



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 20 marzo 2024**



Prime Pagine

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

Primo Piano

19/03/2024	Informatore Navale	26
<hr/>		
FIERA LET-EXPO: GAROFALO, ADSP AL SERVIZIO LOGISTICA DEL PAESE		
<hr/>		

19/03/2024	Msn	27
<hr/>		
19/03/2024	quotidianonet.com	29
<hr/>		

Trieste

19/03/2024	Il Nautilus	31
<hr/>		
19/03/2024	Informazioni Marittime	32
<hr/>		
19/03/2024	La Gazzetta Marittima	33
<hr/>		
19/03/2024	Ship Mag	34
<hr/>		
19/03/2024	Shipping Italy	35
<hr/>		
19/03/2024	Shipping Italy	36
<hr/>		

Venezia

19/03/2024	(Sito) Ansa	38
<hr/>		
19/03/2024	Corriere Marittimo	39
<hr/>		
19/03/2024	Informare	40
<hr/>		
19/03/2024	Informazioni Marittime	41
<hr/>		
19/03/2024	La Gazzetta Marittima	43
<hr/>		
19/03/2024	La Gazzetta Marittima	44
<hr/>		
19/03/2024	Sea Reporter	45
<hr/>		
19/03/2024	Sea Reporter	46
<hr/>		
19/03/2024	Ship Mag	47
<hr/>		
19/03/2024	The Medi Telegraph	48
<hr/>		

19/03/2024	Venezia Today	49
«Rischio stop crociere a Venezia», e Chioggia si rivolge alle compagnie		

Genova, Voltri

19/03/2024	Il Nautilus	51
Grendi diversifica le attività, lancia la linea internazionale verso il Nord Africa e ritorna armatore diretto chiudendo il 2023 con un fatturato in crescita		
19/03/2024	Informazioni Marittime	54
Grendi chiude in crescita il 2023 e lancia la linea verso il Nordafrica		
19/03/2024	PrimoCanale.it	57
Genova, distrutte dalle fiamme otto imbarcazioni a Pra'		
19/03/2024	PrimoCanale.it	58
Lavoro, Assarmatori organizza "Salpa verso la tua carriera"		
19/03/2024	Ship Mag	59
Grendi sfiora i 100 milioni di ricavi e torna a fare l'armatore		
19/03/2024	Shipping Italy	61
Grendi torna armatore e punta sul Nord Africa per crescere ancora		
19/03/2024	Shipping Italy	64
Spinelli chiede di estendere e uniformare la sua concessione anche su Ponte ex Idroscalo a Genova		

La Spezia

19/03/2024	Informatore Navale	65
La Spezia: attesa e grandi aspettative per l'arrivo della prima nave da 20.000 TEU		
19/03/2024	La Gazzetta Marittima	66
Il Blu Design Summit		
19/03/2024	La Gazzetta Marittima	67
A La Spezia Cosco "Ari" da 20 mila teu		
20/03/2024	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 41	68
Sport e discriminazioni di genere Spezia sottoscrive la carta etica		

Ravenna

19/03/2024	Ravenna Today	69
Quasi 2 chilometri di passerella: inaugurata la seconda parte di passerella in Darsena		
19/03/2024	RavennaNotizie.it	72
Completata e inaugurata la "Passeggiata Lungocanale Candiano" nella Darsena di città: è lunga 1.700 metri e vale 3,5 milioni		
19/03/2024	ravennawebtv.it	75
Chiusura Diga Foranea Nord "L. Cavalcoli" per il Memorial Marani		
19/03/2024	Shipping Italy	77
Fallito il primo tentativo di Sapir di fermare l'ingresso di Grimaldi in banchina a Ravenna		

Livorno

19/03/2024	Informare	78
<hr/>		
19/03/2024	Informatore Navale	79
<hr/>		
19/03/2024	Informatore Navale	80
<hr/>		
19/03/2024	La Gazzetta Marittima	81
<hr/>		
19/03/2024	La Gazzetta Marittima	82
<hr/>		
19/03/2024	La Gazzetta Marittima	85
<hr/>		
20/03/2024	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 51	86
<hr/>		
19/03/2024	Sea Reporter	87
<hr/>		
19/03/2024	Ship Mag	88
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

19/03/2024	(Sito) Ansa	89
<hr/>		
19/03/2024	(Sito) Ansa	90
<hr/>		
19/03/2024	Ancona Today	91
<hr/>		
19/03/2024	Rai News	92
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

19/03/2024	CivOnline	93
<hr/>		
19/03/2024	La Provincia di Civitavecchia	94
<hr/>		
19/03/2024	Port News	95
<hr/>		

19/03/2024 **Ship Mag** 96
Porto di Civitavecchia, adesione massiccia anche nel secondo giorno di sciopero

Salerno

19/03/2024 **La Gazzetta Marittima** 97
Più Teu a Salerno

Bari

19/03/2024 **Bari Today** 98
A Bari una nuova nave carica di grano dalla Russia, la Coldiretti: "Basta con l'import che distrugge le aziende pugliesi"

Brindisi

19/03/2024 **Rai News** 100
Sequestrate 18mila scarpe contraffatte, nascoste in un camion dalla Grecia

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

19/03/2024 **(Sito) Ansa** 101
Porto Gioia Tauro, autorizzato adeguamento tecnico-funzionale

19/03/2024 **CoriglianoCalabro** 103
Corigliano: nasce il Porto Turistico

19/03/2024 **Corriere Della Calabria** 104
Porto di Gioia Tauro, adottato all'unanimità l'Adeguamento tecnico funzionale

19/03/2024 **FerPress** 105
Porto Gioia Tauro: Comitato di gestione autorizza adeguamento tecnico funzionale

19/03/2024 **Informazioni Marittime** 107
Gioia Tauro, autorizzato l'adeguamento tecnico funzionale del porto

19/03/2024 **La Gazzetta Marittima** 109
Gioia Tauro apre alle Bi-fuel

19/03/2024 **La Gazzetta Marittima** 110
Gioia Tauro, fondali a 18 metri

19/03/2024 **Messaggero Marittimo** 111
I fondali di Gioia Tauro crescono

19/03/2024 **Rai News** 113
Humanity 1 pronta a salpare, sospeso il fermo amministrativo della nave

19/03/2024 **Shipping Italy** 114
Porto di Gioia tauro: dal Comitato di gestione semaforo verde ai dragaggi

Cagliari

19/03/2024	Sea Reporter	116
<hr/>		
19/03/2024	Informare	119
<hr/>		
19/03/2024	(Sito) Ansa	120
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

19/03/2024	giornaledisicilia.it	121
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

19/03/2024	Stretto Web	123
<hr/>		
19/03/2024	Informatore Navale	124
<hr/>		
19/03/2024	Palermo Today	125
<hr/>		

Focus

19/03/2024	Corriere Marittimo	126
<hr/>		
19/03/2024	Informare	127
<hr/>		
19/03/2024	Informatore Navale	128
<hr/>		
19/03/2024	Italpress	129
<hr/>		
19/03/2024	La Gazzetta Marittima	130
<hr/>		
19/03/2024	La Gazzetta Marittima	131
<hr/>		
19/03/2024	La Gazzetta Marittima	132
<hr/>		

19/03/2024	La Gazzetta Marittima Grimaldi traghetti cresce ancora	134
19/03/2024	La Gazzetta Marittima Le TOP 50 compagnie al mondo	136
19/03/2024	L'agenzia di Viaggi Msc Crociere riparte per prima dalla Cina nel post pandemia	137
19/03/2024	Messaggero Marittimo Fondi internazionali investono nel 28% di PSA Italia	138
19/03/2024	Rai News Prezzo del grano in picchiata, Coldiretti: "Colpa dell'import selvaggio"	139
19/03/2024	Ship Mag Folgiero (Fincantieri): "Rilanciare la joint venture Orizzonti con Leonardo"	140

CORRIERE DELLA SERA

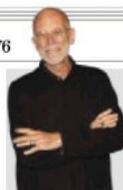
Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Oggi e domani gratis
Le prime pagine
Il Corriere racconta
in edicola con il quotidiano
ogni mercoledì e giovedì



Gabriele Salvatore
«Volevo essere
Paolo Rossi»
di **Roberta Scorrane**
a pagina 21



Noi, Putin, Hamas

SCEGLIERE LA PARTE SBAGLIATA

di **Ernesto Galli della Loggia**

Perché a nessuno dei tantissimi che esprimono il proprio raccapriccio per il «genocidio» al quale sarebbero sottoposti i palestinesi di Gaza ad opera di Israele, perché a nessuno dei tantissimi che questo raccapriccio esprimono ogni giorno sui giornali, in Tv, nelle piazze o nelle aule universitarie, viene mai in mente una circostanza ovvia? E cioè che nel momento stesso in cui per avventura Hamas s'impegna in cambio di una tregua a liberare gli oltre cento ostaggi catturati nel pogrom del 7 ottobre, in quel momento stesso il governo israeliano si troverebbe obbligato con ogni probabilità a mettere fine al suddetto «genocidio»? E perché nessuno dei tantissimi di cui sopra si lascia sfiorare dall'idea che se ciò non accade vuol dire che allora qualche responsabilità nella morte degli abitanti di Gaza forse ce l'hanno pure i terroristi di Hamas?

E perché, mi chiedo ancora, dei tantissimi che sono indignati del fatto che da due anni in Ucraina si continua a combattere e a morire e invocano a gran voce un «negoziato» lasciando intendere o dicendo apertamente che dei due contendenti dovrebbe essere Zelensky a chiedere di negoziare, perché mai a nessuno di costoro, mi chiedo, viene in mente che perché cessino i combattimenti basterebbe che Putin, riconosciuto universalmente come l'aggressore, iniziasse a ritirarsi dai territori che ha occupato con il suo esercito? Perché mai nessuno, neppure il Papa, chiede a Putin di farlo?

continua a pagina 26

GIANNELLI



Europee: FdI al 27%, Pd tallonato dal M5S Destre Ue in crescita, ma all'opposizione

Sondaggio Ipsos per Euronews: lo scenario di una nuova maggioranza Ursula

di **Renato Benedetto**

Per la prima volta la destra potrebbe conquistare più di un quinto dei seggi nel nuovo Parlamento europeo. Ma senza ottenere la maggioranza. E quanto emerge dal sondaggio Ipsos per Euronews. Il blu del Partito popolare resta il colore dominante (12 Paesi su 27). I Socialisti sono primi solo al Nord. La coalizione «Ursula» avrebbe 398 seggi su 720, il 55,3%. In Italia le intenzioni di voto danno FdI al 27 per cento, Pd al 19, seguito dal M5S al 17,4%.

alle pagine 2 e 3

Intenzioni di voto Europee	Seggi	
FdI	27%	24
PD	19%	17
M5S	17,4%	16
Forza Italia	8,2%	7
Lega	8,2%	7
AVS	4,1%	2 / 2
Italia viva	3,4%	
Azione	3%	
Più Europa	2,6%	
Altri	7,1%	

Sondaggio Ipsos/Euronews 1

La guerra in Ucraina nell'intervento in Senato: «Con Putin non si tratta». Assente il leader leghista

Meloni: Russia, voto farsa

La premier dopo Salvini: ma niente escalation. Premierato, scontro con Schlein

Le elezioni in Russia che hanno visto il trionfo di Vladimir Putin sono state una farsa. Lo dice davanti al Senato la premier Giorgia Meloni che ribadisce. «Con lo zar non si tratta». Però ricorda anche di evitare il rischio di una escalation militare. Assente in Aula il leader della Lega, Matteo Salvini. Scontro sul premierato tra Meloni e Schlein.

da pagina 4 a pagina 7
Bozza, Breda, Di Caro Galluzzo, Logroscino, Mell, Strippoli, Zapperi

IL CASO LAUDATI-CAFIERO La lite tra ex toghe e quei rischi per l'Antimafia

di **Giovanni Bianconi**

Dieci parole per far pensare a uno scontro fra toghe; anzi ex toghe, visto che uno se l'è tolta due anni fa e l'altro lo farà il mese prossimo, entrambi «per raggiunti limiti di età». Per disegnare uno scaricabarile fra ex colleghi.

continua a pagina 8



Vent'anni al killer di Gioglio Le minacce del padre in aula

di **Fulvio Bui**

Omicidio volontario e senza alcuna ragione. Condannato a vent'anni il minorenne che ha ucciso Giovan Battista Cutolo, Gioglio. Le minacce del padre.

alle pagine 14 e 15 **Beneduce**

IL C.T. E GLI AZZURRI

Regole, disciplina (e meno giochi) La battaglia del prof Spalletti

di **Paolo Tomaselli**

«**P**er me i calciatori sono creature speciali, ma da loro voglio risposte speciali». Il c.t. della Nazionale, Luciano Spalletti, spiega le regole per far parte del gruppo degli Azzurri. Non vuole atteggiamenti eccessivi ed esasperazione del look. Ma pretende «totale sacrificio, pensando a chi i sacrifici li ha fatti davvero». Una sfida umana che va di pari passo con quella tecnica.

a pagina 43

MILANO, INSULTI AL PRESIDE

La scuola chiusa per il Ramadan «Scelta pratica»

di **Gianni Santucci**

«**S**olo una scelta pratica: questa è l'Italia del futuro»: così rispondono a Pioletto, nel Milanese, alla polemica sul giorno di vacanza da scuola per il Ramadan. Dove gli alunni stranieri sono il 43 per cento. Minacce e insulti al preside.

a pagina 17

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Dopo che la rottura in Basilicata tra Pd e Azione ha definitivamente trasformato il campo largo in un campo di calcetto, il leader degli azionisti Lucani Marcello Pittella ha mandato a un ristretto circolo di fortunati un vocale di due minuti e ventidue secondi in cui si paragona nientemeno che ai deportati nel lager. Resosi conto di avere un po' esagerato, il plenipotenziario locale di Calenda ha successivamente chiesto scusa, addebitando la sortita allo stress accumulato negli ultimi tempi. (Sapessimo quanto ne abbiamo accumulato noi, alle prese da mesi con la manfrina delle elezioni regionali a rate, mentre un minimo di decenza avrebbe suggerito di accorpare tutte alle Europee del 9 giugno). Vorremmo poter scrivere che il vocale

Partito vittimista italiano

di Pittella rappresenta un caso isolato. Invece fare la vittima è diventata la condizione indispensabile per fare carriera. Tutti si piangono addosso: politici, magistrati, presentatori, opinionisti, scrittori. Più hanno potere e più si sentono all'opposizione. Più parlano e più si lamentano che non li lasciano parlare. E interpretano qualsiasi evento, anche il più banale, come la prova lampante di un complotto. Il vittimista condivide col megalomane l'idea che il mondo non pensi ad altro che a lui. Ma mentre il megalomane ci crede davvero, il vittimista fa solo finta. Sa che gli italiani amano compatire chiunque li illuda di essere più infelice di loro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

...è l'ora dell'oro

L'ORO HA FATTO LA STORIA.
Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro

ORO - GIOIELLI - MONETE

OBRELLI

DAL 1929

www.oro.obrelli.it

LAVIS (Trento) | TRENTO | MILANO
0461 242040 | 338 8250553 | info@obrelli.biz

AUTORIZZAZIONE BANCA D'ITALIA n. 5007737

VENDIAMO E ACQUISTIAMO LINGOTTI E MONETE ALLE MIGLIORI CONDIZIONI





Meno di 3 mesi dalle elezioni a Bari e Piantedosi avvia le procedure per sciogliere per mafia il Comune, appena scagionato dai pm. Così truccano il voto in anticipo



octopus energy logo and text: Energia rinnovabile a prezzi accessibili

il Fatto Quotidiano logo with a megaphone icon and text: NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

octopus energy logo and text: Energia rinnovabile a prezzi accessibili

Mercoledì 20 marzo 2024 - Anno 16 - n° 79
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 in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

L'ALLARME Nel mirino 19 penitenziari Gratteri: "100 cellulari e armi in ogni carcere"

Detenuti intercettati proprio sugli apparecchi smerciati nelle celle. Così - spiega il procuratore di Napoli - grazie all'ingresso dei telefonini, i boss hanno continuato a impartire ordini all'esterno e a eludere la detenzione

CAIA, IURILLO E PACELLI A PAG. 8 - 9

Mannelli cartoon: NEMO IL PROFETA NON VUOLE NESSUNO, NESSUNO LO VUOLE. OVVIO CHE NESSUNO CAPISCA PERCHÉ SIA SEMPRE TRA LE FALLE

DATE E FONTI SBAGLIATE Affaire Sos: Toti inventa congiure e attacca il Fatto



GRASSO A PAG. 15

CAMPAGNA ELETTORALE Spot di Nardella per 600mila €: paga il Comune



GIARELLI A PAG. 6

Il Campo Carlo

Marco Travaglio

Carlo Calenda comunica: "L'asseglio-verde è vivo e lotta insieme a Putin e Trump", perché "Salvini ha fatto una dichiarazione di elogio a Putin. Conte non ha ritenuto di dire una parola sulle elezioni russe. Salvini inneggia a Trump, Conte rimpiange i tempi degli emergency per Giuseppe". Salvini vota per le armi in Ucraina, ma prova a far passare ordini del giorno contro. Conte non vota l'invio di armi e vuole la resa dell'Ucraina. Salvini ha un accordo con Russia Unita... Conte e Salvini dovrebbero essere isolati e scaricati. E lui, per scaricarli meglio, fa l'asse centro-verde con Salvini appoggiando il suo candidato in Basilicata, il presidente uscente Vito Bardi. Ma non se n'è neppure accorto, avendo ceduto in franchising la sezione lucana di Azione alla famiglia Pittella. Che purtroppo si è scissa tra il fratello maggiore Gianni e il minore Marcello. Entrambi erano trasmigrati dal Pd ad Azione, ma ora il secondo sta con Bardi (e, si suppone, con Calenda), mentre il primo è contro Bardi (e, si suppone, contro Calenda). Nessuna notizia per ora dei cognati, delle nuore, delle zie e dei cugini. In attesa dell'auspicato ricongiungimento familiare, Calenda spiega che "su Bardi ho sempre espresso giudizi positivi". Forse tra sé e sé, o a cena con Pittella (Marcello, non Gianni), perché dall'archivio Ansa non risultano suoi giudizi su Bardi (né positivi né negativi) a memoria d'uomo fino a una settimana fa, quando Carletto scoprì la Basilicata e si mise all'asta fra centrodestra e centrosinistra.

Di Bardi parlava invece Donato Pessolano, segretario di Azione in Basilicata (al quale va tutta la solidarietà), e malissimo: essendo all'opposizione, s'era fatto l'idea di doversi opporre a Bardi. Impresa piuttosto agevole, visti i disastri di Bardi. "Numeri - twittava il Pessolano nel giugno 2023 - smentiscono la propaganda di Bardi. La Basilicata soffre, il sistema sanitario regionale ha bisogno di una riforma seria". E nel '22, implacabile: "Bardi e la sua giunta non sono in grado di lavorare sui dossier urgenti. O un cambio di passo o si vada subito al voto". "Dopo i fallimenti della destra di Bardi, è il momento di tornare protagonisti"; "Ricordate lo slogan 'Prima i lucani'? L'ennesimo bluff della destra di Bardi, Casellati, Salvini e Meloni!"; "L'ultimo posto in classifica di Bardi tra i Presidenti di Regione non è un problema per Bardi, ma della Basilicata tutta". Calenda non è a aveva spiegato che la vera opposizione si fa appoggiando i governi. E ora è proprio il Pessolano ad annunciare l'appoggio a Bardi che - assicura dopo la cura - "con tante difficoltà in cinque anni non è stato supportato da una squadra adeguata". Ecco perché combinava solo disastri: gli mancavano Pessolano e Calenda.

ASSERVITI IL COMMISSARIO BRETON E IL PIANO FRANCO-TEDESCO SUI MEZZI PESANTI
700 incontri con le lobby: così l'Ue butta soldi in armi
NATO & C. SENZA SOLDI
RAMSTEIN: CERCANO 90 MLD PER KIEV, MA CE N'È SOLO 1
CANNÀVÒ E CARIDI A PAG. 3 E 4
FURIOSA COL LEGHISTA, MA SENZA STRATEGIA
Meloni in Senato: "Per l'Ucraina né invio di truppe né negoziati". E Salvini dà buca
SALVINI A PAG. 2 - 3

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro I nuovi mostri a pag. 5
Basile Putin figlio nostro a pag. 11
Fini I crac negli Usa a pag. 11
Robecchi Culti calendari a pag. 11
Valentini Revenge web a pag. 17
Delbecchi Quasi gol a pag. 20

AYUSO STUDIA DA PREMIER

La star dei popolari spagnoli azzoppata dai casini del marito

Alessia Grossi

Mascherine, vaccini, frodi fiscali, atti, prestanome e soldi nei paradisi fiscali. Così rischia di interrompersi l'ascesa della promessa dei Popolari spagnoli, Isabel Ayuso, in odore di candidatura a premier.

SEGUE A PAG. 16

LA POLITICA DEGLI ANIMALI di Gianluca Felicetti. Cosa c'entrano gli animali con la politica? Gianluca Felicetti, presidente LAV, racconta come occuparsi di animali è politica.

ESAME OGGI ALLA CAMERA

Sul Codice stradale tutti contro Salvini

DELLA SALA A PAG. 14

BOCCIATURA PER FITTO&C.

Sanità, troppo pochi fondi: Pnr smontato dalla Corte dei Conti

A PAG. 14

La cattiveria

Hackerato l'account Instagram di Giorgia Meloni. "SalvinMerda123" era un po' prevedibile come password

LA PALESTRA/LUDDOVICO CARTA

BIOGRAFIA DEL REGISTA

Il mito Eastwood: 94 anni di yankee, donne e frontiere

PONTIGGIA A PAG. 18





il Giornale



DA 50anni CONTRO IL CORO

MERCOLEDÌ 20 MARZO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 68 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

Editoriale

FINI, MONTECARLO E IL FANGO DI «REPUBBLICA»

di Alessandro Sallusti

La richiesta di una condanna a otto anni per Gianfranco Fini e la compagna Elisabetta Tulliani, formulata ieri l'altro al termine di un iter processuale durato quasi quindici anni, ripropone all'attenzione uno dei casi giornalistici più clamorosi della storia recente, ricordato come quello della «Casa di Montecarlo». Era un inizio estate del 2010 quando questo *Giornale* scopercchiò con le sole sue forze giornalistiche, intendo senza l'aiutino di procure e servizi segreti, lo scandalo dell'appropriazione da parte della famiglia Fini-Tulliani di un bene, una casa a Montecarlo, lasciato in eredità ad An.

Perché riparlare così diffusamente oggi? Beh, perché a distanza di tanti anni ancora colleghi di altri giornali invidiosi, disinteressati alla verità e carichi di pregiudizi - ieri lo ha fatto Filippo Ceccarelli, grande firma di *La Repubblica* - contro ogni evidenza processuale non demordono dal classificare quello scoop - frutto della bravura e della tenacia di un gruppo di colleghi allora capitanati da Gian Marco Chiocci (oggi direttore del Tg1) - nella categoria «macchina del fango». Alludendo così a un presunto mandante e a una regia extra-giornalistica.

A inventare questo termine dispregiativo «macchina del fango» fu all'epoca Giuseppe D'Avanzo, principe dei cronisti giudiziari, anche lui grande firma di *La Repubblica*, che avrà avuto anche le scarpe grosse ma evidentemente, visto come è andata a finire, il cervello poco fino o comunque più propenso (...)

segue a pagina 11

la stanza di Feltri

alle pagine 20-21

L'INTERVISTA: LUCA RICOLFI

«Progressisti schiavi del follemente corretto» di Hoara Borselli

Luca Ricolfi, 73 anni, è sociologo e politologo. Ha studiato all'università di Torino negli anni di fuoco della contestazione a cavallo tra i sessanta e i settanta ed è cresciuto nel mondo politico di sinistra. «Ora è schiava del follemente corretto», dice. «I contenuti sono pochi ma gli imbecilli tanti».

a pagina 18



INFILTRAZIONI MAFIOSE, IPOTESI SCIoglIMENTO COMUNE Bari, Piantedosi invia i commissari Il Pd insorge: «È un atto di guerra»

a pagina 6

IL PIANO DELL'AGENZIA DELLE ENTRATE

Fisco, basta file per i ricorsi Al via appuntamenti sul web: obiettivo 11 miliardi di incasso

Gian Maria De Francesco

Il Fisco amico dei cittadini, bandiera del viceministro dell'Economia Maurizio Leo e del premier Giorgia Meloni, ha anche un volto telematico. L'obiettivo, questa volta, è eliminare le estenuanti code agli sportelli dell'Agenzia delle Entrate che rendono spesso doppiamente

spiacevole per il contribuente il rapporto con l'amministrazione fiscale. Il Piano integrato di attività e organizzazione 2024-26 dell'istituzione guidata da Ernesto Maria Ruffini prevede, infatti, che il 90% dei servizi quest'anno sarà erogato su appuntamento.

a pagina 8

SCUOLA DI ESTREMISMI

PICCOLI ODIATORI CRESCONO

Studente di 15 anni choc: al Senato fa il gesto della pistola contro la Meloni. La preside annuncia provvedimenti Torino, occupata l'università per boicottare Tel Aviv

Ciclismo, tolte le scritte

Timore di aggressioni «Oscurato» il Team Israel

Pier Augusto Stagi a pagina 3



DUE RUOTE Al Giro di Catalogna tolti i riferimenti a Israele

di Vittorio Macioce

Due dita non sparano, neppure se abbassi il pollice, come a mimare il grilletto che innesca il colpo. Due dita non fanno bum bum, però (...)

segue a pagina 3, servizi alle pagine 2-3

SALVINI ASSENTE IN AULA

Meloni, fedeltà a Kiev «Niente escalation»

di Adalberto Signore

Quando dallo schermo al plasma della buvette del Senato spunta l'immagine di Giorgia Meloni che sistema il microfono pronta a intervenire in replica nella discussione sulle comunicazioni in vista del Consiglio europeo, Claudio (...)

segue a pagina 5 con Scafi

TRA CAMPO LARGO E ISTINTO DI SOPRAVVIVENZA

L'azzardo dei centristi: a destra per finire a sinistra

Augusto Minzolini a pagina 6

BUROCRATI E MERCATO

La lobby radical scesa in guerra contro gli atenei telematici

di Carlo Lottieri

Su *La Repubblica* di domenica è uscito un vero e proprio dossier contro le università telematiche, intitolato "La fabbrica delle lauree facili". Si tratta di una lunga filippica che contiene una grande quantità di inesattezze e che si basa su assunti assurdi. Va comunque letta come una vera e propria dichiarazione di guerra, perché è ormai chiaro come l'accademia gravitante attorno al Pd e alla Cgil (egemoni nelle università di Stato) si proponga di spazzare via (...)

segue a pagina 13

LA MELANDRI RIPARTE DA GUCCI

di Luigi Mascheroni



L'italiano si sente davvero bene solo dopo aver parlato male della Francia, e il francese dopo aver detto peggio dell'Italia. I due popoli non si sopportano, ma proprio per questo si cercano a vicenda. Ieri, ad esempio, è arrivata la notizia che l'ex ministra della Cultura Giovanna Melandri - donna peraltro splendida, con la quale si monologa volentieri - è stata scelta per fare parte del consiglio di amministrazione del gruppo francese del lusso Kering. Un paradiso della moda (che non c'entra niente con eleganza) che annovera marchi come Gucci, Saint Laurent, Bottega Veneta, Balenciaga, Alexander McQueen, Brioni, Boucheron, Pomellato... La sinistra quando c'è da esagerare coi soldi non bada a spese. Comunque,

la nomina avverrà nell'assemblea generale che si terrà il 25 aprile. Per una volta la Melandri non potrà fare Resistenza.

Insomma. La sinistra riparte sempre da Gucci. O da Briatore. Non c'entra niente. Ma ci è venuto in mente la volta, tanti anni fa, in cui Giovanna Melandri, politica, intellettuale e secondo il gruppo Kering persino economista (i francesi sanno che in Italia sono tutti dottori, tranne i geometri che sono ingegneri e i laureati in Economia che sono economisti) fu paparazzata a un festone nella villa in Kenya del patron del *Billionaire* Flavio Briatore. La sua Africa.

Melandri, Malindi, marengi e macarons. Ma allora, a proposito di lusso, aveva ragione Giuliano Ferrara quella volta che in un talk show, infastidito dalle sue banalità, le disse: «Signora, apra una boutique...».



IN ITALIA, FAITE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPEDIZIONE IN ABONNAMENTO) - ALTERNATIVE DI CANTIERI PER I CANTIERI



IL GIORNO

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATEMENTE

MERCOLEDÌ 20 marzo 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, raid in metrò e aggressione a San Babila

Dal picchiatore neonazi al rapinatore di orologi Adolescenti da incubo

Palma a pagina 15



Pioltello, la sindaca Cosciotti

«Il Ramadan? L'integrazione parte a scuola»

Autunno a pagina 17



Urso a Stellantis: «Ora servono i fatti»

Dopo la nostra intervista all'ad Tavares, il ministro delle Imprese rilancia. In programma lo sblocco degli incentivi da aprile. Fiom-Cgil e grillini critici: dal ceo del Gruppo parole lontane dalla realtà. **Intervista a Sbarra (Cisl):** «Un secondo produttore solo con garanzie»

Marin alle p. 2 e 3

Passa la risoluzione, Salvini assente

Meloni in Senato «Voto farsa: non trattiamo con la Russia»



No alla proposta di Macron e alla trattativa con la Russia del voto «farsa». Giorgia Meloni in Senato ottiene l'ok alla risoluzione di maggioranza. Salvini assente

Coppari a pagina 4

La dinastia lucana e le Regionali

Pittella & Pittella, i fratelli di Azione divisi alla meta

C. Rossi a pagina 8

CONDANNATO A 20 ANNI IL MINORENNE CHE UCCISE GIOGIÒ LA MADRE: «VINTA LA CULTURA DELLA VIOLENZA, UNA RIVOLUZIONE»



Daniela Di Maggio, madre di Giovambattista Cutolo, detto Giogì, ucciso a 24 anni in una piazza di Napoli dopo un diverbio per un motorino

Femiani a pagina 14

DALLE CITTÀ

«La fortuna? Non cambio vita»

L'operaio di Pavia con due milioni del Gratta e vinci «Ma resto in ditta»

Marziani a pagina 18

Piero della Francesca in mostra



Da Londra agli Usa capolavori riuniti dopo cinque secoli

Consenti a pagina 30

Battuto il sito Realreviews.it Il mercato dei giudizi online

Sentenza pilota a Milano: Amazon vince la causa civile contro le false recensioni

Troise a pagina 11



Il dg della Fiorentina colpito da infarto

Morto Joe Barone Il calcio in lutto

Galli a pagina 12



Caos a corte: dubbi su un'altra foto

«Non è Kate» Riparte il tam-tam

Ponchia a pagina 13

NOVITÀ

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

LAILA

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

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





Domani l'ExtraTerrestre

CLIMA La neve sta finendo. Il declino è previsto in tutte le aree montane del mondo e in particolare sulle Alpi, dove lo sci è già pratica insostenibile



Culture

IDA TRAVI Riunite in un volume otto sillogi in versi che inventano «I Tokki», popolo del futuro. Per Il Saggiatore
Alessandra Pigliaru pagina 10



Storie

BOLOGNA Concerti contestati: affinità e divergenze tra i Cccp e i Clash a piazza Maggiore
Giuliano Santoro pagina 16

IN DON LE MONDE DIPLOMATIQUE
4 FEBRO 2, 200

MERCOLEDÌ 20 MARZO 2024 - ANNO LIV - N° 68 www.ilmanifesto.it euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

Verso l'abisso
*L'Europa
rimuove
la ragione*

ROBERTA DE MONTICELLI

Davvero se vogliamo la pace dobbiamo preparare la guerra, come afferma Charles Michel, presidente attuale del Consiglio europeo, a conclusione del discorso con cui prepara il vertice che dovrà tradurre lo squillo di tromba in spesa di riamo? Davvero è più unita, questa Ue, dopo le parole di Emmanuel Macron che non esclude l'invio di truppe europee in Ucraina e dopo il triangolo di Weimar, episodi entrambi che hanno finito di sfasciarne la ragione d'esistenza - la pace - nello stridore degli interessi nazionali e soprattutto elettorali differenti, con le elezioni europee alle porte?

Molte volte mi sono chiesta che cosa ci renda ciechi alla storia presente, impedendoci di discernere i torti e le ragioni, ma anche solo la vera grandezza e la vera miseria, almeno con il grado di lucidità con cui li discerniamo nelle azioni e negli eventi del passato: lucidità relativa, comunque non comparabile alla nebbia intrisa di menzogne che circonda le azioni mentre si svolgono, i fatti mentre accadono. Perché da sempre le civiltà implodono e le guerre accadono prima che la coscienza media, comune, ne percepisca i segni: e tanto meno li percepiamo, quante più parole evocatrici di scenari catastrofici circolano sugli organi della coscienza quotidiana, i media appunto.

— segue a pagina 15 —

Ursula von der Leyen esamina i visori notturni militari in Sassonia foto di Julian Stratenschulte/Ansa

Karma letale



Domani Consiglio europeo, il primo con Putin super-zar. E il presidente Michel lo annuncia così: «Prepariamo la guerra». L'Europa cade in un elmetto, ogni paese si prepara: in Polonia fondi per i bunker, in Germania soldati nelle scuole, in Danimarca leva per le donne... pagina 2, 3

CORTE DEI CONTI: RIDOTTI I FONDI ALLA SANITÀ, POTERI FUORI DALLA COSTITUZIONE

Pnrr, bocciato il decreto

Il governo riduce le risorse per la Sanità e si attribuisce poteri che contrastano con il dettato costituzionale. Le regioni avevano ragione a lamentarsi della sottrazione di 1,2 miliardi di euro alla Sanità. I poteri ispettivi attribuiti alla struttura di missione a Palazzo Chigi ri-

schiano di violare l'autonomia degli enti locali mentre quelle create presso le prefetture possono aggravare il peso della burocrazia.

Lo ha sostenuto la Corte dei conti in una memoria sulla revisione del Piano Nazione di Ripresa e Resilienza (Pnrr) e del

Piano Nazionale complementare (Pnc) alla Commissione bilancia della Camera. Così i magistrati contabili hanno esercitato la loro funzione di verifica e controllo sugli annunci fatti dal governo Meloni quando ha presentato il decreto legge sul Pnrr.

Il risultato è stato quello di un'analisi dettagliata che smonta, punto per punto, l'enfasi della narrazione auto-incentivatoria della maggioranza e permette di valutare il decreto, attualmente in discussione alla Camera, in modo più realistico.
ROBERTO CICCARELLI PAGINA 7

Il senso di una riforma
*Meloni e le tasse:
lo stato
come carità*

LAURA PENNACCHI

L'afferma il premier Meloni - «non penso e non dirò mai che le tasse sono bellissime, lo sono le libere donazioni e non i prelievi imposti per legge» - contiene un intreccio concettuale a cui è bene prestare molta attenzione. Da una parte, infatti, vi ritroviamo un'ostilità a un istituto fondamentale della Repubblica democratica - le tasse, appunto - a cui la premier ci ha tristemente abituati, dalle tasse definite «pizzo di stato» alla crescente tolleranza dell'evasione fiscale. Dall'altra vi è esaltata l'attitudine alla beneficenza e alla carità da parte dei ricchi, magari loro stessi evasori, che dovrebbero sopprimere al degrado e alla privatizzazione dei servizi pubblici indotto dalle decrescenti risorse fiscali destinate a finanziarli.
— segue a pagina 14 —

BASILICATA
Speranza si difende
«Pago ancora il Covid»



Il ministro della Salute durante la pandemia da Covid. **SANTORO A PAGINA 5**

CLIMA
Il 2023 batte i record
«Pianeta sul baratro»



L'anno passato ha frantumato tutti i record di caldo precedenti, mai così vicini al limite di 1,5 gradi. Il rapporto dell'Organizzazione meteorologica mondiale (Wmo) dell'Onu lancia l'allarme: in aumento migrazione e fame nel mondo. **MARTINELLI A PAGINA 6**

STRISCIA DI SANGUE
Caccia alla polizia
di Gaza. Aiuti nei caos



Israele prende di mira l'apparato amministrativo di Hamas. Distribuire cibo ora è un'avventura. Lunedì è stato ucciso Faig Mabhouh, che coordinava la distribuzione degli aiuti umanitari. Il piano di attacco a Rafah è sul tavolo: Tel Aviv lo consegnerà agli Usa. **GIORGIO PAGINA 9**



Printed Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. G. 04/01/2023/2103
e 1770025 4155000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCXXI - N° 79 ITALIA

Fondato nel 1892



Mercoledì 20 Marzo 2024

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODOTTO DA "IL MATTINO" - "IL GIORNO" - €1,80 L.32

Lo scrittore Pérez-Reverte «Vi racconto come sono atroci le guerre civili»
Francesco Mannoni a pag. 12



Il calcio in lutto Addio a Joe Barone il dg che ha riportato la Viola in Europa
Mario Tenerani a pag. 17



Fiction su carta "Mare fuori" dalla tv al libro tutte le voci dei protagonisti
Servizio a pag. 12



Vent'anni al killer di Gioglio

► Musicista ucciso in piazza Municipio, i giudici: «Fu un omicidio volontario e senza alcuna ragione»
La mamma: porterò la legalità nelle scuole, basta impunità. Poi faccia a faccia con il baby-assassino

La riflessione
Il razzismo spiegato all'Italia (e ai calciatori)

Il commento
IL DOLORE
LA GIUSTIZIA
LA MEMORIA
DI NAPOLI

Gerardo Ausiello

«C'è un corpo coperto da un lenzuolo in piazza Municipio». Era mattina presto, quel 31 agosto, quando la notizia dell'atroce omicidio di Giovambattista Cutolo fece il giro della città e, in pochi istanti, del Paese. Dopo sette mesi, quel sentimento di angoscia e di paura resta scolpito nella mente e nel cuore. Perché deriva dalla certezza di un delitto avvenuto per nulla e che, proprio per questo, poteva capitare a chiunque. Se diventa pericoloso persino fermarsi a prendere un panino o una birra in un locale qualsiasi del centro perché si incontra la persona sbagliata al momento sbagliato allora per quel contesto urbano non c'è futuro. La banalità della morte.

Il brutale assassinio del giovane musicista, che aveva davanti a sé una vita di sogni e probabilmente di successi, un figlio della Napoli perbene, un 20enne con la maturità di un adulto, è stato per questa terra e per chi la abita uno spartiacque. Perché in quell'episodio le due anime della città, produttiva e parassitaria, luminosa e oscura, si sono tragicamente scontrate alle 5 del mattino nel minuscolo pub di piazza Municipio, e quella buona ha finito per soccombere.

Continua a pag. 35

È stato condannato a 20 anni di carcere il 17enne accusato dell'omicidio di Giovambattista Cutolo, il musicista di 24 anni ucciso il 31 agosto a Napoli. Lo ha deciso il Tribunale dei minorenni accogliendo la richiesta dell'accusa: «Omicidio volontario e senza alcuna ragione». La mamma di Gioglio, Daniela Di Maggio faccia a faccia con l'imputato: «Ma quale pentimento? Mi sfidava pure in aula. Basta impunità; ora porterò la legalità nelle scuole».

Chiapparino e Del Gaudio alle pagg. 2 e 3



La mamma di Gioglio prima della sentenza

Intervista a Colosimo (Antimafia). Messaggi del Papa e di Mattarella



Casal di Principe, il corteo al passaggio sotto la casa di don Pepe. Foto: ap, Fratini

«Don Diana cammina con i giovani»

Lorenzo Calò

La presidente della Commissione antimafia Colosimo ha partecipato a Casal di Principe alla marcia in ricordo di don Pepe Diana, ucciso dalla camorra 30 anni fa: «Don Diana cammina con i giovani», dice. Il Papa: «Ha operato profeticamente calandosi nel deserto esistenziale di un popolo». Mattarella: «Patrimonio per il Paese». Messaggio anche del premier.

A pag. 11

L'anniversario

Francesco e la missione a tutto campo tra le urgenze della Storia

Angelo Scelzo a pag. 34

Il colloquio

«Io e Francesco Pio la nostra amicizia nella città armata»

Antonio Mattone

È trascorso un anno da quella maledetta notte che inghiottì la giovane vita e i sogni di Francesco Pio Maimone, ucciso con un colpo di pistola.

Continua a pag. 35

Massimo Adinolfi

La posizione di Francesco Acerbi è indifendibile. È infatti l'unica difesa imbastita dal giocatore dell'Inter consiste nel negare di aver mai proferto l'insulto. Sarà probabilmente il labiale a dirsi se si sia rivolto o no a Juan Jesus dandogli spregiativamente del negro. In ogni caso, tocca alla giustizia sportiva pronunciarsi e, nel caso, prendere sacrosanti provvedimenti.

Continua a pag. 35
Taormina a pag. 14

Meloni: noi con Kiev ma bisogna evitare l'intervento diretto

► La premier: rischio escalation, no alle truppe Salvini: «Sintonia con Giorgia». Ma evita l'aula

Meloni blinda la posizione del suo governo rivendicando quanto fatto dall'Italia per l'Ucraina e puntando il dito contro il verdetto delle urne arrivato da Mosca. Ma il premier chiarisce, per la prima volta che in un'Aula del Parlamento, la contrarietà alla proposta del presidente francese Macron per l'invio di truppe sul territorio ucraino: c'è rischio escalation. Il vicepremier Salvini ribadisce «sintonia con Giorgia» ma non partecipa alla seduta in Senato.

Ajello, Bulleri alle pagg. 4 e 5

L'affondo

La Bce: il green deal penalizza la crescita produttività in calo

È un nuovo studio della Banca centrale europea ad accendere i riflettori sugli effetti collaterali della svolta green: con una stretta sulle politiche ambientali la produttività delle imprese altamente inquinanti cala di un terzo in cinque anni.

Rosana a pag. 9

Secondigliano, stop di Teheran al rimpatrio Morta in auto con il fidanzato l'Iran: peccatrice, no alla salma

Giuliana Covella

Vida è morta in un'auto a braccia strette al fidanzato, ucciso dal gas di scarico dell'auto a Secondigliano. Ma ora la famiglia che vive in Iran non riesce a ottenere il rimpatrio della salma perché nel Paese è stata bollata come «peccatrice».

In Cronaca

La sentenza

Finte recensioni web Amazon vince la causa per danno d'immagine

Amazon ha vinto la causa contro le recensioni su Realreviews.it che offriva il rimborso degli acquisti a chi avesse pubblicato un giudizio positivo. Il giudice di Milano ha disposto la chiusura del sito che «ha compromesso la credibilità» di Amazon.

Guasco a pag. 10

NOVITÀ

LAILA DormiBene

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

PASTIGLIE GOMMOSE

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



ALLART
PORTE FINESTRE COPERTURE
TEL 06491404

Il Messaggero

ALLART
PORTE FINESTRE COPERTURE
www.allartcenter.it
Roma

€ 1,40* ARNO 148-N°78
ITALIA
Sped. in A.P. DL 353/2003 con L.452/2004 art.1 c) DDG RM

NAZIONALE

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Mercoledì 20 Marzo 2024 • S. Alessandra

**Aveva 57 anni
L'addio a Barone
il dg americano
La Fiorentina rivive
il dramma Astori**
Tenerani nello Sport



**Il dibattito sull'argentino
Roma, il tifo si schiera
«Stavolta Totti sbaglia
Dybala deve restare»**
Carina nello Sport



**Sofia Coppola
«La mia Priscilla
moglie-bambina
in fuga dalla gabbia
dorata di Elvis»**
Satta a pag. 23



**Norme necessarie
Chi governa
gli sviluppi
dell'intelligenza
artificiale**

Francesco Grillo

Ha senso provare a governare attraverso la legge uno sviluppo tecnologico come quello dell'intelligenza artificiale (IA)? Di quali strumenti intellettuali abbiamo bisogno per leggere un fenomeno che sta cambiando il modo in cui noi - gli umani - trasformiamo informazioni in conoscenza? E da considerazioni alle quali non siamo più abituati, che deve partire il giudizio sullo sforzo titanico che le istituzioni comunitarie hanno compiuto per fare dell'Europa il primo continente ad avere una legge (appena approvata dal Parlamento europeo) sull'IA.

Il progresso tecnologico è, in effetti, caratterizzato da due famiglie di invenzioni che hanno impatti completamente diversi. Alcune - molto più numerose - hanno uno scopo specifico (lo è la lavatrice che ha avuto enormi meriti). Altre hanno utilizzi teoricamente infiniti (lo fu la scoperta del fuoco durante il neolitico). L'intelligenza artificiale è la venticinquesima nella storia delle "tecnologie ad uso generale" (GPT) secondo la classificazione di Oxford University Press. Ed assomigliarli di più fu l'invenzione degli strumenti che consentirono di scrivere (il papiro, 5000 anni fa in Egitto) e la macchina per la stampa di Gutenberg che decretò la fine del Medioevo. La caratteristica delle tecnologie del secondo tipo è che cambiano tutte le attività umane. In più, però, l'IA si appresta a modificare i nostri stessi processi cognitivi.

Continua a pag. 25

Bce, affondo sul green deal «Rallenta la produttività»

►Lo studio di Francoforte sulle criticità delle nuove politiche ambientali: il rendimento delle imprese può calare di un terzo in 5 anni. La Ue ora frena

ROMA L'allarme della Bce: la transizione verde penalizza la crescita. Il calo della produttività.

Rosana a pag. 7

Premier in Senato: con Mosca non si tratta

**Meloni: no all'invio di truppe a Kiev
Salvini evita l'aula: «Ma c'è sintonia»**

ROMA Giorgia Meloni in Senato: «Noi con Kiev senza inviare truppe. Rischio di escalation». Il premier: il sacrificio di Navalny non sarà dimenticato.



«Elezioni farsa nei territori ucraini». Il gelo con Macron. Ajello, Bechis e Bulleri alle pag. 2 e 3

Appello per far entrare gli aiuti dell'Onu

**Blinken e l'allarme carestia a Gaza:
«Un milione di persone senza cibo»**

Mauro Evangelisti



Gaza, l'allarme di Blinken: «Tutta la popolazione in grave crisi alimentare». Il segretario Usa torna in Medio Oriente: «Consentire l'accesso di aiuti umanitari».

A pag. 9

Si è gettato dalla loro stanza. La forza di Sabalenka: gioco a Miami



**Il dramma di Aryna
il compagno si suicida**

Aryna Sabalenka ha vinto gli Australian Open '23 e '24. Nel tondo con Konstantin Martucci nello Sport

Morta col fidanzato l'Iran: «Peccatrice» E respinge la salma

►I due giovani asfissati a Napoli mentre erano appartati in auto. Teheran si oppone al rimpatrio

NAPOLI Morta asfissata in auto, l'Iran non vuole la salma. «Era una peccatrice». Vida Shahvalad è morta nella notte tra venerdì e sabato scorso insieme al fidanzato Vincenzo Nocerno, di 24 anni, dopo aver esalato i gas di scarico dell'auto in cui si erano appartati all'interno di un box a Secondigliano. I familiari della ragazza non riescono ancora a ottenere il trasferimento della salma in patria a causa dello stop imposto dalla polizia morale iraniana.

Covella a pag. 10

**Tensioni in aula
Condannato
a vent'anni
il killer di Gioglio**

NAPOLI L'omicidio di Gioglio: 20 anni all'assassino. Accolta in pieno la richiesta dell'accusa. Urla e caos dopo il verdetto.

Chiapparino e Del Gaudio a pag. 11

**Costi per 13 miliardi
Danni alle vetture
in sosta, le officine
aprono agli sconti**



Francesco Pacifico

Idanni alle auto in sosta: 16 milioni di casi all'anno. Le officine sono pronte a concedere sconti.

A pag. 13

CERCA QUESTO SIMBOLO NEL TUO NEGOZIO PEWEX PREFERITO E SCOPRI I PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO SU TANTI PRODOTTI

Il Segno di LUCA

NUOVO SPRINT PER L'ARIETE

Primo giorno di primavera! Il Sole entra nel tuo segno e ti mette a disposizione quella carica di vitalità che è il tuo segno caratteristico. A cui quest'anno si aggiunge anche il sostegno di Plutone che trasforma questo momento in una vera e propria rinascita. È il momento di liberarti da tutto un ciarpame di idee e pensieri che ti appesantiscono, aprendoti al nuovo. E poi c'è la Luna che ti offre l'amore su un piatto d'argento.

