagione. Per The Dome, ad esempio, la spettacolare cupola geodetica che sovrasta la prua, oasi di relax di giorno e teatro di notte per le esibizioni dei danzatori acrobati del Cirque Eloize, i progettisti hanno preso spunto dalle terrazze di Santorini. Mentre la Piazza, cuore della nave distribuita su tre ponti e circondata da bar e ristoranti, è un chiaro rimando al centro pulsante delle città italiane. La rischiarano le grandi vetrate arcuate dell'enorme sfera trasparente che dà il nome alla nuova classe di navi inaugurata da Sun Princess, che proietta l'hub centrale in una nuova dimensione, inondando gli ambienti di luce naturale e regalando ampie viste sull'oceano. La nuova nave Sun Princess «Questa è una nave di nuova generazione – ha dichiarato Eithne Williamson, vice president Uk & Europe di Princess Cruises – che rappresenta un' evoluzione, non una rivoluzione, rispetto alle precedenti. Perché sappiamo che i nostri ospiti amano la cosiddetta " Princess difference " e vogliamo garantire che a bordo di qualsiasi nostra nave possano sempre vivere quella particolare esperienza di crociera che ha reso popolari le love boat. Esperienza che grazie alla tecnologia Ocean Medallion abbiamo elevato a un livello superiore. Questa infatti ci consente di assicurare un servizio personalizzato tipico delle imbarcazioni più piccole anche

Il nome, Sun Princess, è lo stesso della nave su cui fu girato l'episodio pilota di Love Boat, la fortunatissima serie tv che negli anni Settanta avvicinò il grande pubblico al mondo dorato delle crociere. Ma per il resto, la nuova ammiraglia di Princess Cruises è tutta un'altra storia. Orgoglio di Fincantieri, è la nave più grande mai costruita in Italia, su una piattaforma innovativa progettata in esclusiva. Oltre 175.000 tonnellate di alta tecnologia, eleganza Italian style e design ispirato al Mediterraneo, dove navigherà per la sua prima stagione. Per The Dome, ad esempio, la spettacolare cupola geodetica che sovrasta la prua, oasi di relax di giorno e teatro di notte per le esibizioni dei danzatori acrobati del Cirque Eloize, i progettisti hanno preso spunto dalle terrazze di Santorini. Mentre la Piazza, cuore della nave distribuita su tre ponti e circondata da bar e ristoranti, è un chiaro rimando al centro pulsante delle città italiane. La rischiarano le grandi vetrate arcuate dell'enorme sfera trasparente che dà il nome alla nuova classe di navi inaugurata da Sun Princess, che proietta l'hub centrale in una nuova dimensione, inondando gli ambienti di luce naturale e regalando ampie viste sull'oceano. La nuova nave Sun Princess «Questa è una nave di nuova generazione - ha dichiarato Eithne Williamson, vice president Uk & Europe di Princess Cruises - che rappresenta un' evoluzione, non una rivoluzione, rispetto alle precedenti. Perché sappiamo che i nostri ospiti amano la cosiddetta " Princess difference " e vogliamo garantire che a bordo di qualsiasi nostra nave possano sempre vivere quella particolare esperienza di crociera che ha reso popolari le love boat. Esperienza che grazie alla tecnologia Ocean Medallion abbiamo elevato a un livello superiore. Questa infatti ci consente di assicurare un servizio personalizzato tipico delle imbarcazioni più piccole anche a bordo di una nave così grande e con un'offerta di bordo enormemente differenziata». Attraverso un medaglione che sostituisce la vecchia card, collegato allo smartphone, sulla love boat 4.0 non solo l'ospite può velocizzare le procedure di sicurezza o sbloccare l'apertura della porta semplicemente avvicinandosi alla propria cabina, ma anche essere riconosciuto e chiamato per nome dal personale, effettuare prenotazioni di ristoranti e servizi, fare ordinazioni che vengono consegnate a colpo sicuro, anche se si è in movimento da un punto all'altro della nave. «Davvero incredibile è anche l'evoluzione che ha riguardato l'ingegnerizzazione e il design - ha aggiunto Williamson - anche in questo caso studiato per elevare l'esperienza degli ospiti. Nonostante le enormi dimensioni, Sun Princess all'occorrenza potrebbe comunque attraversare senza problemi il Canale di Panama o navigare nelle acque dell'Alaska, stato che impone restrizioni alla navigazione delle navi più grandi. Da non dimenticare, poi, che è la prima nave alimentata a gas naturale liquefatto (gnl) della compagnia, dotata inoltre di ingegnosi sistemi di recupero energetici per rendere le crociere più ecosostenibili».

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

L'agenzia di Viaggi

Focus

A bordo della nuova nave di Princess Cruises è stata elevata anche l'offerta gastronomica, con collaborazioni con chef di fama e fornitori di prodotti e ingredienti di alta qualità. Le novità spaziano da Spellbound by The Magic Castle, che unisce la magia con l'arte della cucina e della mixology per creare un'esperienza culinaria straordinariamente innovativa e coinvolgente, a Love by Britto, ristorante per cene romantiche che celebra l'amore e l'arte dell'artista di fama mondiale Romero Britto, da The Butcher's Block by Dario, in collaborazione con il celebre macellaio chiantigiano Dario Cecchini, a Kai Sushi by Makoto e The Catch by Rudi, concept restaurant di mare del rinomato Chef Rudi Sodamin. L'evoluzione di Sun Princess riguarda anche una maggiore attenzione alle famiglie e alle crociere multi-generazionali. Sull'onda dei feedback degli ospiti che desideravano più spazi per attività all'aperto pensate per unire le famiglie che viaggiano insieme, è stata creato Park19, un'area sul ponte più alto con attrazioni come Sea Breeze, un simulatore di volo che regala viste panoramiche dell'oceano e dei porti di scalo, o l' arrampicata sulla Coastal Climb per scalatori di tutte le età. In quest'ottica è stata rinnovata anche l'offerta di sistemazioni per soddisfare ogni esigenza, con oltre 1.500 cabine con balcone, l'introduzione delle nuove Cabana Mini-Suite, dotate di spazio extra per un relax riservato all'aperto, e delle nuove suite Signature Collection, che includono l'accesso al nuovo Signature Restaurant e alla Signature Lounge. Nonostante sia stata appena lanciata, Sun Princess sta già macinando buoni volumi di prenotazioni per la stagione in corso, come conferma Gigi Torre, presidente di Gioco Viaggi che commercializza in esclusiva Princess Cruises sul mercato italiano : «Stiamo vendendo molto bene questa nave che rappresenta un primato per la tecnologia, la varietà di attività proposte e la modernità della linea. Per farla conoscere alle agenzie di viaggi abbiamo in programma visite a bordo nei principali porti di scalo italiani, quindi Civitavecchia, Messina, Genova, La Spezia. Gli italiani stanno dimostrando di apprezzare sempre più le navi Princess Cruises, anche se è molto challenging vendere un prodotto straniero in un mercato dove comunque ci sono due player molto importanti che fanno un prodotto su misura per il mercato italiano. Proprio per questo ritengo che il lavoro che facciamo venga apprezzato ancora di più dalla compagnia». Sun Princess trascorrerà l'attuale stagione nel Mediterraneo, per poi spostarsi in inverno nei Caraibi e fare ritorno nel Mediterrraneo l'estate prossima, quando sarà affiancata dalla gemella Star Princess, seconda unità della classe Sfera, che dovrebbe essere consegnata da Fincantieri ad agosto 2025.