MANTRA DEL GIORNO
La rigidità è generata dalla paura.

© RENDICONTI RISERVATA
L'oroscopo a pag. 25

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,30.



il Resto del Carlino

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

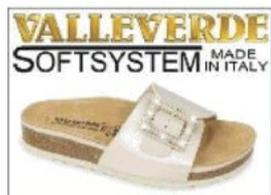
MERCOLEDÌ 20 marzo 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola+

ON distretti
La mobilità del futuro

Speciale
Ambiente e Sostenibilità

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



A 22 anni dall'uccisione del giuslavorista

Il ricordo e l'impegno Torna il premio Biagi «Per giovani e donne»

Baroncini e Caravelli a pagina 15



Il clima negli Atenei italiani

Bernini: «I violenti vanno isolati»

Rosato a pagina 10



Urso a Stellantis: «Ora servono i fatti»

Dopo la nostra intervista all'ad Tavares, il ministro delle Imprese rilancia. In programma lo sblocco degli incentivi da aprile
Fiom-Cgil e grillini critici: dal ceo del Gruppo parole lontane dalla realtà. **Intervista a Sbarra (Cisl):** «Un secondo produttore solo con garanzie»

Marin alle p. 2 e 3

Passa la risoluzione, Salvini assente

Meloni in Senato «Voto farsa: non trattiamo con la Russia»



No alla proposta di Macron e alla trattativa con la Russia del voto «farsa». Giorgia Meloni in Senato ottiene l'ok alla risoluzione di maggioranza. Salvini assente

Coppari a pagina 4

La dinastia lucana e le Regionali

Pittella & Pittella, i fratelli di Azione divisi alla meta

C. Rossi a pagina 8

CONDANNATO A 20 ANNI IL MINORENNE CHE UCCISE GIOGIÒ LA MADRE: «VINTA LA CULTURA DELLA VIOLENZA, UNA RIVOLUZIONE»



Daniela Di Maggio, madre di Giovambattista Cutolo, detto Giogì, ucciso a 24 anni in una piazza di Napoli dopo un diverbio per un motorino

Femiani a pagina 14

C'È GIUSTIZIA

DALLE CITTÀ

Bologna, la sentenza del Tar

Vicolo Bolognetti, braccio di ferro sul destino di Làbas

Servizi in Cronaca

Bologna, controlli in comunità

Minori stranieri e reati: il piano della polizia

Tempera a pagina 17

Imola, il nodo rimborsi

Pratiche alluvione, il sindaco chiede più tecnici

Agnessi in Cronaca

Battuto il sito Realreviews.it
Il mercato dei giudizi online

Sentenza pilota a Milano: Amazon vince la causa civile contro le false recensioni

Troise a pagina 11



Il dg della Fiorentina colpito da infarto

Morto Joe Barone Il calcio in lutto

Galli a pagina 12



Caos a corte: dubbi su un'altra foto

«Non è Kate» Riparte il tam-tam

Ponchia a pagina 13

NOVITÀ

**DORMITA GALATTICA,
RISVEGLIO SPAZIALE.**

PASTIGLIE GOMMOSE

LAILA

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

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



DI VINO MARKET
PREZZI OUTLET

MERCOLEDÌ 20 MARZO 2024

IL SECOLO XIX

DI VINO MARKET
PREZZI OUTLET

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVIII - NUMERO 68, 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

GNN

COVID, IL MAGGIORDOMO A PARAGI
«Straordinari non pagati»
Causa contro Berlusconi
MATTED INDICE / PAGINA 14



IL PROGETTO AUSTRALIANO
Un Titanic clonato
tornerà a solcare i mari
MATTED MARTINUZZI / PAGINA 15



INTERVISTA CON L'ATTACCANTE
Vitinha: «Con il Genoa
sto ritrovando me stesso»
ANDREA SCHIAPPAPIETRA / PAGINA 42



SOLO 3,2 ETTARI CON IMPIANTI FOTOVOLTAICI, IL MOLISE NE HA 204

Energia, ultimi sulle rinnovabili Green deal ligure al rallentatore

Fanalino di coda nei consumi da fonti alternative Allarme delle imprese: manca il piano regionale

In Italia 1300 progetti per parchi eolici e fotovoltaici aspettano il via libera della valutazione d'impatto ambientale. Coprono tutto il territorio nazionale ma pochissimo quello ligure, che è interessato solo da due progetti per nuovi parchi eolici e da nessun nuovo parco fotovoltaico. Se si valuta una classifica dei consumi energetici da rinnovabili in Italia, come quella stilata da Italy for Climate su dati certificati, la Liguria è ultima con grande distacco e ha un tasso più che dimezzato rispetto alla media nazionale. Tra i motivi, la lentezza delle procedure burocratiche, che riguarda tutto il territorio nazionale, e l'assenza di una mappatura regionale di possibili nuovi siti.

GALLOTTI MARGUCCO / PAGINE 2 E 3

DIVARIO DIGITALE
Marco Menduni / PAGINA 18

Banda larga in Liguria
198 i comuni cablati
ma solo 36 connessi

La strigliata della Corte dei conti riaccende i riflettori sull'andamento lento, lentissimo, del progetto della banda ultralarga che doveva portare ovunque la connessione veloce con la fibra entro il 2020. Oggi si è toccata quota 74% in Italia. La Liguria è triste fanalino di coda e si ferma al 47%. I Comuni coinvolti nell'operazione fibra cablati sono 198. La connessione è accesa solo in 36.

LA CORSA ALLA PRESIDENZA

Gilda Ferrari

Confindustria accusa
«Gravi le pressioni
di chi sostiene Gozzi»

Antonio Gozzi resta fuori dalla corsa per la presidenza di Confindustria. A sfidarsi saranno Edoardo Garrone ed Emanuele Orsini. Il collegio dei probiviri ha accusato i sostenitori del presidente di Federaccia di mettere l'associazione in cattiva luce.

L'ARTICOLO / PAGINA 17



L'INVIATA UCCISA IN SOMALIA

Andrea Palladino



Morte di Ilaria Alpi
dopo trent'anni
c'è un nuovo mistero

L'ARTICOLO / PAGINA 10

TIMORI PER LE CORSIE CICLABILI MISTE E L'USO RIDOTTO DEGLI AUTOVELOX



Vittime della strada, il no dei familiari
«Il nuovo Codice aumenta i rischi»

Una protesta contro le modifiche al Codice della strada (Ansa) FIORINI / PAGINA 13

SI CURA

Francesco Grignetti

La premier hackerata
pronto il piano
contro le cyber-spie

Pochi giorni fa, il profilo Instagram di Giorgia Meloni è stato violato. Pare sia stato un gioco da ragazzi. Subito dopo qualcosa è successo. Sono state cambiate alcune procedure per salvaguardare le banche dati.

L'ARTICOLO / PAGINA 12

IL CANTIERE DI PIANO

Annamaria Coluccia



Waterfront di Genova
arrivano 15 milioni
per parco e ascensore

L'ARTICOLO / PAGINA 20

IL CASO UCRAINA

Salvini assente
Meloni attacca
E gelo tra alleati

F. Capurso e F. Olivo / PAGINE 4 E 5

La sedia alla destra di Giorgia Meloni è vuota. E tutti, in Senato, guardano lì, al posto che sarebbe dovuto essere di Matteo Salvini. Ma lui non c'è proprio nel giorno in cui la premier ribadisce la linea anti-Putin del governo.

CINQUE IPOTESI
SULLE SPARATE
DEL CAPITANO

MAURO BARBERIS / PAGINA 16

Le dichiarazioni di Salvini sul voto in Russia hanno fatto stropicciare gli occhi. Ma ci sono almeno 5 ragioni per spiegare questa apparente follia. Il Capitano leghista segue una specie di manuale del perfetto populista.

ROLLI

SCHLEIN: "CONTINUERO" A PARLARE CON TUTTI



Kiev: le truppe
non ci servono
dategi munizioni

Monica Perosino / PAGINA 7

Il ministro degli Esteri ucraino Dmytro Kuleba nega che Kiev abbia mai chiesto l'invio di truppe Nato. «I nostri soldati bastano ma servono munizioni».

PREZZI OUTLET

P
DI VINO 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

In questi giorni è molto citata un'intervista a Denis Volkov, direttore del Centro Levada, istituto demoscopico indipendente e malvisto dal regime russo. Il consenso raccolto da Vladimir Putin, ha detto Volkov, non è sorprendente: oltre l'ottanta per cento della popolazione è con lui da anni. Eccola la prova: le elezioni russe sono limpide come acqua di fonte. Adriano Sofri ha raccolto sul foglio che Benito Mussolini nel 1939 raccolse il 99,85 per cento dei voti, e andò a votare il 96,5 per cento degli aventi diritto. Stalin, aggiungo io, fu quasi altrettanto bravo due anni prima: 99,3 per cento, affluenza al 96,79. Come si intuisce, se ci furono brogli, non incisero granché: alle dittature non serve falsificare il voto, hanno già falsificato tutto il resto. Hanno incantato i più, atterrito i molti e fatto fuo-

Chi si ribella

ri i pochi che non ci stanno. Si possono prendere sul ridere l'ex deputato grillino Pino Cabras o l'artista napoletano Jorit che, riuniti a Genova, hanno elogiato la prova democratica russa, alla pari di Matteo Salvini, o dell'ex sottosegretario Michele Geraci o dell'ex presidente della Commissione esteri Vito Petroselli (tutta roba gialloverde). Oppure si può leggere *La Russia che si ribella*, libro appena uscito di Maria Chiara Franceschelli e Federico Varese. Racconta, attraverso cinque storie, come la dissidenza sia diventata impossibile, le migliaia di arresti, i candidati fatti fuori, i giornali chiusi, la collaborazione dell'università al regime, le purghe nella chiesa, le botte. Si ride già meno. E un po' ci si vergogna davanti al 12 per cento che ha ancora il coraggio di ribellarsi votare no Putin.

PREZZI OUTLET

P
DI VINO 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





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con Il Sole
Intelligenze artificiali: cosa cambia per mercati, aziende, professioni



— a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

Domani con Il Sole
Rate, cartelle, ruoli e sgravi: ecco la riforma della riscossione



— a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano



FTSE MIB 34262,36 +0,95% | SPREAD BUND 10Y 125,40 +4,50 | SOLE24ESG MORN. 1331,57 +0,50% | SOLE40 MORN. 1257,72 +1,17% | Indici & Numeri → p. 35 a 39

BLINKEN: CIBO INCERTO PER IL 100% DELLA POPOLAZIONE

L'Onu: «A Gaza disastro causato dall'uomo, agire contro l'ingiustificabile»

— Servizio a pag. 9



Alarme carestia. A Gaza è a rischio crisi alimentare il 100% della popolazione

L'ANALISI

HAMAS RESISTE E LA GUERRA DIVENTA SEMPRE PIÙ ASIMMETRICA

di Roberto Bongiorno — a pag. 9

PANORAMA

IN VISTA DEL VERTICE UE

Meloni: in Ucraina niente soldati Mattarella: «Estinguere i fuochi di guerra»

Giorgia Meloni ribadisce il no all'invio di truppe in Ucraina. «La nostra posizione non è favorevole a questa ipotesi foriera di un'escalation pericolosa da evitare a ogni costo», ha detto nelle comunicazioni al Senato in vista del vertice Ue. Il capo dello Stato Sergio Mattarella lancia un appello a estinguere «venti e fuochi di guerra che dentro e accanto all'Europa si stanno manifestando da qualche tempo».

— a pagina 20

Negozi, patto contro le chiusure

L'Italia spopolata

Da Confindustria e dai comuni accordo per fermare l'abbandono

Con la desertificazione commerciale persi in 10 anni 135mila esercizi

La desertificazione commerciale ha portato tra il 2012 e il 2023 a 135mila cessazioni di attività tra negozi e commercio ambulante. Per dare una risposta a questa emergenza Confindustria e Anci scendono in campo con il progetto Cities. Un articolato piano di contrasto in tre punti: con iniziative politiche e di collaborazione ma anche azioni di partenariato pubblico-privato tra sistema Confindustria e amministrazioni locali.

Dezza, Netti, Viola — a pag. 2-3



OGGI TOCCA ALLA FED

Giappone, svolta storica: stop ai tassi negativi, primo rialzo dal 2007

Di Donfrancesco, Longo e Sorrentino — a pag. 5

Fine di un'anomalia. Il governatore della Banca del Giappone Kazuo Ueda dopo l'annuncio della decisione sui tassi d'interesse

CARLO SANGALLI

«Nel 2024 territori da coinvolgere»

Enrico Netti — a pag. 2

ANTONIO DECARO

«Incentivi mirati alle realtà locali»

Vera Viola — a pag. 3

L'ANALISI

UNA BASE PER LA RIGENERAZIONE

di Aldo Bonomi — a pag. 3

Piano Terna: investimenti per 10,8 miliardi sulla rete Dividendi +4% all'anno

Il piano 2024-2028

Nel piano di Terna al 2028 sono previsti investimenti per 16,5 miliardi (-65%), di cui 10,8 miliardi per la rete. I dividendi vedranno una crescita annua minima del 4%.

Celestina Dominelli — a pag. 22

MOTO

Ducati aumenta la redditività Verso il debutto nel motocross

Filomena Greco — a pag. 18

Il BTp indicizzato batte il record europeo: domanda a 41 miliardi

Titoli di Stato

Il nuovo BTp decennale indicizzato all'inflazione collocato dal Tesoro per 5 miliardi ha avuto una domanda di 41 miliardi. È il volume più alto di sempre per un titolo indicizzato in Europa.

Gianni Trovati — a pag. 25

CONTI PUBBLICI

Lotta all'evasione fiscale: recupero di 11,1 miliardi obiettivo del 2024

Mobili e Parente — a pagina 8



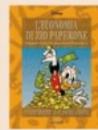
Innovazione, il sottosegretario Alessio Butti

ALESSIO BUTTI

INTELLIGENZA ARTIFICIALE, I POTERI A DUE AGENZIE

di Carmine Fotina — a pagina 6

DA SABATO IN EDICOLA



Il quarto volume Gli investimenti di Zio Paperone

— a 8,90 euro oltre il quotidiano

Lavoro 24

Tendenze L'eco-moda cerca nuove figure

Crivelli e Pogliotti — a pag. 20

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

25% di sconto. Per info: ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600



Sul territorio. Investimenti in campo

SVILUPPO

Fondazione Fiera Milano, 350 milioni per il futuro della città

Marco Alfieri — a pag. 16

NOVITA

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

- SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE
- SENZA ZUCCHERI
- NON CREA ABITUDINE

PASTIGLIE GOMMOSE

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



FARMACIE dei SANTI
 COMODITÀ, CONVENIENZA,
 ECCELLENZA E RICCHEZZA
 DELL'OFFERTA

IL TEMPO

80 ANNI

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

FARMACIE dei SANTI
 COMODITÀ, CONVENIENZA,
 ECCELLENZA E RICCHEZZA
 DELL'OFFERTA

Mercoledì 20 marzo 2024
 Anno LXXX - Numero 79 - € 1,20
 San Giovanni Nepomuceno, sacerdote

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Corona 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
 (conv. in L. 27/02/2004 n.48) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
 a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40
 a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - ISSN 0391-6990

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

TRAFFICO IN TILT

Crolla un albero sulla Colombo Tragedia sfiorata



... Crolla un albero sulla via Cristoforo Colombo e centra due auto ferme al semaforo: macchine distrutte con un ferito lieve. Tragedia sfiorata con i pompieri che hanno aiutato le persone a uscire dalle due automobili. Il traffico della zona è andato in tilt per mezza giornata con il tratto chiuso per ore. Eppure quel pino era «schedato» e controllato dal Comune lo scorso maggio. Dal Campidoglio fanno sapere che le «probabilità di caduta erano solo dello 0,2%».

Gobbi e Zanchi alle pagine 16 e 17

SOLDI A DANZA E LIRICA

Film «fantasma» Sangiuliano taglia i fondi al Cinema

... Il ministro della Cultura Sangiuliano avvia la riforma del fondo unico per lo spettacolo. Stop ai contributi per film «fantasma» che costano molto e con incassi miseri. Più soldi andranno alla danza e alle fondazioni liriche bistrattate negli anni passati.

Gianni a pagina 22

RISCHIA DIECI GIORNATE

Insulti a Juan Jesus Acerbi sarà squalificato

Pieretti a pagina 28

LE GEO-FONTANE

Arriva l'app con la mappa dei «nasoni» di Roma

... Acea installa tre nuovi «nasoni» nell'area archeologica del Colosseo. Le fontanelle sono hi-tech e si trovano con un'app telefonica.

Ottaviani alle pagine 16 e 17



INCHIESTA SPIONI

Ayala contro il dossieraggio «Falcone si rivolta nella tomba»

Boom di richieste di dimissioni per De Raho: «Chiarisca»

Martini e Mineo a pagina 7

PIANO FIRENZI

La Leningrado della sinistra adesso rischia di capitolare. Così Matteo progetta il blitz contro il Pd a Palazzo Vecchio per allearsi con il centrodestra

Campigli a pagina 2



Dopo i 30 arresti

Bari a rischio commissario Decaro: «Atto di guerra»

... Il ministro dell'Interno Piantedosi minaccia lo scioglimento del comune di Bari dopo i 30 arresti. Il sindaco Decaro non ci sta: «Atto di guerra».

Barbieri a pagina 3

Caos Basilicata

Speranza non si candida E dà la colpa ai No Vax

... È caos Regionali. Speranza in fuga dalla Basilicata con la scusa dei «No Vax». E a Bari è sempre più concreto il rischio scioglimento.

Sirignano a pagina 3

IL DISCORSO IN SENATO

Meloni, no a Macron «Niente truppe a Kiev Farsa il voto in Russia»

La replica a Salvini che è assente in aula
Cambia il premierato due mandati (e mezzo)



Romagnoli a pagina 4

Il Tempo di Osho

Il Pd difende il Ramadan ma se ne frega del presepe



"Ma 'n deyi annà a scòla te?"

"Oggi ce sta 'na festa indujsta"

DI PIETRO DE LEO

Ma quanto doppiopesismo, quanta doppia morale! La sinistra, come in molte altre questioni, applica anche alla laicità il criterio del «fai da te». Concetto da applicare ultra fedelmente quando si tratta di cose (...)

Segue a pagina 8

DI RICCARDO MAZZONI

Se l'integrazione apre all'Islam

a pagina 8

DI FRANCESCO PETRICONE

I tre monoteismi aiutino la pace

a pagina 11

FARMACIE dei SANTI
 COMODITÀ, CONVENIENZA,
 ECCELLENZA E RICCHEZZA
 DELL'OFFERTA

SI EFFETTUANO TEST COVID-19
 DALLE 8.00 ALLE 21.30
 ORARIO CONTINUATO - FESTIVI COMPRESI

CI TROVI ANCHE ON-LINE!
 ORDINA COMODAMENTE DA CASA TUA AL RESTO PENSIAMO NOI
www.farmaciedeisanti.com

Oroscopo
 Le stelle di Branko

Bellissime previsioni per l'attività e per l'amore. La conclusione dell'inverno è leggermente disturbata dalla Luna in Leone, che agita il matrimonio ma non potete proprio lamentarvi, adesso arriva il caldo sostegno del Sole e Mercurio che si associano a Marte nel segno ancora due giorni... quante cose si possono ottenere in sole 48 ore, se c'è la forza di volontà di lottare fino in fondo per conquistare un cuore che finge di essere arido. Pochi possono resistere allo sguardo dell'Acquario.

Acquario

a pagina 11

NOVITÀ
 DORMITA GALATTICA,
 RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli integratori non vanno infatti come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di una sana vita serena.



PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 35

Anche la destra è contraria all'autonomia differenziata delle regioni voluta dalla Lega
Carlo Valentini a pag. 6

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Italia Oggi
LA RIFORMA FISCALE/4
Il dopo dell'accordo...
IN EDICOLA E IN DIGITALE

TAR LOMBARDIA
Silenzio-assenso sul permesso di costruire perfezionato anche su opere non conformi al piano regolatore
Ciccio Messina a pag. 31

Salvagente sui bilanci 2023

Le imprese possono evitare la svalutazione dei titoli causata dall'andamento dei mercati finanziari dello scorso anno, iscrivendoli al loro valore di acquisto

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Jobs act - Contratto di lavoro a tempo indeterminato a tutele crescenti, la sentenza della Consulta
Fisco - Le risposte del Mef al question time in commissione alla Camera
Edilizia - Permesso di costruire, la sentenza del Tar Lombardia

Le imprese potranno evitare la svalutazione dei titoli iscritti nell'attivo circolante per effetto dell'andamento (negativo) dei mercati finanziari dello scorso anno, iscrivendoli al loro valore di acquisto per non penalizzare il risultato economico del bilancio al 31/12/2023. Lo ha reso noto l'Organismo italiano di contabilità (Oic) che ha inoltre presentato emendamenti ai principi contabili, che però saranno applicabili solo ai bilanci 2024.
Paganici a pag. 36

Fioroni: il Pd, arrendendosi all'M5s, si è trasformato in un partito massimalista



«Il partito con la Schlein ha completato la sua mutazione genetica, non più un partito di centrosinistra, ma di una sinistra massimalista e movimentista, alleato con una forza nazionale-populista e guastafesta, i faticelli. Un'operazione perfettamente legittima, il problema sono i moderati che sono senza casa». Lo dice Beppe Fioroni, già ministro dell'Istruzione del governo Prodi II, ex Margherita, e tra i fondatori del Pd, partito che ha lasciato con l'arrivo di Elly Schlein alla segreteria. E dei suoi rapporti con Pier Luigi Bersani dice: «Eravamo Peppone e don Camillo... Bersani si preoccupava di quello che avrei detto e questo credo che spesso gli sia stato utile».
Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO
In Italia le legittimate contestazioni di Papa Francesco sull'opportunità che l'Ucraina esponga quanto prima la bandiera bianca della resa davanti alle difficoltà che incontra nel fronteggiare l'offensiva russa, sono state ottenute quando non occultate accuratamente anche se esse avrebbero meritato di essere analizzate e anche criticate. Chi ha contestato queste affermazioni sono solo i pochi antipapisti italiani. Ben diverso è stato l'approccio all'estero. In Francia, ad esempio, Michel Coût, che non è un lefebrinario, ma il biografo di Carlo Maria Martini e che di solito è sulle posizioni di Papa Francesco, ha scritto su la "Croix" (la Croce, il quotidiano dei cattolici transalpini, una specie di "Avevire"): «Dopo aver a lungo cercato di tenere Davide e Golia a eguale distanza, con l'idea di restare un arbitro efficace tra i belligeranti, Francesco chiede a Davide di gettare via la sua fionda».

ECCCELLENZE SUL PODIO
Assegnati i 100 Top Products Awards
Stenti a pag. 15

ANCHE QUESTO TI SEMBRAVA IMPOSSIBILE?
È TEMPO DI SUPERARE I LIMITI DELLA TUA IMPRESA CON L'AI

VUOI RENDERE LA TUA AZIENDA A PROVA DI FUTURO?

Disruptives ti guida nella rivoluzione di AI e Machine Learning per aumentare fatturato e competitività.

Cosa possiamo fare per la tua PMI:

- Analizzare i tuoi flussi di lavoro e individuare le aree in cui l'AI può fare la differenza già oggi
- Sviluppare modelli di machine learning per l'analisi predittiva e l'ottimizzazione delle decisioni
- Implementare soluzioni AI personalizzate per automatizzare processi ripetitivi e trasformare le operazioni aziendali
- Fornire formazione e supporto continuativo al tuo team per garantire l'adozione e integrazione efficace dell'AI

Nell'era dell'AI il futuro del tuo business si costruisce oggi

Richiedi una call gratuita su disruptives.it

disruptives
Intelligenza Artificiale

MILANO BÖLOGNA ZURIGO

Il dizionario dei bilanci 2024 a € 9,90 in più; con Riforma Fiscale a € 8,90 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 20 marzo 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli +

Speciale

Ambiente e
Sostenibilità

Speciale

TOP 500
Firenze

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



E' morto Barone, il direttore generale della Fiorentina

Ciao Joe, manager tifoso Il saluto al Viola park

Galli a pagina 12, Marchini, Latini, Giannattasio e commento di Zetti nel Qs



Urso a Stellantis: «Ora servono i fatti»

Dopo la nostra intervista all'ad Tavares, il ministro delle Imprese rilancia. In programma lo sblocco degli incentivi da aprile
Fiom-Cgil e grillini critici: dal ceo del Gruppo parole lontane dalla realtà. **Intervista a Sbarra (Cisl):** «Un secondo produttore solo con garanzie»

Marin
alle p. 2 e 3

Passa la risoluzione, Salvini assente

Meloni in Senato «Voto farsa: non trattiamo con la Russia»



No alla proposta di Macron e alla trattativa con la Russia del voto «farsa». Giorgia Meloni in Senato ottiene l'ok alla risoluzione di maggioranza. Salvini assente

Coppari a pagina 4

La dinastia lucana e le Regionali

Pittella & Pittella, i fratelli di Azione divisi alla meta

C. Rossi a pagina 8

CONDANNATO A 20 ANNI IL MINORENNE CHE UCCISE GIOGIÒ LA MADRE: «VINTA LA CULTURA DELLA VIOLENZA, UNA RIVOLUZIONE»



Daniela Di Maggio, madre di Giovambattista Cutolo, detto Giogì, ucciso a 24 anni in una piazza di Napoli dopo un diverbio per un motorino

Femiani a pagina 14

C'È GIUSTIZIA

DALLE CITTÀ

Empoli

Colpo in banca I banditi rubano la cassaforte con 7mila euro

Puccioni in Cronaca

Capraia e Limite

Strada disastrosa dopo l'alluvione Scoppia la protesta

Servizio in Cronaca

Empoli

Danni permanenti post operazione Maxi rimborso

Servizio in Cronaca

Battuto il sito Realreviews.it
il mercato dei giudizi online

Sentenza pilota a Milano: Amazon vince la causa civile contro le false recensioni

Troise a pagina 11



Lo storico dell'arte Risaliti

«Firenze va oltre il Rinascimento»

Mugnaini a pagina 18



Caos a corte: dubbi su un'altra foto

«Non è Kate» Riparte il tam-tam

Ponchia a pagina 13

NOVITÀ

**DORMITA GALATTICA,
RISVEGLIO SPAZIALE.**

PASTIGLIE GOMMOSE

LAILA
GOMMOSE

SENZA GELATINA
DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

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



SEVENTY
VENEZIA

la Repubblica

SEVENTY
VENEZIA

Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

La nostra carta previene da materiali riciclati ed è sempre pronta in versione sostenibile

Mercoledì 20 marzo 2024

Oggi con *Design*

Anno 69° 89 - In Italia € 1,70

LA SFIDA DEL RECOVERY

Pnrr sotto accusa

La Corte dei Conti piccona il decreto del governo: riduce le risorse sulla Sanità, accorda troppi poteri a Palazzo Chigi Ospedali, l'esecutivo taglia oltre un miliardo. Regioni in rivolta contro Fitto e Schillaci. Protesta anche Occhiuto (FI)

Attacco hacker a Meloni: violato il profilo social, è allarme

La Corte dei Conti stronca il Pnrr del governo Meloni: tagli alla Sanità e dubbi sulle coperture. In una memoria depositata in Parlamento, la magistratura contabile lancia l'allarme sulle ispezioni e i controlli a campione che l'esecutivo potrà condurre. Hacker contro la premier: «A rischio la sicurezza».

di **Bocci, Carlucci, Colombo Foschini e Tonacci**

alle pagine 2, 3, 10 e 11

Fisco

Evitiamo i regali agli evasori

di **Carlo Cottarelli**

D a giorni assisto o partecipo a trasmissioni televisive in cui esponenti del governo (da ultima Meloni ieri ad *Agordà*) vantano il record nel recupero dell'evasione fiscale registrato dalla Agenzia delle Entrate nel 2023: 24,7 miliardi. Altri esponenti dei partiti di maggioranza hanno parlato del successo nel ridurre l'evasione conseguito dal governo.

a pagina 25

Il deputato leghista

Dalle cliniche ai media L'impero Angelucci adesso punta all'Agi

di **Fraschilla e Pistilli**

a pagina 9

Il voto in Russia

Salvini diserta l'Aula la premier lo corregge: "Putin, elezioni farsa No a tentennamenti"



di **Ciriaco e Lauria**

alle pagine 4 e 5

Il punto

La corsa in tondo del Matteo furioso

di **Stefano Folli**

Con il passare dei giorni è evidente che Matteo Salvini non è solo un uomo politico in ansia dopo i recenti rovesci. In primo luogo si capisce che le sconfitte non gli hanno insegnato nulla. Egli non ha un piano B da mettere in campo che non consista nell'accentuare la spinta verso una destra radicale e anti-europea.

a pagina 25

Mosca: "Delusi da Giorgia, non dagli italiani"

dalla nostra inviata **Rosalba Castelletti**

a pagina 4

Requiem sui diritti

1041 bare a Roma Nell'indifferenza il lavoro uccide

di **Stefano Massini**

Questo è un Requiem per tutti coloro che vedete rappresentati in questa spianata di bare, per tutti i morti sul lavoro, per tutti quelli che dimentichiamo. E la parola Requiem è formata da sette lettere: R-E-Q-U-I-E-M. R come Rimozione. Rimuoviamo sempre quello che non vogliamo ascoltare, quello che ci dà noia dire, quello che è troppo fastidioso far risuonare. E allora il silenzio è ipocrisia. Non c'è soltanto il silenzio dei morti, il silenzio è anche quello di coloro che di quei morti non vogliono parlare.

a pagina 24 servizio di **Amato** a pagina 21



▲ Roma 1.041 bare in Piazza del Popolo, tante quante sono state le vittime sul lavoro in Italia nel 2023



SEVENTY
VENEZIA

SEVENTYVENEZIA.COM

Gaza



Hamas, capi e vice in fuga: e noi civili lasciati qui a morire

di **Sami al-Ajrami**

a pagina 13

Usa

Il fake dei trumpiani su madame Macron: "Brigitte è un uomo"

di **Gianni Riotta**



a pagina 15

Il personaggio

Addio a Bene il vicedirettore eterno ragazzo

di **Massimo Giannini**



alle pagine 28 e 29

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

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

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

NZ



LA SENTENZA
 "Hanno distrutto la vita di Mauro"
 10 anni per la bici giù dai Murazzi
 IRENE FAMÀ - PAGINA 15

LA SICUREZZA
 Le madri delle vittime sulle strade
 "Con il nuovo codice più morti"
 FILIPPO FIORINI - PAGINA 16

LA CAUSA A GENOVA
 Il maggiordomo di Berlusconi
 "A Paraggi troppi straordinari"
 MATTEO INDICE - PAGINA 14

IDROCENTRO
 TUTTA LA PRESSIONE QUANDO SERVE
 TUTTO INOXI tubazioni, raccorderia
 www.idrocentro.com

LA STAMPA

MERCOLEDÌ 20 MARZO 2024

IDROCENTRO
 TUTTA LA PRESSIONE QUANDO SERVE
 TUTTO INOXI tubazioni, raccorderia
 www.idrocentro.com

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € | L'ANNO 158 | N. 79 | IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) | LE SPEDIZIONI ABB. POSTALE | D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DCB-TO | www.lastampa.it

IL PRESIDENTE MATTARELLA TORNA A INVOCARE LA PACE: MA SERVONO "CRITERI DI GIUSTIZIA E AUTENTICA EQUITÀ"

Russia, sgarbo di Salvini a Meloni

La premier: "Nei territori occupati elezioni farsa, mai truppe a Kiev". Il leader leghista diserta il Senato

IL COMMENTO

Il Capitano sparisce: il nuovo Papeete lento

FLAVIA PERINA

Il Papeete 2024 di Matteo Salvini è un Papeete a lento rilascio, a tappe, un Papeete furbo che lavora sui silenzi e sull'assenza oltreché sulle parole. - PAGINA 4

LA GUERRA

Ma tocca agli ucraini trattare con lo Zar

STEFANO STEFANINI

Ignorare la Russia è semplicemente impossibile. Nessuno ce la toglie dai piedi, e non solo in Europa, ma nel Mediterraneo, in Africa, in Siria, in Libia... Dunque negoziar bisogna. Ma come, quando e chi può farlo? Nei vari giri d'onore post-plebiscito Vladimir Putin ha subito concentrato il fuoco sull'Ucraina, di cui vuole conquistare un'altra fetta. Di negoziare non ha fatto alcun cenno. E, come nel tango, a dialogare bisogna essere in due. - PAGINA 23

IL DIBATTITO

Guetta: "Sull'atomica Putin sta bluffando"

DANILO CECCARELLI

«A cominciare un braccio di ferro con i Paesi democratici e con la democrazia stessa è stato Vladimir Putin invadendo l'Ucraina, non noi che cerchiamo di impedirglielo». Ci tiene a sottolinearlo Bernard Guetta quando parla della risposta che l'Europa sta dando alla guerra in corso. «È quanto afferma tutta la propaganda russa giorno e notte», spiega il giornalista ed eurodeputato del gruppo Renew Europe. - PAGINA 7

CAPURSO, MAGRI, OLIVO

La sedia alla destra di Giorgia Meloni è vuota. E tutti, nell'Aula del Senato, guardano lì, al posto che sarebbe dovuto essere di Matteo Salvini. - PAGINE 2-3

Angelucci vicino all'Agì la rivolta dei giornalisti

Ilario Lombardo

LE INTERVISTE

Renzi: "A Schlein dico sì vince solo al centro"

Alessandro Di Matteo

Lo Russo: "Idee dei 5S difficili da capire"

Andrea Joly, Claudia Luise

L'ANALISI

Il campo largo in agonia la sinistra ha il piano B?

ANNALISA CUZZOCREA

Quando le cose vanno bene, come in Sardegna, è il vento che sta cambiando. Quando vanno male, non bisogna caricare il voto locale di una valenza nazionale. - PAGINA 23

TORINO, NO DEL SENATO ACCADEMICO AI PROGETTI DI COOPERAZIONE: COLPA DELLA GUERRA A GAZA

Sel'Università scarica Israele

LUCETTA SCARAFFIA

Immagino che gli studenti che hanno fatto irruzione nel Senato accademico dell'Università di Torino per chiedere il boicottaggio dei rapporti con gli atenei israeliani non si rendano conto di essersi comportati da antisemiti. STAMIN - PAGINA 18

ALBERTO GIACCHINO - REPORTERS

Odio le tue idee, ti prego esprimile

FRANCO CARDINI

«Venite pure avanti - graziose mascherette! - È aperto a tutti quanti: Viva la Libertà!». - PAGINA 19

Islam, Valditarà ringrazi la scuola

CHIARA SARACENO

Altro che chiedere un'ispezione all'Ufficio scolastico regionale. Il ministro Valditarà avrebbe dovuto congratularsi. - PAGINA 23

BUONGIORNO

In questi giorni è molto citata un'intervista a Denis Volkov, direttore del Centro Levada, istituto demoscopico indipendente e malvisto dal regime russo. Il consenso raccolto da Vladimir Putin, ha detto Volkov, non è sorprendente: oltre l'ottanta per cento della popolazione è con lui da anni. Eccola la prova: le elezioni russe sono limpide come acqua di fonte. Adriano Sofri ha ricordato su *Il Foglio* che Benito Mussolini nel 1939 raccolse il 99,85 per cento dei voti, e andò a votare il 96,5 per cento degli aventi diritto. Stalin, aggiungo, fu quasi altrettanto bravo due anni prima: 99,3 per cento, affluenza al 96,79. Come si intuisce, se ci furono brogli, non incisero granché: alle dittature non serve falsificare il voto, hanno già falsificato tutto il resto. Hanno incantato i più, atterrito i molti e fatto fuori i po-

Chi si ribella

MATTIA FELTRI

chi che non ci stanno. Si possono prendere sul ridere l'ex deputato grillino Pino Cabras o l'artista napoletano Jorit che, riuniti a Genova, hanno elogiato la prova democratica russa, alla pari di Matteo Salvini, o dell'ex sottosegretario Michele Geraci o dell'ex presidente della Commissione esteri Vito Petrocelli (tutta roba gialloverde). Oppure si può leggere *La Russia che si ribella*, libro appena uscito di Maria Chiara Franceschelli e Federico Varese. Racconta, attraverso cinque storie, come la dissidenza sia diventata impossibile, le migliaia di arresti, i candidati fatti fuori, i giornali chiusi, la collaborazione dell'università al regime, le purghe nella chiesa, le botte. Si ride già meno. E un po' ci si vergogna davanti al 12 per cento che ha ancora il coraggio di ribellarsi e votare no Putin. -

IL GIALLO 30 ANNI DOPO

L'inchiesta su Ilaria Alpi "L'ambasciatore Cassini tentò di corrompere il testimone somalo"

ANDREA PALLADINO



Il professore somalo Yahya Amir di Dubbi ne ha pochi. L'agguato del 1994 contro Ilaria Alpi e Milan Hrovatin ha radici lontane dal Corno d'Africa: «Cercate in Italia!». - PAGINA 13

L'ANNIVERSARIO

La lezione di Einaudi e il capitalismo di oggi

MARIO DEAGLIO



Luigi Einaudi venne nominato Governatore della Banca d'Italia il 5 gennaio del 1945, quando la guerra non era ancora finita. - PAGINA 24

L'INEDITO

Ecco che cosa separa noi liberali dagli altri

LUIGI EINAUDI

Rileggendo gli scritti sui problemi del lavoro che l'editore Piero Gobetti ha desiderato che io riemussimi dalle riviste e dai giornali su cui li ero andati pubblicando dal 1897 in qua, mi sono accorto che essi obbedivano ad alcune idee madri, alle quali mi avvedo di essere rimasto fedele, come lo scetticismo invincibile per le provvidenze che vengono dal di fuori. - PAGINA 24

Varallo
 Monete e Lingotti d'Oro
 TORINO
 www.cambiovarallo.it

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





Investimenti per 11 mld sulla rete italiana
Ecco il piano Terna al 2028

Caroselli a pagina 2

Ammesse e poi sospese perché senza flottante
Il caso delle due ipo all'Egm

Dal Maso a pagina 15



Kering rallenta, nel trimestre attesi ricavi in calo del 10%

Soprattutto soffre Gucci: le vendite potrebbero diminuire anche del 20%

Camurati in MF Fashion

Anno XXXIV n. 057

Mercoledì 20 Marzo 2024

€2,00 *Classedtori*



FTSE MIB +0,95% 34.262 DOW JONES +0,81% 39.104** NASDAQ +0,39% 16.167** DAX +0,31% 17.987 SPREAD 125 (+3) €/S 1,0854

REGOLATORI CONTRO LE BANCHE GLOBALI PER I BILANCI ABBELLITI A FINE ANNO

Stop ai trucchi sui derivati

Il Comitato di **Basilea** stringe sul **window-dressing**: per apparire meno **rischiosi** gli istituti tagliano di **30 mila miliardi** di euro gli scambi di strumenti finanziari

È CORSA ANCHE AL BTP INDICIZZATO: OFFERTI 5 MILIARDI, RICHIESTE PER 41 MLD

Gerosa e Ninfolo alle pagine 3 e 5



LETTERA DEL PRESIDENTE
Assogestioni compie 40 anni. Trabattoni: l'educazione sarà la sfida per il risparmio

Il testo integrale a pagina 11

IL FESTIVAL DI CLASS
Come cambiano il marketing e lo store fisico ai tempi dell'AI

Galli a pagina 16

I CONTI DI BOLFO
Cargo, energia e acciaio dimezzano i ricavi di Duferco
Ma salgono i profitti



Giacobino a pagina 2

QUADRIVIO & PAMBIANCO

- MADE IN ITALY FUND II -

Focus su Lifestyle, Fashion, Design, Beauty e Food & Wine

Il fondo di Private Equity che investe nel Lifestyle e nelle eccellenze del Made in Italy

madeinitalyfund2.com

Quadrivio Group & Pambianco lanciano il secondo fondo di Private Equity dedicato al mondo del Lifestyle e alle eccellenze del Made in Italy. Il nuovo veicolo avrà un target di raccolta di 500 milioni di euro.

Come per Made in Italy Fund I, la strategia di investimento sarà finalizzata a monitorare i principali trend internazionali, con l'obiettivo di investire in realtà ad alto potenziale di sviluppo e fortemente vocate all'internazionalizzazione. L'obiettivo è consolidarne il posizionamento attraverso acquisizioni e add-on, oltre che accelerarne i percorsi di crescita, valorizzando expertise e condividendo know how e competenze.

Investimenti di Made in Italy Fund I

Informatore Navale

Primo Piano

FIERA LET-EXPO: GAROFALO, ADSP AL SERVIZIO LOGISTICA DEL PAESE

Il Presidente dell'Autorità di sistema portuale è intervenuto al Focus "Intermodalità e logistica green" "L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, che è parte della filiera logistica e della portualità nazionale, opera al servizio dello sviluppo del Paese". Ancona, 18 marzo 2024 - Il Presidente Adsp Vincenzo Garofalo è intervenuto al Focus Green&Blue Economy dedicato a "Intermodalità e logistica green: la voce italiana dell'Italia in Europa", che si è svolto a Let-Expo di Verona, fiera della logistica e dell'eco trasporto, organizzata da Alis Service. "È nostro compito, all'interno della filiera logistica, promuovere investimenti nell'hardware portuale, banchine e piazzali efficienti, oltre ai dragaggi per avere i necessari fondali, e nel software per la digitalizzazione e per migliorare i servizi per operatori e passeggeri - ha detto il Presidente Garofalo - Con le imprese portuali e con quelle che utilizzano i porti Adsp per la loro logistica, abbiamo un raffronto costante perché dobbiamo garantire loro le infrastrutture di cui hanno bisogno per svilupparsi e per essere competitivi nei mercati nazionali e internazionali". Un impegno, quello dell'Autorità di sistema portuale, che viene portato avanti nei singoli porti con l'obiettivo di migliorare le potenzialità specifiche degli scali con un approccio di sviluppo sostenibile della logistica. Due gli esempi citati da Garofalo. Il primo riguarda l'elettificazione delle banchine nei porti di Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona e Pescara, che prevede un investimento complessivo di 11 milioni del Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Un intervento che dovrà concludersi entro giugno 2026, già affidato per Ortona e Ancona, "dove - ha sottolineato il Presidente Garofalo - contribuirà a diminuire l'impatto delle attività portuali sulla città". Il secondo esempio è stato quello del porto di Vasto dove, nel 2023, "l'accesso di navi Ro-Ro di maggiori dimensioni - ha affermato Garofalo -, ha permesso di accorciare la catena logistica del polo produttivo automotive della Val di Sangro facendo scegliere la via del mare per la spedizione dei furgoni". Nell'incontro, moderato da Nicola Capuzzo, sono intervenuti anche Domenico De Rosa, AD Gruppo Smet, Brigida Morsellino, Vicepresidente Its Catania e Presidente rete Resil, Alessia Rotta, Vicepresidente A22 Autostrada del Brennero, Flavio Tosi, Vicepresidente Commissione Trasporti Camera dei Deputati, e Valerio Vanacore, Responsabile Trazioni Alternative Iveco Mercato Italia. Per chiudere il confronto, foto di gruppo con il Presidente di Alis, Guido Grimaldi. L'Autorità di sistema portuale è stata presente alla fiera Let-Expo, in uno stand con **Assoporti** e le altre Adsp, per presentare i sette porti del mare Adriatico centrale e le loro caratteristiche.



03/19/2024 11:12

Il Presidente dell'Autorità di sistema portuale è intervenuto al Focus "Intermodalità e logistica green" "L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, che è parte della filiera logistica e della portualità nazionale, opera al servizio dello sviluppo del Paese". Ancona, 18 marzo 2024 - Il Presidente Adsp Vincenzo Garofalo è intervenuto al Focus Green&Blue Economy dedicato a "Intermodalità e logistica green: la voce italiana dell'Italia in Europa", che si è svolto a Let-Expo di Verona, fiera della logistica e dell'eco trasporto, organizzata da Alis Service. "È nostro compito, all'interno della filiera logistica, promuovere investimenti nell'hardware portuale, banchine e piazzali efficienti, oltre ai dragaggi per avere i necessari fondali, e nel software per la digitalizzazione e per migliorare i servizi per operatori e passeggeri - ha detto il Presidente Garofalo - Con le imprese portuali e con quelle che utilizzano i porti Adsp per la loro logistica, abbiamo un raffronto costante perché dobbiamo garantire loro le infrastrutture di cui hanno bisogno per svilupparsi e per essere competitivi nei mercati nazionali e internazionali". Un impegno, quello dell'Autorità di sistema portuale, che viene portato avanti nei singoli porti con l'obiettivo di migliorare le potenzialità specifiche degli scali con un approccio di sviluppo sostenibile della logistica. Due gli esempi citati da Garofalo. Il primo riguarda l'elettificazione delle banchine nei porti di Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona e Pescara, che prevede un investimento complessivo di 11 milioni del Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Un intervento che dovrà concludersi entro giugno 2026, già affidato per Ortona e Ancona, "dove - ha sottolineato il Presidente Garofalo - contribuirà a diminuire l'impatto delle attività portuali sulla città". Il secondo esempio è stato quello del porto di Vasto dove, nel 2023, "l'accesso di navi Ro-Ro di maggiori dimensioni - ha

Crisi Suez: perdite per oltre 8 miliardi di euro, penalizzati i porti italiani

Roma, 19 marzo 2024 - Traffico dimezzato, rallentamento degli scambi e perdite economiche senza precedenti: gli attacchi delle milizie yemenite filoiraniane Houthi alle navi cargo "legate ad Israele" che transitano nel Canale di Suez stanno provocando gravi conseguenze sull'intero sistema di import-export: finora, i danni causati dalla crisi nel Canale ammontano a 8,8 miliardi di euro, pari a circa 95 milioni di euro al giorno, da quando la crisi è iniziata nel novembre 2023. Questo dato è correlato alla progressiva riduzione di navi in transito nel Canale di Suez: a febbraio 2024 il loro passaggio risultava più che dimezzato, con un -56,1 %. In questo modo, le navi si trovano costrette ad allungare la rotta passando per Capo di Buona Speranza, l'estremità meridionale della penisola del Capo, in Sudafrica, aggiungendo oltre 6 mila chilometri in più, equivalenti a 3280 miglia nautiche. I porti italiani A risentirne, sono anche i porti italiani che stanno subendo un drastico calo dei traffici. In particolare, Ravenna ha registrato -19%, seguito dai due porti liguri di Genova, 12,1%, e di La Spezia, 7%. Complessivamente si registra un calo del 25-30% dei container provenienti dal Canale trasportati da novembre 2023 ad oggi in Italia. Come riportato da **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoport**, finora i porti che stanno segnalando un andamento positivo sono finora solo quello di Civitavecchia, che punta sul traffico passeggeri, e di Gioia Tauro. L'impatto sulle micro e piccole imprese Confartigianato ha misurato anche le conseguenze della crisi sulle micro e piccole imprese italiane che, in Europa, sono quelle a maggiore rischio. La loro quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è infatti pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. Nel 2023 ammonta a 30,8 miliardi di euro (pari a 1,5 punti di Pil) il flusso di import-export di merci dei settori made in Italy con maggiore presenza di Mpi che transita attraverso il Mar Rosso. In particolare, le esportazioni di prodotti con il maggiore apporto delle nostre piccole imprese si attestano a 10,8 miliardi, con il valore più alto, pari a 4,2 miliardi, riguardante i prodotti alimentari, seguiti dai prodotti in metallo (1,8 miliardi), altri prodotti, tra cui gioielleria e occhialeria, sempre con 1,8 miliardi, moda con 1,5 miliardi e legno e mobili con 1 miliardo. A questi settori si aggiunge un comparto chiave dell'export made in Italy verso i mercati dei paesi emergenti dell'Asia, quello dei macchinari e impianti, anch'esso a forte presenza di micro e piccole imprese: nel 2023 è stato di 11,6 miliardi il valore di questi nostri prodotti transitati via mare attraverso il canale di Suez. Regioni che trasportano più prodotti via nave verso il Mar Rosso Confartigianato ha calcolato anche l'impatto della crisi di Suez sulle esportazioni delle regioni italiane. Il valore più alto di prodotti trasportati via mare attraverso il Mar Rosso è quello della Lombardia, pari a 12,9 miliardi, seguita da Emilia-Romagna



Roma, 19 marzo 2024 - Traffico dimezzato, rallentamento degli scambi e perdite economiche senza precedenti: gli attacchi delle milizie yemenite filoiraniane Houthi alle navi cargo "legate ad Israele" che transitano nel Canale di Suez stanno provocando gravi conseguenze sull'intero sistema di import-export: finora, i danni causati dalla crisi nel Canale ammontano a 8,8 miliardi di euro, pari a circa 95 milioni di euro al giorno, da quando la crisi è iniziata nel novembre 2023. Questo dato è correlato alla progressiva riduzione di navi in transito nel Canale di Suez: a febbraio 2024 il loro passaggio risultava più che dimezzato, con un -56,1 %. In questo modo, le navi si trovano costrette ad allungare la rotta passando per Capo di Buona Speranza, l'estremità meridionale della penisola del Capo, in Sudafrica, aggiungendo oltre 6 mila chilometri in più, equivalenti a 3280 miglia nautiche. I porti italiani A risentirne, sono anche i porti italiani che stanno subendo un drastico calo dei traffici. In particolare, Ravenna ha registrato -19%, seguito dai due porti liguri di Genova, 12,1%, e di La Spezia, 7%. Complessivamente si registra un calo del 25-30% dei container provenienti dal Canale trasportati da novembre 2023 ad oggi in Italia. Come riportato da Rodolfo Giampieri, presidente di Assoport, finora i porti che stanno segnalando un andamento positivo sono finora solo quello di Civitavecchia, che punta sul traffico passeggeri, e di Gioia Tauro. L'impatto sulle micro e piccole imprese Confartigianato ha misurato anche le conseguenze della crisi sulle micro e piccole imprese italiane che, in Europa, sono quelle a maggiore rischio. La loro quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è infatti pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. Nel 2023 ammonta a 30,8 miliardi di euro (pari a 1,5 punti di Pil) il flusso di import-export di merci dei settori made in Italy con maggiore presenza di Mpi che transita attraverso il Mar Rosso. In particolare, le esportazioni di prodotti con il maggiore apporto delle nostre piccole imprese si attestano a 10,8 miliardi, con il valore più alto, pari a 4,2 miliardi, riguardante i prodotti alimentari, seguiti dai prodotti in metallo (1,8 miliardi), altri prodotti, tra cui gioielleria e occhialeria, sempre con 1,8 miliardi, moda con 1,5 miliardi e legno e mobili con 1 miliardo. A questi settori si aggiunge un comparto chiave dell'export made in Italy verso i mercati dei paesi emergenti dell'Asia, quello dei macchinari e impianti, anch'esso a forte presenza di micro e piccole imprese: nel 2023 è stato di 11,6 miliardi il valore di questi nostri prodotti transitati via mare attraverso il canale di Suez. Regioni che trasportano più prodotti via nave verso il Mar Rosso Confartigianato ha calcolato anche l'impatto della crisi di Suez sulle esportazioni delle regioni italiane. Il valore più alto di prodotti trasportati via mare attraverso il Mar Rosso è quello della Lombardia, pari a 12,9 miliardi, seguita da Emilia-Romagna

Msn

Primo Piano

con 9,4 miliardi, Veneto con 5,7 miliardi, Toscana con 4,7 miliardi, Piemonte con 4,2 miliardi e Friuli-Venezia Giulia con 2 miliardi. Presidente Confartigianato: "Pesanti conseguenze" "L'escalation della crisi in Medio Oriente - sottolinea il presidente di Confartigianato Marco Granelli - penalizza il sistema del made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della manifattura italiana, aggravando la frenata del commercio internazionale. Gli effetti della crisi del Mar Rosso, sommati alla stretta monetaria in corso e alla riattivazione delle regole europee di bilancio, potrebbero avere pesanti conseguenze sulla crescita economica italiana. E' indispensabile mettere in campo tutte le misure, a cominciare dall'attuazione del Pnrr, per alimentare la fiducia e la propensione ad investire delle imprese e scongiurare il rischio di una frenata del ciclo espansivo dell'occupazione". Altro per te Altro per te Altro per te Altro per te Altro per te.

Crisi Suez: perdite per oltre 8 miliardi di euro, penalizzati i porti italiani

Gli attacchi degli Houthi costringono le navi ad allungare la rotta passando dal Capo di Buona Speranza con gravi conseguenze sul sistema dell'import ed export Roma, 19 marzo 2024 - Traffico dimezzato, rallentamento degli scambi e perdite economiche senza precedenti: gli attacchi delle milizie yemenite filoiraniane Houthi alle navi cargo "legate ad Israele" che transitano nel Canale di Suez stanno provocando gravi conseguenze sull'intero sistema di import-export: finora, i danni causati dalla crisi nel Canale ammontano a 8,8 miliardi di euro, pari a circa 95 milioni di euro al giorno, da quando la crisi è iniziata nel novembre 2023. Questo dato è correlato alla progressiva riduzione di navi in transito nel Canale di Suez: a febbraio 2024 il loro passaggio risultava più che dimezzato, con un . In questo modo, le navi si trovano costrette ad allungare la rotta passando per Capo di Buona Speranza, l'estremità meridionale della penisola del Capo, in Sudafrica, aggiungendo oltre 6 mila chilometri in più, equivalenti a 3280 miglia nautiche. I ribelli yemeniti Houthi continuano i loro attacchi alle navi in transito nel Mar Rosso (Ansa) I porti italiani A risentirne, sono anche i porti italiani che stanno subendo un drastico calo dei traffici. In particolare, Ravenna ha registrato -19%, seguito dai due porti liguri di Genova, 12,1%, e di La Spezia, 7%. Complessivamente si registra un calo del dei container provenienti dal Canale trasportati da novembre 2023 ad oggi in Italia. Come riportato da **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoporti**, finora i porti che stanno segnalando un andamento positivo sono finora solo quello di Civitavecchia, che punta sul traffico passeggeri, e di Gioia Tauro. L'impatto sulle micro e piccole imprese Confartigianato ha misurato anche le conseguenze della crisi sulle micro e piccole imprese italiane che, in Europa, sono quelle a maggiore rischio. La loro quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è infatti pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. Nel 2023 ammonta a 30,8 miliardi di euro (pari a 1,5 punti di Pil) il flusso di import-export di merci dei settori made in Italy con maggiore presenza di Mpi che transita attraverso il Mar Rosso. In particolare, le esportazioni di prodotti con il maggiore apporto delle nostre piccole imprese si attestano a 10,8 miliardi, con il valore più alto, pari a 4,2 miliardi, riguardante i prodotti alimentari, seguiti dai prodotti in metallo (1,8 miliardi), altri prodotti, tra cui gioielleria e occhialeria, sempre con 1,8 miliardi, moda con 1,5 miliardi e legno e mobili con 1 miliardo. A questi settori si aggiunge un comparto chiave dell'export made in Italy verso i mercati dei paesi emergenti dell'Asia, quello dei macchinari e impianti, anch'esso a forte presenza di micro e piccole imprese: nel 2023 è stato di 11,6 miliardi il valore di questi nostri prodotti transitati via mare attraverso il canale di Suez. Regioni che trasportano più prodotti via nave verso il Mar



03/19/2024 18:28

Gli attacchi degli Houthi costringono le navi ad allungare la rotta passando dal Capo di Buona Speranza con gravi conseguenze sul sistema dell'import ed export Roma, 19 marzo 2024 - Traffico dimezzato, rallentamento degli scambi e perdite economiche senza precedenti: gli attacchi delle milizie yemenite filoiraniane Houthi alle navi cargo "legate ad Israele" che transitano nel Canale di Suez stanno provocando gravi conseguenze sull'intero sistema di import-export: finora, i danni causati dalla crisi nel Canale ammontano a 8,8 miliardi di euro, pari a circa 95 milioni di euro al giorno, da quando la crisi è iniziata nel novembre 2023. Questo dato è correlato alla progressiva riduzione di navi in transito nel Canale di Suez: a febbraio 2024 il loro passaggio risultava più che dimezzato, con un . In questo modo, le navi si trovano costrette ad allungare la rotta passando per Capo di Buona Speranza, l'estremità meridionale della penisola del Capo, in Sudafrica, aggiungendo oltre 6 mila chilometri in più, equivalenti a 3280 miglia nautiche. I ribelli yemeniti Houthi continuano i loro attacchi alle navi in transito nel Mar Rosso (Ansa) I porti italiani A risentirne, sono anche i porti italiani che stanno subendo un drastico calo dei traffici. In particolare, Ravenna ha registrato -19%, seguito dai due porti liguri di Genova, 12,1%, e di La Spezia, 7%. Complessivamente si registra un calo del dei container provenienti dal Canale trasportati da novembre 2023 ad oggi in Italia. Come riportato da Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti, finora i porti che stanno segnalando un andamento positivo sono finora solo quello di Civitavecchia, che punta sul traffico passeggeri, e di Gioia Tauro. L'impatto sulle micro e piccole imprese Confartigianato ha misurato anche le conseguenze della crisi sulle micro e piccole imprese italiane che, in Europa, sono quelle a maggiore rischio. La loro quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è infatti pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe

Rosso Confartigianato ha calcolato anche l'impatto della crisi di Suez sulle esportazioni delle regioni italiane. Il valore più alto di prodotti trasportati via mare attraverso il Mar Rosso è quello della Lombardia, pari a 12,9 miliardi, seguita da Emilia-Romagna con 9,4 miliardi, Veneto con 5,7 miliardi, Toscana con 4,7 miliardi, Piemonte con 4,2 miliardi e Friuli-Venezia Giulia con 2 miliardi. Presidente Confartigianato: "Pesanti conseguenze" "L'escalation della crisi in Medio Oriente - sottolinea il presidente di Confartigianato Marco Granelli - penalizza il sistema del made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della manifattura italiana, aggravando la frenata del commercio internazionale. Gli effetti della crisi del Mar Rosso, sommati alla stretta monetaria in corso e alla riattivazione delle regole europee di bilancio, potrebbero avere pesanti conseguenze sulla crescita economica italiana. E' indispensabile mettere in campo tutte le misure, a cominciare dall'attuazione del Pnrr, per alimentare la fiducia e la propensione ad investire delle imprese e scongiurare il rischio di una frenata del ciclo espansivo dell'occupazione".

Il Nautilus

Trieste

FINCANTIERI E SAIPEM: COLLABORAZIONE NELLA DIMENSIONE SUBACQUEA

Firmato un Memorandum d'Intesa tra le due società con l'obiettivo di valutare opportunità di collaborazione nella robotica sottomarina in ottica di sorveglianza e controllo delle infrastrutture critiche subacquee. Roma - Fincantieri, l'unico complesso cantieristico al mondo attivo in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia, e Saipem, leader globale nell'ingegneria e nella costruzione di infrastrutture per il settore energetico onshore e offshore, hanno firmato un Memorandum d'Intesa per valutare opportunità di cooperazione commerciale e industriale nell'ambito dei veicoli subacquei autonomi e della relativa integrazione con unità di superficie e subacquee. Il Memorandum, siglato a Palazzo Marina, sede dello Stato Maggiore della Marina Militare, è tra le iniziative volte a promuovere e sviluppare le eccellenze nazionali nel settore dell'Underwater. L'accordo mira ad abilitare la partecipazione delle due società a programmi di rilevanza nel mercato italiano ed internazionale nell'ambito della sorveglianza e controllo di infrastrutture critiche subacquee e alle attività di soccorso, mediante l'impiego di tecnologie specifiche complementari di Fincantieri e Saipem. La collaborazione prevede l'integrazione tra navi di superficie e sottomarini realizzati da Fincantieri e il programma di sviluppo dei droni "Hydrone" di Sonsub, il centro di eccellenza di Saipem che realizza tecnologie e soluzioni subacquee. Saipem è infatti la prima società al mondo ad aver qualificato e commercializzato droni sottomarini residenti autonomi per attività di intervento ed ispezione fino a 3.000 m di profondità, progettati e industrializzati fra Marghera e **Trieste**, che sono già stati impiegati per le attività di controllo e manutenzione delle infrastrutture sottomarine nel mercato energetico offshore al servizio di importanti compagnie energetiche. Fincantieri si è posta al centro dei programmi di sviluppo della filiera dell'Underwater, con opportunità di business estremamente promettenti, anche grazie alla capacità di guidare un'efficace integrazione tra l'industria della Difesa e quella civile. Il Gruppo ha costruito dal 1929 ad oggi 180 sommergibili, di cui 105 nel cantiere navale del Muggiano. Con la firma del Memorandum d'Intesa, Fincantieri e Saipem intendono porsi come riferimento per la dimensione subacquea, la cui centralità strategica è sempre più evidente nel contesto geopolitico attuale. Foto -Claudio Cisilino, EVP Operations, Corporate Strategy and Innovation Fincantieri -Mauro Piasere, Chief Operating Officer Robotics and Industrialized Solutions Saipem -Ammiraglio di Squadra Giuseppe Berutti Bergotto, sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare/Deputy Chief of Staff of the Italian Navy.



Firmato un Memorandum d'Intesa tra le due società con l'obiettivo di valutare opportunità di collaborazione nella robotica sottomarina in ottica di sorveglianza e controllo delle infrastrutture critiche subacquee. Roma - Fincantieri, l'unico complesso cantieristico al mondo attivo in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia, e Saipem, leader globale nell'ingegneria e nella costruzione di infrastrutture per il settore energetico onshore e offshore, hanno firmato un Memorandum d'Intesa per valutare opportunità di cooperazione commerciale e industriale nell'ambito dei veicoli subacquei autonomi e della relativa integrazione con unità di superficie e subacquee. Il Memorandum, siglato a Palazzo Marina, sede dello Stato Maggiore della Marina Militare, è tra le iniziative volte a promuovere e sviluppare le eccellenze nazionali nel settore dell'Underwater. L'accordo mira ad abilitare la partecipazione delle due società a programmi di rilevanza nel mercato italiano ed internazionale nell'ambito della sorveglianza e controllo di infrastrutture critiche subacquee e alle attività di soccorso, mediante l'impiego di tecnologie specifiche complementari di Fincantieri e Saipem. La collaborazione prevede l'integrazione tra navi di superficie e sottomarini realizzati da Fincantieri e il programma di sviluppo dei droni "Hydrone" di Sonsub, il centro di eccellenza di Saipem che realizza tecnologie e soluzioni subacquee. Saipem è infatti la prima società al mondo ad aver qualificato e commercializzato droni sottomarini residenti autonomi per attività di intervento ed ispezione fino a 3.000 m di profondità, progettati e industrializzati fra Marghera e Trieste, che sono già stati impiegati per le attività di controllo e manutenzione delle infrastrutture sottomarine nel mercato energetico offshore al servizio di importanti compagnie energetiche. Fincantieri si è posta al centro dei programmi di sviluppo della filiera dell'Underwater, con opportunità di business estremamente promettenti, anche

Informazioni Marittime

Trieste

Robotica sottomarina, Fincantieri e Saipem firmano un memorandum d'intesa

L'accordo, ufficializzato nella sede dello Stato Maggiore della Marina Militare, mira a promuovere e sviluppare le eccellenze nazionali nel settore dell'Underwater. Nella foto: Claudio Cislino, EVP Operations, Corporate Strategy and Innovation Fincantieri; Ammiraglio di Squadra Giuseppe Berutti Bergotto, sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare/Deputy Chief of Staff; Mauro Piasere, Chief Operating Officer Robotics and Industrialized Solutions Saipem Fincantieri e Saipem, leader globale nell'ingegneria e nella costruzione di infrastrutture per il settore energetico onshore e offshore, hanno firmato un Memorandum d'Intesa per valutare opportunità di cooperazione commerciale e industriale nell'ambito dei veicoli subacquei autonomi e della relativa integrazione con unità di superficie e subacquee. Il memorandum, siglato a Palazzo Marina, sede dello Stato Maggiore della Marina Militare, è tra le iniziative volte a promuovere e sviluppare le eccellenze nazionali nel settore dell'Underwater. L'accordo mira ad abilitare la partecipazione delle due società a programmi di rilevanza nel mercato italiano ed internazionale nell'ambito della sorveglianza e controllo di infrastrutture critiche subacquee e alle attività di soccorso, mediante l'impiego di tecnologie specifiche complementari di Fincantieri e Saipem. La collaborazione prevede l'integrazione tra navi di superficie e sottomarini realizzati da Fincantieri e il programma di sviluppo dei droni "Hydrone" di Sonsub, il centro di eccellenza di Saipem che realizza tecnologie e soluzioni subacquee. Saipem è infatti la prima società al mondo ad aver qualificato e commercializzato droni sottomarini residenti autonomi per attività di intervento ed ispezione fino a 3.000 m di profondità, progettati e industrializzati fra Marghera e **Trieste**, che sono già stati impiegati per le attività di controllo e manutenzione delle infrastrutture sottomarine nel mercato energetico offshore al servizio di importanti compagnie energetiche. Fincantieri si è posta al centro dei programmi di sviluppo della filiera dell'Underwater, con opportunità di business estremamente promettenti, anche grazie alla capacità di guidare un'efficace integrazione tra l'industria della Difesa e quella civile. Il Gruppo ha costruito dal 1929 ad oggi 180 sommergibili, di cui 105 nel cantiere navale del Muggiano. Con la firma del Memorandum d'Intesa, Fincantieri e Saipem intendono porsi come riferimento per la dimensione subacquea, la cui centralità strategica è sempre più evidente nel contesto geopolitico attuale. Condividi Tag [fincantieri](#) [Articoli correlati](#).



Informazioni Marittime
 Robotica sottomarina, Fincantieri e Saipem firmano un memorandum d'intesa
 03/19/2024 13:08

L'accordo, ufficializzato nella sede dello Stato Maggiore della Marina Militare, mira a promuovere e sviluppare le eccellenze nazionali nel settore dell'Underwater. Nella foto: Claudio Cislino, EVP Operations, Corporate Strategy and Innovation Fincantieri; Ammiraglio di Squadra Giuseppe Berutti Bergotto, sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare/Deputy Chief of Staff; Mauro Piasere, Chief Operating Officer Robotics and Industrialized Solutions Saipem Fincantieri e Saipem, leader globale nell'ingegneria e nella costruzione di infrastrutture per il settore energetico onshore e offshore, hanno firmato un Memorandum d'Intesa per valutare opportunità di cooperazione commerciale e industriale nell'ambito dei veicoli subacquei autonomi e della relativa integrazione con unità di superficie e subacquee. Il memorandum, siglato a Palazzo Marina, sede dello Stato Maggiore della Marina Militare, è tra le iniziative volte a promuovere e sviluppare le eccellenze nazionali nel settore dell'Underwater. L'accordo mira ad abilitare la partecipazione delle due società a programmi di rilevanza nel mercato italiano ed internazionale nell'ambito della sorveglianza e controllo di infrastrutture critiche subacquee e alle attività di soccorso, mediante l'impiego di tecnologie specifiche complementari di Fincantieri e Saipem. La collaborazione prevede l'integrazione tra navi di superficie e sottomarini realizzati da Fincantieri e il programma di sviluppo dei droni "Hydrone" di Sonsub, il centro di eccellenza di Saipem che realizza tecnologie e soluzioni subacquee. Saipem è infatti la prima società al mondo ad aver qualificato e commercializzato droni sottomarini residenti autonomi per attività di intervento ed ispezione fino a 3.000 m di profondità, progettati e industrializzati fra Marghera e Trieste, che sono già stati impiegati per le attività di controllo e manutenzione delle infrastrutture sottomarine nel mercato energetico offshore al servizio di importanti compagnie energetiche. Fincantieri si è posta al centro dei programmi di sviluppo.

Ora il Teu viaggia su ferro

GUASTICCE Un'occhiata al mondo della logistica dall'interporto Vespucci, dove opera con connessioni globali la SoGeSe della famiglia Monti. Ne abbiamo parlato con Andrea Monti durante una breve pausa dei viaggi tra il Far East, il nord Europa e gli Usa. Andrea, uno dei vostri business è il noleggio dei contenitori: quali costi e quali sviluppi? In un quadro globale che vede ancora le emergenze dei passaggi di Suez e di Panama, si sta sviluppando il trasporto dalla Cina all'Europa uno dei traffici da tempo al vertice quantitativo non più sulla modalità marittima ma su quella ferroviaria. A differenza delle compagnie di navigazione però, le aziende ferroviarie non hanno Teu: quindi gli spedizionieri devono noleggiarli, e in questo senso il noleggio si sta sviluppando, con buone tariffe per chi ne dispone. Sul piano dei noli, il trasporto su ferro è più o meno costoso che su nave? A parità di tratta, dalla Cina agli hub dell'Europa (Amburgo o **Trieste**) il costo è superiore: circa 6500 dollari Usa per un 40 piedi, contro i 5700 via mare. Sul ferro va aggiunto il noleggio del contenitore. Però c'è il vantaggio di un transit time ridotto del 40% con tutte le garanzie della puntualità, e dell'assenza dei rischi del mare, che comportano spesso ritardi. In 16-20 giorni al massimo il tragitto si completa. In sostanza, bisogna cogliere le possibilità alternative, anche perché l'Europa a sua volta registra crisi produttive. Esatto, in particolare le recessioni tecniche di Germania e Regno Unito, che incidono nella produzione e nei trasporti. Così ci sono in giro parecchi contenitori vuoti, sia per la minore vendita sia per l'eccesso di produzione subito dopo la pandemia. Risultato: a febbraio il costo medio di un Teu era sceso del 10% e per il momento si aspettano altri ritocchi a scendere. Si legge molto anche della nuova politica Usa verso l'import cinese, con la scelta di altri mercati di produzione in alternativa. È una delle varianti più significative nel mondo della logistica, deciso per motivi politici più che di mercato. Fatto sta che la tratta Cina-Usa è in netta diminuzione, sostituita però da un aumento delle importazioni Usa dal Messico e in parte dal Vietnam. Ma è vero che è aumentato anche il traffico Cina-Messico? Vero: il che fa pensare che in fin dei conti, le stesse merci che arrivavano direttamente dalla Cina agli Usa oggi ci arrivino via Messico. Concludendo: il protezionismo, che un tempo si chiamava politica Monroe, oggi lascia sempre nuovi varchi. L'economia mondiale non accetta gabbie impenetrabili. E i paesi in via di sviluppo sono sempre più fonti a cogliere le opportunità. (A.F.)



Ship Mag

Trieste

Subacquea, accordo di collaborazione fra Fincantieri e Saipem

L'obiettivo è di valutare opportunità di sviluppo nella robotica sottomarina in ottica di sorveglianza e controllo delle infrastrutture critiche subacquee Roma - Il polo della subacquea va. Fincantieri, l'unico complesso cantieristico al mondo attivo in tutti i settori della navalmecanica ad alta tecnologia, e Saipem, leader globale nell'ingegneria e nella costruzione di infrastrutture per il settore energetico onshore e offshore, hanno firmato un memorandum d'intesa per valutare opportunità di cooperazione commerciale e industriale nell'ambito dei veicoli subacquei autonomi e della relativa integrazione con unità di superficie e subacquee. Il memorandum, siglato a Palazzo Marina, sede dello Stato Maggiore della Marina Militare, è tra le iniziative volte a promuovere e sviluppare le eccellenze nazionali nel settore dell'Underwater, nel momento in cui la centralità strategica della dimensione subacquea è sempre più evidente nel contesto geopolitico attuale. L'accordo - spiega un comunicato - mira ad abilitare la partecipazione delle due società a programmi di rilevanza nel mercato italiano ed internazionale nell'ambito della sorveglianza e controllo di infrastrutture critiche subacquee e alle attività di soccorso, mediante l'impiego di tecnologie specifiche complementari di Fincantieri e Saipem. La collaborazione prevede l'integrazione tra navi di superficie e sottomarini realizzati da Fincantieri e il programma di sviluppo dei droni "Hydrone" di Sonsub, il centro di eccellenza di Saipem che realizza tecnologie e soluzioni subacquee. Saipem è infatti la prima società al mondo ad aver qualificato e commercializzato droni sottomarini residenti autonomi per attività di intervento ed ispezione fino a 3.000 metri di profondità, progettati e industrializzati fra Marghera e **Trieste**, che sono già stati impiegati per le attività di controllo e manutenzione delle infrastrutture sottomarine nel mercato energetico offshore al servizio di importanti compagnie energetiche. "Fincantieri - prosegue la nota - si è posta al centro dei programmi di sviluppo della filiera dell'Underwater, con opportunità di business estremamente promettenti, anche grazie alla capacità di guidare un'efficace integrazione tra l'industria della Difesa e quella civile. Il gruppo ha costruito dal 1929 a oggi 180 sommergibili, di cui 105 nel cantiere navale del Muggiano".



L'obiettivo è di valutare opportunità di sviluppo nella robotica sottomarina in ottica di sorveglianza e controllo delle infrastrutture critiche subacquee Roma - Il polo della subacquea va. Fincantieri, l'unico complesso cantieristico al mondo attivo in tutti i settori della navalmecanica ad alta tecnologia, e Saipem, leader globale nell'ingegneria e nella costruzione di infrastrutture per il settore energetico onshore e offshore, hanno firmato un memorandum d'intesa per valutare opportunità di cooperazione commerciale e industriale nell'ambito dei veicoli subacquei autonomi e della relativa integrazione con unità di superficie e subacquee. Il memorandum, siglato a Palazzo Marina, sede dello Stato Maggiore della Marina Militare, è tra le iniziative volte a promuovere e sviluppare le eccellenze nazionali nel settore dell'Underwater, nel momento in cui la centralità strategica della dimensione subacquea è sempre più evidente nel contesto geopolitico attuale. L'accordo - spiega un comunicato - mira ad abilitare la partecipazione delle due società a programmi di rilevanza nel mercato italiano ed internazionale nell'ambito della sorveglianza e controllo di infrastrutture critiche subacquee e alle attività di soccorso, mediante l'impiego di tecnologie specifiche complementari di Fincantieri e Saipem. La collaborazione prevede l'integrazione tra navi di superficie e sottomarini realizzati da Fincantieri e il programma di sviluppo dei droni "Hydrone" di Sonsub, il centro di eccellenza di Saipem che realizza tecnologie e soluzioni subacquee. Saipem è infatti la prima società al mondo ad aver qualificato e commercializzato droni sottomarini residenti autonomi per attività di intervento ed ispezione fino a 3.000 metri di profondità, progettati e industrializzati fra Marghera e Trieste, che sono già stati impiegati per le attività di controllo e manutenzione delle infrastrutture sottomarine nel mercato energetico offshore al servizio di importanti compagnie energetiche. "Fincantieri - prosegue la nota - si è posta al centro dei programmi di sviluppo della filiera dell'Underwater, con opportunità di business estremamente promettenti, anche grazie alla capacità di guidare un'efficace integrazione tra l'industria della Difesa e quella civile. Il gruppo ha costruito dal 1929 a oggi 180 sommergibili, di cui 105 nel cantiere navale del Muggiano".

Shipping Italy

Trieste

Nuova alleanza subacquea tra Fincantieri e Saipem

Cantieri Memorandum fra le due aziende di Stato per valutare opportunità di cooperazione commerciale e industriale nell'ambito dei veicoli subacquei autonomi e della relativa integrazione con unità di superficie e subacquee di Redazione SHIPPING ITALY. Con una nota congiunta Fincantieri e Saipem hanno reso noto di aver firmato un Memorandum d'Intesa per valutare opportunità di cooperazione commerciale e industriale nell'ambito dei veicoli subacquei autonomi e della relativa integrazione con unità di superficie e subacquee. "Il Memorandum, siglato a Palazzo Marina, sede dello Stato Maggiore della Marina Militare, è tra le iniziative volte a promuovere e sviluppare le eccellenze nazionali nel settore dell'Underwater. L'accordo mira ad abilitare la partecipazione delle due società a programmi di rilevanza nel mercato italiano ed internazionale nell'ambito della sorveglianza e controllo di infrastrutture critiche subacquee e alle attività di soccorso, mediante l'impiego di tecnologie specifiche complementari di Fincantieri e Saipem. La collaborazione prevede l'integrazione tra navi di superficie e sottomarini realizzati da Fincantieri e il programma di sviluppo dei droni Hydrone di Sonsub, il centro di eccellenza di Saipem che realizza tecnologie e soluzioni subacquee". La nota ha spiegato che "Saipem è infatti la prima società al mondo ad aver qualificato e commercializzato droni sottomarini residenti autonomi per attività di intervento ed ispezione fino a 3.000 m di profondità, progettati e industrializzati fra Marghera e **Trieste**, che sono già stati impiegati per le attività di controllo e manutenzione delle infrastrutture sottomarine nel mercato energetico offshore al servizio di importanti compagnie energetiche. Fincantieri si è posta al centro dei programmi di sviluppo della filiera dell'Underwater, con opportunità di business estremamente promettenti, anche grazie alla capacità di guidare un'efficace integrazione tra l'industria della Difesa e quella civile. Il Gruppo ha costruito dal 1929 ad oggi 180 sommergibili, di cui 105 nel cantiere navale del Muggiano". Con la firma del Memorandum d'Intesa, Fincantieri e Saipem intendono "porsi come riferimento per la dimensione subacquea, la cui centralità strategica è sempre più evidente nel contesto geopolitico attuale". L'accordo è stato firmato da Claudio Cisilino, EVP Operations, Corporate Strategy and Innovation Fincantieri, e Mauro Piasere, Chief Operating Officer Robotics and Industrialized Solutions Saipem di fronte all'Ammiraglio di Squadra Giuseppe Berutti Bergotto, sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Shipping Italy
Nuova alleanza subacquea tra Fincantieri e Saipem

03/19/2024 13:27 Nicola Capuzzo

Cantieri Memorandum fra le due aziende di Stato per valutare opportunità di cooperazione commerciale e industriale nell'ambito dei veicoli subacquei autonomi e della relativa integrazione con unità di superficie e subacquee di Redazione SHIPPING ITALY. Con una nota congiunta Fincantieri e Saipem hanno reso noto di aver firmato un Memorandum d'Intesa per valutare opportunità di cooperazione commerciale e industriale nell'ambito dei veicoli subacquei autonomi e della relativa integrazione con unità di superficie e subacquee. "Il Memorandum, siglato a Palazzo Marina, sede dello Stato Maggiore della Marina Militare, è tra le iniziative volte a promuovere e sviluppare le eccellenze nazionali nel settore dell'Underwater. L'accordo mira ad abilitare la partecipazione delle due società a programmi di rilevanza nel mercato italiano ed internazionale nell'ambito della sorveglianza e controllo di infrastrutture critiche subacquee e alle attività di soccorso, mediante l'impiego di tecnologie specifiche complementari di Fincantieri e Saipem. La collaborazione prevede l'integrazione tra navi di superficie e sottomarini realizzati da Fincantieri e il programma di sviluppo dei droni Hydrone di Sonsub, il centro di eccellenza di Saipem che realizza tecnologie e soluzioni subacquee". La nota ha spiegato che "Saipem è infatti la prima società al mondo ad aver qualificato e commercializzato droni sottomarini residenti autonomi per attività di intervento ed ispezione fino a 3.000 m di profondità, progettati e industrializzati fra Marghera e Trieste, che sono già stati impiegati per le attività di controllo e manutenzione delle infrastrutture sottomarine nel mercato energetico offshore al servizio di importanti compagnie energetiche. Fincantieri si è posta al centro dei programmi di sviluppo della filiera dell'Underwater, con opportunità di business estremamente promettenti, anche grazie alla capacità di guidare un'efficace integrazione tra l'industria della Difesa e quella civile. Il Gruppo ha costruito dal 1929 ad oggi 180 sommergibili, di cui 105 nel cantiere navale del Muggiano". Con la firma del Memorandum d'Intesa,

Shipping Italy

Trieste

Peggiora per l'Italia la connettività marittima nei container a inizio 2024

Porti L'Unctad certifica un allentamento dei legami per quasi tutti i porti principali, a eccezione di La Spezia e **Trieste** di REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY Il livello di interconnessione dell'Italia e dei suoi porti alle rotte marittime container globali è calato nel primo trimestre 2024, dopo una fase di incremento pressoché costante, anche se non è chiaro in quale misura questo fenomeno sia legato alla crisi del Mar Rosso. A evidenziare la tendenza sono le ultime rilevazioni dell'Unctad e in particolare il Liner Shipping Connectivity Index, elaborato dall'agenzia delle Nazioni Unite con il contributo della società di analisi Mds Transmodal. L'indice - che da questa edizione è stato rivisto, considerando come base (100 punti) la media del primo trimestre del 2023 - attribuisce ora alla Penisola 282,99 punti (ovvero il 3,9% in meno rispetto ai 294,5 toccati a dicembre), riportandola quindi su livelli simili a quelli osservati a inizio 2023 e facendola scivolare al 18esimo posto nella classifica globale (in precedenza era 17esima). Ovvero la posizione peggiore toccata da quando l'analisi è stata avviata, nel 2006, benché già raggiunta dal paese nella prima metà del 2021. Allargando lo sguardo alla classifica nel suo insieme, si nota come la parte più alta resti sostanzialmente immutata rispetto all'ultima rilevazione. Altri movimenti tra i paesi di seconda fascia sembrano riflettere però il ridisegno delle rotte marittime container mondiali che si è avuto con l'escalation delle tensioni nel Mar Rosso. In particolare è interessante osservare come, rispetto allo scorso dicembre, Marocco e Turchia guadagnino terreno, collocandosi ora rispettivamente in 20esima (dalla 23esima) e in 17esima (dalla 19esima) posizione. Risalgono anche Hong Kong (da decima a nona), Taiwan (dal posto numero 13 al 12) e la Francia (da 20esima a 19esima). La Spagna resta invece stabile all'ottavo posto, mentre, oltre all'Italia, perdono quota anche Belgio (dalla 12esima alla 13esima posizione), Germania (dalla 15esima alla 16esima), e i Paesi Bassi (da noni a decimi). Come detto, resta invece pressoché identica, rispetto alla rilevazione precedente, la Top 5 dei paesi più connessi dal punto di vista delle rotte container via mare. Al primo posto si conferma la Cina, seguita dalla Corea del Sud e in terza posizione da Singapore. Gli Stati Uniti tornano in quarta posizione (nell'ultima rilevazione era scesi al quinto posto), seguiti dalla Malesia che di contro passa al quinto. Passando poi alla disamina dei singoli porti italiani, offerta dal Port Liner Shipping Container Index (pure elaborato dall'Unctad e rivisto in quest'ultima edizione) quel che si nota è innanzitutto come la flessione sia quasi del tutto generalizzata. Nell'ordine, perde infatti nettamente quota il primo scalo italiano per livello di connessioni, ovvero Genova, che pur mantenendo la posizione cala da 445,35 a 425,25 punti. Lo stesso avviene per Gioia Tauro, che pur continuando a incalzare il porto ligure, scende da 330,57 a 313,85 punti. Cresce invece il livello di interconnessioni di La Spezia (da



Porti L'Unctad certifica un allentamento dei legami per quasi tutti i porti principali, a eccezione di La Spezia e Trieste di REDAZIONE SUPPLY CHAIN ITALY Il livello di interconnessione dell'Italia e dei suoi porti alle rotte marittime container globali è calato nel primo trimestre 2024, dopo una fase di incremento pressoché costante, anche se non è chiaro in quale misura questo fenomeno sia legato alla crisi del Mar Rosso. A evidenziare la tendenza sono le ultime rilevazioni dell'Unctad e in particolare il Liner Shipping Connectivity Index, elaborato dall'agenzia delle Nazioni Unite con il contributo della società di analisi Mds Transmodal. L'indice - che da questa edizione è stato rivisto, considerando come base (100 punti) la media del primo trimestre del 2023 - attribuisce ora alla Penisola 282,99 punti (ovvero il 3,9% in meno rispetto ai 294,5 toccati a dicembre), riportandola quindi su livelli simili a quelli osservati a inizio 2023 e facendola scivolare al 18esimo posto nella classifica globale (in precedenza era 17esima). Ovvero la posizione peggiore toccata da quando l'analisi è stata avviata, nel 2006, benché già raggiunta dal paese nella prima metà del 2021. Allargando lo sguardo alla classifica nel suo insieme, si nota come la parte più alta resti sostanzialmente immutata rispetto all'ultima rilevazione. Altri movimenti tra i paesi di seconda fascia sembrano riflettere però il ridisegno delle rotte marittime container mondiali che si è avuto con l'escalation delle tensioni nel Mar Rosso. In particolare è interessante osservare come, rispetto allo scorso dicembre, Marocco e Turchia guadagnino terreno, collocandosi ora rispettivamente in 20esima (dalla 23esima) e in 17esima (dalla 19esima) posizione. Risalgono anche Hong Kong (da decima a nona), Taiwan (dal posto numero 13 al 12) e la Francia (da 20esima a 19esima). La Spagna resta invece stabile all'ottavo posto, mentre, oltre all'Italia, perdono quota anche Belgio (dalla 12esima alla 13esima posizione), Germania (dalla 15esima alla 16esima), e i Paesi Bassi (da noni a decimi). Come detto, resta invece pressoché identica, rispetto alla rilevazione precedente, la Top 5 dei paesi più connessi dal punto di vista delle rotte container via mare. Al primo posto si conferma la Cina, seguita dalla Corea del Sud e in terza posizione da Singapore. Gli Stati Uniti tornano in quarta posizione (nell'ultima rilevazione era scesi al quinto posto), seguiti dalla Malesia che di contro passa al quinto. Passando poi alla disamina dei singoli porti italiani, offerta dal Port Liner Shipping Container Index (pure elaborato dall'Unctad e rivisto in quest'ultima edizione) quel che si nota è innanzitutto come la flessione sia quasi del tutto generalizzata. Nell'ordine, perde infatti nettamente quota il primo scalo italiano per livello di connessioni, ovvero Genova, che pur mantenendo la posizione cala da 445,35 a 425,25 punti. Lo stesso avviene per Gioia Tauro, che pur continuando a incalzare il porto ligure, scende da 330,57 a 313,85 punti. Cresce invece il livello di interconnessioni di La Spezia (da

Shipping Italy

Trieste

241,61 a 248,11 punti), mentre pesanti arretramenti sono quelli segnati a Livorno (da 214,49 a 169,31), Napoli (da 170,38 a 140,69) e Salerno (da 238,9 a 191,54). Restando tra gli scali 'maggiori' restano invece stabili la connettività di **Trieste** (da 156,54 a 158,36, in lieve miglioramento) e quella di Civitavecchia (da 94,85 a 93,05). F.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

(Sito) Ansa

Venezia

Clia, 'a Venezia rischio stop totale per le crociere'

Clia è "seriamente preoccupata del futuro della **crocieristica** a Venezia e, di conseguenza, in tutto l'Adriatico". L'associazione, che raggruppa 70 compagnie, sottolinea che "sono quasi tre anni che il comparto è costretto ad operare in una situazione di incertezza e precarietà, visto che gli impegni assunti dal governo italiano nel 2021 rispetto ad un piano alternativo per la **crocieristica** non sono finora stati rispettati o implementati. Purtroppo - rileva Francesco Galietti, direttore Clia Italia - una situazione provvisoria rischia di diventare permanente e questo penalizza l'intero settore del turismo crocieristico. Agire senza certezza di quale sarà la situazione nei prossimi anni mette a rischio la presenza delle **crociere** a Venezia". "Al momento solo due compagnie hanno deciso di confermare i loro scali - prosegue - ma se gli impegni non dovessero essere rispettati non è escluso che lascino per sempre la città. Questo vorrebbe dire sia perdere lo status di homeport da parte di Venezia, cioè di porto capolinea, sia un calo strutturale del traffico crocieristico e quindi del turismo in tutto l'Adriatico. L'attuale mancanza di certezze ha indotto molti armatori a dirottare le proprie navi su altri scali e altri Paesi". "Le compagnie - spiega ancora - hanno sempre ribadito, ben prima del 2021, di essere favorevoli a non transitare più dalla Giudecca e hanno chiesto con convinzione la predisposizione di una soluzione alternativa, ma finora non è stato avviato nessun confronto concreto. Le **crociere** rappresentano meno del 2% del traffico in laguna, ma sono il settore tecnologicamente più avanzato e innovativo del comparto marittimo. Anche per questo - conclude Galietti - possono fornire un contributo importante a sviluppare soluzioni che siano contemporaneamente in grado di preservare l'ecosistema lagunare e lo sviluppo economico sostenibile della città. Inoltre mettere in discussione la permanenza delle **crociere** a Venezia equivale a mettere in discussione anche l'intera esistenza della portualità veneziana".



Clia è "seriamente preoccupata del futuro della crocieristica a Venezia e, di conseguenza, in tutto l'Adriatico". L'associazione, che raggruppa 70 compagnie, sottolinea che "sono quasi tre anni che il comparto è costretto ad operare in una situazione di incertezza e precarietà, visto che gli impegni assunti dal governo italiano nel 2021 rispetto ad un piano alternativo per la crocieristica non sono finora stati rispettati o implementati. Purtroppo - rileva Francesco Galietti, direttore Clia Italia - una situazione provvisoria rischia di diventare permanente e questo penalizza l'intero settore del turismo crocieristico. Agire senza certezza di quale sarà la situazione nei prossimi anni mette a rischio la presenza delle crociere a Venezia". "Al momento solo due compagnie hanno deciso di confermare i loro scali - prosegue - ma se gli impegni non dovessero essere rispettati non è escluso che lascino per sempre la città. Questo vorrebbe dire sia perdere lo status di homeport da parte di Venezia, cioè di porto capolinea, sia un calo strutturale del traffico crocieristico e quindi del turismo in tutto l'Adriatico. L'attuale mancanza di certezze ha indotto molti armatori a dirottare le proprie navi su altri scali e altri Paesi". "Le compagnie - spiega ancora - hanno sempre ribadito, ben prima del 2021, di essere favorevoli a non transitare più dalla Giudecca e hanno chiesto con convinzione la predisposizione di una soluzione alternativa, ma finora non è stato avviato nessun confronto concreto. Le crociere rappresentano meno del 2% del traffico in laguna, ma sono il settore tecnologicamente più avanzato e innovativo del comparto marittimo. Anche per questo - conclude Galietti - possono fornire un contributo importante a sviluppare soluzioni che siano contemporaneamente in grado di preservare l'ecosistema lagunare e lo sviluppo economico sostenibile della città.

Corriere Marittimo

Venezia

Gemellaggio Propeller Club Livorno e Venezia e convegno: "Il ruolo dell'agente marittimo"

Livorno - Un incontro dedicato al ruolo del raccomandatorio marittimo sarà una delle due occasioni per la firma del gemellaggio fra i Propeller Club di Livorno e di **Venezia** : due città legate da una salda e storica tradizione marinaiasca, che lunedì prossimo, 25 marzo, a partire dal primo incontro alle ore 12.00 in Accademia Navale per poi proseguire alle ore 18.00 presso i locali dello Yacht Club della città toscana, si daranno appuntamento per mettere nero su bianco l'intesa. La firma arriverà al termine dell'evento "La figura del raccomandatorio marittimo nella rivoluzione dello shipping. Il punto di vista di due Propeller gemellati, Livorno e **Venezia**", ultimo in ordine cronologico di una serie di incontri organizzati per ridare centralità al cluster marittimo e portuale della Toscana e non solo. Discuteranno del tema il Presidente di Federagenti Alessandro Santi, la Presidente del Propeller Club Port of Venice e Presidente di ASAMAR Veneto Anna Carnielli , la P residente del Propeller Club Port of Leghorn Maria Gloria Giani Pollastrini e il Consigliere Luca Brandimarte , Responsabile Ports, Logistics & Competition di Assarmatori. "Livorno e **Venezia** sono molto vicine sulla professione del raccomandatorio marittimo ma sono decisamente unite sulle scuole di formazione della Marina Militare: a **Venezia** la Scuola Navale Militare Morosini, a Livorno l'Accademia Navale. Un buon motivo per anticipare dunque la visita dei colleghi del Propeller di **Venezia** qua in città, con l'invito in Accademia, pre convegno. Alle 18 infine ci aspettiamo un dibattito vivace e approfondito - spiega Maria Gloria Giani Pollastrini - Parliamo infatti di una professione fondamentale per il corretto funzionamento del trasporto marittimo, una figura al centro di profonde e rapide trasformazioni. Al termine, la firma del gemellaggio con i nostri 'cugini' di **Venezia** sarà nel solco di quella che è la 'mission' dei Propeller Club, ovvero collaborare e riunire il cluster marittimo e portuale. Livorno e **Venezia** sono accomunate sotto diversi punti di vista e siamo certi che un collegamento stabile e organizzato possa essere d'aiuto a tutti i protagonisti del mondo portuale".



Livorno - Un incontro dedicato al ruolo del raccomandatorio marittimo sarà una delle due occasioni per la firma del gemellaggio fra i Propeller Club di Livorno e di Venezia : due città legate da una salda e storica tradizione marinaiasca, che lunedì prossimo, 25 marzo, a partire dal primo incontro alle ore 12.00 in Accademia Navale per poi proseguire alle ore 18.00 presso i locali dello Yacht Club della città toscana, si daranno appuntamento per mettere nero su bianco l'intesa. La firma arriverà al termine dell'evento "La figura del raccomandatorio marittimo nella rivoluzione dello shipping. Il punto di vista di due Propeller gemellati, Livorno e Venezia", ultimo in ordine cronologico di una serie di incontri organizzati per ridare centralità al cluster marittimo e portuale della Toscana e non solo. Discuteranno del tema il Presidente di Federagenti Alessandro Santi, la Presidente del Propeller Club Port of Venice e Presidente di ASAMAR Veneto Anna Carnielli , la P residente del Propeller Club Port of Leghorn Maria Gloria Giani Pollastrini e il Consigliere Luca Brandimarte , Responsabile Ports, Logistics & Competition di Assarmatori. "Livorno e Venezia sono molto vicine sulla professione del raccomandatorio marittimo ma sono decisamente unite sulle scuole di formazione della Marina Militare: a Venezia la Scuola Navale Militare Morosini, a Livorno l'Accademia Navale. Un buon motivo per anticipare dunque la visita dei colleghi del Propeller di Venezia qua in città, con l'invito in Accademia, pre convegno. Alle 18 infine ci aspettiamo un dibattito vivace e approfondito - spiega Maria Gloria Giani Pollastrini - Parliamo infatti di una professione fondamentale per il corretto funzionamento del trasporto marittimo, una figura al centro di profonde e rapide trasformazioni. Al termine, la firma del gemellaggio con i nostri 'cugini' di Venezia sarà nel solco di quella che è la 'mission' dei Propeller Club, ovvero collaborare e riunire il cluster marittimo e portuale. Livorno e Venezia sono accomunate sotto diversi punti di vista e siamo certi che un

Informare

Venezia

Costa, le soluzioni alternative per l'approdo delle navi da crociera a Venezia sono ancora lontane dall'essere realizzate

Alberti: auspichiamo un incontro tra tutte le parti per trovare una soluzione definitiva. Riferendosi alle preoccupazioni manifestate da più parti sul futuro della crocieristica a Venezia, in una nota Costa Crociere ha specificato di condividerle: «siamo sempre stati favorevoli - ha precisato la compagnia del gruppo Carnival Corporation - a uno sviluppo del settore che rispettasse le peculiarità di una città unica come Venezia, trovando soluzioni alternative e praticabili per permettere alle compagnie di continuare a operare e alimentare un ecosistema importante, di cui fanno parte anche tante aziende locali. La situazione che si sta delineando, purtroppo, non sembra andare in questa direzione. Le soluzioni alternative per l'approdo delle navi da crociera che erano state promesse - ha lamentato Costa Crociere - sono ancora lontane dall'essere realizzate». «A questo si aggiunge - prosegue la nota riferendosi alla recente decisione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (del 26 febbraio 2024) - la mancata estensione della concessione a Venezia Terminal Passeggeri, che pone seri dubbi sul futuro della società che gestisce il terminal e gli approdi delle crociere, nonostante gli sforzi fatti dai suoi azionisti negli ultimi anni». «Continuando così - ha sottolineato Roberto Alberti, senior vice president & chief corporate officer di Costa Crociere - si rischia di mettere a repentaglio il valore economico e occupazionale che le crociere generano sul territorio. La posta in gioco è alta, perché il territorio di cui parliamo è potenzialmente ben più ampio di Venezia e comprende anche altre città italiane: infatti, da Venezia dipende l'intero bacino crocieristico dell'Adriatico. Per questo auspichiamo che in tempi brevi tutte le parti coinvolte, a cominciare dalle compagnie e dalle autorità locali e nazionali, possano sedersi intorno a un tavolo e trovare una soluzione definitiva».