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

Ship Mag

Focus

Ancip: "Inserire lavoro usurante, fondo accompagnamento all'esodo e fondo amianto nel ddl lavoro"

Ship Mag

Ancip: "Inserire lavoro usurante, fondo accompagnamento all'esodo e fondo amianto nel ddl lavoro"

03/11/2024 17:30 Emmanuele Gerboni

Il direttore generale Parenti: "Se non si interviene si rischia di mandare in crisi imprese e compagnie e di provocare un grave danno alla portualità italiana" Roma – Gaudenzio Parenti è il direttore generale dell'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (Ancip). In questa intervista a Shipmag chiede al Governo e al Parlamento di inserire nel ddl lavoro i temi del lavoro usurante, del fondo di accompagnamento all'esodo e il rifinanziamento del fondo delle vittime dell'amianto. Direttore Parenti, in questi giorni si sta trattando in Parlamento il disegno di legge sulle disposizioni in materia di lavoro. Quale è la posizione di Ancip? "In questo ddl, insieme alle altre associazioni datoriali del settore, abbiamo portato all'attenzione del Parlamento, in audizione, e al governo, l'assoluta necessità che il nostro settore si possa avvalere di strumenti normativi adeguati ad accompagnare il ricambio generazionale negli ambiti operativi delle attività portuali, attraverso il riconoscimento di alcune tipiche mansioni del comparto, tra le categorie di lavoro usurante. Inoltre chiediamo la costituzione di un fondo prepensionamento, per il quale proponiamo una modifica alla normativa previgente a fronte delle difficoltà emerse per renderla applicabile ed esigibile. In più, come Ancip, abbiamo presentato una richiesta specifica che riguarda le Compagnie portuali e le Autorità di sistema portuale". Si spieghi meglio. "La scorsa settimana Ancip ha inviato una nota formale alla Ministra del Lavoro e delle politiche sociali, Marina Elvira Calderone, per richiedere, con un emendamento al disegno di legge C. 1532-bis recante disposizioni in materia di lavoro, il rifinanziamento del fondo per onorare le liquidazioni di quanto disposto da sentenze passate in giudicato in materia di risarcimento ai familiari dei lavoratori vittime di patologie asbesto correlate all'esposizione di amianto nei porti". Perché questo? "A oggi, purtroppo, la norma in argomento non è stata rifinanziata e, così facendo, le Adsp continuano a

Il direttore generale Parenti: "Se non si interviene si rischia di mandare in crisi imprese e compagnie e di provocare un grave danno alla portualità italiana" Roma - Gaudenzio Parenti è il direttore generale dell'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (Ancip). In questa intervista a Shipmag chiede al Governo e al Parlamento di inserire nel ddl lavoro i temi del lavoro usurante, del fondo di accompagnamento all'esodo e il rifinanziamento del fondo delle vittime dell'amianto. Direttore Parenti, in questi giorni si sta trattando in Parlamento il disegno di legge sulle disposizioni in materia di lavoro. Quale è la posizione di Ancip? "In questo ddl, insieme alle altre associazioni datoriali del settore, abbiamo portato all'attenzione del Parlamento, in audizione, e al governo, l'assoluta necessità che il nostro settore si possa avvalere di strumenti normativi adeguati ad accompagnare il ricambio generazionale negli ambiti operativi delle attività portuali, attraverso il riconoscimento di alcune tipiche mansioni del comparto, tra le categorie di lavoro usurante. Inoltre chiediamo la costituzione di un fondo prepensionamento, per il quale proponiamo una modifica alla normativa previgente a fronte delle difficoltà emerse per renderla applicabile ed esigibile. In più, come Ancip, abbiamo presentato una richiesta specifica che riguarda le Compagnie portuali e le Autorità di sistema portuale". Si spieghi meglio. "La scorsa settimana Ancip ha inviato una nota formale alla Ministra del Lavoro e delle politiche sociali, Marina Elvira Calderone, per richiedere, con un emendamento al disegno di legge C. 1532-bis recante disposizioni in materia di lavoro, il rifinanziamento del fondo per onorare le liquidazioni di quanto disposto da sentenze passate in giudicato in materia di risarcimento ai familiari dei lavoratori vittime di patologie asbesto correlate all'esposizione di amianto nei porti". Perché questo? "A oggi, purtroppo, la norma in argomento non è stata rifinanziata e, così facendo, le Adsp continuano a subire condanne per fatti lontani nel tempo e le cui responsabilità ricadono su soggetti, anche giuridici, oggi non più esistenti. Infatti, in assenza di un finanziamento solidaristico statale, non è pensabile provvedere a risarcire le famiglie, con la conseguenza che queste potrebbero chiedere provvedimenti esecutivi. Le Adsp, infatti, attraverso questo fondo hanno fatto negli anni da ombrello protettivo a tante realtà, tra cui le imprese autorizzate ai sensi dell'art.17 della legge 84/94: le attuali Compagnie portuali. Il diritto degli eredi dei lavoratori deceduti per patologie correlate all'esposizione all'amianto deve essere assolutamente tutelato, ma, al contempo, bisogna evitare il fallimento, che sarebbe certo, di quelle imprese di medie dimensioni che dovrebbero farsi integralmente carico di tutti i risarcimenti. Con l'ulteriore ingiustizia che l'esposizione ad amianto avvenuta negli anni a cavallo tra il '60 e il '70 vede le attuali imprese autorizzate ai sensi dell'art.17 l.n. 84/94 costrette a dover pagare

risarcimenti per i propri lavoratori, che molto spesso sono stati esposti alle conseguenze terribili dell'amianto quando erano somministrati presso altre società operanti nel porto. Infatti, le Compagnie portuali, attuali soggetti fornitori di manodopera portuale ex art.17, non svolgendo il ruolo di "impresa" ma, appunto, di fornitura di manodopera ad altre imprese portuali, non potevano essere assolutamente a conoscenza della pericolosità delle merci con cui venivano a contatto i lavoratori". Di conseguenza? "Oggi ricostruire la catena di quelle responsabilità è pressoché impossibile, e non pagare i risarcimenti sarebbe ferocemente ingiusto. Ma mandare in crisi imprese e Compagnie portuali efficienti, come ad esempio quella di Savona o, a mero titolo esemplificativo, di altre realtà portuali come Trieste e Venezia, oltre che iniquo, provocherebbe un grave danno alla portualità italiana minandone efficienza e produttività, proprio in un periodo in cui è già seriamente posta sotto stress dalle crisi internazionali".