Informare

Costa, le soluzioni alternative per l'approdo delle navi da crociera a Venezia sono ancora lontane dall'essere realizzate

03/19/2024 17:32

Alberti: auspichiamo un incontro tra tutte le parti per trovare una soluzione definitiva. Riferendosi alle preoccupazioni manifestate da più parti sul futuro della crocieristica a Venezia, in una nota Costa Crociere ha specificato di condividerle: «siamo sempre stati favorevoli - ha precisato la compagnia del gruppo Carnival Corporation - a uno sviluppo del settore che rispettasse le peculiarità di una città unica come Venezia, trovando soluzioni alternative e praticabili per permettere alle compagnie di continuare a operare e alimentare un ecosistema importante, di cui fanno parte anche tante aziende locali. La situazione che si sta delineando, purtroppo, non sembra andare in questa direzione. Le soluzioni alternative per l'approdo delle navi da crociera che erano state promesse - ha lamentato Costa Crociere - sono ancora lontane dall'essere realizzate». «A questo si aggiunge - prosegue la nota riferendosi alla recente decisione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (del 26 febbraio 2024) - la mancata estensione della concessione a Venezia Terminal Passeggeri, che pone seri dubbi sul futuro della società che gestisce il terminal e gli approdi delle crociere, nonostante gli sforzi fatti dai suoi azionisti negli ultimi anni». «Continuando così - ha sottolineato Roberto Alberti, senior vice president & chief corporate officer di Costa Crociere - si rischia di mettere a repentaglio il valore economico e occupazionale che le crociere generano sul territorio. La posta in gioco è alta, perché il territorio di cui parliamo è potenzialmente ben più ampio di Venezia e comprende anche altre città italiane: infatti, da Venezia dipende l'intero bacino crocieristico dell'Adriatico. Per questo auspichiamo che in tempi brevi tutte le parti coinvolte, a cominciare dalle compagnie e dalle autorità locali e nazionali, possano sedersi intorno a un tavolo e trovare una soluzione definitiva».

Informazioni Marittime

Venezia

Crociere, solo due compagnie raggiungono Venezia

L'associazione internazionale della crocieristica CLIA si dice preoccupata per mancanza di piani alternativi e di indicazioni chiare dal governo. A quasi tre anni dal divieto per le grandi navi da crociera di transitare nei canali del centro della città, l'associazione internazionale CLIA si dice «seriamente preoccupata del futuro della crocieristica a Venezia e, di conseguenza, in tutto l'Adriatico». Attualmente il porto - secondo scalo crocieristico dopo Civitavecchia fino a pochi anni fa - è raggiungibile dai passeggeri a bordo della navi da crociera tramite una serie di approdi temporanei a Chioggia e Monfalcone, e in alcuni casi anche da **Trieste**. L'Autorità di sistema portuale di Venezia sta lavorando a una serie di proposte, tra progetti e studi di fattibilità, ma le compagnie, in mancanza di una tempistica, si dicono preoccupate. «Al momento - afferma Francesco Galiotti, direttore di CLIA Italia - solo due compagnie, tra mille difficoltà e con grande sforzo economico, logistico e organizzativo, hanno deciso di confermare i loro scali ma se gli impegni non dovessero essere rispettati non è escluso che lascino definitivamente la città. Questo vorrebbe dire sia perdere lo status di homeport da parte di Venezia, cioè di porto capolinea, sia un calo strutturale del traffico crocieristico e quindi del turismo in tutto l'Adriatico, visto che la città lagunare rappresenta da sempre un polo di attrazione. L'attuale mancanza di certezze ha indotto molti armatori a dirottare le proprie navi su altri scali e altri Paesi». «Continuando così - afferma Roberto Alberti, SVP & Chief Corporate Officer di Costa Crociere - si rischia di mettere a repentaglio il valore economico e occupazionale che le crociere generano sul territorio», che «comprende anche altre città italiane: infatti, da Venezia dipende l'intero bacino crocieristico dell'Adriatico. Per questo auspichiamo che in tempi brevi tutte le parti coinvolte, a cominciare dalle compagnie e dalle autorità locali e nazionali, possano sedersi intorno a un tavolo e trovare una soluzione definitiva». La preoccupazione del comparto, rappresentato dalla Cruise Line International Association, in cui confluiscono tutte le principali compagnie crocieristiche internazionali (da Royal Caribbean a Costa Crociere ed Msc Crociere, per esempio), è che allo stato attuale non è stata ancora avviata la costruzione di un terminal crociere subito fuori il centro della città. «Sono quasi tre anni - afferma Galiotti - che l'intero comparto è costretto ad operare in una situazione di incertezza e precarietà, visto che gli impegni assunti dal governo italiano nel 2021 rispetto ad un piano alternativo per la crocieristica non sono finora stati rispettati o implementati. Purtroppo, ancora una volta, una situazione provvisoria rischia di diventare permanente e questo penalizza l'intero settore del turismo crocieristico, comparto che opera sempre con largo anticipo e con rigorosa programmazione. Agire senza certezza di quale sarà la situazione nei prossimi anni mette a rischio la presenza delle crociere a Venezia».



Informazioni Marittime

Venezia

A partire dal primo agosto del 2021 è vietato l'ingresso delle navi da crociera nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca di Venezia. Il divieto di transito riguarda per la precisione le navi oltre le 25 mila tonnellate di stazza, e ha lo scopo principale di preservare l'ambiente naturale di Venezia. Le navi oltre una certa stazza, per esempio, con l'azione delle eliche possono "soffiare" via tanta sabbia da scoprire le fondamenta dei palazzi costruiti lungo i canali. Il divieto di transito delle grandi navi a Venezia parte da lontano, dal decreto "anti-inchini" di marzo 2012 del governo Monti, scritto un mese dopo l'incidente della Costa Concordia. Stabiliva limiti simili - un po' più larghi per la precisione, 40 mila tonnellate di stazza - ma non è mai stato applicato per la mancanza di approdi alternativi e per non mettere in seria difficoltà un importante indotto economico-turistico di Venezia. Per questo, il decreto approvato a luglio del 2021, quello che vieta il transito in centro città dal primo agosto 2021, stanziava 157 milioni di euro per realizzare strutture provvisorie di approdo e accoglienza nell'area di Marghera, affidate poi in gestione a Venezia Terminal Passeggeri, gestore che vedrà scadere naturalmente la concessione della stazione marittima di Venezia nel 2026. Il divieto di approdo a Venezia risale a luglio del 2021 (anche se in realtà il primo decreto del genere è il cosiddetto decreto "anti-inchini" del 2012) e vieta il transito delle grandi navi da crociera nel Canale della Giudecca, quello che passa davanti San Marco. Lo scopo di questi decreti (il decreto "anti-inchini" nasce dopo l'incidente della Costa Concordia, ma non è stato mai del tutto applicato, se non in alcuni momenti, proprio per mancanza di approdi alternativi) è quello di aumentare la sicurezza della navigazione nei canali di Venezia, preservandone la loro sostenibilità strutturale e ambientale. «Le compagnie - conclude Galietti - hanno sempre ribadito, ben prima del 2021, di essere favorevoli a non transitare più dalla Giudecca e hanno chiesto con convinzione la predisposizione di una soluzione alternativa, ma finora non è stato avviato nessun confronto concreto. Le crociere rappresentano meno del 2% del traffico in Laguna, ma sono il settore tecnologicamente più avanzato e innovativo del comparto marittimo. Anche per questo - conclude Galietti - possono fornire un contributo importante a sviluppare soluzioni che siano contemporaneamente in grado di preservare l'ecosistema lagunare e lo sviluppo economico sostenibile della città. Inoltre, mettere in discussione la permanenza delle crociere a Venezia equivale a mettere in discussione anche l'intera esistenza della portualità veneziana». Condividi Tag venezia crociere Articoli correlati.

Venezia potenza per le crociere

VENEZIA - Prosegue l'impegno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e del commissario straordinario di Governo per le Crociere a Venezia per lo sviluppo sostenibile del sistema portuale veneto. Sul sito del Commissario sono stati pubblicati due bandi funzionali all'evoluzione del sistema crocieristico regionale in linea con il DL 103; il primo è relativo all'intervento per l'accessibilità nautica lungo il Canale Malamocco-Marghera come delineato nell'ambito del progetto di ricerca internazionale "Channeling The Green Deal For Venice", il secondo riguarda, invece, le banchine e il terminal crociere che sorgerà in Canale Nord-Sponda Nord. In relazione all'intervento di dragaggio del canale Malamocco-Marghera, è, infatti, indetta una procedura aperta per l'affidamento dei servizi di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e dello studio di impatto ambientale dell'intero intervento - compresi rilievi e indagini - e, per il primo stralcio, del servizio di redazione del progetto definitivo/esecutivo, l'attività di direzione lavori, il coordinamento alla sicurezza in fase di progettazione e di esecuzione. Il valore complessivo dell'appalto è di 5,489 milioni di euro (oltre 2,061 milioni di euro destinati all'attività di redazione del PFTE e dello studio di impatto ambientale e oltre 3,427 milioni di euro per i servizi opzionali per il primo stralcio). L'aggiudicazione avverrà entro il mese di aprile. Per le opere legate agli approdi diffusi, la struttura commissariale compie un importante passo verso la realizzazione dei due approdi e del Nuovo Terminal Crociere presso l'area sita in Canale Industriale Nord - Sponda Nord a Porto Marghera. Approvato e completato, nei mesi scorsi, il progetto di fattibilità tecnico-economica il commissario ha indetto una procedura aperta per l'affidamento del progetto definitivo/esecutivo in un'area di circa 50 mila metri quadri. L'importo a base di gara è pari a oltre 7,8 milioni di euro. Il progetto sarà oggetto di valutazione di impatto ambientale e successivamente posto a base della gara di appalto dei lavori, in modo da avere disponibile gli approdi per la stagione crocieristica 2027.



I porti veneti a LetExpo Verona

Nella foto: **Fulvio Di Blasio** durante il suo intervento. VERONA - "La strategia europea di sviluppo delle catene logistiche sta evolvendo a favore dell'espansione a est e a sud delle reti TEN-T, anche al fine di cogliere con maggiore efficacia le opportunità presenti nel bacino del Mediterraneo e di favorire la ricostruzione dell'Ucraina. Questa è un'ottima notizia per i porti adriatici come Venezia e Chioggia, poiché significa che ci saranno nuove opportunità per stringere partnership ad alto valore aggiunto ed incrementare i traffici". Così il presidente dell'Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Fulvio Lino Di Blasio**, intervenendo a LetExpo 2024 nel contesto della tavola rotonda organizzata da Alis sul tema "Porti e Hub logistici sostenibili: la strategicità della rete TEN-T". "I porti veneti trovano una rinnovata centralità nell'ambito di questa revisione della rete TEN-T, con il prolungamento del Corridoio Baltico-**Adriatico** fino a Ancona-Bari e del Corridoio Mediterraneo fino a Leopoli, in particolare per quanto riguarda la proiezione a est" aggiunge il presidente Di **Blasio**, ricordando che "il porto di Venezia è stato coinvolto fin da subito al tavolo di discussione dell'iniziativa governativa Ukraine Solidarity Lanes mirato a sviluppare le capacità logistiche del territorio a sostegno del paese ucraino". "Quanto ai porti, la nuova strategia UE sta inoltre andando oltre il concetto infrastrutturale stretto" ha aggiunto il presidente Di **Blasio**, "riconoscendo agli scali portuali un ruolo nuovo che non è solo quello del carico-scarico merci ma che riguarda anche la pianificazione energetica, ambientale e la trasformazione digitale. È necessario, dunque, che la governance dei porti tenga conto di questi aspetti ampliando le proprie capacità tecniche e l'orizzonte di visione". "A Venezia e Chioggia stiamo lavorando intensamente per agganciare queste nuove tendenze - conclude Di **Blasio** che ricorda tra i principali filoni di attività "tutte le progettazioni legate allo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria e stradale e dell'accessibilità nautica, gli studi scientifici sull'impatto ambientale delle opere" ma anche "il primo stralcio dei lavori per il nuovo terminal contenitori Montesyndial e i numerosi progetti atti a migliorare la sostenibilità delle attività portuali in Laguna, quali quelli legati all'elettrificazione delle banchine".



Nella foto: Fulvio Di Blasio durante il suo intervento. VERONA - "La strategia europea di sviluppo delle catene logistiche sta evolvendo a favore dell'espansione a est e a sud delle reti TEN-T, anche al fine di cogliere con maggiore efficacia le opportunità presenti nel bacino del Mediterraneo e di favorire la ricostruzione dell'Ucraina. Questa è un'ottima notizia per i porti adriatici come Venezia e Chioggia, poiché significa che ci saranno nuove opportunità per stringere partnership ad alto valore aggiunto ed incrementare i traffici". Così il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Fulvio Lino Di Blasio, intervenendo a LetExpo 2024 nel contesto della tavola rotonda organizzata da Alis sul tema "Porti e Hub logistici sostenibili: la strategicità della rete TEN-T". "I porti veneti trovano una rinnovata centralità nell'ambito di questa revisione della rete TEN-T, con il prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico fino a Ancona-Bari e del Corridoio Mediterraneo fino a Leopoli, in particolare per quanto riguarda la proiezione a est" aggiunge il presidente Di Blasio, ricordando che "il porto di Venezia è stato coinvolto fin da subito al tavolo di discussione dell'iniziativa governativa Ukraine Solidarity Lanes mirato a sviluppare le capacità logistiche del territorio a sostegno del paese ucraino". "Quanto ai porti, la nuova strategia UE sta inoltre andando oltre il concetto infrastrutturale stretto" ha aggiunto il presidente Di Blasio, "riconoscendo agli scali portuali un ruolo nuovo che non è solo quello del carico-scarico merci ma che riguarda anche la pianificazione energetica, ambientale e la trasformazione digitale. È necessario, dunque, che la governance dei porti tenga conto di questi aspetti ampliando le proprie capacità tecniche e l'orizzonte di visione". "A Venezia e Chioggia stiamo lavorando intensamente per agganciare queste nuove tendenze - conclude Di Blasio che ricorda tra i principali filoni di attività "tutte le progettazioni legate allo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria e stradale e dell'accessibilità nautica, gli studi scientifici sull'impatto ambientale delle opere" ma anche "il primo stralcio dei lavori per il nuovo terminal contenitori Montesyndial e i numerosi progetti atti a migliorare la sostenibilità delle attività portuali in Laguna, quali quelli legati all'elettrificazione delle banchine".

CLIA preoccupata del futuro della crocieristica a Venezia

Mar 19, 2024 CLIA, associazione internazionale della crocieristica, è seriamente preoccupata del futuro della crocieristica a Venezia e, di conseguenza, in tutto l'Adriatico. Sono infatti quasi tre anni che l'intero comparto è costretto ad operare in una situazione di incertezza e precarietà, visto che gli impegni assunti dal governo italiano nel 2021 rispetto ad un piano alternativo per la crocieristica non sono finora stati rispettati o implementati.

"Purtroppo, ancora una volta, una situazione provvisoria rischia di diventare permanente e questo penalizza l'intero settore del turismo **crocieristico**, comparto che opera sempre con largo anticipo e con rigorosa programmazione. Agire senza certezza di quale sarà la situazione nei prossimi anni mette a rischio la presenza delle **crociere** a Venezia" dice Francesco Galiotti, Direttore CLIA Italia. "Al momento solo due compagnie, tra mille difficoltà e con grande sforzo economico, logistico e organizzativo, hanno deciso di confermare i loro scali - prosegue Galiotti - ma se gli impegni non dovessero essere rispettati non è escluso che lascino definitivamente la città. Questo vorrebbe dire sia perdere lo status di homeport da parte di Venezia, cioè di porto capolinea, sia un calo strutturale del traffico **crocieristico** e quindi del turismo in tutto l'Adriatico, visto che la città lagunare rappresenta da sempre un polo di attrazione. L'attuale mancanza di certezze - aggiunge il rappresentante italiano dell'associazione di tutte le compagnie crocieristiche - ha indotto molti armatori a dirottare le proprie navi su altri scali e altri Paesi". "Le compagnie hanno sempre ribadito, ben prima del 2021, di essere favorevoli a non transitare più dalla Giudecca e hanno chiesto con convinzione la predisposizione di una soluzione alternativa, ma finora non è stato avviato nessun confronto concreto. Le **crociere** rappresentano meno del 2% del traffico in Laguna, ma sono il settore tecnologicamente più avanzato e innovativo del comparto marittimo. Anche per questo - conclude Galiotti - possono fornire un contributo importante a sviluppare soluzioni che siano contemporaneamente in grado di preservare l'ecosistema lagunare e lo sviluppo economico sostenibile della città. Inoltre, mettere in discussione la permanenza delle **crociere** a Venezia equivale a mettere in discussione anche l'intera esistenza della portualità veneziana", conclude il Direttore di CLIA Italia.



Mar 19, 2024 CLIA, associazione internazionale della crocieristica, è seriamente preoccupata del futuro della crocieristica a Venezia e, di conseguenza, in tutto l'Adriatico. Sono infatti quasi tre anni che l'intero comparto è costretto ad operare in una situazione di incertezza e precarietà, visto che gli impegni assunti dal governo italiano nel 2021 rispetto ad un piano alternativo per la crocieristica non sono finora stati rispettati o implementati. "Purtroppo, ancora una volta, una situazione provvisoria rischia di diventare permanente e questo penalizza l'intero settore del turismo crocieristico, comparto che opera sempre con largo anticipo e con rigorosa programmazione. Agire senza certezza di quale sarà la situazione nei prossimi anni mette a rischio la presenza delle crociere a Venezia" dice Francesco Galiotti, Direttore CLIA Italia. "Al momento solo due compagnie, tra mille difficoltà e con grande sforzo economico, logistico e organizzativo, hanno deciso di confermare i loro scali - prosegue Galiotti - ma se gli impegni non dovessero essere rispettati non è escluso che lascino definitivamente la città. Questo vorrebbe dire sia perdere lo status di homeport da parte di Venezia, cioè di porto capolinea, sia un calo strutturale del traffico crocieristico e quindi del turismo in tutto l'Adriatico, visto che la città lagunare rappresenta da sempre un polo di attrazione. L'attuale mancanza di certezze - aggiunge il rappresentante italiano dell'associazione di tutte le compagnie crocieristiche - ha indotto molti armatori a dirottare le proprie navi su altri scali e altri Paesi". "Le compagnie hanno sempre ribadito, ben prima del 2021, di essere favorevoli a non transitare più dalla Giudecca e hanno chiesto con convinzione la predisposizione di una soluzione alternativa, ma finora non è stato avviato nessun confronto concreto. Le crociere rappresentano meno del 2% del traffico in Laguna, ma sono il settore tecnologicamente più avanzato e innovativo del comparto marittimo. Anche per questo - conclude Galiotti - possono fornire un contributo importante a sviluppare soluzioni che siano contemporaneamente in grado di preservare l'ecosistema lagunare e lo sviluppo economico sostenibile della città. Inoltre, mettere in discussione la permanenza delle crociere a Venezia equivale a mettere in discussione anche l'intera esistenza della portualità veneziana", conclude il Direttore di CLIA Italia.

Sea Reporter

Venezia

Costa Crociere, futuro incerto sulle crociere a Venezia

Mar 19, 2024 "Costa **Crociere** condivide le preoccupazioni sul futuro della **crocieristica** a Venezia. Siamo sempre stati favorevoli a uno sviluppo del settore che rispettasse le peculiarità di una città unica come Venezia, trovando soluzioni alternative e praticabili per permettere alle compagnie di continuare a operare e alimentare un ecosistema importante, di cui fanno parte anche tante aziende locali. La situazione che si sta delineando, purtroppo, non sembra andare in questa direzione. Le soluzioni alternative per l'approdo delle navi da crociera che erano state promesse sono ancora lontane dall'essere realizzate. A questo si aggiunge la mancata estensione della concessione a Venezia Terminal Passeggeri, che pone seri dubbi sul futuro della società che gestisce il terminal e gli approdi delle **crociere**, nonostante gli sforzi fatti dai suoi azionisti negli ultimi anni. Continuando così si rischia di mettere a repentaglio il valore economico e occupazionale che le **crociere** generano sul territorio. La posta in gioco è alta, perché il territorio di cui parliamo è potenzialmente ben più ampio di Venezia e comprende anche altre città italiane: infatti, da Venezia dipende l'intero bacino crocieristico dell'Adriatico. Per questo auspichiamo che in tempi brevi tutte le parti coinvolte, a cominciare dalle compagnie e dalle autorità locali e nazionali, possano sedersi intorno a un tavolo e trovare una soluzione definitiva" - ha dichiarato Roberto Alberti , SVP & Chief Corporate Officer di Costa **Crociere**.



Ship Mag

Venezia

Alberti (Costa Crociere): "A Venezia nessuna soluzione concreta"

"Continuando così si rischia di mettere a repentaglio il valore economico e occupazionale che le crociere generano sul territorio" Genova - "Costa Crociere condivide le preoccupazioni sul futuro della crocieristica a Venezia - ha dichiarato oggi Roberto Alberti, senior vice president & chief corporate officer di Costa Crociere - Siamo sempre stati favorevoli a uno sviluppo del settore che rispettasse le peculiarità di una città unica come Venezia, trovando soluzioni alternative e praticabili per permettere alle compagnie di continuare a operare e alimentare un ecosistema importante, di cui fanno parte anche tante aziende locali. La situazione che si sta delineando, purtroppo, non sembra andare in questa direzione. Le soluzioni alternative per l'approdo delle navi da crociera che erano state promesse sono ancora lontane dall'essere realizzate". "A questo si aggiunge - ha continuato Alberti - la mancata estensione della concessione a Venezia Terminal Passeggeri, che pone seri dubbi sul futuro della società che gestisce il terminal e gli approdi delle crociere, nonostante gli sforzi fatti dai suoi azionisti negli ultimi anni. Continuando così si rischia di mettere a repentaglio il valore economico e occupazionale che le crociere generano sul territorio. La posta in gioco è alta, perché il territorio di cui parliamo è potenzialmente ben più ampio di Venezia e comprende anche altre città italiane: infatti, da Venezia dipende l'intero bacino crocieristico dell'Adriatico. Per questo auspichiamo che in tempi brevi tutte le parti coinvolte, a cominciare dalle compagnie e dalle autorità locali e nazionali, possano sedersi intorno a un tavolo e trovare una soluzione definitiva".



The Medi Telegraph

Venezia

Crociere a Venezia, Alberti (Costa): "Promesse non mantenute, settore a rischio"

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 825 terze parti selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e l'identificazione attraverso la scansione del dispositivo, al fine di.

The Medi Telegraph

Crociere a Venezia, Alberti (Costa): "Promesse non mantenute, settore a rischio"

03/19/2024 17:32

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 825 terze parti selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e l'identificazione attraverso la scansione del dispositivo, al fine di.

«Rischio stop crociere a Venezia», e Chioggia si rivolge alle compagnie

L'associazione delle compagnie crocieristiche si dice preoccupata per «una situazione provvisoria che rischia di diventare permanente» Ancora dubbi sul futuro della crocieristica al porto di Venezia. La Clia, associazione internazionale che raggruppa 70 compagnie (la quasi totalità), si dice «seriamente preoccupata» perché «da quasi tre anni il comparto è costretto ad operare in una situazione di precarietà, visto che gli impegni assunti dal governo nel 2021 rispetto ad un piano alternativo non sono finora stati rispettati». È il commissario per le crociere a occuparsi del nuovo assetto degli approdi in laguna, tramite la predisposizione di banchine diffuse tra Marghera, Fusina, Chioggia e la Marittima di Venezia. Progetti che, però, richiedono tempo: il terminal nel canale industriale nord, sponda nord, a Porto Marghera, sarà pronto non prima del 2027, mentre per l'accessibilità alla Marittima servono nuovi scavi nel canale dei petroli e nel canale Vittorio Emanuele III (su questo i comitati no grandi navi hanno già annunciato nuove proteste. Nel frattempo il traffico delle grandi navi si è ridotto drasticamente. Una situazione provvisoria che secondo Francesco Galletti, direttore Clia Italia, «rischia di diventare permanente, e questo penalizza l'intero settore del turismo crocieristico, comparto che opera sempre con largo anticipo e con rigorosa programmazione». Agire senza certezza di quale sarà la situazione nei prossimi anni, spiega, «mette a rischio la presenza delle crociere a Venezia». Per Galletti, «questo vorrebbe dire sia perdere lo status di homeport da parte di Venezia, cioè di porto capolinea, sia un calo strutturale del traffico crocieristico e quindi del turismo in tutto l'Adriatico». Al momento una parte delle compagnie ha già scelto di dirottare le proprie navi su altri scali, come nel caso di Norwegian. Le preoccupazioni sono condivise da Costa Crociere, la cui posizione è chiarita dal vicepresidente Roberto Alberti: «Siamo sempre stati favorevoli a uno sviluppo nel rispetto delle peculiarità della città, trovando soluzioni per permettere alle compagnie di continuare a operare e alimentare un ecosistema importante, di cui fanno parte anche tante aziende locali. La situazione che si sta delineando, purtroppo, non sembra andare in questa direzione. Le soluzioni alternative che erano state promesse sono ancora lontane dall'essere realizzate. A questo si aggiunge la mancata estensione della concessione a Venezia Terminal Passeggeri, che pone seri dubbi sul futuro della società che gestisce il terminal. Continuando così - conclude - si rischia di mettere a repentaglio il valore economico e occupazionale che le crociere generano sul territorio». Nella discussione si inserisce Mauro Armelao, sindaco di Chioggia, che manifesta «apprensione» sulla crocieristica a Venezia e propone di incrementare il traffico nella sua città. «Saremmo ben lieti di ospitare anche nuove compagnie di navigazione al porto dei Saloni, ovviamente con navi rispettose delle dimensioni massime dei



Venezia Today

Venezia

fondali: mi rivolgo anche alla Msc che, nel caso abbia delle navi di dimensioni più ridotte, può pensare anche a Chioggia come scalo, così come la Norwegian Cruise Line e la Royal Caribbean. Un ringraziamento va comunque alla Viking che per prima ha creduto nella nostra città e nel nostro porto e, a ruota, ad Azamara e a Ritz Carlton Yacht Collection, tutte compagnie che ospitiamo con grande soddisfazione per noi e per loro». Armelao aggiunge: «Nei prossimi giorni chiederò di incontrare anche la capitaneria di porto per proseguire il lavoro già iniziato sulla fattibilità di un ormeggio in rada in piena sicurezza, con imbarco e sbarco dei passeggeri in visita. Questa per la nostra città può essere una buona soluzione per navi di dimensioni un po' più grandi e che quindi non possono attraccare al porto ma che potrebbero ugualmente fare tappa da noi per visitare il nostro meraviglioso territorio. Resta una questione ancora aperta e alla quale tengo particolarmente - conclude - cioè il potenziamento del personale impiegato all'ufficio polizia di frontiera di Chioggia, che ora può contare solo su due unità».

Il Nautilus

Genova, Voltri

Grendi diversifica le attività, lancia la linea internazionale verso il Nord Africa e ritorna armatore diretto chiudendo il 2023 con un fatturato in crescita

Il Gruppo di logistica integrata nell'esercizio appena concluso con 98 mln di fatturato (+10%), ha potenziato le componenti della propria offerta al mercato raddoppiando la capacità di stoccaggio con il secondo magazzino al porto di Cagliari, lanciando un nuovo servizio marittimo innovativo dal terminal MITO di Cagliari verso il Nord Africa e puntando sull'intermodalità ferroviaria con occhi sempre attenti al proprio impatto su ambiente e alla società. Diversificazione delle attività sia per affrontare le complessità dello scenario economico di riferimento che per cogliere le nuove opportunità che si presentano. Il 2023 per il Gruppo di logistica integrata, guidato dagli amministratori delegati Antonio e Costanza Musso, è stato un anno di investimenti importanti che hanno visto, tra l'altro, il raddoppio della capacità di stoccaggio nel porto di Cagliari (con la realizzazione di un secondo magazzino di 10.000 m2 con 14mila posti pallet, a 10 anni di distanza dal primo e con un investimento pari a 10 milioni di euro) e l'ingresso di una terza nave nella flotta del gruppo. Il gruppo Grendi ritorna così armatore diretto, siglando alla fine dello scorso anno un preliminare di acquisto della nave Wedellsborg da finalizzare nel corso del 2024. I risultati di bilancio 2023: fatturato 98 mln, +10%. In termini numerici le prime evidenze dell'esercizio appena trascorso mostrano un fatturato consolidato prossimo al traguardo dei 100 milioni, più esattamente pari a 98 milioni di euro, in aumento dell'10% sul dato dell'anno precedente. Più in dettaglio è positivo l'andamento del fatturato dell'attività caratteristica sia per quanto riguarda i trasporti terrestri e collettame di MA Grendi (+6% a 36,5 mln) che i trasporti marittimi e terminal portuali RORO di Grendi Trasporti Marittimi (+15,9% a 64,5 mln). Per quanto riguarda volumi, depositi e distribuzione MA Grendi ha registrato un calo dei volumi trasportati e distribuiti nell'ordine rispettivamente del 3,5% e dello 0,4%, conseguenza di una pressione sui consumi di beni di largo consumo legata all'impatto inflazionistico registrato nel primo semestre e ad una più generale contrazione degli investimenti e acquisti di molti comparti industriali e produttivi. LORO² e linee marittime internazionali Cagliari-Nord Africa. Sempre nel 2023 è stato avviato il servizio LORO² del Gruppo Grendi con una nave Maersk con carico diretto in Tunisia. MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) diventa una banchina mobile della destinazione finale, hub della linea e collegamenti internazionali da Cagliari verso Tunisia, Malta e Algeria, aree destinate a un crescente traffico anche a seguito delle ultime vicende geopolitiche come le difficoltà di attraversamento del canale di Suez. "LORO² è un'innovativa combinazione di flussi di container movimentati tra navi container LOLO e navi RORO in arrivo al terminal di MITO of Sardinia, terminal internazionale del Gruppo Grendi a Cagliari, e navi Grendi che trasportano i container attraverso il sistema a cassette ed eventuali rotabili con l'uso di una squadra di operatori di piazzale che a



Il Gruppo di logistica integrata nell'esercizio appena concluso con 98 mln di fatturato (+10%), ha potenziato le componenti della propria offerta al mercato raddoppiando la capacità di stoccaggio con il secondo magazzino al porto di Cagliari, lanciando un nuovo servizio marittimo innovativo dal terminal MITO di Cagliari verso il Nord Africa e puntando sull'intermodalità ferroviaria con occhi sempre attenti al proprio impatto su ambiente e alla società. Diversificazione delle attività sia per affrontare le complessità dello scenario economico di riferimento che per cogliere le nuove opportunità che si presentano. Il 2023 per il Gruppo di logistica integrata, guidato dagli amministratori delegati Antonio e Costanza Musso, è stato un anno di investimenti importanti che hanno visto, tra l'altro, il raddoppio della capacità di stoccaggio nel porto di Cagliari (con la realizzazione di un secondo magazzino di 10.000 m2 con 14mila posti pallet, a 10 anni di distanza dal primo e con un investimento pari a 10 milioni di euro) e l'ingresso di una terza nave nella flotta del gruppo. Il gruppo Grendi ritorna così armatore diretto, siglando alla fine dello scorso anno un preliminare di acquisto della nave Wedellsborg da finalizzare nel corso del 2024. I risultati di bilancio 2023: fatturato 98 mln, +10%. In termini numerici le prime evidenze dell'esercizio appena trascorso mostrano un fatturato consolidato prossimo al traguardo dei 100 milioni, più esattamente pari a 98 milioni di euro, in aumento dell'10% sul dato dell'anno precedente. Più in dettaglio è positivo l'andamento del fatturato dell'attività caratteristica sia per quanto riguarda i trasporti terrestri e collettame di MA Grendi (+6% a 36,5 mln) che i trasporti marittimi e terminal portuali RORO di Grendi Trasporti Marittimi (+15,9% a 64,5 mln). Per quanto riguarda volumi, depositi e distribuzione MA Grendi ha registrato un calo dei volumi trasportati e distribuiti nell'ordine rispettivamente del 3,5% e dello 0,4%, conseguenza di una pressione sui consumi di beni di largo consumo legata all'impatto inflazionistico registrato nel primo semestre e ad una più generale contrazione degli investimenti e acquisti di molti comparti industriali e produttivi. LORO² e linee marittime internazionali Cagliari-Nord Africa. Sempre nel 2023 è stato avviato il servizio LORO² del Gruppo Grendi con una nave Maersk con carico diretto in Tunisia. MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) diventa una banchina mobile della destinazione finale, hub della linea e collegamenti internazionali da Cagliari verso Tunisia, Malta e Algeria, aree destinate a un crescente traffico anche a seguito delle ultime vicende geopolitiche come le difficoltà di attraversamento del canale di Suez. "LORO² è un'innovativa combinazione di flussi di container movimentati tra navi container LOLO e navi RORO in arrivo al terminal di MITO of Sardinia, terminal internazionale del Gruppo Grendi a Cagliari, e navi Grendi che trasportano i container attraverso il sistema a cassette ed eventuali rotabili con l'uso di una squadra di operatori di piazzale che a

Il Nautilus

Genova, Voltri

bordo della nave sono in grado di sbarcare e conseguentemente re imbarcare i volumi in modo affidabile e professionale. È un sistema che lavora su un raggio di azione di circa 350 miglia nautiche, sfruttando la versatilità delle navi Grendi che possono evitare lunghe attese in rada e ridurre i tempi di sbarco e imbarco in modo ragionevole", commenta Antonio Musso, amministratore delegato Grendi Trasporti Marittimi e MITO. Lo scalo MITO dispone di una capacità di stoccaggio delle merci con 140mila m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori oltre ai 620 m di banchina lineare e ai 300m di ampiezza del canale che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni in contemporanea. L'operatività di banchina nel 2023 per lo scarico della prima portacontainer in uscita da un porto ucraino ha evidenziato la competitività di questo scalo, hub logistico che concorre nel risolvere anche problemi di congestione e mancanza di spazio al centro del Mediterraneo. Più ferro, meno gomma: il potenziamento dell'offerta intermodale Lo spostamento dei trasporti dalla gomma dei camion su strada ai binari del treno si è concretizzato con oltre 5000 camion in partenza e arrivo a Marina di Carrara, rimossi dalle strade nel 2023 ovvero 14 al giorno. Marina di Carrara, che conferma il ruolo di homeport del Gruppo per la linea marittima con la Sardegna, dove sono stati movimentati 3,1 milioni di tonnellate di merci, cioè il 63% del totale del porto e vi sono 36 dipendenti diretti, con un incremento del 15% rispetto all'anno precedente. I principali numeri di questa strategia di sviluppo nel 2023 a confronto con il 2022 sono i seguenti: 160 circolazioni/treni blocco (+344%) 4.069 carri (+289%) 9.577 TEUS (+326%) 167.532 tonnellate (+380%) Continua inoltre la strategia per migliorare l'impatto del Gruppo, in coerenza con le finalità di beneficio comune inserite nello statuto Benefit di Grendi Holding sui diversi fronti ambientale, con le persone e rispetto al legame di interdipendenza con territori, clienti e fornitori. La strategia di sostenibilità: mezzi a basse emissioni per la distribuzione in Sardegna, efficienza energetica e supporto all'iniziativa promossa dalla Bcorp Ogyre L'intermodalità è una delle declinazioni della strategia di sostenibilità del Gruppo Grendi, primo operatore marittimo a diventare società benefit nel 2021. L'attenzione costante alle tematiche ESG (Environment, Social, Government) ha portato anche alla distribuzione dell'ultimo miglio a Cagliari con mezzi a basse emissioni come i 5 furgoni elettrici, che hanno aumentato il numero di consegne del 33% raddoppiando le tonnellate trasportate (1706, +97%), a cui si sono aggiunte 3 cargobike. L'implementazione di sistemi di monitoraggio dei consumi elettrici e di produzione di energia tramite i pannelli solari è stata completata a Opera (MI) e Cagliari garantendo da subito importanti risparmi in termini di acquisto di energia e quindi relativamente alle emissioni dirette Scope 2. Inoltre il Gruppo ha assunto un impegno triennale per rimuovere dai mari 1500 kg di rifiuti, sostenendo le comunità di pescatori qualificate attraverso il progetto della start up Ogyre. Personale, numeri in crescita anche per il clima aziendale e il welfare Il numero dei dipendenti è cresciuto dai 157 del 2022 a 168 unità. Le donne rappresentano il 16,7% del totale dipendenti e il 41% delle posizioni apicali: sono 7 sui 17 componenti del cda della holding. La spesa per il welfare è cresciuta del 53% a oltre 236 mila euro e la rilevazione del clima aziendale interno ha mostrato un

Il Nautilus

Genova, Voltri

netto miglioramento nell'indagine 2023 rispetto ai tre anni precedenti. Sempre con la logica di coniugare etica e business sono state avviate in queste ultime settimane le procedure per la certificazione 231, non obbligatoria, di un modello organizzativo con procedure di gestione e controllo per prevenire la commissione di reati durante lo svolgimento dell'attività lavorativa presso l'azienda. Parallelamente è stato implementato un sistema per le segnalazioni anonime, con mesi di anticipo rispetto all'entrata della obbligatorietà. Cosa faremo da Grendi, la prima web serie logistica Nel 2023 Grendi ha realizzato la prima serie web che racconta il dietro le quinte della logistica, coinvolgendo oltre 70 dipendenti. I primi 35 episodi sono andati in onda nel 2023 con 40.000 visualizzazioni. Altri 26 episodi saranno pubblicati nel corso di quest'anno e riguardano le puntate girate nelle sedi di Cagliari e Olbia. Cresce la soddisfazione dei clienti e il supporto ai fornitori L'attenzione agli stakeholders ha portato alla seconda indagine sui clienti che ha visto un maggiore coinvolgimento e una crescente soddisfazione sulla qualità dei servizi corrispondente o superiore alle aspettative per oltre l'85% del campione. Il supporto ai piccoli fornitori della filiera del Gruppo ha visto crescere da 45 a 49 gli scontanti l'anticipo fatture a condizioni di favore attraverso il prodotto Findynamic. Per gli autisti dei camion, inoltre, sono state realizzate le prime salette per pause relax nelle sedi di Milano, Bologna e **Genova**. Le linee programmatiche per la rotta al 2028 Il Gruppo è consapevole della sempre crescente necessità di disporre a tutti i livelli di competenze trasversali. "Ed è per questo che puntiamo a costruire un gruppo forte, coeso fatto di persone motivate attraverso la condivisione di valori con una guida costante nel tempo e che si traduce in relazioni di lungo termine sia con clienti che fornitori. Perché l'affidabilità si dimostra giorno per giorno ed è fondamentale per rispondere alle esigenze del mercato", commenta Costanza Musso, amministratrice di MA Grendi. In quest'ottica rientrano la costante attenzione alla formazione del personale così come le indagini sul clima aziendale, quelle sulla qualità dei fornitori e il prossimo progetto di insourcing personale di cooperativa. Inoltre, tra gli ambiti di potenziamento, sicuramente fanno parte dei prossimi piani anche le azioni che riguardano la transizione energetica, con lo sviluppo di strumenti per l'inventario di emissione CO2 indirette (scope3), così come il digitale, attraverso l'implementazione di un nuovo sistema gestionale. "Dobbiamo sapere intercettare i cambiamenti, sempre più veloci e frequenti, per tradurli in piani e budget. In questo ambito, è previsto un aumento degli investimenti nel triennio 2024-2026 del 23,6% rispetto al triennio precedente arrivando a contare 23,5 milioni di euro", conclude Antonio Musso.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Grendi chiude in crescita il 2023 e lancia la linea verso il Nordafrica

Il gruppo annuncia l'intenzione di diversificare le attività sia per affrontare le complessità dello scenario economico di riferimento che per cogliere nuove opportunità. Obiettivo: diversificare le attività sia per affrontare le complessità dello scenario economico di riferimento che per cogliere le nuove opportunità che si presentano. Il 2023 per il gruppo di logistica integrata Grendi, guidato dagli amministratori delegati Antonio e Costanza Musso, è stato un anno di investimenti importanti che hanno visto, tra l'altro, il raddoppio della capacità di stoccaggio nel porto di Cagliari (con la realizzazione di un secondo magazzino di 10.000 m2 con 14mila posti pallet, a 10 anni di distanza dal primo e con un investimento pari a 10 milioni di euro) e l'ingresso di una terza nave nella flotta del gruppo. Il gruppo Grendi ritorna così armatore diretto, siglando alla fine dello scorso anno un preliminare di acquisto della nave Wedellsborg da finalizzare nel corso del 2024. I risultati di bilancio 2023: fatturato 98 mln, +10%. In termini numerici le prime evidenze dell'esercizio appena trascorso mostrano un fatturato consolidato prossimo al traguardo dei 100 milioni, più esattamente pari a 98 milioni di euro, in aumento dell'10% sul dato dell'anno precedente. Più in dettaglio è positivo l'andamento del fatturato dell'attività caratteristica sia per quanto riguarda i trasporti terrestri e collettame di MA Grendi (+6% a 36,5 mln) che i trasporti marittimi e terminal portuali RORO di Grendi Trasporti Marittimi (+15,9% a 64,5 mln). Per quanto riguarda volumi, depositi e distribuzione MA Grendi ha registrato un calo dei volumi trasportati e distribuiti nell'ordine rispettivamente del 3,5% e dello 0,4%, conseguenza di una pressione sui consumi di beni di largo consumo legata all'impatto inflazionistico registrato nel primo semestre e ad una più generale contrazione degli investimenti e acquisti di molti comparti industriali e produttivi. LORO² e linee marittime internazionali Cagliari-Nord Africa Sempre nel 2023 è stato avviato il servizio LORO² del gruppo Grendi con una nave Maersk con carico diretto in Tunisia. MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) diventa una banchina mobile della destinazione finale, hub della linea di collegamenti internazionali da Cagliari verso Tunisia, Malta e Algeria, aree destinate a un crescente traffico anche a seguito delle ultime vicende geopolitiche come le difficoltà di attraversamento del canale di Suez. "LORO² è un'innovativa combinazione di flussi di container movimentati tra navi container LOLO e navi RORO in arrivo al terminal di MITO of Sardinia, terminal internazionale del gruppo Grendi a Cagliari, e navi Grendi che trasportano i container attraverso il sistema a cassette ed eventuali rotabili con l'uso di una squadra di operatori di piazzale che a bordo della nave sono in grado di sbarcare e conseguentemente re imbarcare i volumi in modo affidabile e professionale. È un sistema che lavora su un raggio di azione di circa 350 miglia nautiche, sfruttando la versatilità delle navi Grendi che possono evitare lunghe



03/19/2024 13:45

Il gruppo annuncia l'intenzione di diversificare le attività sia per affrontare le complessità dello scenario economico di riferimento che per cogliere nuove opportunità. Obiettivo: diversificare le attività sia per affrontare le complessità dello scenario economico di riferimento che per cogliere le nuove opportunità che si presentano. Il 2023 per il gruppo di logistica integrata Grendi, guidato dagli amministratori delegati Antonio e Costanza Musso, è stato un anno di investimenti importanti che hanno visto, tra l'altro, il raddoppio della capacità di stoccaggio nel porto di Cagliari (con la realizzazione di un secondo magazzino di 10.000 m2 con 14mila posti pallet, a 10 anni di distanza dal primo e con un investimento pari a 10 milioni di euro) e l'ingresso di una terza nave nella flotta del gruppo. Il gruppo Grendi ritorna così armatore diretto, siglando alla fine dello scorso anno un preliminare di acquisto della nave Wedellsborg da finalizzare nel corso del 2024. I risultati di bilancio 2023: fatturato 98 mln, +10%. In termini numerici le prime evidenze dell'esercizio appena trascorso mostrano un fatturato consolidato prossimo al traguardo dei 100 milioni, più esattamente pari a 98 milioni di euro, in aumento dell'10% sul dato dell'anno precedente. Più in dettaglio è positivo l'andamento del fatturato dell'attività caratteristica sia per quanto riguarda i trasporti terrestri e collettame di MA Grendi (+6% a 36,5 mln) che i trasporti marittimi e terminal portuali RORO di Grendi Trasporti Marittimi (+15,9% a 64,5 mln). Per quanto riguarda volumi, depositi e distribuzione MA Grendi ha registrato un calo dei volumi trasportati e distribuiti nell'ordine rispettivamente del 3,5% e dello 0,4%, conseguenza di una pressione sui consumi di beni di largo consumo legata all'impatto inflazionistico registrato nel primo semestre e ad una più generale contrazione degli investimenti e acquisti di molti comparti industriali e produttivi. LORO² e linee marittime internazionali Cagliari-Nord Africa Sempre nel 2023 è stato

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

attese in rada e ridurre i tempi di sbarco e imbarco in modo ragionevole", commenta Antonio Musso, amministratore delegato Grendi Trasporti Marittimi e MITO. Lo scalo MITO dispone di una capacità di stoccaggio delle merci con 140mila m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori oltre ai 620 m di banchina lineare e ai 300m di ampiezza del canale che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni in contemporanea. L'operatività di banchina nel 2023 per lo scarico della prima portacontainer in uscita da un porto ucraino ha evidenziato la competitività di questo scalo, hub logistico che concorre nel risolvere anche problemi di congestione e mancanza di spazio al centro del Mediterraneo. Più ferro, meno gomma: il potenziamento dell'offerta intermodale Lo spostamento dei trasporti dalla gomma dei camion su strada ai binari del treno si è concretizzato con oltre 5000 camion in partenza e arrivo a Marina di Carrara, rimossi dalle strade nel 2023 ovvero 14 al giorno. Marina di Carrara, che conferma il ruolo di homeport del gruppo per la linea marittima con la Sardegna, dove sono stati movimentati 3,1 milioni di tonnellate di merci, cioè il 63% del totale del porto e vi sono 36 dipendenti diretti, con un incremento del 15% rispetto all'anno precedente. I principali numeri di questa strategia di sviluppo nel 2023 a confronto con il 2022 sono i seguenti: 160 circolazioni/treni blocco (+344%) 4.069 carri (+289%) 9.577 teus (+326%) 167.532 tonnellate (+380%) Continua inoltre la strategia per migliorare l'impatto del Gruppo, in coerenza con le finalità di beneficio comune inserite nello statuto Benefit di Grendi Holding sui diversi fronti ambientale, con le persone e rispetto al legame di interdipendenza con territori, clienti e fornitori. La strategia di sostenibilità: mezzi a basse emissioni per la distribuzione in Sardegna, efficienza energetica e supporto all'iniziativa promossa dalla Bcorp Ogyre L'intermodalità è una delle declinazioni della strategia di sostenibilità del gruppo Grendi, primo operatore marittimo a diventare società benefit nel 2021. L'attenzione costante alle tematiche ESG (Environment, Social, Government) ha portato anche alla distribuzione dell'ultimo miglio a Cagliari con mezzi a basse emissioni come i 5 furgoni elettrici, che hanno aumentato il numero di consegne del 33% raddoppiando le tonnellate trasportate (1706, +97%), a cui si sono aggiunte 3 cargobike. L'implementazione di sistemi di monitoraggio dei consumi elettrici e di produzione di energia tramite i pannelli solari è stata completata a Opera (MI) e Cagliari garantendo da subito importanti risparmi in termini di acquisto di energia e quindi relativamente alle emissioni dirette Scope 2. Inoltre il gruppo ha assunto un impegno triennale per rimuovere dai mari 1500 kg di rifiuti, sostenendo le comunità di pescatori qualificate attraverso il progetto della start up Ogyre. Personale, numeri in crescita anche per il clima aziendale e il welfare Il numero dei dipendenti è cresciuto dai 157 del 2022 a 168 unità. Le donne rappresentano il 16,7% del totale dipendenti e il 41% delle posizioni apicali: sono 7 sui 17 componenti del cda della holding. La spesa per il welfare è cresciuta del 53% a oltre 236 mila euro e la rilevazione del clima aziendale interno ha mostrato un netto miglioramento nell'indagine 2023 rispetto ai tre anni precedenti. Sempre con la logica di coniugare etica e business sono state avviate in queste ultime settimane le procedure per la certificazione 231, non obbligatoria, di un modello organizzativo con procedure di gestione e

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

controllo per prevenire la commissione di reati durante lo svolgimento dell'attività lavorativa presso l'azienda. Parallelamente è stato implementato un sistema per le segnalazioni anonime, con mesi di anticipo rispetto all'entrata della obbligatorietà. Cosa faranno da Grendi, la prima web serie logistica Nel 2023 Grendi ha realizzato la prima serie web che racconta il dietro le quinte della logistica, coinvolgendo oltre 70 dipendenti. I primi 35 episodi sono andati in onda nel 2023 con 40.000 visualizzazioni. Altri 26 episodi saranno pubblicati nel corso di quest'anno e riguardano le puntate girate nelle sedi di Cagliari e Olbia. Cresce la soddisfazione dei clienti e il supporto ai fornitori L'attenzione agli stakeholders ha portato alla seconda indagine sui clienti che ha visto un maggiore coinvolgimento e una crescente soddisfazione sulla qualità dei servizi corrispondente o superiore alle aspettative per oltre l'85% del campione. Il supporto ai piccoli fornitori della filiera del gruppo ha visto crescere da 45 a 49 gli scontanti l'anticipo fatture a condizioni di favore attraverso il prodotto Findynamic. Per gli autisti dei camion, inoltre, sono state realizzate le prime salette per pause relax nelle sedi di Milano, Bologna e **Genova**. Le linee programmatiche per la rotta al 2028 Il gruppo è consapevole della sempre crescente necessità di disporre a tutti i livelli di competenze trasversali. "Ed è per questo che puntiamo a costruire un gruppo forte, coeso fatto di persone motivate attraverso la condivisione di valori con una guida costante nel tempo e che si traduce in relazioni di lungo termine sia con clienti che fornitori. Perché l'affidabilità si dimostra giorno per giorno ed è fondamentale per rispondere alle esigenze del mercato", commenta Costanza Musso, amministratrice di MA Grendi. In quest'ottica rientrano la costante attenzione alla formazione del personale così come le indagini sul clima aziendale, quelle sulla qualità dei fornitori e il prossimo progetto di insourcing personale di cooperativa. Inoltre, tra gli ambiti di potenziamento, sicuramente fanno parte dei prossimi piani anche le azioni che riguardano la transizione energetica, con lo sviluppo di strumenti per l'inventario di emissione CO2 indirette (scope3), così come il digitale, attraverso l'implementazione di un nuovo sistema gestionale. "Dobbiamo sapere intercettare i cambiamenti, sempre più veloci e frequenti, per tradurli in piani e budget. In questo ambito, è previsto un aumento degli investimenti nel triennio 2024-2026 del 23,6% rispetto al triennio precedente arrivando a contare 23,5 milioni di euro", conclude Antonio Musso. Condividi Tag navi Articoli correlati.