Shipping Italy

Focus

Diodà (Costa Crociere): "Necessario intercettare i desideri degli ospiti prima ancora che vengano manifestati"

Shipping Italy

Diodà (Costa Crociere): "Necessario intercettare i desideri degli ospiti prima ancora che vengano manifestati"

03/11/2024 11:11 Nicola Capuzzo

Navi Il Vice President Procurement & Supply Chain della compagnia parte del gruppo Carnival si rivolge al mercato dell'indotto illustrando alcune utili indicazioni per approcciare i big del mercato di Nicola Capuzzo Di seguito pubblichiamo l'intervista a Marco Diodà (Vice President Procurement & Supply Chain di Costa Crociere) contenuta all'interno dell'inserto speciale di SHIPPING ITALY dedicato alla Clia Cruise Week e al Clia Innovation Expo in programma questa settimana a Genova CLICCA e LEGGI L'INSERTO SPECIALE Quali sono i principali trend del mercato crocieristico che un fornitore deve necessariamente conoscere? "Sicuramente il prodotto riveste un ruolo importantissimo. Vista la complessità delle nostre operazioni, per i fornitori che si affacciano alla cruise industry per la prima volta è opportuno avere una conoscenza del prodotto crociera, come anche delle sue peculiarità. Si tratta di un prodotto complesso, anche se non complicato, e una consapevolezza delle sue peculiarità che lo rende complesso ancorché non complicato." Cosa significa oggi fare innovazione a bordo di una nave da crociera? "Il settore crocieristico è forse all'avanguardia di quello turistico, ma comunque ne fa parte. Per questo è necessario intercettare i desideri dei nostri ospiti prima ancora che essi vengano manifestati. Come in tutti gli ambiti del settore "hospitality", anticipare i desideri dei clienti rappresenta un plus ed un vantaggio competitivo. Chi ci riesce ha una marcia in più." Quali i settori dove emerge in maniera più netta la necessità di innovazione? "Nel nostro settore è difficile identificare un settore particolare, perché è tutta l'industria crocieristica che deve essere all'avanguardia. Inoltre, l'innovazione in una nave da crociera o in un'offerta turistica non è solo legata all'evoluzione tecnologica ma, come detto poco fa, anche alla capacità di anticipare e soddisfare le esigenze in continua evoluzione degli ospiti. Serve una attenzione particolare, quasi predittiva, a quella che potrà essere la domanda futura

Navi Il Vice President Procurement & Supply Chain della compagnia parte del gruppo Carnival si rivolge al mercato dell'indotto illustrando alcune utili indicazioni per approcciare i big del mercato di Nicola Capuzzo Di seguito pubblichiamo l'intervista a Marco Diodà (Vice President Procurement & Supply Chain di Costa Crociere) contenuta all'interno dell'inserto speciale di SHIPPING ITALY dedicato alla Clia Cruise Week e al Clia Innovation Expo in programma questa settimana a Genova CLICCA e LEGGI L'INSERTO SPECIALE Quali sono i principali trend del mercato crocieristico che un fornitore deve necessariamente conoscere? "Sicuramente il prodotto riveste un ruolo importantissimo. Vista la complessità delle nostre operazioni, per i fornitori che si affacciano alla cruise industry per la prima volta è opportuno avere una conoscenza del prodotto crociera, come anche delle sue peculiarità. Si tratta di un prodotto complesso, anche se non complicato, e una consapevolezza delle sue peculiarità che lo rende complesso ancorché non complicato." Cosa significa oggi fare innovazione a bordo di una nave da crociera? "Il settore crocieristico è forse all'avanguardia di quello turistico, ma comunque ne fa parte. Per questo è necessario intercettare i desideri dei nostri ospiti prima ancora che essi vengano manifestati. Come in tutti gli ambiti del settore "hospitality", anticipare i desideri dei clienti rappresenta un plus ed un vantaggio competitivo. Chi ci riesce ha una marcia in più." Quali i settori dove emerge in maniera più netta la necessità di innovazione? "Nel nostro settore è difficile identificare un settore particolare, perché è tutta l'industria crocieristica che deve essere all'avanguardia. Inoltre, l'innovazione in una nave da crociera o in un'offerta turistica non è solo legata all'evoluzione tecnologica ma, come detto poco fa, anche alla capacità di anticipare e soddisfare le esigenze in continua evoluzione degli ospiti. Serve una attenzione particolare, quasi predittiva, a quella che potrà essere la domanda futura della clientela. Questo richiede una cultura che metta in discussione l'esistente e che sia disposta a pensare e agire in modo diverso per ottenere risultati più efficaci, efficienti e sostenibili, sempre più in linea con le aspettative dei nostri ospiti." Qual è il percorso più rapido ed efficace per un'azienda che intende diventare fornitore di una compagnia crocieristica interfacciandosi con l'ufficio acquisti? "Per entrare in contatto con gli uffici acquisti di una compagnia crocieristica, ci sono diverse opzioni. Una di queste è partecipare agli eventi di categoria in cui la compagnia è presente, come ad esempio quello che verrà organizzato a Genova a marzo. In alternativa, è possibile utilizzare i vari punti di contatto disponibili. Tuttavia, il vero percorso importante per i fornitori è quello di acquisire una consapevolezza del prodotto e dei requisiti dell'industria crocieristica. Questo permetterà loro di valutare se i loro processi, prodotti e know-how sono in linea con le esigenze dell'industria.

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

Shipping Italy

Focus

" Quali requisiti deve necessariamente o preferibilmente avere un fornitore di una compagnia crocieristica? "Le aderenze ai requisiti normativi ed etici richiesti dal nostro Gruppo sono chiaramente alla base del percorso di avvicinamento della nostra azienda con i partners commerciali. Requisiti specifici possono presentarsi a seconda delle categorie merceologiche o di servizi in cui opera il potenziale fornitore. Penso ad esempio alla certificazione HACCP per quanto riguarda la gestione degli alimenti." Che cosa si aspetta oggi una compagnia di crociere da un fornitore? "Affidabilità, competenza, flessibilità, dinamicità e trasparenza ritengo siano gli attributi che meglio aprano le porte a un rapporto commerciale di successo." La dimensione aziendale può essere un limite o un vantaggio per un supplier? "La dimensione non è un attributo rilevante. Lo sono la solidità finanziaria, la dinamicità e l'efficienza che sono alla base del successo di qualsiasi azienda sul mercato, a prescindere dalle sue dimensioni." Esistono vincoli o requisiti geografici che un'azienda dell'indotto deve conoscere prima di proporsi? "In generale no. Tuttavia, essendo le navi un veicolo anche per diffondere la conoscenza delle destinazioni che raggiunge, alcune aziende peculiari del territorio raggiunto dalle nostre navi aiutano a trasferire agli ospiti una maggiore conoscenza dei territori visitati. Insomma, la peculiarità, le tradizioni, la storia di un territorio possono essere un valore aggiunto. E spesso lo sono." La prossimità della fornitura agli scali marittimi può in qualche modo rappresentare un vantaggio? "Non necessariamente. È chiaro che, qualora la fornitura sia relativa a prodotti in cui il costo logistico ha un peso rilevante sul prezzo del prodotto finito, la prossimità ha il suo peso. Ma in generale non vedo la prossimità come un attributo essenziale anche in termini di sostenibilità, in quanto esistono sistemi di trasporto di cui ci avvaliamo, quali ad esempio il treno o l'autotrazione con carburanti più sostenibili, che incidono su questo. Diverso è il caso in cui la prossimità si traduca in un elemento per trasferire esperienze e conoscenze del territorio visitato dai nostri ospiti. In questo caso parliamo di peculiarità territoriali delle destinazioni e quindi di una scelta dettata da altri criteri non esclusivamente legati alla logistica." ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Shipping Italy

Focus

Raia (Msc Crociere): "Passare da un rapporto meramente transazionale a uno di partnership con i fornitori"

Shipping Italy

Raia (Msc Crociere): "Passare da un rapporto meramente transazionale a uno di partnership con i fornitori"

03/11/2024 11:11 Nicola Capuzzo

Navi Il managing director di Msc Procurememt & Logistics spiega cosa dovrebbero sapere e come dovrebbero agire le aziende che intendono lavorare con una grande compagnia crocieristica di Nicola Capuzzo Di seguito pubblichiamo l'intervista a Paolo Raia (Managing Director Msc Procurememt & Logistics) contenuta all'interno dell'inserto speciale di SHIPPING ITALY dedicato alla Clia Cruise Week e al Clia Innovation Expo in programma questa settimana a Genova CLICCA e LEGGI L'INSERTO SPECIALE Quali sono i main task e i principali trend del mercato crocieristico che un fornitore deve necessariamente conoscere? "Due temi fondamentali sono la sostenibilità e l'innovazione. La sostenibilità, in particolare, è uno dei parametri sui quali MSC Crociere è particolarmente focalizzata e attraverso il quale sceglie, valuta e monitora i fornitori. Siamo alla ricerca continua di soluzioni sempre più sostenibili, ed è molto importante che i fornitori propongano soluzioni adeguate in tal senso. Nel settore del food & beverage, ad esempio, sostenibilità significa anche acquistare merce prodotta in maniera sostenibile, sovente prodotti locali che minimizzano i trasporti, e di conseguenza le emissioni, o che utilizzano mezzi a minor impatto ambientale come la ferrovia. Fra i numerosi progetti che abbiamo sviluppato vi è quello di Acqua San Benedetto, che ci ha fornito le bottiglie realizzate con plastica riciclata al 100%. Un altro esempio è il birrificio, ideato con Teo Musso, installato su MSC World Europa: produciamo birra direttamente a bordo, a kilometro zero, filtrando e desalinizzando l'acqua del mare. Produrre il cibo sulla nave significa anche togliere dalla strada i mezzi di trasporto necessari a portarlo sottobordo. Una caratteristica intrinseca del nostro settore è realizzare in nave quanto più possibile, comprando tutte le materie prime e lavorandole a bordo. Pane, mozzarella e dolci, ad esempio, vengono prodotti in nave. Questo consente, inoltre, di avere prodotti sempre freschi e di ridurre notevolmente gli sprechi." E a

Navi Il managing director di Msc Procurememt & Logistics spiega cosa dovrebbero sapere e come dovrebbero agire le aziende che intendono lavorare con una grande compagnia crocieristica di Nicola Capuzzo Di seguito pubblichiamo l'intervista a Paolo Raia (Managing Director Msc Procurememt & Logistics) contenuta all'interno dell'inserto speciale di SHIPPING ITALY dedicato alla Clia Cruise Week e al Clia Innovation Expo in programma questa settimana a Genova CLICCA e LEGGI L'INSERTO SPECIALE Quali sono i main task e i principali trend del mercato crocieristico che un fornitore deve necessariamente conoscere? "Due temi fondamentali sono la sostenibilità e l'innovazione. La sostenibilità, in particolare, è uno dei parametri sui quali MSC Crociere è particolarmente focalizzata e attraverso il quale sceglie, valuta e monitora i fornitori. Siamo alla ricerca continua di soluzioni sempre più sostenibili, ed è molto importante che i fornitori propongano soluzioni adeguate in tal senso. Nel settore del food & beverage, ad esempio, sostenibilità significa anche acquistare merce prodotta in maniera sostenibile, sovente prodotti locali che minimizzano i trasporti, e di conseguenza le emissioni, o che utilizzano mezzi a minor impatto ambientale come la ferrovia. Fra i numerosi progetti che abbiamo sviluppato vi è quello di Acqua San Benedetto, che ci ha fornito le bottiglie realizzate con plastica riciclata al 100%. Un altro esempio è il birrificio, ideato con Teo Musso, installato su MSC World Europa: produciamo birra direttamente a bordo, a kilometro zero, filtrando e desalinizzando l'acqua del mare. Produrre il cibo sulla nave significa anche togliere dalla strada i mezzi di trasporto necessari a portarlo sottobordo. Una caratteristica intrinseca del nostro settore è realizzare in nave quanto più possibile, comprando tutte le materie prime e lavorandole a bordo. Pane, mozzarella e dolci, ad esempio, vengono prodotti in nave. Questo consente, inoltre, di avere prodotti sempre freschi e di ridurre notevolmente gli sprechi." E a proposito di innovazione? "È fondamentale costruire vere e proprie partnership con i fornitori, considerandoli "partner" e non semplici 'venditori'. Un esempio recente è l'accordo con Lavazza, con cui abbiamo sviluppato a bordo di una nostra nave il concept del Coffee Emporium, ispirato a quello che Lavazza ospita a Torino nel proprio Museo del Caffè: la logica è far vivere ai nostri passeggeri un'esperienza a 360 gradi relativa al caffè, non solo assaggiando le diverse tipologie di miscele disponibili, ma fornendo anche un patrimonio informativo che spiega le origini del prodotto, come viene realizzato, da dove arriva ecc. Questo è un esempio di innovazione derivante da uno spunto interessante proposto da un fornitore." Un nuovo modello di rapporto commerciale? "Sì, ma non solo. L'aspetto decisivo è passare da un rapporto meramente transazionale a un rapporto di partnership che presuppone reciproca fiducia e continuità nella collaborazione. Lavorando su aspetti che vanno al di là del mero prezzo e