Genova, distrutte dalle fiamme otto imbarcazioni a Pra'

GENOVA - Paura questa notte a Pra' dove otto imbarcazioni sono state distrutte dalle fiamme mentre erano attraccate al molo di via Arenile di Pra'. L'allarme è scattato intorno alle 3 e 30. Sul posto sono intervenuti i vigili del fuoco di Genova con due squadre, due autobotti e i sommozzatori, poi la Capitaneria di **Porto** e il 118. Non si sono registrati feriti. I pompieri hanno prima spostato le imbarcazioni vicine a quelle in fiamme e hanno poi spento l'incendio con un agente schiumogeno. L'intervento è durato diverse ore, tanto che questa mattina alle 7 erano ancora sul posto. Presenti anche i carabinieri che hanno dato il via alle indagini per capire cosa sia successo: non si può, infatti, escludere il dolo. (Notizia in aggiornamento).



Lavoro, Assarmatori organizza "Salpa verso la tua carriera"

Il primo appuntamento sarà a Livorno di Redazione porti Roma - " Salpa verso la tua carriera ": questo il titolo dell'evento che andrà in scena lunedì prossimo, 25 marzo, sui ponti della Moby Legacy, il traghetto più grande del mondo, ormeggiato alla banchina 62 del porto di Livorno. Appuntamento a partire dalle 9,30 con un ' Career Day ' organizzato da Assarmatori , associazione armatoriale aderente a Conftrasporto-Confcommercio che rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione Europea e dei Paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari, in collaborazione con la società GDM - Gente di Mare, uno dei più importanti centri di formazione marittima, con sede nella città labronica. A bordo di Moby Fantasy sono attesi gli studenti di diverse scuole secondarie di secondo grado, fra cui l'Istituto Nautico Cappellini di Livorno, l'Istituto Nautico Fiorillo di Carrara, l'Istituto Tecnico Enrico Fermi di Livorno, l'Istituto Alberghiero di Rosignano Solvay, l'Istituto Tecnico Galilei di Livorno e l'Istituto Professionale Orlando di Livorno "Da ormai molto tempo - commenta Giovanni Consoli, Vice Segretario Generale di Assarmatori - l'armamento è alle prese con una carenza di personale marittimo che ha assunto connotati emergenziali, in particolare durante la stagione estiva. Per questo motivo, anche a valle del Decreto Interministeriale dello scorso novembre che ha stanziato importanti risorse economiche per la formazione di nuove professionalità da parte delle compagnie, abbiamo inteso organizzare diversi momenti in cui far incontrare domanda e offerta di lavoro, mettendo in contatto gli studenti con le aziende del trasporto marittimo. Ma non solo. Proprio per dimostrare quanto la carriera in mare possa essere appetibile e vantaggiosa abbiamo previsto dei momenti di incontro non solo con i manager delle compagnie, ma soprattutto con quelle lavoratrici e quei lavoratori che vivono il bordo ogni giorno. L'iniziativa è rivolta principalmente agli studenti, ma è aperta anche a chi è alla ricerca di un nuovo lavoro dopo aver perso il proprio e per questo abbiamo avviato una collaborazione anche con i centri per l'impiego. Decisivo, per la realizzazione di questo progetto, il contributo della Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la Vigilanza sulle **Autorità di Sistema Portuale**, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne". L'appuntamento di Livorno sarà il primo di una serie di incontri che andranno in scena nelle prossime settimane in altre città di mare italiane, sempre a cura di Assarmatori.



03/19/2024 11:17

Il primo appuntamento sarà a Livorno di Redazione porti Roma - " Salpa verso la tua carriera ": questo il titolo dell'evento che andrà in scena lunedì prossimo, 25 marzo, sui ponti della Moby Legacy, il traghetto più grande del mondo, ormeggiato alla banchina 62 del porto di Livorno. Appuntamento a partire dalle 9,30 con un ' Career Day ' organizzato da Assarmatori , associazione armatoriale aderente a Conftrasporto-Confcommercio che rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione Europea e dei Paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari, in collaborazione con la società GDM - Gente di Mare, uno dei più importanti centri di formazione marittima, con sede nella città labronica. A bordo di Moby Fantasy sono attesi gli studenti di diverse scuole secondarie di secondo grado, fra cui l'Istituto Nautico Cappellini di Livorno, l'Istituto Nautico Fiorillo di Carrara, l'Istituto Tecnico Enrico Fermi di Livorno, l'Istituto Alberghiero di Rosignano Solvay, l'Istituto Tecnico Galilei di Livorno e l'Istituto Professionale Orlando di Livorno "Da ormai molto tempo - commenta Giovanni Consoli, Vice Segretario Generale di Assarmatori - l'armamento è alle prese con una carenza di personale marittimo che ha assunto connotati emergenziali, in particolare durante la stagione estiva. Per questo motivo, anche a valle del Decreto Interministeriale dello scorso novembre che ha stanziato importanti risorse economiche per la formazione di nuove professionalità da parte delle compagnie, abbiamo inteso organizzare diversi momenti in cui far incontrare domanda e offerta di lavoro, mettendo in contatto gli studenti con le aziende del trasporto marittimo. Ma non solo. Proprio per dimostrare quanto la carriera in mare possa essere appetibile e vantaggiosa abbiamo previsto dei momenti di incontro non solo con i manager delle compagnie, ma soprattutto

Ship Mag

Genova, Voltri

Grendi sfiora i 100 milioni di ricavi e torna a fare l'armatore

Acquistata la Wedellsborg, una ro-ro di 180 metri di lunghezza, per circa 40 milioni. Costanza e Antonio Musso non escludono acquisizioni di attività a terra e vorrebbero nuovi spazi a Marina di Carrara. Sullo sfondo rimane un possibile sbarco in Borsa **Genova** - Archivia il 2023 con un fatturato in crescita del 10%, a 98 milioni di euro, avvicinandosi alla boa dei 200 anni che festeggerà nel 2028. E ora il gruppo Grendi lancia la linea internazionale da Cagliari verso il Nord Africa su cui scommette per il futuro e torna a fare l'armatore, con l'acquisto, che sarà formalizzato lunedì prossimo, della nave ro-ro Wedellsborg, mentre sul fronte terra dell'attività non sono escluse acquisizioni. Costanza e Antonio Musso, amministratori delegati del Gruppo Grendi - nato a **Genova**, operativo nel settore dei trasporti marittimi e della logistica, offre linee marittime da Marina di Carrara a Cagliari e Olbia e ha terminal portuali in concessione nei tre porti - illustrano i risultati del 2023 e i progetti di sviluppo. A segnare il 2023 è stato l'avvio, a novembre, con una nave della Maersk, del servizio dal terminal Mito di Cagliari diretto in Tunisia . Inoltre da poco il gruppo ha iniziato a lavorare anche con l'Algeria. E sempre alla fine dello scorso anno Grendi ha firmato l'accordo preliminare per l'acquisto della Wedellsborg, una delle tre navi, con Rosa dei Venti ed Estraden , della flotta, finora tutte a noleggio. L'acquisizione prevede un investimento fra i 30 e i 40 milioni di euro, finanziato per il 30% con risorse proprie e per il 70% con finanziamenti di banche italiane ed estere. La Wedellsborg, 180 metri di lunghezza, costruita nel 2014, utilizzata oggi sia per le rotte fra la Sardegna e Marina di Carrara, sia su quelle dalla Sardegna al Nord Africa, potrebbe essere dedicata a queste ultime se si intensificherà il business. Intanto la nave ad aprile andrà in bacino a **Genova** e starà ferma un mese. Inoltre non è escluso, anche se per ora non c'è ancora nulla di concreto, l'acquisto di una seconda nave . "Per la Sardegna oggi due navi ci bastano, così come ce ne basta una per le linee internazionali - spiega Antonio Musso, ad di Grendi Trasporti Marittimi e Mito, il terminal contenitori sulla banchina del porto canale di Cagliari - Ma questa è una scommessa interessante: magari nel 2025 potrebbe incrementarsi e quindi potrebbe aumentare anche il numero delle navi". "La novità principale per il 2024 è l'acquisto di una nave che rappresenta per noi un ritorno all'attività amatoriale che avevamo già in passato. Marina di Carrara rimane il nostro home port dove ci troviamo molto bene, siamo riusciti a espanderci e vorremmo crescere ancora un po' di più: speriamo nel nuovo piano di sviluppo del porto - prosegue Antonio Musso - Il mercato da Cagliari del Nord Africa diventa una delle scommesse dei prossimi anni". Ma non è l'unica rotta internazionale per Grendi che ha come partner Cma-Cgm per un servizio da Malta sull'Algeria e la Tunisia Proprio guardando allo sviluppo, il gruppo è entrato l'anno scorso nel programma Elite di Borsa Italiana. "Siamo



Acquistata la Wedellsborg, una ro-ro di 180 metri di lunghezza, per circa 40 milioni. Costanza e Antonio Musso non escludono acquisizioni di attività a terra e vorrebbero nuovi spazi a Marina di Carrara. Sullo sfondo rimane un possibile sbarco in Borsa **Genova** - Archivia il 2023 con un fatturato in crescita del 10%, a 98 milioni di euro, avvicinandosi alla boa dei 200 anni che festeggerà nel 2028. E ora il gruppo Grendi lancia la linea internazionale da Cagliari verso il Nord Africa su cui scommette per il futuro e torna a fare l'armatore, con l'acquisto, che sarà formalizzato lunedì prossimo, della nave ro-ro Wedellsborg, mentre sul fronte terra dell'attività non sono escluse acquisizioni. Costanza e Antonio Musso, amministratori delegati del Gruppo Grendi - nato a **Genova**, operativo nel settore dei trasporti marittimi e della logistica, offre linee marittime da Marina di Carrara a Cagliari e Olbia e ha terminal portuali in concessione nei tre porti - illustrano i risultati del 2023 e i progetti di sviluppo. A segnare il 2023 è stato l'avvio, a novembre, con una nave della Maersk, del servizio dal terminal Mito di Cagliari diretto in Tunisia . Inoltre da poco il gruppo ha iniziato a lavorare anche con l'Algeria. E sempre alla fine dello scorso anno Grendi ha firmato l'accordo preliminare per l'acquisto della Wedellsborg, una delle tre navi, con Rosa dei Venti ed Estraden , della flotta, finora tutte a noleggio. L'acquisizione prevede un investimento fra i 30 e i 40 milioni di euro, finanziato per il 30% con risorse proprie e per il 70% con finanziamenti di banche italiane ed estere. La Wedellsborg, 180 metri di lunghezza, costruita nel 2014, utilizzata oggi sia per le rotte fra la Sardegna e Marina di Carrara, sia su quelle dalla Sardegna al Nord Africa, potrebbe essere dedicata a queste ultime se si intensificherà il business. Intanto la nave ad aprile andrà in bacino a **Genova** e starà ferma un mese. Inoltre non è escluso, anche se per ora non c'è ancora nulla di concreto, l'acquisto di una seconda nave . "Per la Sardegna oggi due navi ci bastano, così come ce ne basta una per le linee internazionali - spiega Antonio Musso, ad di Grendi

Ship Mag

Genova, Voltri

entrati in Elite proprio perché occorre pensare anche alla finanza non tradizionale e le aziende familiari come la nostra devono imparare a crescere, sapere quali sono gli strumenti con cui farlo e capire quali sono le proposte dei mercati per le aziende che vogliono andare avanti - spiega Costanza Musso - Oggi facciamo quasi 100 milioni di fatturato, è il momento in cui pensare a salire uno scalino. La quotazione è un passaggio faticoso, ma è una cosa che esiste, anche se oggi non è nella nostra road map". Elite fa parte del percorso di crescita. "E' un progetto che pensa anche a piani strategici di lungo periodo. Ci piacerebbe crescere anche a livello di acquisizioni", insiste. Il 2023 ha segnato una crescita in termini di fatturato e volumi, anche se con numeri non troppo importanti. "Il 2024, invece, vedrà un incremento di quegli standard sul nostro core business, che è la linea fra la Sardegna e il sud Italia per il collettame. Contiamo di avere degli incrementi importanti sui traffici internazionali - spiega Musso - proprio perché siamo partiti da poco come attività. Oggi siamo intorno ai 50mila teu previsti, ma speriamo di poter aumentare". Lo scorso anno il gruppo ha potenziato l'offerta intermodale, con più ferro, e meno gomma, un passaggio concretizzato con oltre 5.000 camion in partenza e arrivo a Marina di Carrara, rimossi dalle strade nel 2023 ovvero 14 al giorno. Per quanto riguarda i numeri nel dettaglio: "E' positivo l'andamento del fatturato dell'attività caratteristica, sia per quanto riguarda i trasporti terrestri e collettame di MA Grendi (+6% a 36,5 milioni) che i trasporti marittimi e terminal portuali di Grendi Trasporti Marittimi (+15,9% a 64,5 milioni). MA Grendi ha registrato un calo dei volumi trasportati e distribuiti nell'ordine rispettivamente del 3,5% e dello 0,4%, conseguenza di una pressione sui consumi di beni di largo consumo legata all'impatto inflazionistico registrato nel primo semestre e a una più generale contrazione degli investimenti e acquisti di molti comparti industriali e produttivi".

Shipping Italy

Genova, Voltri

Grendi torna armatore e punta sul Nord Africa per crescere ancora

Porti Oltre alla formalizzazione (attesa a giorni) dell'acquisto della nave Wedellsborg, l'azienda della famiglia Musso cerca nel progetto Elite di Borsa Italiana la rotta verso cui dirigersi per fare un ulteriore salto dimensionale di Nicola Capuzzo **Genova** - Il Gruppo Grendi nel brevissimo termine tornerà a essere armatore di navi proprie mentre guardando al futuro nutre il sogno di ampliare ulteriormente i propri servizi marittimi da e per i paesi del Nord Africa. Il tutto mentre l'azienda sfiora i 100 milioni di euro di fatturato consolidato e, grazie al programma Elite di Borsa Italiana, cerca di capire quale sia la direzione giusta da prendere per assicurare un futuro solido e ricco alla sua attività. Può essere riassunto così il fiume di notizie emerso dalla conferenza stampa che gli amministratori delegati, i fratelli Costanza e Antonio Musso, hanno tenuto a **Genova** per presentare i risultati del 2023, gli ultimi investimenti fatti e i nuovi progetti in via di concretizzazione per Grendi. Fra pochi giorni, lunedì 25 aprile, è in programma il closing dell'affare che porterà la neocostituita società Navco (al 50% con un socio non meglio precisato ma che, secondo quanto anticipato lo scorso ottobre da SHIPPING ITALY, risponde al nome di Giovanni Fagioli, patron di Finaval) a formalizzare l'acquisto della nave ro-ro Wedellsborg. "L'investimento - ha spiegato Antonio Musso - supera i 30 milioni di euro e, a distanza di anni dall'ultima nostra nave ceduta (l'Onda Blu nel 2013), ci consentirà di tornare a operare come armatori diretti. La scelta di acquistare la nave è stata dettata dal fatto che la Wedellsborg era stata messa in vendita e correvamo il rischio che a rilevarla fosse un'altra compagnia di navigazione (Stena RoRo) di fatto privandocene. Non potevamo e non volevamo però perdere il controllo su un asset così importante per cui, con leva finanziaria al 70% grazie a un credito bancario e grazie a un socio, abbiamo deciso di acquistarla. La proprietà sarà della nuova società Navco di cui abbiamo il 50% e quest'ultima la cederà in bare boat charter a Grendi che ne curerà la gestione tecnica e commerciale tramite la nuova società Team". Il ro-ro Wedellsborg è già da alcuni anni nella disponibilità della compagnia di navigazione della famiglia Musso che dunque proseguirà a operarla, dopo uno stop a **Genova** di un mese per visita speciale, sia sulle linee fra Marina di Carrara e la Sardegna (Olbia e Cagliari), sia su quelle dalla Sardegna (Cagliari) verso Tunisia e Algeria (per Maersk). Proprio al Nord Africa è rivolto lo sguardo di Antonio e Costanza Musso per cercare di incrementare e sviluppare ancora il business: "Il nostro terminal Mito di Cagliari - hanno detto - è collegato con Malta da Cma Cgm, mentre noi come Grendi abbiamo iniziato a lavorare anche sull'Algeria dopo la Tunisia per Maersk nel trasporto di container su nave ro-ro e sfruttando il sistema delle cassette. La Wedellsborg è la prima nave di questo nuovo periodo ma penso che sicuramente, vista la tipologia di navi di cui abbiamo



03/19/2024 14:53 Nicola Capuzzo

Porti Oltre alla formalizzazione (attesa a giorni) dell'acquisto della nave Wedellsborg, l'azienda della famiglia Musso cerca nel progetto Elite di Borsa Italiana la rotta verso cui dirigersi per fare un ulteriore salto dimensionale di Nicola Capuzzo Genova - Il Gruppo Grendi nel brevissimo termine tornerà a essere armatore di navi proprie mentre guardando al futuro nutre il sogno di ampliare ulteriormente i propri servizi marittimi da e per i paesi del Nord Africa. Il tutto mentre l'azienda sfiora i 100 milioni di euro di fatturato consolidato e, grazie al programma Elite di Borsa Italiana, cerca di capire quale sia la direzione giusta da prendere per assicurare un futuro solido e ricco alla sua attività. Può essere riassunto così il fiume di notizie emerso dalla conferenza stampa che gli amministratori delegati, i fratelli Costanza e Antonio Musso, hanno tenuto a Genova per presentare i risultati del 2023, gli ultimi investimenti fatti e i nuovi progetti in via di concretizzazione per Grendi. Fra pochi giorni, lunedì 25 aprile, è in programma il closing dell'affare che porterà la neocostituita società Navco (al 50% con un socio non meglio precisato ma che, secondo quanto anticipato lo scorso ottobre da SHIPPING ITALY, risponde al nome di Giovanni Fagioli, patron di Finaval) a formalizzare l'acquisto della nave ro-ro Wedellsborg. "L'investimento - ha spiegato Antonio Musso - supera i 30 milioni di euro e, a distanza di anni dall'ultima nostra nave ceduta (l'Onda Blu nel 2013), ci consentirà di tornare a operare come armatori diretti. La scelta di acquistare la nave è stata dettata dal fatto che la Wedellsborg era stata messa in vendita e correvamo il rischio che a rilevarla fosse un'altra compagnia di navigazione (Stena RoRo) di fatto privandocene. Non potevamo e non volevamo però perdere il controllo su un asset così importante per cui, con leva finanziaria al 70% grazie a un credito bancario e grazie a un socio, abbiamo deciso di acquistarla. La proprietà sarà della nuova società Navco di cui abbiamo il 50% e quest'ultima la

Shipping Italy

Genova, Voltri

necessità e potendo utilizzarle su business internazionali che sono più stimolanti del mercato domestico, potrebbe essere la prima di altre. In questo momento non abbiamo però progetti concreti sul tavolo. Nel 2025 potremmo aumentare la flotta con un'altra nave da impiegare sui servizi internazionali" si è spinto a ipotizzare Antonio Musso. La flotta di Grendi attualmente è composta da tre navi ro-ro, oltre alla Wedellsborg, operano infatti la Estraden e la Rosa dei Venti (entrambe in charter). Che il gruppo si trovi di fronte a un capitolo importante della sua evoluzione futura lo dimostra anche il fatto che abbiano scelto di partecipare al programma Elite di Borsa Italiana grazie al quale spesso le aziende traggono l'ingresso di un investitore, l'apertura del capitale a terzi, la quotazione in Borsa o altro. "Siamo entrati nel programma Elite per comprendere e guardare anche a operazioni di finanza non tradizionale, magari anche per fare acquisizioni" sono state le spiegazioni fornite da Costanza Musso. "A 100 milioni di fatturato non sei più piccolo, bisogna iniziare a pensare di salire uno scalino. La quotazione però sarebbe un passaggio faticoso, oggi non è nella nostra road map; lo è invece l'interesse di andare a capire cosa sono queste possibilità per crescere, una cultura manageriale che esce un po' dal concetto di famiglia. Il 'progetto benefit' è stato studiato e avviato anche verso questa prospettiva futura" ha aggiunto. Per il 2024 i progetti a cui Gruppo Grendi intende dedicarsi sono: "certificazione 231, sviluppo del percorso di certificazione bcorp, sviluppo di un nuovo sistema gestionale (Erp), sviluppo di un nuovo sito web, organizzazione della direzione vendite, sviluppo rete corrispondenti e partnership nel centro-sud Italia, indagine qualità nella rete dei fornitori, un progetto di insourcing del personale di cooperativa impiegato nei propri magazzini e lo sviluppo di un tool per inventario emission CO2eq indirette" Con 98 milioni di euro di fatturato raggiunti (+10%), il 2023 per Grendi è stato un anno di investimenti importanti che hanno visto, tra l'altro, il raddoppio della capacità di stoccaggio nel porto di Cagliari (con la realizzazione di un secondo magazzino di 10.000 mq con 14mila posti pallet, a 10 anni di distanza dal primo e con un investimento pari a 10 milioni di euro) e l'ingresso come detto di una terza nave nella flotta del gruppo. Nel dettaglio dei risultati finanziari ottenuti è stato positivo l'andamento del fatturato dell'attività caratteristica sia per quanto riguarda i trasporti terrestri e collettame di MA Grendi (+6% a 36,5 milioni) che i trasporti marittimi e terminal portuali ro-ro di Grendi Trasporti Marittimi (+15,9% a 64,5 milioni). Per quanto riguarda volumi, depositi e distribuzione MA Grendi ha registrato un calo dei volumi trasportati e distribuiti nell'ordine rispettivamente del 3,5% e dello 0,4%, conseguenza di una pressione sui consumi di beni di largo consumo legata all'impatto inflazionistico registrato nel primo semestre e ad una più generale contrazione degli investimenti e acquisti di molti comparti industriali e produttivi. A proposito poi del potenziamento dell'offerta intermodale lo spostamento dei trasporti dalla gomma dei camion su strada ai binari del treno si è concretizzato con oltre 5mila camion in partenza e arrivo a Marina di Carrara, rimossi dalle strade nel 2023 ovvero 14 al giorno. Marina di Carrara, che conferma il ruolo di homeport del Gruppo per la linea marittima con la Sardegna, dove sono stati movimentati 3,1 milioni di tonnellate di merci, cioè il 63% del totale

Shipping Italy

Genova, Voltri

del porto e vi sono 36 dipendenti diretti, con un incremento del 15% rispetto all'anno precedente. Questi i numeri: 160 circolazioni/treni blocco (+344%), 4.069 carri (+289%), 9.577 Teu (+326%) e 167.532 tonnellate (+380%). ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY I Musso (Grendi) torneranno armatori con l'acquisto della nave ro-ro Wedellsborg.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Spinelli chiede di estendere e uniformare la sua concessione anche su Ponte ex Idroscalo a Genova

Porti Chiesta concessione di 32 anni su 27mila mq utilizzati con titoli in scadenza a breve, ma il piano di impresa non è stato reso pubblico dall'Adsp di Redazione SHIPPING ITALY. Messi insieme pezzo a pezzo con titoli provvisori, ora il gruppo Spinelli ha intenzione di mettere radici stabili sui circa 27mila mq del lato di levante del Ponte ex Idroscalo in **porto** a **Genova**. Lo rivela un'istanza a tal fine presentata all'Autorità di sistema portuale con la quale si chiede, in sintesi, di estendere il titolo concessorio valido a tutto il 2056 sui quasi 162mila mq "costituiti da Calata Ignazio Inglese, Calata Massaua, Ponte Etiopia e Ponte ex Idroscalo, nonché Ponte ex Idroscalo Ponente" anche al lato orientale del Ponte Ex Idroscalo, su cui il gruppo opera dal 2021, su porzioni via via sempre più ampie ma sulla base finora di licenze e autorizzazioni che scadranno entro la metà di giugno. A sostegno della richiesta Spinelli spiega che "la ripresa dei traffici marittimi e delle operazioni portuali che si sta attualmente registrando () di riposizionare ai livelli del 2019 il proprio indice di utilizzo e saturazione degli spazi operativi nella sua disponibilità che è il più elevato e non ha pari nel **porto** di **Genova**, con Teus Equivalenti/m² pari a 3,05" e che "anche i traffici consuntivati nell'esercizio 2023 pari a 528.311 Teus hanno sostanzialmente consolidato il recupero rispetto al 2021". Se l'istanza dovesse essere respinta, sostiene Spinelli, ci saranno effetti occupazionali, dato che quanto sopra "impone, con urgenza, di consolidare gli spazi di cui al punto A.2., ormai parte integrante del proprio terminal, in estensione di quanto già assentito in concessione fino al 31.12.2056 con il compendio di cui al punto A.1.; in difetto, la Società potrebbe vedersi costretta a rinunciare a linee di traffico, anche con perdita di consistenti occasioni di sviluppo del proprio Terminal e conseguenti effetti pregiudizievoli sull'occupazione". Non è tutto, perché Spinelli, pur ammettendo che su tutta l'area in questione si effettuano "da tempo ormai immemore" operazioni su contenitori, chiede che a tale funzione vengano formalmente destinati anche 1.800 mq degli spazi in questione che oggi non lo sono. A fronte di ciò - concessione e cambio di destinazione - Spinelli, oltre alle preoccupanti previsioni in caso di diniego, pone "la realizzazione della pavimentazione dell'intero compendio, e l'allestimento anche di un secondo gate di uscita, sul lato della testata di ex Ponte Idroscalo" nonché "ulteriori e rilevanti investimenti di equipment come declinati nel Programma di attività incrementale". Programma che però l'Adsp al momento non ha pubblicato in parallelo all'istanza. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Porti Chiesta concessione di 32 anni su 27mila mq utilizzati con titoli in scadenza a breve, ma il piano di impresa non è stato reso pubblico dall'Adsp di Redazione SHIPPING ITALY. Messi insieme pezzo a pezzo con titoli provvisori, ora il gruppo Spinelli ha intenzione di mettere radici stabili sui circa 27mila mq del lato di levante del Ponte ex Idroscalo in porto a Genova. Lo rivela un'istanza a tal fine presentata all'Autorità di sistema portuale con la quale si chiede, in sintesi, di estendere il titolo concessorio valido a tutto il 2056 sui quasi 162mila mq "costituiti da Calata Ignazio Inglese, Calata Massaua, Ponte Etiopia e Ponte ex Idroscalo, nonché Ponte ex Idroscalo Ponente" anche al lato orientale del Ponte Ex Idroscalo, su cui il gruppo opera dal 2021, su porzioni via via sempre più ampie ma sulla base finora di licenze e autorizzazioni che scadranno entro la metà di giugno. A sostegno della richiesta Spinelli spiega che "la ripresa dei traffici marittimi e delle operazioni portuali che si sta attualmente registrando () di riposizionare ai livelli del 2019 il proprio indice di utilizzo e saturazione degli spazi operativi nella sua disponibilità che è il più elevato e non ha pari nel porto di Genova, con Teus Equivalenti/m² pari a 3,05" e che "anche i traffici consuntivati nell'esercizio 2023 pari a 528.311 Teus hanno sostanzialmente consolidato il recupero rispetto al 2021". Se l'istanza dovesse essere respinta, sostiene Spinelli, ci saranno effetti occupazionali, dato che quanto sopra "impone, con urgenza, di consolidare gli spazi di cui al punto A.2., ormai parte integrante del proprio terminal, in estensione di quanto già assentito in concessione fino al 31.12.2056 con il compendio di cui al punto A.1.; in difetto, la Società potrebbe vedersi costretta a rinunciare a linee di traffico, anche con perdita di consistenti occasioni di sviluppo del proprio Terminal e conseguenti effetti pregiudizievoli sull'occupazione". Non è tutto, perché Spinelli, pur ammettendo che su tutta l'area in questione si effettuano "da tempo ormai immemore" operazioni su

Informatore Navale

La Spezia

La Spezia: attesa e grandi aspettative per l'arrivo della prima nave da 20.000 TEU

Previsto per il 21 marzo l'ingresso in porto della Cosco Shipping Aries. Conto alla rovescia per l'arrivo a La Spezia della Cosco Shipping Aries, la prima portacontainer gigante da 20'000 TEU mai ormeggiata alle banchine del terminal spezzino La nave, partita da Singapore il 12 febbraio, è arrivata al Pireo il 12 marzo. Da lì dovrebbe salpare per il porto ligure dove è prevista arrivare il 21 marzo per poi proseguire su **Genova** PSA, poi Marsiglia FOS e Valencia per ritornare verso Singapore. L'arrivo della prima 20.000 TEU viene vissuto come una prova del nove per le aspettative che alimenta sul futuro di La Spezia rientrata a vele spiegate nel network delle grandi rotte internazionali, in un clima - come lo definisce la Community portuale di La Spezia - che ricorda quello degli albori di La Spezia nel mercato mondiale container. "La scelta della compagnia Cosco, così come un analogo interesse da parte dell'Hapag Lloyd - afferma per la Community portuale di La Spezia l'operatore Bruno Pisano - rappresenta un'opportunità che non può non essere colta, anche per l'effetto traino che potrebbe innescare nel processo di rilancio di traffico nel porto di La Spezia. E non è uno slogan affermare che la Community del porto torna a compattarsi nella convinzione, certificata dal mercato, che La Spezia possa e debba svolgere un ruolo importante sulle rotte dei container e al servizio dell'economia nazionale".



Il Blu Design Summit

Mario Sommariva LA SPEZIA - Dal 15 al 18 maggio La Spezia ospita il primo evento dedicato alla progettazione, costruzione e refitting di superyacht. Un summit, organizzato da Promostudi e Clickutility Team, dedicato ai protagonisti di tutta la filiera a livello nazionale e internazionale per confrontarsi sui temi più attuali e importanti per il settore della nautica. I cantieri tricolore sono conosciuti in tutto il mondo con un'esportazione che tocca l'86% della produzione. Nel 2023 a livello mondiale sono stati consegnati oltre 200 superyacht, barche con lunghezza superiore a 24 metri, per un valore totale stimato di più di 5,9 miliardi di euro e una gran parte arriva dai grandi cantieri italiani. Per il 2024 è prevista la consegna di oltre 200 nuovi yacht, mentre prosegue la tendenza di crescita anche del refitting. Il Summit vedrà anche l'assegnazione dei riconoscimenti della prima edizione dei Miglio Blu Design Award, decisi a selezione aperta ed indipendente da parte di una giuria di designer, giornalisti ed esperti del settore. "L'AdSP rappresenta al meglio - ha detto sul tema il presidente **Mario Sommariva** - a varietà di attività legate alla Blue Economy. Nel territorio gestito dal nostro Ente insistono tante eccellenze, tra cui quella legata alla nautica e alla cantieristica. Abbiamo convintamente aderito al progetto Miglio Blu perché riteniamo costituisca un ulteriore volano per la promozione internazionale del nostro porto e di uno dei settori di eccellenza del nostro territorio.



La Gazzetta Marittima

La Spezia

A La Spezia Cosco "Ari" da 20 mila teu

LA SPEZIA - Conto alla rovescia per l'arrivo a La Spezia della Cosco Shipping "Ari", la prima portacontainer gigante da 20.000 TEU mai ormeggiata alle banchine del terminal spezzino. La nave, partita da Singapore il 12 febbraio, è arrivata al Pireo il 12 marzo. Da lì dovrebbe salpare per il porto ligure dove è prevista arrivare domani 21 marzo per poi proseguire su **Genova** PSA, poi Marsiglia FOS e Valencia per ritornare verso Singapore. L'arrivo della prima 20.000 TEU - sottolineano in porto - viene vissuto come una prova del nove per le aspettative che alimenta sul futuro di La Spezia rientrata a vele spiegate nel network delle grandi rotte internazionali, in un clima - come lo definisce la Community portuale di La Spezia - che ricorda quello degli albori di La Spezia nel mercato mondiale container. "La scelta della compagnia Cosco, così come un analogo interesse da parte dell'Hapag Lloyd - afferma per la Community portuale di La Spezia l'operatore Bruno Pisano - rappresenta un'opportunità che non può non essere colta, anche per l'effetto traino che potrebbe innescare nel processo di rilancio di traffico nel porto di La Spezia. E non è uno slogan affermare che la Community del porto torna a compattarsi nella convinzione, certificata dal mercato, che La Spezia possa e debba svolgere un ruolo importante sulle rotte dei container e al servizio dell'economia nazionale".



L'iniziativa sostenuta da Associazione nazionale atlete e Soroptimist

Sport e discriminazioni di genere Spezia sottoscrive la carta etica

LA SPEZIA Il Soroptimist Club della Spezia, in collaborazione con la canottieri Velocior e l'Autorità di sistema portuale, organizza oggi, alle ore 18.00, nell'auditorium dell'Autorità di sistema portuale (via del Molo, 1), un incontro con al centro il tema delle donne nello sport. A raccontare la propria esperienza saranno tre atlete spezzine del canottaggio che hanno raggiunto livelli di eccellenza in questa specialità: Alessandra Bonamini, campionessa italiana e allenatrice di canottaggio assieme alle campionesse italiane e atlete olimpiche Alessandra Borio ed Erica Spinello. Il dibattito sarà anticipato dalla presentazione della "Carta etica per il superamento dei divari e delle discriminazioni di genere nello sport", promossa dall'Assist (associazione nazionale atlete) unitamente all'unione Italiana del Soroptimist International. Il documento ha lo scopo di sensibilizzare al raggiungimento delle pari opportunità anche nel mondo dello sport, attraverso una maggiore presenza di donne nella pratica sportiva e nei suoi ruoli organizzativi e direttivi, oltre che avviare iniziative contro abusi e molestie che si possano verificare in tali ambienti.

Durante l'incontro la Carta verrà firmata dal sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini, diventando così La Spezia, il primo Comune ad averla adottata in Liguria. «L'incontro di oggi - spiega Patrizia Rossi, presidente del Soroptimist Club della Spezia - è il secondo evento realizzato dal Soroptimist club La Spezia che si inserisce nel programma 24/25 "Donne sport - La lunga strada verso la parità", voluto dalla nuova presidente nazionale. Un percorso che prevede anche l'adozione della Carta etica dello sport femminile da parte delle singole amministrazioni comunali. All'incontro sarà presente la neopresidente nazionale dell'unione italiana Soroptimist International, Adriana Macchi».

Maria Cristina Sabatini.



Ravenna Today

Ravenna

Quasi 2 chilometri di passeggiata: inaugurata la seconda parte di passerella in Darsena

Nel nuovo percorso anche aree gioco e fitness. Il sindaco: "Sarà di ulteriore impulso per questa zona di Ravenna, un tempo di impensabile riqualificazione" È lunga quasi un chilometro e 700 metri la "Passeggiata lungocanale Candiano" di via d'Alaggio, che dalla testata del canale arriva fino al ponte mobile. Il tratto che la completa, di circa un chilometro e 400 metri, è stato inaugurato oggi, mentre la prima parte del percorso, molto utilizzata e apprezzata dalla cittadinanza, è fruibile dal 2020. L'intervento complessivo relativo ad entrambi i tratti, del valore di circa 3 milioni e mezzo di euro, è stato finanziato dal "Bando periferie" nell'ambito del progetto "Ravenna in Darsena, il mare in piazza" messo a punto e gestito dall'Area pianificazione territoriale del Comune. Il percorso è completamente accessibile e fruibile da tutti ed è sostenibile, perché realizzato con materiali scelti tra quelli a basso impatto ambientale, che richiederanno una ridotta manutenzione. Ad esempio il calcestruzzo drenante permetterà l'abbassamento delle temperature del suolo nei mesi più caldi, ma anche all'acqua di tornare in falda in maniera naturale. Mentre sono realizzate in materiali riciclati al 90% le pavimentazioni antitrauma per le zone gioco e fitness. Il percorso pedonale della Darsena di città è a ridosso della banchina, accompagnato da una fascia di separazione rispetto alla strada disegnata con verde, panchine, rampe, attrezzature varie di supporto, mentre resta aperto lo sguardo verso l'acqua. "Con questo intervento - spiega il sindaco Michele de Pascale - andiamo pressoché a completare le opere più importanti che avevamo previsto nell'ambito del Bando periferie, con il quale il Comune è riuscito ad ottenere 12milioni e 800mila euro di finanziamenti pubblici e ad utilizzarli tutti. Abbiamo realizzato l'intera passeggiata senza impiegare risorse comunali, ma facendo ricorso a quelle chieste, sempre nell'ambito del Bando periferie, da alcuni privati per loro progetti che, però, non sono stati realizzati. Abbiamo proposto e ottenuto dal Governo di poter orientare quei fondi per la passeggiata senza dovervi rinunciare. La sua realizzazione è stata una scelta della quale essere orgogliosi e che sarà di ulteriore impulso per questa zona di Ravenna, un tempo di impensabile riqualificazione. Nel frattempo procedono i lavori, a cura dell'**Autorità di sistema portuale** e sempre con risorse del Bando periferie, per la realizzazione del pontile galleggiante, accessibile dalla passeggiata stessa, che consentirà l'accesso all'acqua anche alle persone affette da disabilità motorie". "È una trasformazione tangibile, reale, concreta - afferma l'assessora alla Rigenerazione urbana Federica Del Conte - di un luogo dalle grandi potenzialità a poche centinaia di metri dalla centralissima piazza del Popolo. Si tratta di una struttura, accessibile a tutti, che rappresenta un elemento di collegamento funzionale e in sicurezza tra tutte le attività che in parte già esistono e con quelle che si potranno sviluppare. L'obiettivo



03/19/2024 13:01

Nel nuovo percorso anche aree gioco e fitness. Il sindaco: "Sarà di ulteriore impulso per questa zona di Ravenna, un tempo di impensabile riqualificazione" È lunga quasi un chilometro e 700 metri la "Passeggiata lungocanale Candiano" di via d'Alaggio, che dalla testata del canale arriva fino al ponte mobile. Il tratto che la completa, di circa un chilometro e 400 metri, è stato inaugurato oggi, mentre la prima parte del percorso, molto utilizzata e apprezzata dalla cittadinanza, è fruibile dal 2020. L'intervento complessivo relativo ad entrambi i tratti, del valore di circa 3 milioni e mezzo di euro, è stato finanziato dal "Bando periferie" nell'ambito del progetto "Ravenna in Darsena, il mare in piazza" messo a punto e gestito dall'Area pianificazione territoriale del Comune. Il percorso è completamente accessibile e fruibile da tutti ed è sostenibile, perché realizzato con materiali scelti tra quelli a basso impatto ambientale, che richiederanno una ridotta manutenzione. Ad esempio il calcestruzzo drenante permetterà l'abbassamento delle temperature del suolo nei mesi più caldi, ma anche all'acqua di tornare in falda in maniera naturale. Mentre sono realizzate in materiali riciclati al 90% le pavimentazioni antitrauma per le zone gioco e fitness. Il percorso pedonale della Darsena di città è a ridosso della banchina, accompagnato da una fascia di separazione rispetto alla strada disegnata con verde, panchine, rampe, attrezzature varie di supporto, mentre resta aperto lo sguardo verso l'acqua. "Con questo intervento - spiega il sindaco Michele de Pascale - andiamo pressoché a completare le opere più importanti che avevamo previsto nell'ambito del Bando periferie, con il quale il Comune è riuscito ad ottenere 12milioni e 800mila euro di finanziamenti pubblici e ad utilizzarli tutti.

Ravenna Today

Ravenna

era quello di rigenerare questo spazio e, contemporaneamente, recuperare il rapporto tra città e acqua attraverso un susseguirsi di aree attrezzate per diverse attività, alcune dalle caratteristiche particolari come il parkour e il calisthenics. Inoltre, da qui si possono godere scorci insoliti e avere un colpo d'occhio inaspettato sul canale Candiano". La passeggiata, appena inaugurata, si caratterizza in quattro tratti diversificati l'uno dall'altro in base alle caratteristiche di ogni area. Le isole dedicate alle diverse attività sono state distribuite in maniera alternata lungo tutta la banchina, con un progressivo diradamento verso la parte del ponte mobile. Mentre il verde diventa più evidente man mano che ci si allontana dal centro città, rendendo la passeggiata un parco lineare. Il primo tratto, di 465 metri, tra la fine di quello inaugurato nel 2020 e il Darsenale, è stato realizzato in continuità con il preesistente e prevede camminamenti, rampe e sedute in legno. In più ha due isole gioco per bambini, due per il relax e una a disposizione per l'estensione all'esterno di un'attività commerciale. Prosegue anche la cosiddetta passeggiata letteraria, il cui tema, nel nuovo tratto, è "Ravenna città delle donne": vi sono presentate la vita e le opere di donne che hanno lasciato un segno nella storia o nella cultura della città, individuate anche grazie al contributo di Linea Rosa, della Casa delle donne, dell'Unione donne in Italia e dell'associazione Liberedonne. In 13 leggi si possono scoprire o riscoprire le storie delle regine Galla Placidia e Teodora, di Francesca Da Polenta, nobile; di Barbara Longhi, pittrice; di Augusta Gugù Del Sale Rasponi, nobile e artista; di Cornelia Fabri, matematica; di Lina Poletti, scrittrice femminista, di Natalina Vacchi, partigiana; di Ines Morigi Berti, mosaicista; di Maria Bartolotti, partigiana; di Franca Eredi, assessora all'Istruzione; del Centro antiviolenza Linea Rosa e della Casa delle donne. Il secondo tratto, di 290 metri, degrada a terra e si sviluppa dalla Raviplast fino a via Pirano ed è arricchito da due isole per il fitness e una per il gioco bimbi. Un ringraziamento, per le discipline sportive, anche a Mattia Sanpaoli per il calisthenics e alla società Shine Asd per il parkour che hanno offerto il loro contributo al progetto. Il terzo tratto, da via Pirano agli orti dell'Orangerie, di circa 260 metri, è dotato di un'isola relax con area a disposizione che potrà essere utilizzata anche da future attività commerciali. Il quarto ed ultimo tratto, di circa 365 metri, è un vero e proprio percorso sinuoso nel verde. Nella parte terminale il percorso si collega all'attraversamento pedonale del ponte mobile. Più in specifico le tre aree per i bambini sono dotate di una pensilina ombreggiante e di panchine. Sono divise per fasce d'età di utilizzo: una per i più piccoli (dai 2 anni), una intermedia per bimbi dai 4 anni e una per i più grandi (dai 6 anni). La particolarità delle isole relax è l'esposizione: due sono state studiate per avere un duplice affaccio, uno sull'acqua e uno sulla strada con una gradinata adatta ad ospitare piccoli eventi o spettacoli. Non mancano sedute che si alternano a gradoni, rampe e scalinate, fioriere, pubblica illuminazione e portabiciclette. Il progetto è stato sviluppato grazie al raggruppamento temporaneo di professionisti costituito dallo studio Teprin Associati (progettazione architettonica), da Image srl (progettazione grafica), dall'ingegnere Tommaso Pavani (progettazione strutturale), dall'agronomo paesaggista Paolo Gueltrini (progettazione paesaggistica) con la collaborazione del Servizio strade

Ravenna Today

Ravenna

e dell'Ufficio di illuminazione pubblica del Comune di Ravenna.

a cura dell'**Autorità** di **sistema portuale** e sempre con risorse del Bando periferie, per la realizzazione del pontile galleggiante, accessibile dalla passeggiata stessa, che consentirà l'accesso all'acqua anche alle persone affette da disabilità motorie". "È una trasformazione tangibile, reale, concreta - afferma l'assessora alla Rigenerazione urbana Federica Del Conte - di un luogo dalle grandi potenzialità a poche centinaia di metri dalla centralissima Piazza del Popolo. Si tratta di una struttura, accessibile a tutti, che rappresenta un elemento di collegamento funzionale e in sicurezza tra tutte le attività che in parte già esistono e con quelle che si potranno sviluppare. L'obiettivo era quello di rigenerare questo spazio e, contemporaneamente, recuperare il rapporto tra città e acqua attraverso un susseguirsi di aree attrezzate per diverse attività, alcune dalle caratteristiche particolari come il parkour e il calisthenics. Inoltre, da qui si possono godere scorci insoliti e avere un colpo d'occhio inaspettato sul canale Candiano". La passeggiata, appena inaugurata, si caratterizza in quattro tratti diversificati l'uno dall'altro in base alle caratteristiche di ogni area. Le isole dedicate alle diverse attività sono state distribuite in maniera alternata lungo tutta la banchina, con un progressivo diradamento verso la parte del ponte mobile. Mentre il verde diventa più evidente man mano che ci si allontana dal centro città, rendendo la passeggiata un parco lineare. Completata e inaugurata la Passeggiata Lungocanale Candiano a Ravenna il primo tratto, di 465 metri, tra la fine di quello inaugurato nel 2020 e il Darsenale, è stato realizzato in continuità con il preesistente e prevede camminamenti, rampe e sedute in legno. In più ha due isole gioco per bambini, due per il relax e una a disposizione per l'estensione all'esterno di un'attività commerciale. Prosegue anche la cosiddetta passeggiata letteraria, il cui tema, nel nuovo tratto, è "Ravenna città delle donne": vi sono presentate la vita e le opere di donne che hanno lasciato un segno nella storia o nella cultura della città, individuate anche grazie al contributo di Linea Rosa, della Casa delle donne, dell'Unione donne in Italia e dell'associazione Liberedonne. In 13 leggi si possono scoprire o riscoprire le storie delle regine Galla Placidia e Teodora, di Francesca Da Polenta, nobile; di Barbara Longhi, pittrice; di Augusta Gugù Del Sale Rasponi, nobile e artista; di Cornelia Fabri, matematica; di Lina Poletti, scrittrice femminista, di Natalina Vacchi, partigiana; di Ines Morigi Berti, mosaicista; di Maria Bartolotti, partigiana; di Franca Eredi, assessora all'Istruzione; del Centro anti violenza Linea Rosa e della Casa delle donne. Il secondo tratto, di 290 metri, degrada a terra e si sviluppa dalla Raviplast fino a via Pirano ed è arricchito da due isole per il fitness e una per il gioco bimbi. Un ringraziamento, per le discipline sportive, anche a Mattia Sanpaoli per il calisthenics e alla società Shine Asd per il parkour che hanno offerto il loro contributo al progetto. Il terzo tratto, da via Pirano agli orti dell'Orangerie, di circa 260 metri, è dotato di un'isola relax con area a disposizione che potrà essere utilizzata anche da future attività commerciali. Il quarto ed ultimo tratto, di circa 365 metri, è un vero e proprio percorso sinuoso nel verde. Nella parte terminale il percorso si collega all'attraversamento pedonale del ponte mobile. A proposito di Orangerie, l'intervento pubblico è terminato, ha precisato l'assessora Del Conte, ora spetta al privato

decidere come e quando rendere fruibile la struttura al pubblico. Tornando alla passeggiata, le tre aree per i bambini sono dotate di una pensilina ombreggiante e di panchine. Sono divise per fasce d'età di utilizzo: una per i più piccoli (dai 2 anni), una intermedia per bimbi dai 4 anni e una per i più grandi (dai 6 anni). La particolarità delle isole relax è l'esposizione: due sono state studiate per avere un duplice affaccio, uno sull'acqua e uno sulla strada con una gradinata adatta ad ospitare piccoli eventi o spettacoli. Non mancano sedute che si alternano a gradoni, rampe e scalinate, fioriere, pubblica illuminazione e portabiciclette. Il progetto è stato sviluppato grazie al raggruppamento temporaneo di professionisti costituito dallo studio Teprin Associati (progettazione architettonica), da Image srl (progettazione grafica), dall'ingegnere Tommaso Pavani (progettazione strutturale), dall'agronomo paesaggista Paolo Gueltrini (progettazione paesaggistica) con la collaborazione del Servizio strade e dell'Ufficio di illuminazione pubblica del Comune di Ravenna.