focalizzandosi sul servizio, sulla qualità del prodotto, sull'innovazione continua, instaurando con i partner un rapporto di seria condivisione in grado di sfruttare al meglio i punti di forza di entrambi. Altre partnership importanti le abbiamo con Heineken, con cui, oltre alla fornitura del prodotto, creiamo servizi per le navi e organizziamo eventi sfruttando anche le sponsorship in Formula 1 e in Champions League. Tali collaborazioni rappresentano un win-win per entrambe le parti e consentono di cogliere nuove opportunità. Le partnership sono rilevanti anche per altri aspetti: ad esempio, invece che fare dei tender annuali, si può gestire la variazione dei prezzi adeguandoli automaticamente a determinati indicatori di mercato (inflazione, trend di mercato per le commodities ecc.), dedicando così più tempo a sviluppare il prodotto e generando valore aggiunto per i clienti. Al fornitore, potersi muovere su orizzonti temporali più lunghi consente di pianificare meglio la produzione e di migliorare costantemente la qualità dei prodotti. È un concetto ben diverso dal classico 'fare gare per ottenere risparmi'. Essere sostenibili, oggi, è un costo notevole per tutti. E poter contare su programmi a lungo termine aiuta tutti." Come Gruppo MSC date ai fornitori anche consulenza e assistenza logistica? "Siamo ben presenti nella logistica, quindi in grado di supportare molto bene i fornitori anche nella distribuzione e nei trasporti, garantendo sia a noi che a loro vantaggi significativi. Le supply chain delle crociere sono infatti sempre più complesse, diversificate e globali. Abbiamo investito da tempo nella logistica per ragioni sia di sostenibilità che di controllo, internalizzando attività che prima erano svolte esternamente. Consolidare gli approvvigionamenti in apposite piattaforme logistiche permette, ad esempio, di ridurre sensibilmente il numero di mezzi necessari a far giungere la merce sottobordo, con un impatto positivo sull'ambiente, oltre che sui costi e sulla gestione della filiera. In Italia abbiamo due grandi piattaforme logistiche: Genova e Rivalta Scrivia. Negli Usa siamo già a Miami, ma stiamo ragionando su punti di consolidamento per sostenere l'operativa delle nostre navi in porti quali Port Canaveral, New York e Galveston." Come si diventa fornitori di MSC Crociere? "Vi sono vari modi di entrare in contatto con noi (fiere, autocandidature ecc.). Vi è un primo momento di conoscenza reciproca, per capire se vi sono opportunità di collaborazione reali. Va infatti considerato che il mondo della crocieristica è molto esigente e articolato. Andiamo poi a visitare il fornitore e gli stabilimenti produttivi per conoscerli meglio, per vedere come lavora l'azienda. Da lì inizia il processo di qualifica, svolto su una piattaforma che mettiamo a disposizione delle aziende, dove occorre presentare tutta la documentazione necessaria (certificazioni, informazioni finanziarie ecc.). Completata questa fase, invitiamo i fornitori a partecipare ai tender che avvengono sulla stessa piattaforma, dove sono elencate specifiche di prodotto, quantitativi da fornire, tempi, luoghi e modalità di consegna ecc. Facciamo quindi una prima analisi delle offerte ricevute, inclusa la valutazione economica. Superata questa fase si passa al testing, per valutare gli articoli proposti. Se il risultato è positivo, si giunge alla negoziazione e alla contrattualizzazione del fornitore. La compagnia effettua comunque periodicamente degli audit presso le aziende fornitrici e monitora costantemente la qualità delle forniture." Esiste una dimensione aziendale minima per

un fornitore? "Non c'è una regola fissa, dipende molto dal tipo di prodotto e dal servizio fornito. Nel caso di grandi volumi (farine, pelati, zucchero, pasta, uova ecc.), per reggere le richieste del settore crocieristico occorrono capacità di produzione e di fornitura elevate. MSC Crociere ha inoltre importanti piani di sviluppo, per cui va garantita una capacità produttiva scalabile, in grado di adeguarsi al nostro trend di crescita in termini di navi e passeggeri. I fornitori piccoli non sono, tuttavia, esclusi in alcun modo. A bordo utilizziamo infatti anche prodotti di nicchia. Vi sono inoltre le cabine Yacht Club sulle navi più grandi e le navi di lusso del nuovo brand Explora Journeys, più piccole, che offrono prodotti specifici e ancora più ricercati, con volumi più ridotti. Penso, per esempio, al chinotto Portofino Niasca." La prossimità della fornitura agli scali marittimi può rappresentare un vantaggio? "In generale non esistono vincoli geografici specifici, salvo il fatto che alcuni prodotti come i freschi e i freschissimi (frutta, verdura, formaggi, yogurt, latte ecc.) vengono comprati localmente, in prossimità dei porti. Una crociera standard, di sette giorni, non viene rifornita in ogni porto, ma solo nell'home port da cui parte la nave. Il tema della prossimità è comunque relativo, perché abbiamo le nostre piattaforme logistiche, che consolidano le spedizioni in arrivo da ogni parte del mondo e poi le spediscono alle navi. L'esperienza offerta da MSC Crociere è arricchita da un'ampia offerta di prodotti locali: siamo una compagnia globale, ma con una grandissima attenzione al locale. Fra i maggiori porti di loading ci sono Genova, Miami, Port Canaveral, Amburgo, Southampton, Dubai, Durban, Shanghai, Yokohama, Rio de Janeiro e Santos." ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Shipping Italy

Focus

Kim (Royal Caribbean): "Consideriamo i nostri fornitori dei partner di lungo termine"

Shipping Italy

Kim (Royal Caribbean): "Consideriamo i nostri fornitori dei partner di lungo termine"

03/11/2024 11:36 Nicola Capuzzo

Navi Cosa cerca per gli acquisti Il big americano delle crociere raccontato direttamente dal Managing Director AVP, NB & FM Procurement Excellence di Nicola Capuzzo Di seguito pubblichiamo l'intervista a Sam Kim (Managing Director AVP, NB & FM Procurement Excellence di Royal Caribbean) contenuta all'interno dell'inserto speciale di SHIPPING ITALY dedicato alla Clia Cruise Week e al Clia Innovation Expo in programma questa settimana a Genova CLICCA e LEGGI L'INSERTO SPECIALE Quali sono gli elementi chiave che cerca Royal Caribbean Group quando lavora con un fornitore? "Consideriamo i nostri fornitori più che semplici venditori: li consideriamo partner di lungo termine. Guardiamo sempre ai costi e alla qualità, ma cerchiamo anche quelle organizzazioni che hanno esperienza e competenza nel loro campo, in modo che possano venire da noi con modi creativi e innovativi per essere più efficienti, più efficaci dal punto di vista dei costi o con l'ingegno per migliorare i processi. Questo porta a una situazione win-win e aiuta a creare una vera e propria partnership a lungo termine." Q uali sono le principali tendenze del mercato crocieristico che un fornitore deve necessariamente conoscere? "Con il progredire dell'industria crocieristica e i cambiamenti del panorama, abbiamo il dovere di essere responsabili non solo nei confronti dei nostri ospiti, ma anche delle comunità che visitiamo e del mondo in cui viviamo. In Royal Caribbean Group la nostra piattaforma SEA the Future si concentra sulla sostenibilità del nostro pianeta, sull'energizzazione delle comunità e sull'accelerazione dell'innovazione. È estremamente importante che la sostenibilità, l'ESG e altri fattori che hanno esiti a lungo termine siano tutti presi in considerazione per garantire un approvvigionamento responsabile." Qual è il percorso più rapido ed efficace per un'azienda per diventare fornitore di una compagnia di crociere interfacciandosi con l'ufficio acquisti? "Uno dei modi più

Navi Cosa cerca per gli acquisti il big americano delle crociere raccontato direttamente dal Managing Director AVP, NB & FM Procurement Excellence di Nicola Capuzzo Di seguito pubblichiamo l'intervista a Sam Kim (Managing Director AVP, NB & FM Procurement Excellence di Royal Caribbean) contenuta all'interno dell'inserto speciale di SHIPPING ITALY dedicato alla Clia Cruise Week e al Clia Innovation Expo in programma questa settimana a Genova CLICCA e LEGGI L'INSERTO SPECIALE Quali sono gli elementi chiave che cerca Royal Caribbean Group quando lavora con un fornitore? "Consideriamo i nostri fornitori più che semplici venditori: li consideriamo partner di lungo termine. Guardiamo sempre ai costi e alla qualità, ma cerchiamo anche quelle organizzazioni che hanno esperienza e competenza nel loro campo, in modo che possano venire da noi con modi creativi e innovativi per essere più efficienti, più efficaci dal punto di vista dei costi o con l'ingegno per migliorare i processi. Questo porta a una situazione win-win e aiuta a creare una vera e propria partnership a lungo termine." Q uali sono le principali tendenze del mercato crocieristico che un fornitore deve necessariamente conoscere? "Con il progredire dell'industria crocieristica e i cambiamenti del panorama, abbiamo il dovere di essere responsabili non solo nei confronti dei nostri ospiti, ma anche delle comunità che visitiamo e del mondo in cui viviamo. In Royal Caribbean Group la nostra piattaforma SEA the Future si concentra sulla sostenibilità del nostro pianeta, sull'energizzazione delle comunità e sull'accelerazione dell'innovazione. È estremamente importante che la sostenibilità, l'ESG e altri fattori che hanno esiti a lungo termine siano tutti presi in considerazione per garantire un approvvigionamento responsabile." Qual è il percorso più rapido ed efficace per un'azienda per diventare fornitore di una compagnia di crociere interfacciandosi con l'ufficio acquisti? "Uno dei modi più efficaci per i fornitori di entrare in contatto con le compagnie di crociera è la partecipazione alle fiere di settore, dove possono presentare i loro prodotti o servizi che risolvono un problema o una questione, oppure rispondere alla domanda: come fa la vostra azienda a rendere questo prodotto/servizio migliore, più economico, più veloce?". Quali requisiti deve avere necessariamente o preferibilmente un fornitore? "Ogni compagnia di crociera avrà requisiti diversi, ma i fornitori devono seguire le linee guida dell'approvvigionamento responsabile, il che significa che il fornitore si approvvigiona consapevolmente di prodotti e servizi in modo etico, sostenibile e socialmente consapevole. Queste linee guida specifiche possono variare a seconda del Paese, del settore e dell'azienda, e la portata di tali certificazioni varierà, ma è responsabilità del fornitore assicurarsi di seguire le migliori pratiche per la propria base di clienti." Cosa si aspetta una compagnia di crociere da un fornitore? "Negli acquisti tradizionali, le aspettative possono essere descritte nelle

tre componenti fondamentali: costo, qualità e servizio. Tuttavia, l'innovazione è ora altrettanto importante per il settore crocieristico e noi analizziamo queste componenti per garantire che un fornitore non sia solo un fornitore, ma un partner strategico a lungo termine." C i sono vincoli o requisiti geografici che un fornitore deve conoscere prima di proporsi? "I vincoli o i requisiti geografici sono sempre un fattore da prendere in considerazione. Il settore delle crociere opera in tutto il mondo e noi dobbiamo sapere e avere fiducia che i nostri fornitori possano far arrivare le loro merci in luoghi specifici." ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

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

Shipping Italy

Focus

Norwegian Cruise Line Holdings: "Abbiamo oltre 35mila fornitori a livello globale"

Shipping Italy

Norwegian Cruise Line Holdings: "Abbiamo oltre 35mila fornitori a livello globale"