Chiusura Diga Foranea Nord "L. Cavalcoli" per il Memorial Marani

L'**Autorità** di **Sistema Portuale** informa che è stata firmata l' Ordinanza in relazione allo svolgimento della manifestazione "MEMORIAL MARANI" di pesca sportiva Amatoriale al Gronco presso la diga foranea nord ("Cavalcoli"), nella giornata del 23 Marzo. Pertanto nella giornata del 23.03.2024 è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo della Diga foranea Nord ("Cavalcoli") del Porto di Ravenna, corrispondente all'area ricompresa tra la prima piazzola dove si trova la pala eolica e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 15.30 fino alle ore 22.30. Nella giornata, negli orari e nei tratti di diga interessati, sopra indicati, è sospesa la validità di ogni altra autorizzazione rilasciata dall'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale. La presente Ordinanza entra in vigore alle ore 15,00 del 23/03/2024 ed è valida fino alle ore 23,00 del 23/03/2024. Ecco il testo completo dell'ordinanza: "Il sottoscritto Presidente dell'**Autorità** di **Sistema portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale - Porto di Ravenna Vista la legge n. 84 del 28.01.1994 di "Riordino della legislazione in materia **portuale**" e ss.mm.ii., con particolare riferimento agli artt. 6 comma 4 lett. a), d) ed e), 8 comma 3 lett. g), m), n) e p) relativo quest'ultimo ai poteri di ordinanza; Visto il D.M. 06.04.1994 con il quale è stata individuata la circoscrizione territoriale dell'**Autorità Portuale** di Ravenna; Visto il D.M. n. 09/2021 del 12.01.2021 con cui il sottoscritto è stato nominato Presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale; Vista il Regolamento disciplinante l'accesso alle dighe e ai moli guardiani del Porto di Ravenna approvato con Delibera Presidenziale n. 45 del 23.02.2022; Vista l'istanza della Pro Loco Porto Corsini APS concernente la richiesta di autorizzazione all'utilizzo della parte terminale della Diga Foranea Nord ("Cavalcoli") per la manifestazione "MEMORIAL MARANI" di pesca sportiva Amatoriale al Gronco, comunicazione con la quale si richiede anche l'utilizzo e la chiusura del tratto di diga comprensiva tra la prima piazzola dove è posta la pala eolica e il faro finale; Considerato che, proprio in occasione di tale evento, risulta necessario delimitare l'area interessata dalla manifestazione e autorizzarne l'accesso ai soli iscritti ed organizzatori; AUTORIZZA lo svolgimento della manifestazione TROFEO MARANI" di pesca sportiva Amatoriale al Gronco presso la diga foranea nord, nella giornata del 23.03.2024 e quindi La presente copia è conforme all'originale depositato presso gli archivi dell'Ente. Firmato il 13/03/2024 18:02:12 (GMT) da DANIELE ROSSI Certificato n. 68BD5066016448AD Emesso da: TrustPro QTSP Ltd Valido dal 04/07/2023 15:30:00 al 04/07/2026 15:30:00 ORDINA nella giornata del 23.03.2024 è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo della Diga foranea Nord ("Cavalcoli") del Porto di Ravenna, corrispondente all'area



L'Autorità di Sistema Portuale informa che è stata firmata l' Ordinanza in relazione allo svolgimento della manifestazione "MEMORIAL MARANI" di pesca sportiva Amatoriale al Gronco presso la diga foranea nord ("Cavalcoli"), nella giornata del 23 Marzo. Pertanto nella giornata del 23.03.2024 è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo della Diga foranea Nord ("Cavalcoli") del Porto di Ravenna, corrispondente all'area ricompresa tra la prima piazzola dove si trova la pala eolica e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 15.30 fino alle ore 22.30. Nella giornata, negli orari e nei tratti di diga interessati, sopra indicati, è sospesa la validità di ogni altra autorizzazione rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale. La presente Ordinanza entra in vigore alle ore 15,00 del 23/03/2024 ed è valida fino alle ore 23,00 del 23/03/2024. Ecco il testo completo dell'ordinanza: "Il sottoscritto Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale - Porto di Ravenna Vista la legge n. 84 del 28.01.1994 di "Riordino della legislazione in materia portuale" e ss.mm.ii., con particolare riferimento agli artt. 6 comma 4 lett. a), d) ed e), 8 comma 3 lett. g), m), n) e p) relativo quest'ultimo ai poteri di ordinanza; Visto il D.M. 06.04.1994 con il quale è stata individuata la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Ravenna; Visto il D.M. n. 09/2021 del 12.01.2021 con cui il sottoscritto è stato nominato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale; Vista il Regolamento disciplinante l'accesso alle dighe e ai moli guardiani del Porto di Ravenna approvato con Delibera Presidenziale n. 45 del 23.02.2022; Vista l'istanza della Pro Loco Porto Corsini APS concernente la richiesta di autorizzazione all'utilizzo della parte terminale della Diga Foranea Nord.

ricompresa tra la prima piazzola dove si trova la pala eolica e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 15.30 fino alle ore 22.30; detta interdizione deve appositamente essere segnalata e disposta dal personale incaricato (Direttore di gara e Giudice di gara), che si occuperà di delimitare l'area in oggetto con cordella metrica e vigilare sugli accessi; per esigenze e necessità legate alla sicurezza e alla salute dei partecipanti e al fine di consentire l'adeguato allestimento del campo gara, si autorizza l'accesso nonché la sosta presso la Diga foranea Nord dei veicoli Nissan Qashqai targato GR692G2, il cui proprietario è la Marlin Blue, e Ape Piaggio targato X4KDCH intestate al Sig. Gianelli Gualfardo, per il tempo previsto dalla manifestazione; nelle giornate, negli orari e nei tratti di dighe interessate sopra indicate è sospesa la validità di ogni altra autorizzazione rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrosettentrionale; Si fa obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare le disposizioni contenute nella presente Ordinanza. La presente Ordinanza entra in vigore alle ore 15,00 del 23/03/2024 ed è valida fino alle ore 23,00 del 23/03/2024. Si trasmetta alla Prefettura di Ravenna ed alla Capitaneria di Porto per quanto di competenza."

Shipping Italy

Ravenna

Fallito il primo tentativo di Sapir di fermare l'ingresso di Grimaldi in banchina a Ravenna

Porti Respinta l'istanza cautelare per la sospensione della concessione a Logiport rilasciata a fine 2023 dall'Adsp di Redazione SHIPPING ITALY Come era stato ventilato , Sapir ha effettivamente impugnato l'assentimento alla Logiport del Gruppo Grimaldi della banchina del terminal ro-ro di **Ravenna** da parte della locale Autorità di sistema portuale, ma il primo round giudiziario l'ha vista sconfitta. Il Tar di Bologna, infatti, ha respinto l'istanza cautelare di sospensione della concessione. I giudici hanno in particolare valutato "che il ricorso non appare assistito da sufficienti elementi di fumus boni iuris per quanto attiene alla pretesa insufficiente definizione dei criteri di valutazione delle offerte; che, pur non apparendo, a un primo, sommario, esame, proprio della fase cautelare, del tutto infondate talune delle censure mosse nei confronti dei punteggi attribuiti, non pare che ciò possa essere ritenuto sufficiente al superamento della prova di resistenza; che il contratto relativo alla concessione in questione è già stato sottoscritto e il relativo canone già parzialmente corrisposto, a fronte di un danno, in capo alla ricorrente, solo genericamente delineato e che sarebbe comunque correlato alla mancata realizzazione di obiettivi espansionistici e, dunque, recessivo in un'ottica di bilanciamento degli interessi contrapposti". Logiport aveva ottenuto la concessione delle banchine a fine 2023, dopo aver contrattato invece a inizio anno l'affitto dodecennale della società T&C, società controllata dall'Autorità di sistema portuale ravennate e proprietaria dei quasi 60mila mq a tergo dei moli, fino ad oggi gestrice del traffico ro-ro dello scalo. Dallo scalo romagnolo il Gruppo Grimaldi opera una linea di autostade del mare che collega **Ravenna** con i porti di Brindisi e di Catania. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Informare

Livorno

Il 25 marzo a Livorno un career day organizzato da Assarmatori

Il prossimo 25 marzo a partire dalle ore 9.30 nel porto di Livorno, a bordo del traghetto Moby Legacy, si terrà l'evento "Salpa verso la tua carriera", il career day organizzato da Assarmatori in collaborazione con la società GDM - Gente di Mare, uno dei più importanti centri di formazione marittima, con sede nella città labronica. L'appuntamento sarà il primo di una serie di incontri che andranno in scena nelle prossime settimane in altre città di mare italiane, sempre a cura di Assarmatori. «Da ormai molto tempo - ha spiegato Giovanni Consoli, vice segretario generale di Assarmatori - l'armamento è alle prese con una carenza di personale marittimo che ha assunto connotati emergenziali, in particolare durante la stagione estiva. Per questo motivo, anche a valle del decreto interministeriale dello scorso novembre che ha stanziato importanti risorse economiche per la formazione di nuove professionalità da parte delle compagnie, abbiamo inteso organizzare diversi momenti in cui far incontrare domanda e offerta di lavoro, mettendo in contatto gli studenti con le aziende del trasporto marittimo. Ma non solo. Proprio per dimostrare quanto la carriera in mare possa essere appetibile e vantaggiosa abbiamo previsto dei momenti di incontro non solo con i manager delle compagnie, ma soprattutto con quelle lavoratrici e quei lavoratori che vivono il bordo ogni giorno». Consoli ha reso noto che «l'iniziativa è rivolta principalmente agli studenti, ma è aperta anche a chi è alla ricerca di un nuovo lavoro dopo aver perso il proprio e per questo abbiamo avviato una collaborazione anche con i centri per l'impiego. Decisivo, per la realizzazione di questo progetto - ha precisato Consoli - il contributo della Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la Vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne».

Informare

Il 25 marzo a Livorno un career day organizzato da Assarmatori

03/19/2024 12:24

Il prossimo 25 marzo a partire dalle ore 9.30 nel porto di Livorno, a bordo del traghetto Moby Legacy, si terrà l'evento "Salpa verso la tua carriera", il career day organizzato da Assarmatori in collaborazione con la società GDM - Gente di Mare, uno dei più importanti centri di formazione marittima, con sede nella città labronica. L'appuntamento sarà il primo di una serie di incontri che andranno in scena nelle prossime settimane in altre città di mare italiane, sempre a cura di Assarmatori. «Da ormai molto tempo - ha spiegato Giovanni Consoli, vice segretario generale di Assarmatori - l'armamento è alle prese con una carenza di personale marittimo che ha assunto connotati emergenziali, in particolare durante la stagione estiva. Per questo motivo, anche a valle del decreto interministeriale dello scorso novembre che ha stanziato importanti risorse economiche per la formazione di nuove professionalità da parte delle compagnie, abbiamo inteso organizzare diversi momenti in cui far incontrare domanda e offerta di lavoro, mettendo in contatto gli studenti con le aziende del trasporto marittimo. Ma non solo. Proprio per dimostrare quanto la carriera in mare possa essere appetibile e vantaggiosa abbiamo previsto dei momenti di incontro non solo con i manager delle compagnie, ma soprattutto con quelle lavoratrici e quei lavoratori che vivono il bordo ogni giorno». Consoli ha reso noto che «l'iniziativa è rivolta principalmente agli studenti, ma è aperta anche a chi è alla ricerca di un nuovo lavoro dopo aver perso il proprio e per questo abbiamo avviato una collaborazione anche con i centri per l'impiego. Decisivo, per la realizzazione di questo progetto - ha precisato Consoli - il contributo della Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la Vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne».

Informatore Navale

Livorno

Let Expo, AdSP del Mar Tirreno Settentrionale in prima linea sulla formazione

Dal 12 al 15 marzo 2024 la Fondazione ISYL, in collaborazione con l'AdSP-MTS e la Camera Commercio della Maremma e del Tirreno, ha organizzato per gli allievi del corso ITS TECLOG una visita presso la fiera "Let EXPO", organizzata da ALIS e l'Interporto "Quadrante Europa" di Verona. La visita è stata finalizzata ad approfondire i temi della logistica e dell'intermodalità, gli allievi hanno partecipato ai vari panel e workshop, previsti dal programma della Fiera, legati alla evoluzione della supply chain, alla transazione energetica e digitale nei trasporti e come sta cambiando il mondo del lavoro. I panel e workshop hanno visto come relatori i maggiori esponenti a livello internazionale del cluster, marittimo, portuale, logistico e del trasporto su gomma e rotaia. Durante la giornata di apertura della Fiera, nel padiglione "Alis Academy Village", dedicato agli ITS, gli allievi hanno ricevuto il saluto del Ministro dei Trasporti Matteo Salvini e hanno aver avuto un confronto con il Presidente dell'AdSP-MTS Luciano Guerrieri. L'ultima giornata è stata dedicata alla visita presso l'Interporto "Quadrante Europa", secondo più grande Interporto d'Europa. In tale occasione, è stato possibile visitare, in particolare, il Terminal Intermodale e l'area dedicata a "Veronamercato". Il gruppo è stato accompagnato e coordinato dallo staff dell'Area Formazione dell'AdSP-MTS. "Tali iniziative rappresentano momenti fondamentali per la crescita professionale e consentelono agli allievi di comprendere ancor meglio le attività svolte dalle professionalità del settore" ha dichiarato il dirigente Formazione e Promozione dell'AdSP, Claudio Capuano.



03/19/2024 10:59

CLAUDIO CAPUANO;

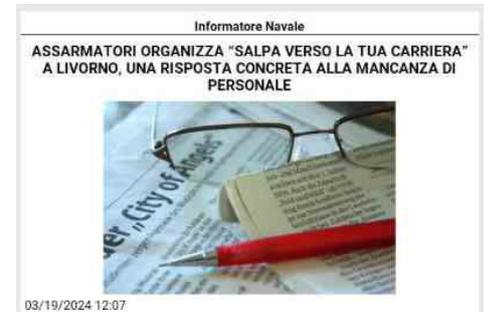
Dal 12 al 15 marzo 2024 la Fondazione ISYL, in collaborazione con l'AdSP-MTS e la Camera Commercio della Maremma e del Tirreno, ha organizzato per gli allievi del corso ITS TECLOG una visita presso la fiera "Let EXPO", organizzata da ALIS e l'Interporto "Quadrante Europa" di Verona. La visita è stata finalizzata ad approfondire i temi della logistica e dell'intermodalità, gli allievi hanno partecipato ai vari panel e workshop, previsti dal programma della Fiera, legati alla evoluzione della supply chain, alla transazione energetica e digitale nei trasporti e come sta cambiando il mondo del lavoro. I panel e workshop hanno visto come relatori i maggiori esponenti a livello internazionale del cluster, marittimo, portuale, logistico e del trasporto su gomma e rotaia. Durante la giornata di apertura della Fiera, nel padiglione "Alis Academy Village", dedicato agli ITS, gli allievi hanno ricevuto il saluto del Ministro dei Trasporti Matteo Salvini e hanno aver avuto un confronto con il Presidente dell'AdSP-MTS Luciano Guerrieri. L'ultima giornata è stata dedicata alla visita presso l'Interporto "Quadrante Europa", secondo più grande Interporto d'Europa. In tale occasione, è stato possibile visitare, in particolare, il Terminal Intermodale e l'area dedicata a "Veronamercato". Il gruppo è stato accompagnato e coordinato dallo staff dell'Area Formazione dell'AdSP-MTS. "Tali iniziative rappresentano momenti fondamentali per la crescita professionale e consentelono agli allievi di comprendere ancor meglio le attività svolte dalle professionalità del settore" ha dichiarato il dirigente Formazione e Promozione dell'AdSP, Claudio Capuano.

Informatore Navale

Livorno

ASSARMATORI ORGANIZZA "SALPA VERSO LA TUA CARRIERA" A LIVORNO, UNA RISPOSTA CONCRETA ALLA MANCANZA DI PERSONALE

"Salpa verso la tua carriera": questo il titolo dell'evento che andrà in scena lunedì prossimo, 25 marzo, sui ponti della Moby Legacy, il traghetto più grande del mondo, ormeggiato alla banchina 62 del porto di Livorno. Appuntamento a partire dalle 9,30 con un 'Career Day' organizzato da Assarmatori, associazione armatoriale aderente a Confrtrasporto-Confercommercio che rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione Europea e dei Paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari, in collaborazione con la società GDM - Gente di Mare, uno dei più importanti centri di formazione marittima, con sede nella città labronica. A bordo di Moby Fantasy sono attesi gli studenti di diverse scuole secondarie di secondo grado, fra cui l'Istituto Nautico Cappellini di Livorno, l'Istituto Nautico Fiorillo di Carrara, l'Istituto Tecnico Enrico Fermi di Pistoia, l'Istituto Alberghiero di Rosignano Solvay, l'Istituto Tecnico Galilei di Livorno e l'Istituto Professionale Orlando di Livorno. "Da ormai molto tempo - commenta Giovanni Consoli, Vice Segretario Generale di Assarmatori - l'armamento è alle prese con una carenza di personale marittimo che ha assunto connotati emergenziali, in particolare durante la stagione estiva. Per questo motivo, anche a valle del Decreto Interministeriale dello scorso novembre che ha stanziato importanti risorse economiche per la formazione di nuove professionalità da parte delle compagnie, abbiamo inteso organizzare diversi momenti in cui far incontrare domanda e offerta di lavoro, mettendo in contatto gli studenti con le aziende del trasporto marittimo. Ma non solo. Proprio per dimostrare quanto la carriera in mare possa essere appetibile e vantaggiosa abbiamo previsto dei momenti di incontro non solo con i manager delle compagnie, ma soprattutto con quelle lavoratrici e quei lavoratori che vivono il bordo ogni giorno. L'iniziativa è rivolta principalmente agli studenti, ma è aperta anche a chi è alla ricerca di un nuovo lavoro dopo aver perso il proprio e per questo abbiamo avviato una collaborazione anche con i centri per l'impiego. Decisivo, per la realizzazione di questo progetto, il contributo della Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la Vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne". L'appuntamento di Livorno sarà il primo di una serie di incontri che andranno in scena nelle prossime settimane in altre città di mare italiane, sempre a cura di Assarmatori.



03/19/2024 12:07

"Salpa verso la tua carriera": questo il titolo dell'evento che andrà in scena lunedì prossimo, 25 marzo, sui ponti della Moby Legacy, il traghetto più grande del mondo, ormeggiato alla banchina 62 del porto di Livorno. Appuntamento a partire dalle 9,30 con un 'Career Day' organizzato da Assarmatori, associazione armatoriale aderente a Confrtrasporto-Confercommercio che rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione Europea e dei Paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari, in collaborazione con la società GDM - Gente di Mare, uno dei più importanti centri di formazione marittima, con sede nella città labronica. A bordo di Moby Fantasy sono attesi gli studenti di diverse scuole secondarie di secondo grado, fra cui l'Istituto Nautico Cappellini di Livorno, l'Istituto Nautico Fiorillo di Carrara, l'Istituto Tecnico Enrico Fermi di Pistoia, l'Istituto Alberghiero di Rosignano Solvay, l'Istituto Tecnico Galilei di Livorno e l'Istituto Professionale Orlando di Livorno. "Da ormai molto tempo - commenta Giovanni Consoli, Vice Segretario Generale di Assarmatori - l'armamento è alle prese con una carenza di personale marittimo che ha assunto connotati emergenziali, in particolare durante la stagione estiva. Per questo motivo, anche a valle del Decreto Interministeriale dello scorso novembre che ha stanziato importanti risorse economiche per la formazione di nuove professionalità da parte delle compagnie, abbiamo inteso organizzare diversi momenti in cui far incontrare domanda e offerta di lavoro, mettendo in contatto gli studenti con le aziende del trasporto marittimo. Ma non solo. Proprio per dimostrare quanto la carriera in mare possa essere appetibile e vantaggiosa abbiamo previsto dei momenti di incontro non solo con i manager delle compagnie, ma soprattutto con quelle lavoratrici e quei lavoratori che vivono il bordo ogni giorno. L'iniziativa è rivolta principalmente agli studenti, ma è aperta anche a chi è alla ricerca di un nuovo lavoro dopo aver

La Gazzetta Marittima

Livorno

Nautici in blu su "Orchestra"

Nella foto: Marevivo a bordo della MSC Orchestra. **LIVORNO** - Sempre più iniziative ambientaliste per gli studenti delle scuole. Nei giorni scorsi l'associazione Onlus MareVivo, in collaborazione con la Capitaneria di **porto** che è molto sensibile al tema, ha condotto alcune classi del liceo nautico di Viareggio in visita nel **porto** labronico alla nave da crociera MSC "Orchestra", trattando i temi del progetto sponsorizzato da Mac "Nautici in blu". Inoltre ARPAT ha condiviso, per il secondo anno, l'edizione 2024 del progetto "Un mare di amici" che sta coinvolgendo le classi di vari istituti comprensivi e superiori della provincia di **Livorno** e Pisa, per la promozione di percorsi di educazione alla salute e all'ambiente. Il progetto si inserisce nell'ambito dell'accordo di collaborazione sottoscritto nel 2023 con Azienda USL Toscana Nord Ovest, Direzione Marittima della Toscana - Capitaneria di **Porto** di **Livorno**, Ufficio Scolastico Regionale Toscana - AT Ufficio VIII **Livorno** e Società Nazionale Salvamento, per promuovere, attraverso una progettazione integrata, percorsi di educazione e promozione della salute con particolare riguardo alla sicurezza in mare e al rispetto delle risorse eco-sistemiche marino-costiere. In questi giorni si stanno svolgendo gli incontri con le classi delle scuole primarie e secondarie mentre si sono conclusi, a metà febbraio, gli incontri con gli studenti di 10 classi terze del Liceo Scientifico Enriques di **Livorno**.



Nella foto: Marevivo a bordo della MSC Orchestra. **LIVORNO** - Sempre più iniziative ambientaliste per gli studenti delle scuole. Nei giorni scorsi l'associazione Onlus MareVivo, in collaborazione con la Capitaneria di porto che è molto sensibile al tema, ha condotto alcune classi del liceo nautico di Viareggio in visita nel porto labronico alla nave da crociera MSC "Orchestra", trattando i temi del progetto sponsorizzato da Mac "Nautici in blu". Inoltre ARPAT ha condiviso, per il secondo anno, l'edizione 2024 del progetto "Un mare di amici" che sta coinvolgendo le classi di vari istituti comprensivi e superiori della provincia di Livorno e Pisa, per la promozione di percorsi di educazione alla salute e all'ambiente. Il progetto si inserisce nell'ambito dell'accordo di collaborazione sottoscritto nel 2023 con Azienda USL Toscana Nord Ovest, Direzione Marittima della Toscana - Capitaneria di Porto di Livorno, Ufficio Scolastico Regionale Toscana - AT Ufficio VIII Livorno e Società Nazionale Salvamento, per promuovere, attraverso una progettazione integrata, percorsi di educazione e promozione della salute con particolare riguardo alla sicurezza in mare e al rispetto delle risorse eco-sistemiche marino-costiere. In questi giorni si stanno svolgendo gli incontri con le classi delle scuole primarie e secondarie mentre si sono conclusi, a metà febbraio, gli incontri con gli studenti di 10 classi terze del Liceo Scientifico Enriques di Livorno.

Darsena Europa le prescrizioni del MASE

LIVORNO Dunque anche il ministero dell'Ambiente MASE, dopo il parere positivo della Commissione Tecnica a dicembre, ha finalmente pubblicato sul proprio sito istituzionale il provvedimento che conclude la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto di espansione a mare del **porto** di **Livorno**, ovvero una parte della Darsena Europa. *Nel Decreto Interministeriale, siglato di concerto con il Ministero della Cultura, il MASE prende finalmente atto del commento finale espresso dalla Commissione VIA, secondo la quale: alla luce dei risultati dell'opportuna valutazione, nonché delle misure di mitigazione inserite nel progetto, di cui le attività di monitoraggio sono parte integrante, si ritiene che il progetto non avrà incidenze significative e negative sull'integrità degli stessi siti. Il MASE esprime un giudizio positivo sulla compatibilità ambientale della prima fase dell'opera, sottolineando come questa consenta di raggiungere primari obiettivi di interesse generale del P.R.P., quali il miglioramento della sicurezza della navigazione e il rilancio della competitività dello scalo livornese. Tanti i passaggi tecnici. Con la firma del DM, il cui termine di efficacia è stato fissato in sei anni, viene disposta inoltre l'autorizzazione l'immersione in mare dei sedimenti dragati e la loro localizzazione nei siti individuati dal progetto, sulla base di quanto previsto dall'art 109 del decreto legislativo n.152 del 2006. *Più sollevato dopo oltre un anno d'attesa, esprime piena soddisfazione il commissario della Darsena Europa, Luciano Guerrieri: Dopo il parere positivo della Commissione di VIA, quello espresso dal Ministero dell'Ambiente e dal Ministero della Cultura sigilla l'ottimo lavoro svolto in questi anni dalla vice commissaria Roberta Macii, dai dirigenti Enrico Pribaz e Simone Gagliani e da tutta la struttura tecnica. Con oggi si conclude un lungo e complesso percorso procedurale iniziato più di un anno fa. Ora dobbiamo guardare avanti e puntare a realizzare l'opera nel pieno rispetto delle prescrizioni ambientali indicate nelle 220 pagine del parere tecnico di dicembre scorso. *Il parere espresso dalla Commissione nazionale di VIA è, come già avevamo rilevato, molto articolato con un quadro prescrittivo composto da undici condizioni ambientali. Che richiederanno altri impegni, altro tempo e altre spese. Tra le altre tante cose viene richiesto di identificare in dettaglio le diverse misure di riduzione e compensazione delle emissioni di CO2 relative al progetto definitivo; di produrre un piano specifico per il contenimento delle emissioni in atmosfera da attività di cantiere; di progettare efficaci e fattibili interventi di mitigazione volti ad annullare gli eventuali impatti negativi, pur allo stato non previsti, in termini di insabbiamento sia del fondale marino di accesso al **porto** che del fondale antistante alla foce fino allo sporgente settentrionale della vasca di colmata. Viene inoltre richiesto di monitorare continuamente la qualità dell'aria con quattro campagne stagionali di due settimane da effettuare indicativamente



LIVORNO - Dunque anche il ministero dell'Ambiente MASE, dopo il parere positivo della Commissione Tecnica a dicembre, ha finalmente pubblicato sul proprio sito istituzionale il provvedimento che conclude la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto di espansione a mare del porto di Livorno, ovvero una parte della Darsena Europa. Nel Decreto Interministeriale, siglato di concerto con il Ministero della Cultura, il MASE prende finalmente atto del commento finale espresso dalla Commissione VIA, secondo la quale: "alla luce dei risultati dell'opportuna valutazione, nonché delle misure di mitigazione inserite nel progetto, di cui le attività di monitoraggio sono parte integrante, si ritiene che il progetto non avrà incidenze significative e negative sull'integrità degli stessi siti". Il MASE esprime un giudizio positivo sulla compatibilità ambientale della prima fase dell'opera, sottolineando come questa "consenta di raggiungere primari obiettivi di interesse generale del P.R.P., quali il miglioramento della sicurezza della navigazione e il rilancio della competitività dello scalo livornese". Tanti i passaggi tecnici. Con la firma del DM, il cui termine di efficacia è stato fissato in sei anni, viene disposta inoltre l'autorizzazione "l'immersione in mare dei sedimenti dragati e la loro localizzazione nei siti individuati dal progetto, sulla base di quanto previsto dall'art 109 del decreto legislativo n.152 del 2006". Più sollevato dopo oltre un anno d'attesa, esprime piena soddisfazione il commissario della Darsena Europa, Luciano Guerrieri: "Dopo il parere positivo della Commissione di VIA, quello espresso dal Ministero dell'Ambiente e dal Ministero della Cultura sigilla l'ottimo lavoro svolto in questi anni dalla vice commissaria Roberta Macii, dai dirigenti Enrico Pribaz e Simone Gagliani e da tutta la struttura tecnica. Con oggi si conclude un lungo e complesso percorso procedurale iniziato più di un anno fa. Ora dobbiamo guardare avanti e puntare a realizzare l'opera nel pieno rispetto delle prescrizioni ambientali indicate nelle 220 pagine del parere tecnico di dicembre

La Gazzetta Marittima

Livorno

ogni tre mesi sia per la fase ante-operam, per la fase corso d'opera che post-operam, indicandone le modalità di rilevamento che dovranno essere strettamente correlate con il cronoprogramma dei lavori. Vengono chieste anche misure di riduzione degli impatti acustici e una specifica programmazione delle attività di cantiere al fine di tutelare l'avifauna nidificatrice e migratoria. Riguardo all'erosione costiera viene espressamente chiesto di integrare eventualmente i ripascimenti con interventi strutturali di difesa dei litorali, privilegiando nei tratti balneari quelli di tipo distaccato o trasversali a quelli aderenti rigidi. Le attività di monitoraggio morfodinicamico sono fondamentali e dovranno essere estese all'intera unità fisiografica (U.F.) costiera di riferimento, integrando i rilievi topobatimetrici previsti con i rilievi sedimentologici. La cadenza dei monitoraggi deve essere semestrale/annuale per i primi 10 anni di vita dell'opera, poi ogni 3 anni salvo anticipo all'occorrenza di eventi estremi per i successivi 10 anni e, infine, ogni 5 anni salvo eventi estremi per la vita dell'opera. Con riferimento alla salvaguardia della biodiversità nell'ecosistema marino viene chiesta una mappatura delle biocenosi (piante e animali) anche nell'area dalla foce dello Scolmatore dell'Arno durante gli eventi di piena e in ragione del conseguente trasporto/deposizione dei sedimenti lungo la fascia costiera a nord dello stesso Scolmatore. Dovrà poi essere fornita una cartografia di dettaglio che riporti la sovrapposizione tra le aree di impianto/espianto della posidonia e la tipologia di substrato/ biocenosi presente in corrispondenza dei siti scelti. Degne di nota sottolinea l'AdSP di Guerrieri sono le prescrizioni sul progetto del sabbiodotto, una specie di tubo che dovrebbe prelevare i sedimenti derivanti dallo Scolmatore (e non solo) e portarli per il ripascimento sul litorale pisano a compensazione dell'erosione delle spiagge. La Commissione chiede di chiarire se la realizzazione del sabbiodotto rappresenti un'opera funzionale al progetto e/o migliorativa (compensazione) in relazione all'accumulo dei sedimenti sul litorale nella zona prossima all'area di dragaggio nella foce dello Scolmatore; e chiede di fornire ulteriori dettagli riguardo alla progettazione dell'intervento che includano sia le possibili tecnologie per il trasporto e la posa dei sedimenti sia le possibili ipotesi di gestione dei sedimenti nel caso in cui non fossero idonei per il ripascimento presso il litorale nord. *Nel DM viene infine espressamente richiesto di rispettare anche le condizioni ambientali di cui al parere del Ministero della Cultura espresse con nota della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio lo scorso 15 novembre e relative all'assistenza archeologica durante le attività di cantiere e di dragaggio (in caso di rinvenimento di reperti archeologici) e al possibile impatto sulla skyline e qualità del waterfront delle attività merceologiche previste dal progetto. Allo stesso modo devono essere ottemperate le indicazioni fornite dalla Giunta Regionale il 20 novembre del 2023 e le condizioni ambientali fornite dai Comuni di Pisa e Livorno, dell'Autorità Distrettuale dell'Appennino Centrale e dell'Ente Parco Regionale Migliarino San Rossore. * * *In sostanza il decreto è un passo avanti: ma su un cammino che appare già da oggi costellato di mine, con l'accoglimento dei tanti caveat dell'ambientalismo ostativo, in alcuni casi sempre suscettibili di contestazioni in corso d'opera. Partiamo, come dice Guerrieri: ma saranno anni di duro lavoro anche

La Gazzetta Marittima

Livorno

e specialmente sulle carte. (A.F.)

L'Ancip sollecita le norme ZLS

ROMA - La recente approvazione da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri del decreto attuativo che definisce il modello organizzativo e gestionale delle zone logistiche semplificate rappresenta, finalmente, l'atto fondante. L'Associazione Nazionale Compagnie e Imprese Portuali (ANCIP) resta convinta che le ZLS, se ben gestite ed organizzate, possono contenere elementi positivi per creare un prezioso strumento a servizio della portualità e della logistica nazionale. Confidiamo che le Regioni, con il supporto degli Enti locali interessati e delle AdSP, siano pienamente in grado di sfruttare questo nuovo modello economico che in altri Paesi, seppur con diverse peculiarità, ha già evidenziato potenzialità in grado di rilanciare interi settori economici. Adesso il Governo, e per esso il Ministro per il Sud e le politiche di Coesione, non indugi nella successiva fase di istituzione delle ZLS per le quali è già stata inoltrata dalle Regioni la domanda di costituzione. È il caso della Toscana, dove i porti di **Livorno** e Piombino, unitamente a quello di Carrara ed agli interporti di Guasticce e Prato hanno già avviato le indispensabili preliminari interlocuzioni con la Regione per rapportarsi con le categorie produttive, imprenditoriali e sindacali e recepire i fabbisogni logistici del territorio.



Assarmatori organizza "Salpa verso la tua carriera" a Livorno. Una risposta concreta alla mancanza di personale

"Salpa verso la tua carriera": questo il titolo dell'evento che andrà in scena lunedì prossimo, 25 marzo, sui ponti della Moby Legacy, il traghetto più grande del mondo, ormeggiato alla banchina 62 del porto di Livorno. Appuntamento a partire dalle 9,30 con un 'Career Day' organizzato da Assarmatori, associazione armatoriale aderente a Confrtrasporto-Confercommercio che rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione Europea e dei Paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari, in collaborazione con la società GDM - Gente di Mare, uno dei più importanti centri di formazione marittima, con sede nella città labronica. A bordo di Moby Fantasy sono attesi gli studenti di diverse scuole secondarie di secondo grado, fra cui l'Istituto Nautico Cappellini di Livorno, l'Istituto Nautico Fiorillo di Carrara, l'Istituto Tecnico Enrico Fermi di Pistoia, l'Istituto Alberghiero di Rosignano Solvay, l'Istituto Tecnico Galilei di Livorno e l'Istituto Professionale Orlando di Livorno "Da ormai molto tempo - commenta Giovanni Consoli, Vice Segretario Generale di Assarmatori - l'armamento è alle prese con una carenza di personale marittimo che ha assunto connotati emergenziali, in particolare durante la stagione estiva. Per questo motivo, anche a valle del Decreto Interministeriale dello scorso novembre che ha stanziato importanti risorse economiche per la formazione di nuove professionalità da parte delle compagnie, abbiamo inteso organizzare diversi momenti in cui far incontrare domanda e offerta di lavoro, mettendo in contatto gli studenti con le aziende del trasporto marittimo. Ma non solo. Proprio per dimostrare quanto la carriera in mare possa essere appetibile e vantaggiosa abbiamo previsto dei momenti di incontro non solo con i manager delle compagnie, ma soprattutto con quelle lavoratrici e quei lavoratori che vivono il bordo ogni giorno. L'iniziativa è rivolta principalmente agli studenti, ma è aperta anche a chi è alla ricerca di un nuovo lavoro dopo aver perso il proprio e per questo abbiamo avviato una collaborazione anche con i centri per l'impiego. Decisivo, per la realizzazione di questo progetto, il contributo della Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la Vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne". L'appuntamento di Livorno sarà il primo di una serie di incontri che andranno in scena nelle prossime settimane in altre città di mare italiane, sempre a cura di Assarmatori.



"Salpa verso la tua carriera": questo il titolo dell'evento che andrà in scena lunedì prossimo, 25 marzo, sui ponti della Moby Legacy, il traghetto più grande del mondo, ormeggiato alla banchina 62 del porto di Livorno. Appuntamento a partire dalle 9,30 con un 'Career Day' organizzato da Assarmatori, associazione armatoriale aderente a Confrtrasporto-Confercommercio che rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione Europea e dei Paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari, in collaborazione con la società GDM - Gente di Mare, uno dei più importanti centri di formazione marittima, con sede nella città labronica. A bordo di Moby Fantasy sono attesi gli studenti di diverse scuole secondarie di secondo grado, fra cui l'Istituto Nautico Cappellini di Livorno, l'Istituto Nautico Fiorillo di Carrara, l'Istituto Tecnico Enrico Fermi di Pistoia, l'Istituto Alberghiero di Rosignano Solvay, l'Istituto Tecnico Galilei di Livorno e l'Istituto Professionale Orlando di Livorno "Da ormai molto tempo - commenta Giovanni Consoli, Vice Segretario Generale di Assarmatori - l'armamento è alle prese con una carenza di personale marittimo che ha assunto connotati emergenziali, in particolare durante la stagione estiva. Per questo motivo, anche a valle del Decreto Interministeriale dello scorso novembre che ha stanziato importanti risorse economiche per la formazione di nuove professionalità da parte delle compagnie, abbiamo inteso organizzare diversi momenti in cui far incontrare domanda e offerta di lavoro, mettendo in contatto gli studenti con le aziende del trasporto marittimo. Ma non solo. Proprio per dimostrare quanto la carriera in mare possa essere appetibile e vantaggiosa abbiamo previsto dei momenti di incontro non solo con i manager delle compagnie, ma soprattutto con quelle lavoratrici e quei lavoratori che vivono il bordo ogni giorno. L'iniziativa è rivolta principalmente agli studenti, ma è aperta anche a chi è alla ricerca di un nuovo lavoro dopo aver perso il proprio e per questo abbiamo avviato una

Ship Mag

Livorno

Mancano i marittimi, Assarmatori organizza "Salpa verso la tua carriera"

Il 25 marzo a Livorno Career day a bordo della Moby Legacy. Attesi studenti di diverse scuole secondarie di secondo grado Roma - Assarmatori lancia la sua proposta per trovare una soluzione alla carenza di personale marittimo e lo fa attraverso l'iniziativa "Salpa verso la tua carriera" che andrà in scena lunedì prossimo, 25 marzo, sui ponti della Moby Legacy, il traghetto più grande del mondo, ormeggiato alla banchina 62 del porto di Livorno. Appuntamento a partire dalle 9,30 con un 'Career Day' organizzato da Assarmatori, in collaborazione con la società Gdm - Gente di Mare, centro di formazione marittima, con sede nella città toscana. Quello di Livorno sarà il primo di una serie di incontri programmati in altre città di mare italiane, sempre a cura di Assarmatori. A bordo di Moby Fantasy sono attesi gli studenti di diverse scuole secondarie di secondo grado. "Da ormai molto tempo - commenta Giovanni Consoli, vice segretario generale di Assarmatori (nella foto) - l'armamento è alle prese con una carenza di personale marittimo che ha assunto connotati emergenziali, in particolare durante la stagione estiva. Proprio per dimostrare quanto la carriera in mare possa essere appetibile e vantaggiosa abbiamo previsto dei momenti di incontro non solo con i manager delle compagnie, ma soprattutto con quelle lavoratrici e quei lavoratori che vivono il bordo ogni giorno. L'iniziativa è rivolta principalmente agli studenti, ma è aperta anche a chi è alla ricerca di un nuovo lavoro dopo aver perso il proprio e per questo abbiamo avviato una collaborazione anche con i centri per l'impiego".



Sono saliti a 42 i minori non accompagnati della Ocean Viking

E' salito a 42 il numero dei minori stranieri non accompagnati sbarcati ieri dalla Ocean Viking nel porto di Ancona. Tra loro, si apprende da fonti della Prefettura, c'è anche un bambino 9 anni, proveniente dal Mali, che è stato accolto in una comunità della Ceis ad Ancona. Una ragazzina e due ragazzi che hanno meno di 16 anni sono stati trasferiti in un centro a Matera, il resto, come era stato annunciato, in strutture per minori nelle Marche. Complessivamente le operazioni di accoglienza, prima assistenza, identificazione (presso il Palaindoor, dove sono stati effettuati anche accertamenti medici) e l'imbarco dei 336 migranti sui pullman diretti ai centri di destinazione sono andate avanti tutta la notte e si sono concluse nella tarda mattinata di oggi. Adulti e nuclei familiari sono stati suddivisi tra Puglia, Lazio e Toscana. Tre persone, tra cui una donna incinta e un uomo con la febbre sono stati trasportati all'ospedale di Torrette per accertamenti, ma poi sono tornati al Palaindoor. Oltre 50 i volontari della Croce Rossa, a cui aggiungono altre organizzazioni di volontariato. Per il porto di Ancona si tratta dell'ottavo approdo di una nave umanitaria nel giro di poco più di un anno e quindi la macchina organizzativa messa a punto dalla Prefettura con l'apporto della Questura (ieri il prefetto Saverio Ordine era sulla banchina 19) è ormai rodada tra istituzioni, protezione civile, volontariato. I naufraghi di ieri, raccolti in tre operazioni di salvataggio nel canale di Sicilia dalla nave della ong Sos Mediterranee e sbarcati sotto una pioggia battente, sono apparsi provati. Vicino al porto c'è stato un presidio di solidarietà, organizzato da varie associazioni con cartelli e striscioni. Ma anche tra gli addetti, confessa qualcuno, c'è chi si è sentito toccato.



A bordo nave due migranti già espulsi, due arresti ad Ancona

C'erano anche due migranti già espulsi dall'Italia più volte a bordo della Ocean Viking arrivata ieri al porto di Ancona con 336 naufraghi salvati dalle acque del Mediterraneo. La polizia, dopo gli accertamenti medici e le pratiche di identificazione terminate solo in mattinata al Palaindoor di Ancona, hanno arrestato un tunisino di 27 anni e un pakistano di 36 anni per aver violato il provvedimento di espulsione. Ad entrambi era stata rigettata la richiesta di asilo e nel 2021 erano stati imbarcati a bordo di aerei preposti al rimpatrio. I due arresti sono stati convalidati oggi dal Tribunale di Ancona per entrambi e il giudice ha disposto l'obbligo di firma fino al termine della procedura: per il pakistano presso carabinieri di Morrovalle, per il tunisino all'ufficio immigrazione della Questura di Ancona. I legali hanno chiesto i termini a difesa per valutare un rito alternativo. La direttissima si terrà il 23 aprile per il 27enne e il 7 maggio per il 36enne. Il giudice ha già dato il nulla osta per l'ennesima espulsione. Al giudice Carlo Cimini Il 27enne, difeso dall'avvocato Riccardo Somma, ha riferito che il nuovo tentativo di entrare in Italia era per raggiungere un parente a Morrovalle. Il 36enne - assistito dall'avvocato Daniele Sandroni, ha spiegato che credeva che il provvedimento di espulsione avesse una validità limitata.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Migranti accolti al porto, due vengono subito arrestati

ANCONA - C'erano anche due clandestini, già espulsi dall'Italia più volte, a bordo della Ocean Viking arrivata ieri al porto di **Ancona** con 336 migranti salvati dalle acque del Mediterraneo. Gli uomini della squadra mobile, dopo le pratiche di identificazione che sono andate avanti tutta la notte al Palaindoor di **Ancona** (e che hanno riguardato anche gli accertamenti medici), hanno arrestato un tunisino di 27 anni e un pachistano di 36 anni per aver violato il provvedimento di espulsione. Ad entrambi era stata rigettata la richiesta di asilo e nel 2021 sono stati imbarcati a bordo di aerei preposti al rimpatrio. Non era la prima volta che tentavano l'ingresso in Italia tramite barconi della speranza. Il pachistano, che fa il fornaio, ha fatto 11 ingressi abusivi in Italia, dal 2010 (il primo) fino al 2021 (il penultimo) per il quale aveva un ordine di espulsione della prefettura di Udine. La Ocean Viking, nave della ong Sos Mediterranee, lo ha preso a bordo nei giorni scorsi, insieme ad altri 25 migranti che erano sul gommone, partito dalla Libia e poi naufragato, quello dove ci sono stati almeno 60 morti in mare. Era tra i sopravvissuti trovati in acqua. In passato era stato espulso anche dalla prefettura di Macerata. Il tunisino invece aveva alle spalle già due ingressi abusivi, in uno è stato trovato a Melfi (in Basilicata) e in un altro a Lampedusa. L'ultima espulsione portava la firma della prefettura di Potenza (sempre in Basilicata). Questa mattina entrambi sono comparsi davanti al giudice Carlo Cimini, al tribunale di **Ancona**, per la convalida dell'arresto formalizzato nella notte. Il pachistano, difeso dall'avvocato Riccardo Somma, ha riferito che il suo nuovo tentativo di entrare in Italia è stato per raggiungere un parente che vive a Morrovalle. Il tunisino, difeso dall'avvocato Daniele Sandroni, ha spiegato che credeva che il provvedimento di espulsione avesse una validità limitata. L'arresto è stato convalidato per entrambi e il giudice ha disposto l'obbligo di firma per tutti e due fino al termine della procedura a loro carico. Il pachistano ai carabinieri di Morrovalle e il tunisino all'ufficio immigrazione della questura di **Ancona**. Entrambi gli avvocati hanno chiesto i termini a difesa, per valutare un rito alternativo e la direttissima è stata aggiornata per il 23 aprile per il tunisino e il 7 maggio per il pachistano. Il giudice ha già dato il nulla osta per l'ennesima espulsione.