03/11/2024 11:36 Nicola Capuzzo

Navi Intervista al colosso americano delle crociere che parla direttamente al suo indotto attuale e a quello potenziale di Nicola Capuzzo Di seguito pubblichiamo l'intervista a Norwegian Cruise Line Holdings contenuta all'interno dell'inserto speciale di SHIPPING ITALY dedicato alla Clia Cruise Week e alla fiera Clia Innovation Expo in programma questa settimana a Genova CLICCA e LEGGI L'INSERTO SPECIALE Come NCL presenta il suo rapporto con il mondo della fornitura? "Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. si impegna nell'approvvigionamento responsabile collaborando con una serie di partner lungo tutta la catena di fornitura per acquistare prodotti sicuri, di alta qualità, eticamente responsabili e sostenibili per i suoi ospiti." Quali sono i numeri e i trend di questo segmento di business? "Con partnership che supereranno i 35.000 fornitori a livello globale nel 2022, NCLH riconosce il significativo impatto economico, ambientale e sociale di questa vasta rete. La compagnia si impegna a sfruttare questa influenza, allineando i propri sforzi con il suo programma di sostenibilità globale, Sail & Sustain. Questo programma comprende iniziative come la diversità dei fornitori, il benessere degli animali e la riduzione delle emissioni di gas serra, incorporando l'impegno e la visione di NCLH nelle sue pratiche di approvvigionamento." Quali requisiti deve avere un fornitore di una compagnia crocieristica? "NCLH ha stabilito politiche chiare che delineano le aspettative sui fornitori in aree quali la gestione ambientale, la salute e la sicurezza, l'etica, la lotta alla corruzione, i diritti umani e le pratiche di lavoro." Esistono vincoli o requisiti geografici che un'azienda dell'indotto deve conoscere prima di proporsi? "L'impronta della catena di approvvigionamento della compagnia si estende su 94 Paesi e mira a rifornirsi localmente quando possibile, acquistando varie forniture nelle destinazioni di tutto il mondo. Ciò include cibo e bevande, forniture alberghiere, servizi di pubblica utilità e altro

Navi Intervista al colosso americano delle crociere che parla direttamente al suo indotto attuale e a quello potenziale di Nicola Capuzzo Di seguito pubblichiamo l'intervista a Norwegian Cruise Line Holdings contenuta all'interno dell'inserto speciale di SHIPPING ITALY dedicato alla Clia Cruise Week e alla fiera Clia Innovation Expo in programma questa settimana a Genova CLICCA e LEGGI L'INSERTO SPECIALE Come NCL presenta il suo rapporto con il mondo della fornitura? "Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. si impegna nell'approvvigionamento responsabile collaborando con una serie di partner lungo tutta la catena di fornitura per acquistare prodotti sicuri, di alta qualità, eticamente responsabili e sostenibili per i suoi ospiti." Quali sono i numeri e i trend di questo segmento di business? "Con partnership che supereranno i 35.000 fornitori a livello globale nel 2022, NCLH riconosce il significativo impatto economico, ambientale e sociale di questa vasta rete. La compagnia si impegna a sfruttare questa influenza, allineando i propri sforzi con il suo programma di sostenibilità globale, Sail & Sustain. Questo programma comprende iniziative come la diversità dei fornitori, il benessere degli animali e la riduzione delle emissioni di gas serra, incorporando l'impegno e la visione di NCLH nelle sue pratiche di approvvigionamento." Quali requisiti deve avere un fornitore di una compagnia crocieristica? "NCLH ha stabilito politiche chiare che delineano le aspettative sui fornitori in aree quali la gestione ambientale, la salute e la sicurezza, l'etica, la lotta alla corruzione, i diritti umani e le pratiche di lavoro." Esistono vincoli o requisiti geografici che un'azienda dell'indotto deve conoscere prima di proporsi? "L'impronta della catena di approvvigionamento della compagnia si estende su 94 Paesi e mira a rifornirsi localmente quando possibile, acquistando varie forniture nelle destinazioni di tutto il mondo. Ciò include cibo e bevande, forniture alberghiere, servizi di pubblica utilità e altro ancora." Come si muove NCL in Italia e perché? "In Italia NCLH è orgogliosa di collaborare con i principali cantieri navali del mondo per la manutenzione e l'espansione della sua pluripremiata flotta. Il continuo aumento degli acquisti locali di NCLH nelle destinazioni internazionali sottolinea il suo impegno a sostenere le economie locali e a ridurre l'impatto ambientale associato al trasporto su lunga distanza." Cosa si aspetta una compagnia di crociere da un fornitore? "I fornitori sono tenuti ad aderire a tutte le normative governative e di settore, comprese le leggi sull'occupazione, e a condurre le loro attività in modo da sostenere i diritti umani. Il Codice di condotta per i fornitori racchiude queste aspettative e richiede ai fornitori di accettare e attestare la loro conformità. Attraverso queste iniziative e la definizione di chiare aspettative nei confronti dei nostri fornitori, NCLH mira a promuovere un impatto positivo attraverso la sua catena di fornitura globale, in linea

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

con il suo più ampio impegno a promuovere un impatto positivo sulla società e sull'ambiente." ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

The Medi Telegraph

Focus

Crociere, il mercato del lusso continua a correre

La nascita del nuovo brand del gruppo MSC, Explora Journeys, segue questa filosofia. Il gruppo di Aponte, forte dell'esperienza dello MSC Yacht Club ha deciso di investire su navi medio-piccole dedicate solamente ad un turismo elitario

Crociere, Villa Vie Residences pronta a prendere il mare

Il mercato delle crociere di lusso è stato il primo a riprendersi dopo la pandemia, ben prima di quello mass market. Ma la crescita continua vertiginosa per le navi a cinque stelle ed oltre che vantano sempre ottime percentuali di riempimento. Si tratta di un mercato dove c'è grande fermento e le nuove navi che sono entrate in servizio nel 2023, figlie delle commesse pre-covid, saranno seguite da nuovi ordinativi. Cosa offrono di più queste navi boutique? Destinazioni uniche precluse alle grandi navi, cucina eccellente, intrattenimento non invasivo, escursioni molto ricercate e l'all inclusive a bordo. Questi sono i viaggi di classe che ripercorrono le crociere di un tempo dove tutto era sinonimo di qualità, con i grandi numeri invece questa esclusività si è persa per la massificazione: ma ci sono ancora moltissimi che spendendo cifre non alla portata di tutti si regalano un viaggio unico.La nascita del nuovo brand del gruppo MSC, Explora Journeys, segue questa filosofia. Il gruppo di Aponte, forte dell'esperienza dello MSC Yacht Club ha deciso di investire su navi medio-piccole dedicate solamente ad un turismo elitario. Lo scorso anno ha debuttato la loro prima nave, Explora I, realizzata da Fincantieri a Monfalcone. E' un'unità che ha solo suite per 1000 fortunati ospiti con un eccezionale rapporto passeggeri/equipaggio. Altre cinque navi la seguiranno a partire da Explora II che sarà consegnata a Sestri Ponente quest'estate: finora la genesi di questa nuova start-up crocieristica era stata tenuta dal noto manager Michael Ungerer che per ragioni personali lascerà la compagnia nelle mani di Pierfrancesco Vago.Fino ad oggi sul nostro mercato l'unico marchio conosciuto era Silversea Cruises che ora si dovrà guardare nei prossimi anni dall'imponete potenza di fuorco di Explora. Ma anche Silversea sta crescendo velocemente dopo tre navi realizzate negli ultimi anni da Fincantieri. Lo scorso anno ha debuttato Silver Nova che sarà seguita quest'anno dalla sorella Silver Ray. Si tratta delle loro prime navi sopra le 50.000 t.s.l. e le prime concepite con un innovativo design asimmetrico: questo salto qualitativo è stato possibile grazie all'ingresso nel Royal Caribbean Group.Ognuno dei tre grandi gruppi crocieristici americani ha un marchio di lusso nel proprio portfolio. Carnival Corporation & Plc. ha Seabourn Cruise Line, che è forse quella che fatica di più in questo momento se comparata ai competitors. Nel 2023 è stata addirittura venduta una nave abbastanza recente e il piano di aggiornamento della flotta si è fermato alle due navi di spedizione realizzate da Mariotti a Genova.Ovviamente in questa sfida non poteva mancare Norwegian Cruise Line Holdings con la sua Regent Seven Seas Cruises. Attualmente questa compagnia può vantare le unità della classe Explorer, tra le più lussuose disponibili sul mercato. L'ultima nata è stata la Seven Seas Grandeur