03/19/2024 17:22

ANCONA - C'erano anche due clandestini, già espulsi dall'Italia più volte, a bordo della Ocean Viking arrivata ieri al porto di Ancona con 336 migranti salvati dalle acque del Mediterraneo. Gli uomini della squadra mobile, dopo le pratiche di identificazione che sono andate avanti tutta la notte al Palaindoor di Ancona (e che hanno riguardato anche gli accertamenti medici), hanno arrestato un tunisino di 27 anni e un pachistano di 36 anni per aver violato il provvedimento di espulsione. Ad entrambi era stata rigettata la richiesta di asilo e nel 2021 sono stati imbarcati a bordo di aerei preposti al rimpatrio. Non era la prima volta che tentavano l'ingresso in Italia tramite barconi della speranza. Il pachistano, che fa il fornaio, ha fatto 11 ingressi abusivi in Italia, dal 2010 (il primo) fino al 2021 (il penultimo) per il quale aveva un ordine di espulsione della prefettura di Udine. La Ocean Viking, nave della ong Sos Mediterranee, lo ha preso a bordo nei giorni scorsi, insieme ad altri 25 migranti che erano sul gommone, partito dalla Libia e poi naufragato, quello dove ci sono stati almeno 60 morti in mare. Era tra i sopravvissuti trovati in acqua. In passato era stato espulso anche dalla prefettura di Macerata. Il tunisino invece aveva alle spalle già due ingressi abusivi, in uno è stato trovato a Melfi (in Basilicata) e in un altro a Lampedusa. L'ultima espulsione portava la firma della prefettura di Potenza (sempre in Basilicata). Questa mattina entrambi sono comparsi davanti al giudice Carlo Cimini, al tribunale di Ancona, per la convalida dell'arresto formalizzato nella notte. Il pachistano, difeso dall'avvocato Riccardo Somma, ha riferito che il suo nuovo tentativo di entrare in Italia è stato per raggiungere un parente che vive a Morrovalle. Il tunisino, difeso dall'avvocato Daniele Sandroni, ha spiegato che credeva che il provvedimento di espulsione

Ocean Viking, proteste contro l'obbligo di arrivare ad Ancona: "Un viaggio pericoloso"

Sindacati e associazioni hanno manifestato contro la gestione dell'emergenza: alla nave umanitaria, che sabato era a Catania, è stato infatti impedito di attraccare in un porto più vicino rispetto a quello del capoluogo marchigiano. "Siamo indignati per il modo in cui è stato gestito il soccorso: i naufraghi sono stati costretti ad affrontare un viaggio di oltre 1.450 km, che ha aggravato le condizioni di salute di molti di loro". Questa la posizione dei sindacati e delle associazioni che ieri hanno formato un presidio accanto al porto di Ancona, dove nel pomeriggio sono sbarcati 336 migranti dalla Ocean Viking, nave umanitaria della Ong Sos Mediterranée. Sabato scorso l'imbarcazione si era fermata in prossimità del porto di Catania e a 23 persone in condizioni di salute particolarmente serie era stato permesso di sbarcare. La Ocean Viking aveva chiesto di poter attraccare in uno scalo più vicino rispetto ad Ancona, ma le autorità italiane hanno scelto di non modificare l'assegnazione iniziale. I manifestanti hanno pubblicato una nota congiunta in cui attaccano proprio questa modalità di gestione dei salvataggi in mare, affermando che "mette in pericolo la vita delle persone, oltre ad ostacolare le operazioni di soccorso".

Insieme alle sezioni locali di Cgil, Cisl e Uil, hanno preso parte alla protesta diverse realtà del terzo settore, come Amnesty Marche, il presidio anconetano di Libera e il comitato regionale dell'Anpi.



Sindacati e associazioni hanno manifestato contro la gestione dell'emergenza: alla nave umanitaria, che sabato era a Catania, è stato infatti impedito di attraccare in un porto più vicino rispetto a quello del capoluogo marchigiano. "Siamo indignati per il modo in cui è stato gestito il soccorso: i naufraghi sono stati costretti ad affrontare un viaggio di oltre 1.450 km, che ha aggravato le condizioni di salute di molti di loro". Questa la posizione dei sindacati e delle associazioni che ieri hanno formato un presidio accanto al porto di Ancona, dove nel pomeriggio sono sbarcati 336 migranti dalla Ocean Viking, nave umanitaria della Ong Sos Mediterranée. Sabato scorso l'imbarcazione si era fermata in prossimità del porto di Catania e a 23 persone in condizioni di salute particolarmente serie era stato permesso di sbarcare. La Ocean Viking aveva chiesto di poter attraccare in uno scalo più vicino rispetto ad Ancona, ma le autorità italiane hanno scelto di non modificare l'assegnazione iniziale. I manifestanti hanno pubblicato una nota congiunta in cui attaccano proprio questa modalità di gestione dei salvataggi in mare, affermando che "mette in pericolo la vita delle persone, oltre ad ostacolare le operazioni di soccorso". Insieme alle sezioni locali di Cgil, Cisl e Uil, hanno preso parte alla protesta diverse realtà del terzo settore, come Amnesty Marche, il presidio anconetano di Libera e il comitato regionale dell'Anpi.

Adsp: massiccia l'adesione allo sciopero

Redazione web CIVITAVECCHIA - Massiccia partecipazione al primo importante sciopero dei dipendenti dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. Da ieri, infatti, sono scattate le cinque giornate di astensione dal lavoro confermata venerdì scorso da Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl Mare, a seguito della fumata nera dell'incontro con il presidente dell'Authority Pino Musolino. Ieri mattina in tanti al presidio fuori l'ente, con una nutrita presenza anche di rappresentanti politici del territorio. "I contratti e i lavoratori si rispettano" recita lo striscione esposto davanti alla sede dell'Adsp. È grande la soddisfazione dei sindacati, per la pressoché totale adesione dei dipendenti dell'Adsp all'iniziativa di lotta messa in campo - hanno spiegato - a tutela della contrattazione di secondo livello e dell'integrità del livello retributivo. Solidarietà è stata espressa da parte di tutte le altre Autorità di Sistema Portuali d'Italia. I lavoratori hanno ricevuto la solidarietà da parte delle forze politiche locali con la presenza al presidio anche del sindaco Tedesco e vicesindaco Magliani. In assenza di riscontri alle istanze formulate continueremo con lo sciopero previsto fino a venerdì». E l'eco della vertenza è arrivato più a sud, con le segreterie regionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania che hanno per venerdì un'assemblea ed un'ora di sciopero per i dipendenti dell'Adsp del Mar Tirreno centrale. «Ribadiamo con forza solidarietà e sostegno alle colleghe e ai colleghi dell'Adsp di Civitavecchia - spiegano - la modifica unilaterale della contrattazione di secondo livello rappresenta una distorsione e palese lesione dei diritti quesiti, un'arbitraria modifica della Legge 84/94 da parte di chi è chiamato ad attuarla. La battaglia coraggiosa dei lavoratori di Civitavecchia è la battaglia di tutti noi, a difesa della legge 84/94, dell'autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria delle Adsp, del Ccnl porti e dell'intero sistema portuale. È inaccettabile che si possa continuamente, ed in palese violazione di leggi e contratti, mettere le mani nelle tasche dei lavoratori, calpestandone la dignità. Ed è per questo che unendoci alla lotta dei colleghi di Civitavecchia diciamo basta». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Redazione web CIVITAVECCHIA - Massiccia partecipazione al primo importante sciopero dei dipendenti dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. Da ieri, infatti, sono scattate le cinque giornate di astensione dal lavoro confermata venerdì scorso da Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl Mare, a seguito della fumata nera dell'incontro con il presidente dell'Authority Pino Musolino. Ieri mattina in tanti al presidio fuori l'ente, con una nutrita presenza anche di rappresentanti politici del territorio. "I contratti e i lavoratori si rispettano" recita lo striscione esposto davanti alla sede dell'Adsp. È grande la soddisfazione dei sindacati, per la pressoché totale adesione dei dipendenti dell'Adsp all'iniziativa di lotta messa in campo - hanno spiegato - a tutela della contrattazione di secondo livello e dell'integrità del livello retributivo. Solidarietà è stata espressa da parte di tutte le altre Autorità di Sistema Portuali d'Italia. I lavoratori hanno ricevuto la solidarietà da parte delle forze politiche locali con la presenza al presidio anche del sindaco Tedesco e vicesindaco Magliani. In assenza di riscontri alle istanze formulate continueremo con lo sciopero previsto fino a venerdì». E l'eco della vertenza è arrivato più a sud, con le segreterie regionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania che hanno per venerdì un'assemblea ed un'ora di sciopero per i dipendenti dell'Adsp del Mar Tirreno centrale. «Ribadiamo con forza solidarietà e sostegno alle colleghe e ai colleghi dell'Adsp di Civitavecchia - spiegano - la modifica unilaterale della contrattazione di secondo livello rappresenta una distorsione e palese lesione dei diritti quesiti, un'arbitraria modifica della Legge 84/94 da parte di chi è chiamato ad attuarla. La battaglia coraggiosa dei lavoratori di Civitavecchia è la battaglia di tutti noi, a difesa della legge 84/94, dell'autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria delle Adsp, del Ccnl porti e dell'intero sistema portuale. È inaccettabile che si possa continuamente, ed in palese violazione di leggi e contratti, mettere le

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Adsp: massiccia l'adesione allo sciopero

CIVITAVECCHIA - Massiccia partecipazione al primo importante sciopero dei dipendenti dell'**Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale. Da ieri, infatti, sono scattate le cinque giornate di astensione dal lavoro confermata ... Condividi CIVITAVECCHIA - Massiccia partecipazione al

primo importante sciopero dei dipendenti dell'**Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale. Da ieri, infatti, sono scattate le cinque giornate di astensione dal lavoro confermata venerdì scorso da Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl Mare, a seguito della fumata nera dell'incontro con il

presidente dell'Authority Pino Musolino. Ieri mattina in tanti al presidio fuori l'ente, con una nutrita presenza anche di rappresentanti politici del territorio. "I

contratti e i lavoratori si rispettano" recita lo striscione esposto davanti alla sede dell'**Adsp**. È grande la soddisfazione dei sindacati, per la pressoché totale adesione dei dipendenti dell'**Adsp** all'iniziativa di lotta messa in campo -

hanno spiegato - a tutela della contrattazione di secondo livello e dell'integrità del livello retributivo. Solidarietà è stata espressa da parte di tutte le altre **Autorità** di **Sistema** Portuali d'Italia. I lavoratori hanno ricevuto la solidarietà da

parte delle forze politiche locali con la presenza al presidio anche del sindaco Tedesco e vicesindaco Magliani. In assenza di riscontri alle istanze formulate continueremo con lo sciopero previsto fino a venerdì». E l'eco della vertenza è arrivato più a sud, con le segreterie regionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania che hanno per venerdì un'assemblea ed un'ora di sciopero per i dipendenti dell'**Adsp** del Mar Tirreno centrale. «Ribadiamo con forza solidarietà e sostegno alle colleghe e ai colleghi dell'**Adsp** di Civitavecchia - spiegano - la modifica unilaterale della contrattazione di secondo livello rappresenta una distorsione e palese lesione dei diritti quesiti, un'arbitraria modifica della Legge 84/94 da parte di chi è chiamato ad attuarla. La battaglia coraggiosa dei lavoratori di Civitavecchia è la battaglia di tutti noi, a difesa della legge 84/94, dell'autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria delle **Adsp**, del Ccnl porti e dell'intero **sistema portuale**. È inaccettabile che si possa continuamente, ed in palese violazione di leggi e contratti, mettere le mani nelle tasche dei lavoratori, calpestandone la dignità. Ed è per questo che unendoci alla lotta dei colleghi di Civitavecchia diciamo basta».

©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.

parte delle forze politiche locali con la presenza al presidio anche del sindaco Tedesco e vicesindaco Magliani. In assenza di riscontri alle istanze formulate continueremo con lo sciopero previsto fino a venerdì». E l'eco della vertenza è arrivato più a sud, con le segreterie regionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania che hanno per venerdì un'assemblea ed un'ora di sciopero per i dipendenti dell'**Adsp** del Mar Tirreno centrale. «Ribadiamo con forza solidarietà e sostegno alle colleghe e ai colleghi dell'**Adsp** di Civitavecchia - spiegano - la modifica unilaterale della contrattazione di secondo livello rappresenta una distorsione e palese lesione dei diritti quesiti, un'arbitraria modifica della Legge 84/94 da parte di chi è chiamato ad attuarla. La battaglia coraggiosa dei lavoratori di Civitavecchia è la battaglia di tutti noi, a difesa della legge 84/94, dell'autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria delle **Adsp**, del Ccnl porti e dell'intero **sistema portuale**. È inaccettabile che si possa continuamente, ed in palese violazione di leggi e contratti, mettere le mani nelle tasche dei lavoratori, calpestandone la dignità. Ed è per questo che unendoci alla lotta dei colleghi di Civitavecchia diciamo basta».

©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.

parte delle forze politiche locali con la presenza al presidio anche del sindaco Tedesco e vicesindaco Magliani. In assenza di riscontri alle istanze formulate continueremo con lo sciopero previsto fino a venerdì». E l'eco della vertenza è arrivato più a sud, con le segreterie regionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania che hanno per venerdì un'assemblea ed un'ora di sciopero per i dipendenti dell'**Adsp** del Mar Tirreno centrale. «Ribadiamo con forza solidarietà e sostegno alle colleghe e ai colleghi dell'**Adsp** di Civitavecchia - spiegano - la modifica unilaterale della contrattazione di secondo livello rappresenta una distorsione e palese lesione dei diritti quesiti, un'arbitraria modifica della Legge 84/94 da parte di chi è chiamato ad attuarla. La battaglia coraggiosa dei lavoratori di Civitavecchia è la battaglia di tutti noi, a difesa della legge 84/94, dell'autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria delle **Adsp**, del Ccnl porti e dell'intero **sistema portuale**. È inaccettabile che si possa continuamente, ed in palese violazione di leggi e contratti, mettere le mani nelle tasche dei lavoratori, calpestandone la dignità. Ed è per questo che unendoci alla lotta dei colleghi di Civitavecchia diciamo basta».

©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.

parte delle forze politiche locali con la presenza al presidio anche del sindaco Tedesco e vicesindaco Magliani. In assenza di riscontri alle istanze formulate continueremo con lo sciopero previsto fino a venerdì». E l'eco della vertenza è arrivato più a sud, con le segreterie regionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania che hanno per venerdì un'assemblea ed un'ora di sciopero per i dipendenti dell'**Adsp** del Mar Tirreno centrale. «Ribadiamo con forza solidarietà e sostegno alle colleghe e ai colleghi dell'**Adsp** di Civitavecchia - spiegano - la modifica unilaterale della contrattazione di secondo livello rappresenta una distorsione e palese lesione dei diritti quesiti, un'arbitraria modifica della Legge 84/94 da parte di chi è chiamato ad attuarla. La battaglia coraggiosa dei lavoratori di Civitavecchia è la battaglia di tutti noi, a difesa della legge 84/94, dell'autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria delle **Adsp**, del Ccnl porti e dell'intero **sistema portuale**. È inaccettabile che si possa continuamente, ed in palese violazione di leggi e contratti, mettere le mani nelle tasche dei lavoratori, calpestandone la dignità. Ed è per questo che unendoci alla lotta dei colleghi di Civitavecchia diciamo basta».

©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.

parte delle forze politiche locali con la presenza al presidio anche del sindaco Tedesco e vicesindaco Magliani. In assenza di riscontri alle istanze formulate continueremo con lo sciopero previsto fino a venerdì». E l'eco della vertenza è arrivato più a sud, con le segreterie regionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania che hanno per venerdì un'assemblea ed un'ora di sciopero per i dipendenti dell'**Adsp** del Mar Tirreno centrale. «Ribadiamo con forza solidarietà e sostegno alle colleghe e ai colleghi dell'**Adsp** di Civitavecchia - spiegano - la modifica unilaterale della contrattazione di secondo livello rappresenta una distorsione e palese lesione dei diritti quesiti, un'arbitraria modifica della Legge 84/94 da parte di chi è chiamato ad attuarla. La battaglia coraggiosa dei lavoratori di Civitavecchia è la battaglia di tutti noi, a difesa della legge 84/94, dell'autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria delle **Adsp**, del Ccnl porti e dell'intero **sistema portuale**. È inaccettabile che si possa continuamente, ed in palese violazione di leggi e contratti, mettere le mani nelle tasche dei lavoratori, calpestandone la dignità. Ed è per questo che unendoci alla lotta dei colleghi di Civitavecchia diciamo basta».

©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.

parte delle forze politiche locali con la presenza al presidio anche del sindaco Tedesco e vicesindaco Magliani. In assenza di riscontri alle istanze formulate continueremo con lo sciopero previsto fino a venerdì». E l'eco della vertenza è arrivato più a sud, con le segreterie regionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania che hanno per venerdì un'assemblea ed un'ora di sciopero per i dipendenti dell'**Adsp** del Mar Tirreno centrale. «Ribadiamo con forza solidarietà e sostegno alle colleghe e ai colleghi dell'**Adsp** di Civitavecchia - spiegano - la modifica unilaterale della contrattazione di secondo livello rappresenta una distorsione e palese lesione dei diritti quesiti, un'arbitraria modifica della Legge 84/94 da parte di chi è chiamato ad attuarla. La battaglia coraggiosa dei lavoratori di Civitavecchia è la battaglia di tutti noi, a difesa della legge 84/94, dell'autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria delle **Adsp**, del Ccnl porti e dell'intero **sistema portuale**. È inaccettabile che si possa continuamente, ed in palese violazione di leggi e contratti, mettere le mani nelle tasche dei lavoratori, calpestandone la dignità. Ed è per questo che unendoci alla lotta dei colleghi di Civitavecchia diciamo basta».

©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.

parte delle forze politiche locali con la presenza al presidio anche del sindaco Tedesco e vicesindaco Magliani. In assenza di riscontri alle istanze formulate continueremo con lo sciopero previsto fino a venerdì». E l'eco della vertenza è arrivato più a sud, con le segreterie regionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania che hanno per venerdì un'assemblea ed un'ora di sciopero per i dipendenti dell'**Adsp** del Mar Tirreno centrale. «Ribadiamo con forza solidarietà e sostegno alle colleghe e ai colleghi dell'**Adsp** di Civitavecchia - spiegano - la modifica unilaterale della contrattazione di secondo livello rappresenta una distorsione e palese lesione dei diritti quesiti, un'arbitraria modifica della Legge 84/94 da parte di chi è chiamato ad attuarla. La battaglia coraggiosa dei lavoratori di Civitavecchia è la battaglia di tutti noi, a difesa della legge 84/94, dell'autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria delle **Adsp**, del Ccnl porti e dell'intero **sistema portuale**. È inaccettabile che si possa continuamente, ed in palese violazione di leggi e contratti, mettere le mani nelle tasche dei lavoratori, calpestandone la dignità. Ed è per questo che unendoci alla lotta dei colleghi di Civitavecchia diciamo basta».

©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.

parte delle forze politiche locali con la presenza al presidio anche del sindaco Tedesco e vicesindaco Magliani. In assenza di riscontri alle istanze formulate continueremo con lo sciopero previsto fino a venerdì». E l'eco della vertenza è arrivato più a sud, con le segreterie regionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania che hanno per venerdì un'assemblea ed un'ora di sciopero per i dipendenti dell'**Adsp** del Mar Tirreno centrale. «Ribadiamo con forza solidarietà e sostegno alle colleghe e ai colleghi dell'**Adsp** di Civitavecchia - spiegano - la modifica unilaterale della contrattazione di secondo livello rappresenta una distorsione e palese lesione dei diritti quesiti, un'arbitraria modifica della Legge 84/94 da parte di chi è chiamato ad attuarla. La battaglia coraggiosa dei lavoratori di Civitavecchia è la battaglia di tutti noi, a difesa della legge 84/94, dell'autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria delle **Adsp**, del Ccnl porti e dell'intero **sistema portuale**. È inaccettabile che si possa continuamente, ed in palese violazione di leggi e contratti, mettere le mani nelle tasche dei lavoratori, calpestandone la dignità. Ed è per questo che unendoci alla lotta dei colleghi di Civitavecchia diciamo basta».

©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.



03/19/2024 10:35

CIVITAVECCHIA - Massiccia partecipazione al primo importante sciopero dei dipendenti dell'Authority di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. Da ieri, infatti, sono scattate le cinque giornate di astensione dal lavoro confermata venerdì scorso da Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl Mare, a seguito della fumata nera dell'incontro con il presidente dell'Authority Pino Musolino. Ieri mattina in tanti al presidio fuori l'ente, con una nutrita presenza anche di rappresentanti politici del territorio. "I contratti e i lavoratori si rispettano" recita lo striscione esposto davanti alla sede dell'Adsp. È grande la soddisfazione dei sindacati, per la pressoché totale adesione dei dipendenti dell'Adsp all'iniziativa di lotta messa in campo - hanno spiegato - a tutela della contrattazione di secondo livello e dell'integrità del livello retributivo. Solidarietà è stata espressa da parte di tutte le altre Autorità di Sistema Portuali d'Italia. I lavoratori hanno ricevuto la solidarietà da parte delle forze politiche locali con la presenza al presidio anche del sindaco Tedesco e vicesindaco Magliani. In assenza di riscontri alle istanze formulate continueremo con lo sciopero previsto fino a venerdì». E l'eco della vertenza è arrivato più a sud, con le segreterie regionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania che hanno per venerdì un'assemblea ed un'ora di sciopero per i dipendenti dell'Adsp del Mar Tirreno centrale. «Ribadiamo con forza solidarietà e sostegno alle colleghe e ai colleghi dell'Adsp di Civitavecchia - spiegano - la modifica unilaterale della contrattazione di secondo livello rappresenta una distorsione e palese lesione dei diritti quesiti, un'arbitraria modifica della Legge 84/94 da parte di chi è chiamato ad attuarla. La battaglia coraggiosa dei lavoratori di Civitavecchia è la battaglia di tutti noi, a difesa della legge 84/94, dell'autonomia amministrativa, organizzativa,

Port News

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Al via lo sciopero nell'AdSP di Civitavecchia

Scattano oggi i cinque giorni di sciopero da parte dei dipendenti dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale**. Al **centro** della protesta l'annullamento unilaterale da parte del Comitato di Gestione del contratto di secondo livello dei dipendenti che era stato sottoscritto a dicembre 2022. Venerdì scorso i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti e Ugl Mare avevano incontrato il presidente dell'AdSP Pino Musolini per trovare una soluzione ma «Nonostante un clima fattivo avevano spiegato i sindacati a margine della riunione- non è stato trovato un accordo e una soluzione tra amministrazione e sindacati che pertanto hanno confermato le cinque giornate di sciopero programmate dal 18 al 22 marzo, a tutela dei diritti dei lavoratori dell'ente, evento mai verificatosi nei porti nazionali.



Ship Mag

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia, adesione massiccia anche nel secondo giorno di sciopero

I sindacati all'attacco: "Lo stop continua, ormai la vertenza sta assumendo un carattere nazionale" **Civitavecchia** - Anche oggi adesione massiccia delle lavoratrici e dei lavoratori del **porto di Civitavecchia** nella seconda giornata consecutiva di sciopero proclamata dai sindacati contro la decisione dell'Adsp di procedere alla modifica unilaterale dell'accordo di secondo livello. La protesta continua anche domani con le stesse modalità indicate dalle organizzazioni sindacali. E senza novità si proseguirà fino a venerdì. "L'attenzione sulla vertenza sta prendendo un rilievo di carattere nazionale anche grazie al supporto di tutte le Adsp ed in particolare è prevista la proclamazione da parte dell'Adsp di Napoli e Salerno di uno sciopero di un'ora alla fine del turno di venerdì prossimo", scrivono Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Uglmareporti.



Più Teu a Salerno

Agostino Gallozzi **SALERNO** - Nonostante il perdurare di uno sfavorevole e problematico scenario geo-politico internazionale, **Salerno** Container Terminal evidenzia in questo primo scorcio del 2024 una crescita del 9% del traffico contenitori, passato dai 53.573 teus movimentati nel primo bimestre del 2023 ai 58.280 teus registrati nello stesso periodo dell'anno in corso. In particolare, confermando una propria vocazione a servizio delle aziende italiane, il flusso dell'export, riferibile all'area campana e centro meridionale, cresce del 13%, mentre l'import del 5%. Nel periodo preso in esame nel 2024 sono stati 160 di approdi di navi full container, rispetto ai 147 dell'anno precedente, con una media di 20 navi a settimana ed un incremento del 8,8%. In aggiunta ai traffici container, **Salerno** Container Terminal, nel bimestre 2024, ha movimentato 77.972 tonnellate di rinfuse alimentari, rispetto alle 51.808 tonnellate del 2023, segnando un più 50%, e ha incrementato del 8,5% i traffici del comparto delle Autostrade del Mare. "I dati di SCT riferiti alla movimentazione di contenitori nel **porto** di **Salerno** - dichiara Agostino Gallozzi - confermano le proiezioni dei mesi precedenti. In particolare, l'aumento dei flussi all'export è un segnale importante, che conferma la funzione competitiva del **porto** a servizio delle aziende produttrici campane e centro meridionali, che si affermano sui mercati internazionali. Tutto questo accade in una fase molto critica dell'interscambio globale, con il fenomeno bellico in atto nel Mar Rosso, che dilata i tempi di navigazione costringendo a molte merci di seguire la rotta che circumnaviga il Sud dell'Africa, entrando nel Mediterraneo attraverso Gibilterra invece che Suez. Contiamo nel corso dell'anno di portare a **Salerno** altri servizi per nuove aree del mondo, così da aggiungere ulteriori opportunità all'export delle nostre aziende."



A Bari una nuova nave carica di grano dalla Russia, la Coldiretti: "Basta con l'import che distrugge le aziende pugliesi"

L'associazione di categoria: "La Commissione europea valuterà finalmente a breve la proposta di introdurre restrizioni all'importazione di prodotti agricoli, come i cereali, dalla Russia verso l'Unione europea, una decisione importante". Ascolta questo articolo ora... "La Commissione europea valuterà finalmente a breve la proposta di introdurre restrizioni all'importazione di prodotti agricoli, come i cereali, dalla Russia verso l'Unione europea, una decisione importante che va incontro alle richieste di Coldiretti per fermare le speculazioni sul grano, divenuto uno strumento di guerra geopolitica per colpire i Paesi dell'Unione". Ad affermarlo è Coldiretti Puglia che commenta l'annuncio della presidente dell'Esecutivo Ue, Ursula von der Leyen, "mentre a Bari sta per attraccare la nave carica di grano Ekaterina proveniente dal porto russo di Novorossiysk". "Le importazioni di grano duro dalla Russia - rimarca Coldiretti - hanno infatti raggiunto il valore record di 445 milioni di chili nel 2023 in aumento di oltre 11 volte (+1013%) rispetto all'anno precedente, provocando il crollo delle quotazioni del grano made in Italy che ha messo in ginocchio i produttori agricoli, secondo lo studio dell'Osservatorio strategico della Coldiretti sulla base dei dati Istat. Con le quotazioni scese ampiamente al di sotto dei costi di produzione, a rischio è la sopravvivenza di 38mila aziende agricole in Puglia, il Granaio d'Italia, e la sovranità alimentare del Paese con l'aumento della dipendenza dall'estero". Per l'associazione "fermate le importazioni sleali, introducendo con decisione il principio di reciprocità per fare in modo che tutti i prodotti che entrano nell'Unione rispettino gli stessi standard dal punto di vista ambientale, sanitario e del rispetto delle norme sul lavoro previsti nel mercato interno, poiché è intollerabile la concorrenza sleale che mette a rischio la salute dei cittadini e la sopravvivenza delle imprese agricole. Ad aumentare sono anche gli arrivi dalla Turchia sulla quale grava peraltro il sospetto di triangolazioni dalla Russia". Nel 2023 dal Paese di Erdogan, secondo l'Osservatorio strategico della Coldiretti, sono arrivati ben 417 milioni di chili di grano duro in aumento dell'807% rispetto all'anno precedente e il Tmo, l'ente statale turco per i cereali - denuncia la Coldiretti Puglia - avrebbe bandito una nuova gara internazionale per la vendita e l'esportazione di ulteriori 150 milioni di chili di prodotto nel 2024. Un vero e proprio fiume di prodotto destinato in gran parte ad arrivare in Italia che, aggiunto a quello di grano canadese, impatta sui prezzi del grano nazionale, praticamente in caduta libera. "Le aste turche del frumento affossano ancora i prezzi del grano pugliese - si legge ancora -, con il crollo delle quotazioni sia a Foggia che ad Altamura ed il prezzo del grano fino che scende ancora a 320 euro a tonnellata, mentre nei porti pugliesi continua il via vai di navi mercantili provenienti dalla Turchia. Si tratta di valori che portano la coltivazione sotto i costi di produzione, rendendola di fatto antieconomica ed esponendo



03/19/2024 10:09 Redazione Marzo

L'associazione di categoria: "La Commissione europea valuterà finalmente a breve la proposta di introdurre restrizioni all'importazione di prodotti agricoli, come i cereali, dalla Russia verso l'Unione europea, una decisione importante". Ascolta questo articolo ora... "La Commissione europea valuterà finalmente a breve la proposta di introdurre restrizioni all'importazione di prodotti agricoli, come i cereali, dalla Russia verso l'Unione europea, una decisione importante che va incontro alle richieste di Coldiretti per fermare le speculazioni sul grano, divenuto uno strumento di guerra geopolitica per colpire i Paesi dell'Unione". Ad affermarlo è Coldiretti Puglia che commenta l'annuncio della presidente dell'Esecutivo Ue, Ursula von der Leyen, "mentre a Bari sta per attraccare la nave carica di grano Ekaterina proveniente dal porto russo di Novorossiysk". "Le importazioni di grano duro dalla Russia - rimarca Coldiretti - hanno infatti raggiunto il valore record di 445 milioni di chili nel 2023 in aumento di oltre 11 volte (+1013%) rispetto all'anno precedente, provocando il crollo delle quotazioni del grano made in Italy che ha messo in ginocchio i produttori agricoli, secondo lo studio dell'Osservatorio strategico della Coldiretti sulla base dei dati Istat. Con le quotazioni scese ampiamente al di sotto dei costi di produzione, a rischio è la sopravvivenza di 38mila aziende agricole in Puglia, il Granaio d'Italia, e la sovranità alimentare del Paese con l'aumento della dipendenza dall'estero". Per l'associazione "fermate le importazioni sleali, introducendo con decisione il principio di reciprocità per fare in modo che tutti i prodotti che entrano nell'Unione rispettino gli stessi standard dal punto di vista ambientale, sanitario e del rispetto delle norme sul lavoro previsti nel mercato interno, poiché è intollerabile la concorrenza sleale che mette a rischio la salute dei cittadini e la sopravvivenza delle imprese agricole. Ad aumentare sono anche gli arrivi dalla Turchia sulla quale grava peraltro il sospetto di triangolazioni dalla

Bari Today

Bari

le aziende agricole al rischio crack, soprattutto nelle aree interne senza alternative produttive. Un abbandono dei terreni che pesa anche sull'assetto idrogeologico del Paese aprendo al rischio di desertificazione. Sotto accusa ci sono gli accordi di libero scambio europei - incalza Coldiretti Puglia - per cui vanno fermate le importazioni sleali, introducendo con decisione il principio di reciprocità per fare in modo che tutti i prodotti che entrano nell'Unione rispettino gli stessi standard dal punto di vista ambientale, sanitario e del rispetto delle norme sul lavoro previsti nel mercato interno, poiché è intollerabile la concorrenza sleale che mette a rischio la salute dei cittadini e la sopravvivenza delle imprese agricole" conclude Coldiretti.

Sequestrate 18mila scarpe contraffatte, nascoste in un camion dalla Grecia

L'intervento della Guardia di Finanza durante i controlli ai varchi doganali nel **porto** Sequestrate dalla Guardia di finanza circa 18.500 calzature contraffatte nel **porto** di **Brindisi**. La merce era a bordo di un camion proveniente dalla Grecia. Il rafforzamento dei controlli ai varchi doganali, spiegano i finanzieri, ha consentito di intercettare un Tir al cui interno c'erano migliaia di scarpe "abilmente contraffatte". Le perizie tecniche delle società specializzate nella tutela dei marchi "hanno confermato la non autenticità, consentendo il sequestro".



(Sito) Ansa**Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia****Porto Gioia Tauro, autorizzato adeguamento tecnico-funzionale**

Si è riunito stamattina il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, presieduto da Andrea Agostinelli e guidato dal segretario generale Alessandro Guerri. Al centro della discussione gli elementi che definiscono la politica dell'Ente adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. La riunione, è scritto in una nota, è stata aperta con l'illustrazione e, quindi, la relativa adozione all'unanimità dell'Atf (Adeguamento tecnico funzionale) al Piano regolatore del **Porto di Gioia Tauro**, già approvato dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Al suo interno alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano "variante" al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi. "In particolare - è scritto nella nota - l'adeguamento tecnico funzionale si è reso necessario per offrire allo scalo portuale una maggiore e uniforme profondità dei fondali lungo l'intero canale, finalizzata ad ampliare la competitività del **porto**, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i principali delle rotte transoceaniche interne al circuito internazionale del Mediterraneo. Attraverso l'adozione dell'Atf si potrà, così, procedere ad avviare i lavori di consolidamento e di approfondimento del canale portuale a 18 metri anche nel tratto A, che ha una lunghezza di 783 metri, nel tratto B (457 metri) e nel tratto C (645 metri), che al momento hanno quota 16 metri". Tra gli altri punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni dell'attività di impresa portuale per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali negli scali di competenza. L'organismo è poi passato all'approvazione dei Piani d'Impresa che, annualmente, vede l'Ente impegnato nella verifica dei report presentati dalle imprese portuali chiamate a rispettare il raggiungimento degli obiettivi indicati nei propri piani d'impresa al momento della richiesta di autorizzazione all'esercizio. È stata, quindi, ratificata all'unanimità la variazione, adottata in via d'urgenza, del Bilancio 2023 che ha adeguato in aumento alcune voci di entrata e di spesa. "Tra queste - è scritto nella nota - al capitolo entrate spicca l'aumento di 7 milioni di euro relativo agli introiti derivanti dalle tasse d'ancoraggio, mentre tra le voci di spesa, in particolare, la destinazione di un plafond di 1,5 milioni di euro al rimborso delle tasse d'ancoraggio, che rappresenta un importante strumento per rendere concorrenziale il **porto di Gioia Tauro**, soprattutto, alla luce delle direttive europee e della crisi del Mar Rosso". Al punto relativo alle richieste concessorie, in particolare, è stato autorizzato all'unanimità il rilascio di concessione demaniale in ampliamento dell'azienda Fom, nel **porto di Corigliano Calabro**, per l'uso dello specchio acqueo adiacente il manufatto dell'ex Lega Navale, già in sua concessione,



Si è riunito stamattina il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, presieduto da Andrea Agostinelli e guidato dal segretario generale Alessandro Guerri. Al centro della discussione gli elementi che definiscono la politica dell'Ente adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. La riunione, è scritto in una nota, è stata aperta con l'illustrazione e, quindi, la relativa adozione all'unanimità dell'Atf (Adeguamento tecnico funzionale) al Piano regolatore del Porto di Gioia Tauro, già approvato dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Al suo interno alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano "variante" al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi. "In particolare - è scritto nella nota - l'adeguamento tecnico funzionale si è reso necessario per offrire allo scalo portuale una maggiore e uniforme profondità dei fondali lungo l'intero canale, finalizzata ad ampliare la competitività del porto, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i principali delle rotte transoceaniche interne al circuito internazionale del Mediterraneo. Attraverso l'adozione dell'Atf si potrà, così, procedere ad avviare i lavori di consolidamento e di approfondimento del canale portuale a 18 metri anche nel tratto A, che ha una lunghezza di 783 metri, nel tratto B (457 metri) e nel tratto C (645 metri), che al momento hanno quota 16 metri". Tra gli altri punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni dell'attività di impresa portuale per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali negli scali di competenza. L'organismo è poi passato all'approvazione dei Piani d'Impresa che, annualmente, vede l'Ente impegnato nella verifica dei report presentati dalle imprese portuali chiamate a rispettare il

(Sito) Ansa

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

per lo sviluppo della sua attività produttiva di nautica da diporto. A conclusione della riunione Agostinelli ha evidenziato le linee di programmazione adottate dall'Ente che, nello specifico, hanno determinato il completo banchinamento del porto di Gioia Tauro, al fine di garantire maggiore crescita e competitività allo scalo. A tale proposito, Agostinelli si è soffermato sul completamento della banchina di ponente del porto di Gioia Tauro, funzionale alla diversificazione dell'offerta dei servizi portuali offerti, che a breve sarà inaugurata, e agli interventi di approfondimento a 18 metri dell'intero canale portuale. Tra gli altri lavori di particolare rilievo, Agostinelli ha altresì sottolineato, ponendo nuovamente l'accento sul porto di Corigliano Calabro, la recente sottoscrizione dell'atto di sottomissione e l'autorizzazione Zes unica alla richiesta della società "Baker Hughes - Nuovo Pignone" per dare inizio ad una grande realtà imprenditoriale nel porto di Corigliano Calabro che assicurerà la rinascita dello scalo e porterà sviluppo ed economia nel territorio della Sibaritide.

CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Corigliano: nasce il Porto Turistico

Via libera all'ampliamento delle attività curate dai fratelli Feraco. Importanti novità per il futuro del **Porto di Corigliano**. Novità afferenti la nascita, nella realtà dei fatti, di un **Porto Turistico** all'interno della medesima infrastruttura, la cui autorizzazione era a dir poco attesa. Si è riunito stamani, infatti, il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio, presieduto dal presidente Andrea Agostinelli e guidato dal segretario generale Alessandro Guerri. Al centro della discussione gli elementi che definiscono la politica dell'Ente adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. Al punto relativo alle richieste concessorie, in particolare, è stato autorizzato all'unanimità il rilascio di concessione demaniale in ampliamento dell'azienda FOM, nel **porto di Corigliano**, per l'uso dello specchio acqueo adiacente il manufatto dell'ex Lega Navale, già in sua concessione, per lo sviluppo della sua attività produttiva di nautica da diporto. Si tratta di un riconoscimento istituzionale all'impegno da sempre profuso nel settore, con abnegazione e professionalità, dai fratelli Feraco, imprenditori stimati e sempre in prima linea nel solco della promozione turistica della città di **Corigliano-Rossano** e dell'intera Sibaritide. Un servizio significativo, questo della nautica da diporto, reso possibile grazie all'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio e al presidente Agostinelli in particolare, e che può configurarsi come volano di sviluppo del **Porto di Corigliano** in coerenza col rispetto dell'ambiente e delle naturali vocazioni del territorio. FABIO PISTOIA.



Porto di Gioia Tauro, adottato all'unanimità l'Adeguamento tecnico funzionale

Si potrà ora procedere all'avvio dei lavori per rendere i fondali dell'intero canale più profondi, passando dagli attuali 16 a 18 metri **GIOIA TAURO**. Si è riunito stamattina il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio, presieduto dal presidente Andrea Agostinelli e guidato dal segretario generale Alessandro Guerri. Al centro della discussione gli elementi che definiscono la politica dell'Ente adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. La riunione è stata aperta con l'illustrazione e, quindi, la relativa adozione all'unanimità dell' ATF (Adeguamento tecnico funzionale) al Piano regolatore del **Porto di Gioia Tauro**, già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Al suo interno alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano "variante" al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi. In particolare, l'adeguamento tecnico funzionale si è reso necessario per offrire allo scalo portuale una maggiore e uniforme profondità dei fondali lungo l'intero canale, finalizzata ad ampliare la competitività del **porto**, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i principali delle rotte transoceaniche interne al circuito internazionale del Mediterraneo.



Porto Gioia Tauro: Comitato di gestione autorizza adeguamento tecnico funzionale

(FERPRESS) Gioia Tauro, 19 MAR Si è riunito stamattina il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio, presieduto dal presidente **Andrea Agostinelli** e guidato dal segretario generale Alessandro Guerri. Al centro della discussione gli elementi che definiscono la politica dell'Ente adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. La riunione è stata aperta con l'illustrazione e, quindi, la relativa adozione all'unanimità dell'ATF (Adeguamento tecnico funzionale) al Piano regolatore del Porto di Gioia Tauro, già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Al suo interno alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano variante al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi. In particolare, l'adeguamento tecnico funzionale si è reso necessario per offrire allo scalo portuale una maggiore e uniforme profondità dei fondali lungo l'intero canale, finalizzata ad ampliare la competitività del porto, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i principali delle rotte transoceaniche interne al circuito internazionale del Mediterraneo. Attraverso l'adozione dell'ATF si potrà, così, procedere ad avviare i lavori di consolidamento e di approfondimento del canale portuale a 18 metri anche nel tratto A, che ha una lunghezza di 783 metri, nel tratto B (457 metri) e nel tratto C (645 metri), che al momento hanno quota 16 metri. Tra gli altri punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni dell'attività di impresa portuale per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali negli scali di competenza. Si è quindi passati all'approvazione dei Piani d'Impresa che, annualmente, vede l'Ente impegnato nella verifica dei report presentati dalle imprese portuali chiamate a rispettare il raggiungimento degli obiettivi indicati nei propri piani d'impresa al momento della richiesta di autorizzazione all'esercizio. È stata, quindi, ratificata all'unanimità la variazione, adottata in via d'urgenza, del Bilancio 2023 che ha adeguato in aumento alcune voci di Entrata e di Spesa. Tra queste, al capitolo Entrate spicca l'aumento di 7 milioni di euro relativo agli introiti derivanti dalle tasse d'ancoraggio, mentre tra le voci di Spesa, in particolare, la destinazione di un plafond di 1,5 milioni di euro al rimborso delle tasse d'ancoraggio, che rappresenta un importante strumento per rendere concorrenziale il porto di Gioia Tauro, soprattutto, alla luce delle direttive europee e della crisi del Mar Rosso. Al punto relativo alle richieste concessorie, in particolare, è stato autorizzato all'unanimità il rilascio di concessione demaniale in ampliamento dell'azienda FOM, nel porto di Corigliano Calabro, per l'uso dello specchio acqueo adiacente il manufatto dell'ex Lega Navale, già in sua concessione, per lo sviluppo della sua attività produttiva di nautica da diporto. A conclusione della riunione il presidente **Andrea Agostinelli** ha evidenziato le linee di programmazione adottate dall'Ente che, nello specifico,



FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

hanno determinato il completo banchinamento del porto di Gioia Tauro, al fine di garantire maggiore crescita e competitività allo scalo. A tale proposito, il presidente **Agostinelli** si è soffermato sul completamento della banchina di ponente del porto di Gioia Tauro, funzionale alla diversificazione dell'offerta dei servizi portuali offerti, che a breve sarà inaugurata, e agli interventi di approfondimento a 18 metri dell'intero canale portuale. Tra gli altri lavori di particolare rilievo, **Agostinelli** ha altresì sottolineato, ponendo nuovamente l'accento sul porto di Corigliano Calabro, la recente sottoscrizione dell'atto di sottomissione e l'autorizzazione Zes unica alla richiesta della società Baker Hughes Nuovo Pignone per dare inizio ad una grande realtà imprenditoriale nel porto di Corigliano Calabro che assicurerà la rinascita dello scalo e porterà sviluppo ed economia nel territorio della Sibaritide.

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, autorizzato l'adeguamento tecnico funzionale del porto

Si è riunito il comitato di gestione dell'Authority calabrese sotto la presidenza di Andrea Agostinelli La politica adottata dall' Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. Questo l'argomento principale del comitato di gestione dell'Authority calabrese, riunito sotto la presidenza di Andrea Agostinelli e guidato dal segretario generale Alessandro Guerri. La riunione è stata aperta con l'illustrazione e, quindi, la relativa adozione all'unanimità dell'ATF (Adeguamento tecnico funzionale) al Piano regolatore del **Porto** di **Gioia Tauro**, già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Al suo interno alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano "variante" al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi. In particolare, l'adeguamento tecnico funzionale si è reso necessario per offrire allo scalo portuale una maggiore e uniforme profondità dei fondali lungo l'intero canale, finalizzata ad ampliare la competitività del **porto**, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i principali delle rotte transoceaniche interne al circuito internazionale del Mediterraneo.

Attraverso l'adozione dell'ATF si potrà, così, procedere ad avviare i lavori di consolidamento e di approfondimento del canale portuale a 18 metri anche nel tratto A, che ha una lunghezza di 783 metri, nel tratto B (457 metri) e nel tratto C (645 metri), che al momento hanno quota 16 metri. Tra gli altri punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni dell'attività di impresa portuale per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali negli scali di competenza. Si è quindi passati all'approvazione dei Piani d'Impresa che, annualmente, vede l'ente impegnato nella verifica dei report presentati dalle imprese portuali chiamate a rispettare il raggiungimento degli obiettivi indicati nei propri piani d'impresa al momento della richiesta di autorizzazione all'esercizio. È stata, quindi, ratificata all'unanimità la variazione, adottata in via d'urgenza, del Bilancio 2023 che ha adeguato in aumento alcune voci di Entrata e di Spesa. Tra queste, al capitolo Entrate spicca l'aumento di 7 milioni di euro relativo agli introiti derivanti dalle tasse d'ancoraggio, mentre tra le voci di Spesa, in particolare, la destinazione di un plafond di 1,5 milioni di euro al rimborso delle tasse d'ancoraggio, che rappresenta un importante strumento per rendere concorrenziale il **porto** di **Gioia Tauro**, soprattutto, alla luce delle direttive europee e della crisi del Mar Rosso. Al punto relativo alle richieste concessorie, in particolare, è stato autorizzato all'unanimità il rilascio di concessione demaniale in ampliamento dell'azienda FOM, nel **porto** di Corigliano Calabro, per l'uso dello specchio acqueo adiacente il manufatto dell'ex Lega Navale, già in sua concessione, per lo sviluppo della sua attività produttiva di nautica da diporto. A conclusione della riunione



Si è riunito il comitato di gestione dell'Authority calabrese sotto la presidenza di Andrea Agostinelli La politica adottata dall' Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione. Questo l'argomento principale del comitato di gestione dell'Authority calabrese, riunito sotto la presidenza di Andrea Agostinelli e guidato dal segretario generale Alessandro Guerri. La riunione è stata aperta con l'illustrazione e, quindi, la relativa adozione all'unanimità dell'ATF (Adeguamento tecnico funzionale) al Piano regolatore del Porto di Gioia Tauro, già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Al suo interno alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano "variante" al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi. In particolare, l'adeguamento tecnico funzionale si è reso necessario per offrire allo scalo portuale una maggiore e uniforme profondità dei fondali lungo l'intero canale, finalizzata ad ampliare la competitività del porto, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i principali delle rotte transoceaniche interne al circuito internazionale del Mediterraneo. Attraverso l'adozione dell'ATF si potrà, così, procedere ad avviare i lavori di consolidamento e di approfondimento del canale portuale a 18 metri anche nel tratto A, che ha una lunghezza di 783 metri, nel tratto B (457 metri) e nel tratto C (645 metri), che al momento hanno quota 16 metri. Tra gli altri punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni dell'attività di impresa portuale per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali negli scali di competenza. Si è quindi passati all'approvazione dei Piani d'Impresa che, annualmente, vede l'ente impegnato nella verifica dei report presentati dalle imprese portuali chiamate a rispettare il raggiungimento degli obiettivi indicati nei propri piani d'impresa al momento della richiesta di autorizzazione all'esercizio. È stata,

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

il presidente Andrea Agostinelli ha evidenziato le linee di programmazione adottate dall'ente che, nello specifico, hanno determinato il completo banchinamento del porto di Gioia Tauro, al fine di garantire maggiore crescita e competitività allo scalo. A tale proposito, il presidente Agostinelli si è soffermato sul completamento della banchina di ponente del porto di Gioia Tauro, funzionale alla diversificazione dell'offerta dei servizi portuali offerti, che a breve sarà inaugurata, e agli interventi di approfondimento a 18 metri dell'intero canale portuale. Tra gli altri lavori di particolare rilievo, Agostinelli ha altresì sottolineato, ponendo nuovamente l'accento sul porto di Corigliano Calabro, la recente sottoscrizione dell'atto di sottomissione e l'autorizzazione Zes unica alla richiesta della società "Baker Hughes - Nuovo Pignone" per dare inizio ad una grande realtà imprenditoriale nel porto di Corigliano Calabro che assicurerà la rinascita dello scalo e porterà sviluppo ed economia nel territorio della Sibaritide. Condividi Tag porti gioia tauro

Articoli correlati.