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

che è stata consegnata nel 2023 da Fincantieri ad Ancona.Ma oltre a questi grandi gruppi ci sono altri marchi del lusso che vanno citati: la rediviva Crystal Cruises che è in attesa di rilancio dopo l'acquisizione da parte di Abercrombie & Kent che però avrebbe bisogno di nuove navi per stare al passo dei rivali. Poi c'è Saga Cruises che ha una nicchia di mercato ben definita, le crociere di lusso solo per pensionati. Infine c'è Hapag-Lloyd Kreuzfahrten con la sua Europa 2 che secondo la guida Berlitz è l'unica nave che si può fregiare di sette stelle.Ma le anime del lusso crocieristico sono davvero tante, basti ricordare l'ingresso di alcune catene alberghiere nel settore come Ritz-Carlton e Four Seasons, anche se qui si parla più di grandi mega yacht che di navi da crociera.

The Medi Telegraph

Focus

Crociere, Villa Vie Residences pronta a prendere il mare

La compagnia sta lavorando alla formazione del nuovo equipaggio i cui nuovi membri si imbarcheranno sulla nave nei prossimi giorni. È già stato assunto l'intero top management per la Odyssey, come il comandante, il comandante in seconda e il direttore di macchina

Dopo aver preso possesso dell'ex Braemar da Fred. Olsen Cruise Lines all'inizio di questo mese, Villa Vie Residences, la nuova compagnia per crociere residenziali, si sta preparando al debutto di maggio. L'amministratore delegato dell'azienda Mike Petterson ha condiviso gli ultimi aggiornamenti sul progetto, nonché approfondimenti sui prossimi passi per questa singolare start-up crocieristica. Oltre 250 partecipanti erano connessi alla presentazione virtuale del progetto, trasmessa in diretta dalla nave attraccata in Scozia.«L'ultimo fine settimana è stato importante per noi. Abbiamo firmato i documenti finali di consegna di Villa Vie Odyssey», ha detto Petterson. Tutti i membri dell'equipaggio dell'armatore uscente sono sbarcati dalla nave, che ora è di proprietà di Villa Vie Residences.Ora la compagnia sta lavorando alla formazione del nuovo equipaggio i cui nuovi membri si imbarcheranno sulla nave nei prossimi giorni. E' già stato assunto l'intero top management per la Odyssey, come il comandante, il comandante in seconda e il direttore di macchina. Inoltre, ha aggiunto Petterson, «abbiamo provato ad assumere un numero significativo di personale da Fred. Olsen e molti di loro hanno detto di sì»: questo è molto importante perché avendo già familiarità con questa vecchia nave, sarà più facile inserire i nuovi nel team di bordo.Si prevede che la nave, costruita nel 1993, rimarrà attraccata a Rosyth per oltre una settimana, mentre i motori e le attrezzature tecniche verranno revisionati e riavviati. «Abbiamo diversi controlli che dobbiamo eseguire sulla nave e dobbiamo ottenere un'assicurazione adeguata e la documentazione di classe».Una volta definiti questi dettagli, la nave salperà per l'Irlanda del Nord per i lavori di refitting a Belfast, presso il bacino di Harland & Wolff, lo storico cantiere costruttore del Titanic che si sta già prendendo cura della trasformazione dell'ex Costa Atlantica in Margaritaville at Sea Islander. La nave da 924 ospiti raggiungerà questa destinazione a fine di marzo prima di accogliere i suoi primi inquilini paganti il 15 maggio 2024. Salpando da Southampton, la nave residenziale offrirà una crociera mondiale di tre anni disponibile anche in segmenti.Si navigherà intorno al mondo, visitando più di 420 porti di scalo in 147 paesi in tutti e sette i continenti, con la formula dell'affitto delle residenze (cabine). Oltre a questo lungo itinerario, vi è la possibilità di poter scegliere dei segmenti più brevi, personalizzabili dalla durata che va da poco più di un mese a quattro mesi in totale. Ogni residenza a bordo sarà dotata di un letto queen-size, un bagno privato fornito di accessori, aree di lavoro per dispositivi digitali, accesso a Internet ad alta velocità. Le cabine residenziali avranno un servizio in camera H24. Tra gli altri servizi, un centro benessere, il ricovero per gli animali domestici, un moderno centro fitness,

un centro business high-tech, opzioni di intrattenimento dal vivo e altro ancora. I servizi gratuiti includono le pulizie, la lavanderia e il supporto medico H24. Non è esclusa la possibilità di ricevere degli ospiti, pagando una quota giornaliera.«Voglio assicurarmi di non fare le cose troppo in fretta, avviando questa signora con gentilezza e attenzione, assicurandomi di non avere grossi guasti durante il lancio», ha detto Petterson. «Stiamo già facendo molti progressi», sottolineando che Starlink Internet è già stato installato a bordo della nave.Dopo il debutto di Odyssey, Villa Vie Residences prevede di annunciare i piani per una seconda nave in estate. Sarà intanto da vedere se questa piccola nave da 24.344 tonnellate sarà adatta a questa attività residenziale: infatti c'è da vedere se per gli ospiti vivere tanti mesi in spazi così angusti sarà sufficientemente piacevole. Ma se il progetto avrà successo magari con la nave successiva si potrà pensare a qualcosa di più grande e confortevole per gli inquilini.COMMENTA CON I LETTORI