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro apre alle Bi-fuel

GIOIA TAURO - La Capitaneria di **Porto** ha emanato l'ordinanza n. 03/2024 al fine di regolare l'ingresso, la navigazione e la sosta delle navi Bi-fuel all'interno del **porto**. Frutto di una stretta collaborazione tra la Capitaneria di **Porto**, l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e altri enti/soggetti competenti - scrive l'AdSP - il provvedimento rappresenta un passo essenziale per lo sviluppo del **porto** di **Gioia Tauro**, il quale si prepara ad accogliere navi sempre più tecnologiche e green. In previsione dell'approdo delle prime navi portacontenitori alimentate a Bi-fuel, sono stati convocati dedicati incontri tecnici che hanno visto la partecipazione di tutti gli attori interessati tra cui il Comando Vigili del Fuoco di Reggio Calabria, i Servizi tecnico-nautici del **porto** di **Gioia Tauro**, il Consulente Chimico del **porto**, le Compagnie di navigazione interessate, l'AdSP di Reggio Calabria Servizio Spisal ed i terminalisti. L'ordinanza detta prescrizioni di sicurezza per le navi Bi-fuel che operano nel **porto** di **Gioia Tauro** al fine di assicurare l'ingresso, la manovra e la sosta delle stesse all'interno di una definita e congrua cornice di sicurezza. Ogni manovra, infatti, sarà attentamente valutata dalla Commissione Accosti, composta dai rappresentanti dei servizi tecnico-nautici del **porto** e coordinata dalla locale Capitaneria.



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, fondali a 18 metri

GIOIA TAURO Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, **Andrea Agostinelli**, accompagnato dal segretario generale Alessandro Guerri, ha partecipato al LetExpo, l'evento fieristico organizzato a Verona dall'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile dedicato al trasporto, alla logistica e alla mobilità ecosostenibile. Nell'ambito degli incontri, organizzati da Alis Italia in Movimento intorno alla portualità, il presidente **Andrea Agostinelli** è intervenuto nel panel dedicato a Sistema ETS e Fuel Maritime: ostacolo e opportunità per il trasporto europeo?. Nel corso della discussione, il presidente **Agostinelli** ha analizzato le conseguenze delle Direttive europee evidenziando, di contro, le importanti performances espresse dallo scalo portuale di Gioia Tauro. Il nostro scalo è resiliente ha spiegato grazie ad una nostra strategia che ci ha permesso, già nel primo bimestre dell'anno, di raggiungere vistosi risultati di crescita. Non a caso, abbiamo registrato un aumento del 20% nel traffico contenitori e un ulteriore balzo in avanti del 9% nel trasbordo delle autovetture. **Agostinelli** si è quindi soffermato sugli interventi infrastrutturali programmati e completati dall'Ente per garantire una sempre maggiore crescita. Il porto di Gioia Tauro ha detto **Agostinelli** è un porto in controtendenza. Siamo di fronte ad una realtà in cui l'Autorità di Sistema portuale investe molto, attraverso l'adozione di un programma di infrastrutturazione importante. Porteremo tutto il canale portuale ad una profondità di fondali pari a 18 metri e il prossimo 7 maggio inaugureremo l'ultima banchina che sarà dedicata alla creazione di un polo per le riparazioni navali. A tutto questo si aggiungono le scelte dei suoi due Terminalisti (MCT e AUTOMAR) che credono molto nel nostro scalo e continuano ad aumentare i loro traffici portuali. Questa è la nostra strada per affrontare sia le conseguenze delle Direttive europee che quelle dell'attuale crisi del Mar Rosso. Del resto, i numeri dei primi due mesi del 2024 confermano la bontà delle nostre scelte.



I fondali di Gioia Tauro crescono

GIOIA TAURO Il porto di Gioia Tauro viaggia veloce sulla strada dello sviluppo. Con la seduta di stamani del Comitato di gestione si è infatti adottato all'unanimità l'Adeguamento tecnico funzionale (Atf) al Piano regolatore del porto, già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Al suo interno alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano variante al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi. In particolare, l'adeguamento tecnico funzionale si è reso necessario per offrire allo scalo portuale una maggiore e uniforme profondità dei fondali lungo l'intero canale, finalizzata ad ampliare la competitività del porto, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i principali delle rotte transoceaniche interne al circuito internazionale del Mediterraneo. Ora che l'Atf è stato approvato, si potranno avviare i lavori di consolidamento e di approfondimento del canale portuale a 18 metri anche nel tratto A, che ha una lunghezza di 783 metri, nel tratto B (457 metri) e nel tratto C (645 metri), che al momento hanno fondali a quota 16 metri. Tra gli altri punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni dell'attività di impresa portuale per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali negli scali di competenza. Si è quindi passati all'approvazione dei Piani d'Impresa che, annualmente, vede l'Ente impegnato nella verifica dei report presentati dalle imprese portuali chiamate a rispettare il raggiungimento degli obiettivi indicati nei propri piani d'impresa al momento della richiesta di autorizzazione all'esercizio. È stata, quindi, ratificata all'unanimità la variazione, adottata in via d'urgenza, del Bilancio 2023 che ha adeguato in aumento alcune voci di Entrata e di Spesa. Tra queste, al capitolo Entrate spicca l'aumento di 7 milioni di euro relativo agli introiti derivanti dalle tasse d'ancoraggio, mentre tra le voci di Spesa, in particolare, la destinazione di un plafond di 1,5 milioni di euro al rimborso delle tasse d'ancoraggio, che rappresenta un importante strumento per rendere concorrenziale il porto di Gioia Tauro, soprattutto, alla luce delle direttive europee e della crisi del Mar Rosso. Al punto relativo alle richieste concessorie, in particolare, è stato autorizzato all'unanimità il rilascio di concessione demaniale in ampliamento dell'azienda FOM, nel porto di Corigliano Calabro, per l'uso dello specchio acqueo adiacente il manufatto dell'ex Lega Navale, già in sua concessione, per lo sviluppo della sua attività produttiva di nautica da diporto. A conclusione della riunione il presidente Andrea Agostinelli ha evidenziato le linee di programmazione adottate dall'Ente che, nello specifico, hanno determinato il completo banchinamento del porto di Gioia Tauro, al fine di garantire maggiore crescita e competitività allo scalo. A tale proposito, il presidente si è soffermato sul completamento della banchina di ponente del porto di Gioia Tauro, funzionale alla diversificazione dell'offerta dei servizi portuali offerti,



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi Viibo Valentia

che a breve sarà inaugurata, e agli interventi di approfondimento a 18 metri dell'intero canale portuale. Tra gli altri lavori di particolare rilievo, Agostinelli ha altresì sottolineato, ponendo nuovamente l'accento sul porto di Corigliano Calabro, la recente sottoscrizione dell'atto di sottomissione e l'autorizzazione Zes unica alla richiesta della società Baker Hughes Nuovo Pignone per dare inizio ad una grande realtà imprenditoriale nel porto di Corigliano Calabro che assicurerà la rinascita dello scalo e porterà sviluppo ed economia nel territorio della Sibaritide.

Humanity 1 pronta a salpare, sospeso il fermo amministrativo della nave

Si tratta della seconda pronuncia che dà ragione alle Ong che ora protestano: "Sea Watch 5 e Sea Eye 4 ancora bloccate illegittimamente". È pronta a ripartire la Humanity1, la nave della ONG tedesca Sos Humanity sottoposta a fermo amministrativo al porto di Crotona dal 4 marzo scorso dopo una difficile operazione di salvataggio in acque libiche. Ieri l'ordinanza cautelare del tribunale di Crotona ha sospeso l'applicazione del decreto Piantedosi. Si tratta della seconda decisione del genere in Italia. Interviste: Leo, capitano Humanity1 Laura Gorriahn, direttivo Sos Humanity.



Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Porto di Gioia tauro: dal Comitato di gestione semaforo verde ai dragaggi

Porti Al progetto che porterà a 18 metri di profondità tutto il canale portuale manca ora solo il placet del Mase. Stanziati 1,5 milioni per il rimborso della tassa di ancoraggio di Redazione SHIPPING ITALY Via libera all'adeguamento tecnico funzionale per **Gioia Tauro** dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio presieduto da Andrea Agostinelli e guidato dal segretario generale Alessandro Guerri. Dopo la presentazione all'organismo di partenariato, la riunione del Comitato, ha riferito una nota dell'ente, è stata aperta con l'illustrazione e, quindi, la relativa adozione all'unanimità dell'ATF (Adeguamento tecnico funzionale) al Piano regolatore del **Porto di Gioia Tauro**, già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici: "Al suo interno alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano variante al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi. In particolare, l'adeguamento tecnico funzionale si è reso necessario per offrire allo scalo portuale una maggiore e uniforme profondità dei fondali lungo l'intero canale, finalizzata ad ampliare la competitività del **porto**, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i principali delle rotte transoceaniche interne al circuito internazionale del Mediterraneo". Attraverso l'adozione dell'Atf - per il quale manca ancora il placet del Ministero dell'ambiente, presso cui il progetto è sottoposto a valutazione di impatto ambientale - si potrà, così, procedere ad avviare i lavori di consolidamento e di approfondimento del canale portuale a 18 metri anche nel tratto A, che ha una lunghezza di 783 metri, nel tratto B (457 metri) e nel tratto C (645 metri), che al momento hanno quota 16 metri. Il Comitato, ha proseguito la nota, è quindi passato "all'approvazione dei piani d'impresa che, annualmente, vede l'Ente impegnato nella verifica dei report presentati dalle imprese portuali chiamate a rispettare il raggiungimento degli obiettivi indicati nei propri piani d'impresa al momento della richiesta di autorizzazione all'esercizio. È stata, quindi, ratificata all'unanimità la variazione, adottata in via d'urgenza, del bilancio 2023 che ha adeguato in aumento alcune voci di entrata e di spesa. Tra queste, al capitolo entrate spicca l'aumento di 7 milioni di euro relativo agli introiti derivanti dalle tasse d'ancoraggio, mentre tra le voci di spesa, in particolare, la destinazione di un plafond di 1,5 milioni di euro al rimborso delle tasse d'ancoraggio, che rappresenta un importante strumento per rendere concorrenziale il **porto di Gioia Tauro**, soprattutto, alla luce delle direttive europee e della crisi del Mar Rosso". Al punto relativo alle richieste concessorie, in particolare, è stato autorizzato all'unanimità il rilascio di concessione demaniale in ampliamento dell'azienda Fom, nel **porto** di Corigliano Calabro, per l'uso dello specchio acqueo adiacente il manufatto dell'ex Lega Navale, già in sua concessione, per lo sviluppo della sua



Porti Al progetto che porterà a 18 metri di profondità tutto il canale portuale manca ora solo il placet del Mase. Stanziati 1,5 milioni per il rimborso della tassa di ancoraggio di Redazione SHIPPING ITALY Via libera all'adeguamento tecnico funzionale per Gioia Tauro dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio presieduto da Andrea Agostinelli e guidato dal segretario generale Alessandro Guerri. Dopo la presentazione all'organismo di partenariato, la riunione del Comitato, ha riferito una nota dell'ente, è stata aperta con l'illustrazione e, quindi, la relativa adozione all'unanimità dell'ATF (Adeguamento tecnico funzionale) al Piano regolatore del Porto di Gioia Tauro, già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici: "Al suo interno alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano variante al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi. In particolare, l'adeguamento tecnico funzionale si è reso necessario per offrire allo scalo portuale una maggiore e uniforme profondità dei fondali lungo l'intero canale, finalizzata ad ampliare la competitività del porto, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i principali delle rotte transoceaniche interne al circuito internazionale del Mediterraneo". Attraverso l'adozione dell'Atf - per il quale manca ancora il placet del Ministero dell'ambiente, presso cui il progetto è sottoposto a valutazione di impatto ambientale - si potrà, così, procedere ad avviare i lavori di consolidamento e di approfondimento del canale portuale a 18 metri anche nel tratto A, che ha una lunghezza di 783 metri, nel tratto B (457 metri) e nel tratto C (645 metri), che al momento hanno quota 16 metri. Il Comitato, ha proseguito la nota, è quindi passato "all'approvazione dei piani d'impresa che, annualmente, vede l'Ente impegnato nella verifica dei report presentati dalle imprese portuali chiamate a rispettare il raggiungimento degli obiettivi indicati nei propri piani d'impresa al

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

attività produttiva di nautica da diporto. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Grendi lancia la linea internazionale verso il Nord Africa

Mar 19, 2024 Il Gruppo di logistica integrata nell'esercizio appena concluso con 98 mln di fatturato (+10%), ha potenziato le componenti della propria offerta al mercato raddoppiando la capacità di stoccaggio con il secondo magazzino al porto di Cagliari, lanciando un nuovo servizio marittimo innovativo dal terminal MITO di Cagliari verso il Nord Africa e puntando sull'intermodalità ferroviaria con occhi sempre attenti al proprio impatto su ambiente e alla società. Diversificazione delle attività sia per affrontare le complessità dello scenario economico di riferimento che per cogliere le nuove opportunità che si presentano. Il 2023 per il Gruppo di logistica integrata, guidato dagli amministratori delegati Antonio e Costanza Musso, è stato un anno di investimenti importanti che hanno visto, tra l'altro, il raddoppio della capacità di stoccaggio nel porto di Cagliari (con la realizzazione di un secondo magazzino di 10.000 m2 con 14mila posti pallet, a 10 anni di distanza dal primo e con un investimento pari a 10 milioni di euro) e l'ingresso di una terza nave nella flotta del gruppo. Il gruppo Grendi ritorna così armatore diretto, siglando alla fine dello scorso anno un preliminare di acquisto della nave Wedellsborg da finalizzare nel corso del 2024. I risultati di bilancio 2023: fatturato 98 mln, +10%. In termini numerici le prime evidenze dell'esercizio appena trascorso mostrano un fatturato consolidato prossimo al traguardo dei 100 milioni, più esattamente pari a 98 milioni di euro, in aumento dell'10% sul dato dell'anno precedente. Più in dettaglio è positivo l'andamento del fatturato dell'attività caratteristica sia per quanto riguarda i trasporti terrestri e collettame di MA Grendi (+6% a 36,5 mln) che i trasporti marittimi e terminal portuali RORO di Grendi Trasporti Marittimi (+15,9% a 64,5 mln). Per quanto riguarda volumi, depositi e distribuzione MA Grendi ha registrato un calo dei volumi trasportati e distribuiti nell'ordine rispettivamente del 3,5% e dello 0,4%, conseguenza di una pressione sui consumi di beni di largo consumo legata all'impatto inflazionistico registrato nel primo semestre e ad una più generale contrazione degli investimenti e acquisti di molti comparti industriali e produttivi. LORO² e linee marittime internazionali Cagliari-Nord Africa. Sempre nel 2023 è stato avviato il servizio LORO² del Gruppo Grendi con una nave Maersk con carico diretto in Tunisia. MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) diventa una banchina mobile della destinazione finale, hub della linea di collegamenti internazionali da Cagliari verso Tunisia, Malta e Algeria, aree destinate a un crescente traffico anche a seguito delle ultime vicende geopolitiche come le difficoltà di attraversamento del canale di Suez. "LORO² è un'innovativa combinazione di flussi di container movimentati tra navi container LOLO e navi RORO in arrivo al terminal di MITO of Sardinia, terminal internazionale del Gruppo Grendi a Cagliari, e navi Grendi che trasportano i container attraverso il sistema a cassette ed eventuali rotabili con



Mar 19, 2024 Il Gruppo di logistica integrata nell'esercizio appena concluso con 98 mln di fatturato (+10%), ha potenziato le componenti della propria offerta al mercato raddoppiando la capacità di stoccaggio con il secondo magazzino al porto di Cagliari, lanciando un nuovo servizio marittimo innovativo dal terminal MITO di Cagliari verso il Nord Africa e puntando sull'intermodalità ferroviaria con occhi sempre attenti al proprio impatto su ambiente e alla società. Diversificazione delle attività sia per affrontare le complessità dello scenario economico di riferimento che per cogliere le nuove opportunità che si presentano. Il 2023 per il Gruppo di logistica integrata, guidato dagli amministratori delegati Antonio e Costanza Musso, è stato un anno di investimenti importanti che hanno visto, tra l'altro, il raddoppio della capacità di stoccaggio nel porto di Cagliari (con la realizzazione di un secondo magazzino di 10.000 m2 con 14mila posti pallet, a 10 anni di distanza dal primo e con un investimento pari a 10 milioni di euro) e l'ingresso di una terza nave nella flotta del gruppo. Il gruppo Grendi ritorna così armatore diretto, siglando alla fine dello scorso anno un preliminare di acquisto della nave Wedellsborg da finalizzare nel corso del 2024. I risultati di bilancio 2023: fatturato 98 mln, +10%. In termini numerici le prime evidenze dell'esercizio appena trascorso mostrano un fatturato consolidato prossimo al traguardo dei 100 milioni, più esattamente pari a 98 milioni di euro, in aumento dell'10% sul dato dell'anno precedente. Più in dettaglio è positivo l'andamento del fatturato dell'attività caratteristica sia per quanto riguarda i trasporti terrestri e collettame di MA Grendi (+6% a 36,5 mln) che i trasporti marittimi e terminal portuali RORO di Grendi Trasporti Marittimi (+15,9% a 64,5 mln). Per quanto riguarda volumi, depositi e distribuzione MA Grendi ha registrato un calo dei volumi trasportati e distribuiti nell'ordine rispettivamente del 3,5% e dello 0,4%, conseguenza di una pressione sui consumi di beni di largo consumo legata all'impatto inflazionistico registrato nel primo semestre e ad una più generale contrazione degli investimenti e acquisti di molti comparti industriali e produttivi. LORO² e linee marittime internazionali Cagliari-Nord Africa. Sempre nel 2023 è stato avviato il servizio LORO² del Gruppo Grendi con una nave Maersk con carico diretto in Tunisia. MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) diventa una banchina mobile della destinazione finale, hub della linea di collegamenti internazionali da Cagliari verso Tunisia, Malta e Algeria, aree destinate a un crescente traffico anche a seguito delle ultime vicende geopolitiche come le difficoltà di attraversamento del canale di Suez. "LORO² è un'innovativa combinazione di flussi di container movimentati tra navi container LOLO e navi RORO in arrivo al terminal di MITO of Sardinia, terminal internazionale del Gruppo Grendi a Cagliari, e navi Grendi che trasportano i container attraverso il sistema a cassette ed eventuali rotabili con

Sea Reporter

Cagliari

l'uso di una squadra di operatori di piazzale che a bordo della nave sono in grado di sbarcare e conseguentemente imbarcare i volumi in modo affidabile e professionale. È un sistema che lavora su un raggio di azione di circa 350 miglia nautiche, sfruttando la versatilità delle navi Grendi che possono evitare lunghe attese in rada e ridurre i tempi di sbarco e imbarco in modo ragionevole", commenta Antonio Musso, amministratore delegato Grendi Trasporti Marittimi e MITO. Lo scalo MITO dispone di una capacità di stoccaggio delle merci con 140mila m2 di piazzale a servizio dei grandi vettori oltre ai 620 m di banchina lineare e ai 300m di ampiezza del canale che consentono di lavorare anche due navi di grandi dimensioni in contemporanea. L'operatività di banchina nel 2023 per lo scarico della prima portacontainer in uscita da un porto ucraino ha evidenziato la competitività di questo scalo, hub logistico che concorre nel risolvere anche problemi di congestione e mancanza di spazio al centro del Mediterraneo. Più ferro, meno gomma: il potenziamento dell'offerta intermodale Lo spostamento dei trasporti dalla gomma dei camion su strada ai binari del treno si è concretizzato con oltre 5000 camion in partenza e arrivo a Marina di Carrara, rimossi dalle strade nel 2023 ovvero 14 al giorno. Marina di Carrara, che conferma il ruolo di homeport del Gruppo per la linea marittima con la Sardegna, dove sono stati movimentati 3,1 milioni di tonnellate di merci, cioè il 63% del totale del porto e vi sono 36 dipendenti diretti, con un incremento del 15% rispetto all'anno precedente. I principali numeri di questa strategia di sviluppo nel 2023 a confronto con il 2022 sono i seguenti: 160 circolazioni/treni blocco (+344%) 4.069 carri (+289%) 9.577 TEUS (+326%) 167.532 tonnellate (+380%) Continua inoltre la strategia per migliorare l'impatto del Gruppo, in coerenza con le finalità di beneficio comune inserite nello statuto Benefit di Grendi Holding sui diversi fronti ambientale, con le persone e rispetto al legame di interdipendenza con territori, clienti e fornitori. La strategia di sostenibilità: mezzi a basse emissioni per la distribuzione in Sardegna, efficienza energetica e supporto all'iniziativa promossa dalla Bcorp Ogyre L'intermodalità è una delle declinazioni della strategia di sostenibilità del Gruppo Grendi, primo operatore marittimo a diventare società benefit nel 2021. L'attenzione costante alle tematiche ESG (Environment, Social, Government) ha portato anche alla distribuzione dell'ultimo miglio a Cagliari con mezzi a basse emissioni come i 5 furgoni elettrici, che hanno aumentato il numero di consegne del 33% raddoppiando le tonnellate trasportate (1706, +97%), a cui si sono aggiunte 3 cargobike. L'implementazione di sistemi di monitoraggio dei consumi elettrici e di produzione di energia tramite i pannelli solari è stata completata a Opera (MI) e Cagliari garantendo da subito importanti risparmi in termini di acquisto di energia e quindi relativamente alle emissioni dirette Scope 2. Inoltre il Gruppo ha assunto un impegno triennale per rimuovere dai mari 1500 kg di rifiuti, sostenendo le comunità di pescatori qualificate attraverso il progetto della start up Ogyre. Personale, numeri in crescita anche per il clima aziendale e il welfare Il numero dei dipendenti è cresciuto dai 157 del 2022 a 168 unità. Le donne rappresentano il 16,7% del totale dipendenti e il 41% delle posizioni apicali: sono 7 sui 17 componenti del cda della holding. La spesa per il welfare è cresciuta del 53% a oltre 236 mila euro e la rilevazione del clima

Sea Reporter

Cagliari

aziendale interno ha mostrato un netto miglioramento nell'indagine 2023 rispetto ai tre anni precedenti. Sempre con la logica di coniugare etica e business sono state avviate in queste ultime settimane le procedure per la certificazione 231, non obbligatoria, di un modello organizzativo con procedure di gestione e controllo per prevenire la commissione di reati durante lo svolgimento dell'attività lavorativa presso l'azienda. Parallelamente è stato implementato un sistema per le segnalazioni anonime, con mesi di anticipo rispetto all'entrata della obbligatorietà. Cosa faremo da Grendi, la prima web serie logistica Nel 2023 Grendi ha realizzato la prima serie web che racconta il dietro le quinte della logistica, coinvolgendo oltre 70 dipendenti. I primi 35 episodi sono andati in onda nel 2023 con 40.000 visualizzazioni. Altri 26 episodi saranno pubblicati nel corso di quest'anno e riguardano le puntate girate nelle sedi di Cagliari e Olbia. Cresce la soddisfazione dei clienti e il supporto ai fornitori L'attenzione agli stakeholders ha portato alla seconda indagine sui clienti che ha visto un maggiore coinvolgimento e una crescente soddisfazione sulla qualità dei servizi corrispondente o superiore alle aspettative per oltre l'85% del campione. Il supporto ai piccoli fornitori della filiera del Gruppo ha visto crescere da 45 a 49 gli scontanti l'anticipo fatture a condizioni di favore attraverso il prodotto Findynamic. Per gli autisti dei camion, inoltre, sono state realizzate le prime salette per pause relax nelle sedi di Milano, Bologna e Genova. Le linee programmatiche per la rotta al 2028 Il Gruppo è consapevole della sempre crescente necessità di disporre a tutti i livelli di competenze trasversali. "Ed è per questo che puntiamo a costruire un gruppo forte, coeso fatto di persone motivate attraverso la condivisione di valori con una guida costante nel tempo e che si traduce in relazioni di lungo termine sia con clienti che fornitori. Perché l'affidabilità si dimostra giorno per giorno ed è fondamentale per rispondere alle esigenze del mercato", commenta Costanza Musso, amministratrice di MA Grendi. In quest'ottica rientrano la costante attenzione alla formazione del personale così come le indagini sul clima aziendale, quelle sulla qualità dei fornitori e il prossimo progetto di insourcing personale di cooperativa. Inoltre, tra gli ambiti di potenziamento, sicuramente fanno parte dei prossimi piani anche le azioni che riguardano la transizione energetica, con lo sviluppo di strumenti per l'inventario di emissione CO2 indirette (scope3), così come il digitale, attraverso l'implementazione di un nuovo sistema gestionale. "Dobbiamo sapere intercettare i cambiamenti, sempre più veloci e frequenti, per tradurli in piani e budget. In questo ambito, è previsto un aumento degli investimenti nel triennio 2024-2026 del 23,6% rispetto al triennio precedente arrivando a contare 23,5 milioni di euro", conclude Antonio Musso.

Informare

Cagliari

Nel 2023 il fatturato del gruppo Grendi è cresciuto del +10%

Ritorno all'esercizio diretto dell'attività armatoriale e alle rotte marittime internazionali. Dopo aver ripreso ad esercitare direttamente l'attività di armatore a fine 2023 con l'accordo preliminare per acquisire la nave ro-ro Wedellsborg della danese Weco Shipping da finalizzare nel corso del 2024, il 2023 per il gruppo Grendi, la cui attività di trasporto marittimo è incentrata sulle rotte con la Sardegna, ha rappresentato anche il ritorno alle linee marittime internazionali lanciando un nuovo servizio, con una nave Maersk, dal terminal MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) di Cagliari verso il Nord Africa. Intanto il gruppo ha archiviato il 2023 con un fatturato consolidato pari a 98 milioni di euro, in aumento del +10% sull'anno precedente, di cui 64,5 milioni di euro (+15,9%) derivanti dai trasporti marittimi e terminal portuali ro-ro di Grendi Trasporti Marittimi e 36,5 milioni (+6,0%) dai trasporti terrestri e collettame di Marco Antonio Grendi. Il gruppo ha reso noto che nel 2023, per quanto riguarda volumi, depositi e distribuzione, MA Grendi ha registrato un calo dei volumi trasportati e distribuiti nell'ordine rispettivamente del -3,5% e del -0,4%, conseguenza di una pressione sui consumi di beni di largo consumo legata all'impatto inflazionistico registrato nel primo semestre e ad una più generale contrazione degli investimenti e acquisti di molti comparti industriali e produttivi. Nel 2023 il porto Marina di Carrara ha confermato il ruolo di homeport del gruppo Grendi per la linea marittima con la Sardegna, dove sono stati movimentati 3,1 milioni di tonnellate di merci, cioè il 63% del totale del porto.



(Sito) Ansa

Cagliari

Shipping, Grendi chiude 2023 a 98 milioni di fatturato

Il gruppo Grendi chiude il 2023 con un fatturato che sfiora i 100 milioni (98 milioni di euro) e dopo dieci anni torna armatore con l'acquisto, che sarà formalizzato lunedì prossimo, della nave Wedellsborg, una delle tre già utilizzate dalla compagnia. Il 2023, appena concluso, è stato un anno di investimenti e diversificazione per il gruppo Grendi, impresa familiare nata a Genova nel 1828 operativa nell'ambito dei trasporti marittimi e della logistica, che gestisce linee marittime da Marina di Carrara a Cagliari e Olbia dove ha terminal portuali e ha un'offerta integrata di soluzioni logistiche per tutte le isole, il centro e Sud Italia. Il gruppo di logistica integrata ha potenziato la propria offerta al mercato raddoppiando la capacità di stoccaggio con il secondo magazzino al porto di Cagliari e puntando sull'intermodalità ferroviaria con un occhio all'impatto ambientale, ma soprattutto ha lanciato un nuovo servizio marittimo innovativo dal terminal Mito di Cagliari verso il Nord Africa con una nave Maersk con carico diretto in Tunisia cui si sta aggiungendo l'Algeria. Un traffico internazionale su cui punta molto per la crescita. "La novità principale per il 2024 è l'acquisto di una nave che rappresenta per noi un ritorno all'attività amatoriale che avevamo già in passato. Marina di Carrara rimane il nostro home port, siamo riusciti a crescere e vorremmo crescere un po' di più: speriamo nel nuovo piano di sviluppo del porto - spiega Antonio Musso, ad di Grendi Trasporti Marittimi e Mito, il terminal contenitori sulla banchina del porto canale di Cagliari illustrando bilancio e prospettive insieme con la sorella Costanza Musso amministratrice di MA Grendi -. Il mercato da Cagliari del Nord Africa diventa una delle scommesse dei prossimi anni". Per i traffici internazionali Grendi lavora con due partner: Cma Cgm, con cui la compagnia fa un servizio da Malta sulla Tunisia e sull'Algeria e l'altro è Maersk con la collaborazione iniziata a fine 2023, nel porto di Cagliari per i collegamenti con i porti del Nord Africa.



Ministero delle Infrastrutture, concorso per ormeggiatore al porto di Messina: il bando

La domanda deve essere presentata entro il prossimo 14 aprile. Il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha pubblicato un concorso per due ormeggiatori e barcaioli nel Gruppo ormeggiatori e barcaioli del Porto di **Messina**. I vincitori firmeranno un contratto a tempo indeterminato. La domanda deve essere presentata entro il prossimo 14 aprile. I requisiti I candidati devono essere in possesso dei seguenti requisiti: età non inferiore ai 18 (diciotto) anni e non superiore a 45 (quarantacinque) anni (il limite massimo di età è superato alla mezzanotte del giorno del quarantacinquesimo compleanno); cittadinanza italiana o di altro Stato dell'Unione Europea, purché il candidato abbia adeguata conoscenza della lingua italiana dimostrata con la certificazione livello B1 Common European Framework of Reference for Languages rilasciata da Ente accreditato; sana e robusta costituzione fisica; non essere stato condannato per un delitto punibile con pena non inferiore nel minimo a tre anni di reclusione oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione e per altro delitto contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione; aver effettuato 2 (due) anni di navigazione in servizio di coperta su navi mercantili e/o militari, e/o navi da diporto come definite dall'art. 3.1, lettera b) del Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La navigazione su navi militari compiuta nelle categorie di nocchiere, specialista delle telecomunicazioni e scoperta, cannoniere, tecnico di armi, palombaro, incursore, specialista del servizio amministrativo e logistico, nocchiere di porto delle specialità di coperta, marinaio di tutte le abilitazioni e gli abilitati sommozzatori di qualsiasi categoria è equiparata alla navigazione di coperta su navi mercantili. È considerata valida per il presente concorso la navigazione compiuta su navi maggiori e minori, comprese quelle adibite ai servizi dei porti e quella compiuta su navi adibite al traffico locale ed alla pesca costiera, a prescindere dalla stazza delle navi stesse ed alla qualifica rivestita, a condizione che le dotazioni tecniche di bordo risultino sistemate in modo tale da consentire indifferentemente lo svolgimento delle mansioni di macchina e di coperta. Titolo professionale marittimo di Capo barca per il traffico locale o superiore, purché abiliti al Comando dei mezzi nautici necessari allo svolgimento del servizio; iscrizione nella prima categoria della Gente di Mare; patente di guida di categoria B. Le prove I candidati ammessi al concorso sono sottoposti da parte della Commissione esaminatrice ad una prova pratica. La prova deve avere ad oggetto almeno 3 delle seguenti operazioni, una delle quali deve essere rapportata alle particolari caratteristiche operative del servizio di ormeggio nel porto di **Messina** (da considerare anche i sorgitori di **Tremestieri**, Rada San Francesco e Giardini Naxos, ove il locale Gruppo presta servizio di ormeggio e battellaggio). Coloro che nella prova pratica hanno conseguito un punteggio non inferiore a 32/45, sono ammessi a



La domanda deve essere presentata entro il prossimo 14 aprile il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha pubblicato un concorso per due ormeggiatori e barcaioli nel Gruppo ormeggiatori e barcaioli del Porto di Messina. I vincitori firmeranno un contratto a tempo indeterminato. La domanda deve essere presentata entro il prossimo 14 aprile. I requisiti I candidati devono essere in possesso dei seguenti requisiti: età non inferiore ai 18 (diciotto) anni e non superiore a 45 (quarantacinque) anni (il limite massimo di età è superato alla mezzanotte del giorno del quarantacinquesimo compleanno); cittadinanza italiana o di altro Stato dell'Unione Europea, purché il candidato abbia adeguata conoscenza della lingua italiana dimostrata con la certificazione livello B1 Common European Framework of Reference for Languages rilasciata da Ente accreditato; sana e robusta costituzione fisica; non essere stato condannato per un delitto punibile con pena non inferiore nel minimo a tre anni di reclusione oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione e per altro delitto contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione; aver effettuato 2 (due) anni di navigazione in servizio di coperta su navi mercantili e/o militari, e/o navi da diporto come definite dall'art. 3.1, lettera b) del Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La navigazione su navi militari compiuta nelle categorie di nocchiere, specialista delle telecomunicazioni e scoperta, cannoniere, tecnico di armi, palombaro, incursore, specialista del servizio amministrativo e logistico, nocchiere di porto delle specialità di coperta, marinaio di tutte le abilitazioni e gli abilitati sommozzatori di qualsiasi categoria è equiparata alla navigazione di coperta su navi mercantili. È considerata valida per il presente concorso la navigazione compiuta su navi maggiori e minori, comprese quelle adibite ai servizi dei porti e quella compiuta su navi adibite al traffico locale ed alla

sostenere una prova teorica, la cui data ed ora di svolgimento saranno comunicate direttamente agli interessati e pubblicate all'albo della Capitaneria di porto di **Messina** nonché sulla bacheca del rispettivo sito internet istituzionale. Nei confronti dei candidati che abbiano superato la prova pratica e quella teorica la Commissione procede alla verifica del possesso dei seguenti titoli e abilitazioni e all'attribuzione dei punteggi sotto indicati validi ai fini della graduatoria finale. Come presentare la domanda La domanda di ammissione al concorso dovrà pervenire, entro il prossimo 14 aprile, presso la Capitaneria di porto di **Messina** A.M.S., secondo le seguenti modalità: tramite raccomandata con avviso di ricevimento. La domanda si intende presentata nei termini se spedita entro i predetti trenta giorni, a tal fine farà fede la data risultante dal timbro con la data dell'ufficio postale accettante; direttamente alla Capitaneria di porto di **Messina** entro e non oltre le ore 14.00 dell'ultimo giorno utile per la presentazione delle domande. In tal caso la Capitaneria di porto di **Messina** rilascia al candidato ricevuta attestante il giorno e l'ora di acquisizione della domanda; mediante invio dell'istanza attraverso la propria casella di Pec al seguente indirizzo: cp-messina@pec.mit.gov.it. In tal caso la domanda deve essere sottoscritta secondo le modalità indicate dall'art. 65 del D. Lgs. 7 marzo 2005, n. 82. Ai fini della verifica della tempestività della presentazione della domanda fa fede, ai sensi dell'articolo 6 del D.P.R. 11 febbraio 2005, n. 68, la data di ricevuta dell'accettazione dell'istanza.

Stretto Web

Palermo, Termini Imerese

Costi e benefici del Ponte sullo Stretto: convegno a Palermo

Infrastrutture in Sicilia: domani a Palermo l'aggiornamento del Libro bianco e l'analisi dei costi-benefici del Ponte sullo Stretto. A conclusione del "Progetto infrastrutture" di b, finanziato dal fondo di perequazione 2021-2022 di Unioncamere nazionale, domani, 20 marzo, alle ore 10.30, presso la Camera di commercio di Palermo Enna, in via Emerico Amari, 11, a Palermo, nell'evento "Logistica e infrastrutture per le imprese siciliane, fattori chiave per la competitività" si farà il punto sulla situazione attuale del **sistema** di trasporto regionale e sulle prospettive degli investimenti programmati e finanziati. Chi interverrà Le relazioni tecniche saranno precedute dai saluti di Pino Pace, presidente di Unioncamere Sicilia; Ivo Blandina, presidente di Uniontrasporti; e Alessandro Albanese, presidente della Camera di commercio Palermo Enna. A seguire, il direttore di Uniontrasporti, Antonello Fontanili, presenterà l'aggiornamento del Libro bianco di Unioncamere Sicilia sulle priorità infrastrutturali dell'Isola, e Cataldo Ferrarese, senior expert di Openeconomics, illustrerà i primi esiti delle analisi dei costi e benefici e della valutazione di impatto socio-economico derivante dalla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. I dati saranno la base di confronto per la tavola rotonda con Pietro Ciucci, A.d. della società Stretto di Messina; Raffaele Celia, responsabile struttura territoriale Sicilia di Anas; Dario Lo Bosco, presidente di Rfi; Luca Lupi, segretario generale dell'**Autorità** di **sistema portuale** della Sicilia occidentale; Nico Torrisi, A.d. della Sac; e Gaetano Vecchio, presidente di Confindustria Sicilia. Concluderà l'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Aricò.



Informatore Navale

Palermo, Termini Imerese

Il Centro Studi Cedifop nuovo membro EVBB

Il Cedifop, ente di formazione subacquea industriale che opera al porto di Palermo, entra nella famiglia EVBB (European association of institutes for vocational training) in qualità di socio. L'EVBB (The european association of institutes for vocational training) è l'associazione europea degli istituti di formazione professionale in prima linea nella promozione dell'istruzione e dell'IFP Palermo, 16 marzo 2024 - L'EVBB rappresenta, infatti, una rete no-profit di oltre 380 scuole professionali, università e organizzazioni private che lottano per rendere l'istruzione una componente chiave della nostra vita. Coprendo tutti i campi e i livelli di istruzione e formazione, in membri sostengono la creazione di una forza lavoro giovane, attiva e occupabile, ma anche lo sviluppo continuo dei professionisti impegnati. Da oltre 30 anni, l'EVBB lavora tra la Germania, l'Europa e il resto del mondo seguendo i valori di un'istruzione inclusiva, pertinente e di alta qualità e all'eccellenza, in collaborazione con una forte rete di membri motivati in tre diversi continenti: Europa, Africa e Asia. «Condividiamo lo stesso impegno: portare la formazione professionale nel futuro» hanno riferito dalla sede romana. Lo scorso 14 marzo, in una riunione da remoto, si sono incontrati i vertici di EVBB e del Cedifop per un primo incontro utile a delineare i primi punti da sviluppare nel corso di questa nuova avventura. Principalmente, grazie ai corsi finanziati dalla Comunità Europea, il Cedifop potrà partecipare ai bandi grazie ai quali fornire, a un numero di giovani sempre più crescente, un interessante sbocco occupazionale legato alle attività subacquee ad alti livelli professionali le cui richieste sono in costante aumento. All'incontro in remoto, oltre al direttore del Cedifop, Manos Kouvakis, hanno partecipato: il formatore Francesco Costantino, l'esperto informatico Marco Salafia, il responsabile dell'EVBB Antonio Gennarelli e il responsabile per i progetti europei del Cedifop, l'economista e manager Daniele Fano. L'ultimo interessante argomento, trattato al termine dell'incontro sul web, ha avuto per oggetto la realtà virtuale, argomento che l'ente aveva già trattato nel 2018 ma che, a causa di mancanza di finanziamenti, ha dovuto provvisoriamente archiviare in attesa dei nuovi programmi dei quali si parlerà più nel dettaglio in un incontro la cui data è da stabilire e che si svolgerà ancora da remoto.



Il Cedifop, ente di formazione subacquea industriale che opera al porto di Palermo, entra nella famiglia EVBB (European association of institutes for vocational training) in qualità di socio. L'EVBB (The european association of institutes for vocational training) è l'associazione europea degli istituti di formazione professionale in prima linea nella promozione dell'istruzione e dell'IFP Palermo, 16 marzo 2024 - L'EVBB rappresenta, infatti, una rete no-profit di oltre 380 scuole professionali, università e organizzazioni private che lottano per rendere l'istruzione una componente chiave della nostra vita. Coprendo tutti i campi e i livelli di istruzione e formazione, in membri sostengono la creazione di una forza lavoro giovane, attiva e occupabile, ma anche lo sviluppo continuo dei professionisti impegnati. Da oltre 30 anni, l'EVBB lavora tra la Germania, l'Europa e il resto del mondo seguendo i valori di un'istruzione inclusiva, pertinente e di alta qualità e all'eccellenza, in collaborazione con una forte rete di membri motivati in tre diversi continenti: Europa, Africa e Asia. «Condividiamo lo stesso impegno: portare la formazione professionale nel futuro» hanno riferito dalla sede romana. Lo scorso 14 marzo, in una riunione da remoto, si sono incontrati i vertici di EVBB e del Cedifop per un primo incontro utile a delineare i primi punti da sviluppare nel corso di questa nuova avventura. Principalmente, grazie ai corsi finanziati dalla Comunità Europea, il Cedifop potrà partecipare ai bandi grazie ai quali fornire, a un numero di giovani sempre più crescente, un interessante sbocco occupazionale legato alle attività subacquee ad alti livelli professionali le cui richieste sono in costante aumento. All'incontro in remoto, oltre al direttore del Cedifop, Manos Kouvakis, hanno partecipato: il formatore Francesco Costantino, l'esperto informatico Marco Salafia, il responsabile dell'EVBB Antonio Gennarelli e il responsabile per i progetti europei del Cedifop, l'economista e manager Daniele Fano. L'ultimo interessante argomento, trattato al termine dell'incontro sul web, ha avuto per oggetto la realtà

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Lunga 10 metri e pesante 8 tonnellate, al Cantiere Galizzi il varo di una "pilotina" per la marina militare

Sarà utilizzata per la posa e il recupero delle barriere antinquinamento, per il rimorchio di imbarcazioni e per il trasporto dei feriti. La cantieristica navale siciliana mette a segno un altro colpo. Ieri mattina (lunedì 18 marzo) al capannone del Cantiere Galizzi in via Dell'Arsenale 144, all'interno dello stabilimento Fincantieri, è stata varata un'imbarcazione all'avanguardia, realizzata su commessa della Marina Militare Italiana. La "pilotina" è stata costruita in sinergia dal Cantiere Galizzi di Palermo che ha progettato e realizzato stampi e allestimenti e dal Cantiere Stama di Trapani, che ha curato la resinatura. L'imbarcazione è lunga 10 metri, pesa 8 tonnellate ed è motorizzata con 500 cavalli entrobordo. Grazie alla sua carena planante riesce a garantire elevate prestazioni con consumi moderati. Sarà utilizzata dalla Marina Militare per la posa e il recupero delle barriere antinquinamento, per il rimorchio di imbarcazioni e per il trasporto dei feriti. Il battesimo della "pilotina" è stato officiato dal Contrammiraglio della Marina Militare Italiana Alberto Tarabotto. Alla cerimonia del varo erano presenti personalità militari e le massime autorità dell'Autorità Portuale di Palermo. "Madrina" e "Padrino" della nuova pilotina in forza alla Marina Militare saranno Lidia Gaia Stabile e Giorgio Galizzi.



Corriere Marittimo

Focus

Msc Crociere riprende le operazioni dalla Cina con le navi Bellissima e Splendida

Ginevra, Primo scalo a Shanghai per MSC Crociere, celebrato da un evento speciale a bordo di MSC Bellissima. Con questo scalo MSC Crociere è la prima compagnia crocieristica internazionale a riprendere le operazioni di navigazione dalla Cina dall'inizio della pandemia. Un festeggiamento che ha visto la presenza a bordo della nave di rappresentanti governativi, funzionari, agenti di viaggio, media e partner per vivere l'esperienza della nave ammiraglia asiatica della compagnia. Per rendere l'evento ancora più speciale, i rinomati chef Enrico & Roberto Cerea, del famoso ristorante DA VITTORIO, hanno preparato un menu speciale per la cerimonia e per il viaggio inaugurale. Tutti gli ospiti hanno anche potuto ammirare uno spettacolo di droni realizzato per l'occasione per festeggiare l'arrivo della nave nel porto di Shanghai. MSC Bellissima avrà come homeport Shanghai, Keelung e Shenzhen per tutta l'estate 2024. L'evento ha rappresentato anche la giusta occasione per annunciare la programmazione invernale 2024-25 di MSC Crociere nella regione che vedrà MSC Splendida partire da Shenzhen e Xiamen da dicembre 2024 fino ad aprile 2025, mentre MSC Bellissima tornerà a Shanghai gennaio 2025. MSC Crociere è, quindi, l'unica compagnia di crociere internazionale a schierare ben due navi in quattro porti principali entro il primo anno di ritorno nella regione. Gianni Onorato, CEO di MSC Cruises, ha commentato: Il primo scalo di MSC Bellissima a Shanghai riafferma il nostro impegno per un mercato che continua a svolgere un ruolo strategico per noi. Stiamo rispettando il nostro impegno nel portare nella regione una moderna ammiraglia e siamo pronti ad investire ancora in Cina contribuendo al sostegno dell'economia locale. Vogliamo promuovere lo sviluppo di alta qualità dell'industria delle crociere nella regione, promuovere l'industria del turismo culturale e i relativi mercati. MSC Bellissima e MSC Splendida sono navi dotate della tecnologia necessaria per poter usufruire dell'alimentazione da terra, il che significa che le navi possono spegnere i motori quando sono attraccate in porto, abbattendo le emissioni. Un elemento che è in linea con l'impegno di MSC Crociere per proteggere l'ambiente e creare un futuro sostenibile per le crociere.



Informare

Focus

Problematica l'installazione nei porti di impianti per lo scarico della CO2 liquefatta catturata a bordo delle navi

Uno studio del Global Centre for Maritime Decarbonisation evidenzia, tra gli ostacoli, la carenza di aree portuali. L'installazione sulle navi di sistemi di Onboard Carbon Capture and Storage (OCCS) per la cattura e lo stoccaggio della CO2 prodotta a bordo è disincentivata, tra l'altro, dal limitato numero di porti che dispongono dell'infrastruttura necessaria per scaricare l'anidride carbonica liquefatta immagazzinata sulle navi. Lo evidenzia lo "Studio concettuale per scaricare la CO2 catturata a bordo" che è stato commissionato dal Global Centre for Maritime Decarbonisation (GCMD), il centro istituito nel 2021 dall'Autorità Portuale di Singapore assieme a BHP, BW, DNV Foundation, Eastern Pacific Shipping, Ocean Network Express e Sembcorp Marine. Lo studio è stato realizzato in collaborazione con la società di certificazione e classificazione Lloyd's Register e con la società di consulenza britannica ARUP. Lo studio specifica che se le tecnologie necessarie per catturare la CO2 a bordo delle navi hanno raggiunto elevati livelli di maturità, tuttavia non è stata dimostrata la sicurezza delle operazioni di trasferimento dell'anidride carbonica da parte di personale formato appositamente e che, se un esiguo numero di porti è dotato dell'infrastruttura necessaria per scaricare la CO2 liquefatta, si tratta però di impianti progettati per gestire CO2 alimentare. Lo studio ha preso in esame più di dieci progetti infrastrutturali mondiali per lo scarico di CO2 liquefatta che sono localizzati prevalentemente vicino a cluster industriali che emettono anidride carbonica o sono connessi a questi cluster da infrastrutture di trasporto. Rilevando che si tratta di progetti ideati per gestire volumi di CO2 assai maggiori rispetto a quelli dei sistemi OCCS e che, per ottenere economie di scala, sarà necessario integrare con questi progetti le infrastrutture portuali necessarie per lo scarico, lo stoccaggio e il trasporto della CO2, lo studio precisa che, dato che questi progetti sono ancora in fase iniziale e non sono ancora stati decisi investimenti, conseguentemente i porti, a loro volta, non hanno programmato investimenti per dotarsi delle infrastrutture necessarie. Lo studio mette in evidenza anche la difficoltà di introdurre impianti per lo scarico dell'anidride carbonica liquefatta in aree portuali intensamente utilizzate, inserimento che avrebbe probabilmente un impatto sull'efficienza del porto anche in considerazione delle aree cuscinetto necessarie per far fronte ai problemi di sicurezza legati alla movimentazione e allo stoccaggio della CO2 liquefatta, aree difficili da individuare stanti i vincoli di spazio esistenti nei porti e nei terminal portuali.

Informare

Problematica l'installazione nei porti di impianti per lo scarico della CO2 liquefatta catturata a bordo delle navi

03/19/2024 17:17

Uno studio del Global Centre for Maritime Decarbonisation evidenzia, tra gli ostacoli, la carenza di aree portuali. L'installazione sulle navi di sistemi di Onboard Carbon Capture and Storage (OCCS) per la cattura e lo stoccaggio della CO2 prodotta a bordo è disincentivata, tra l'altro, dal limitato numero di porti che dispongono dell'infrastruttura necessaria per scaricare l'anidride carbonica liquefatta immagazzinata sulle navi. Lo evidenzia lo "Studio concettuale per scaricare la CO2 catturata a bordo" che è stato commissionato dal Global Centre for Maritime Decarbonisation (GCMD), il centro istituito nel 2021 dall'Autorità Portuale di Singapore assieme a BHP, BW, DNV Foundation, Eastern Pacific Shipping, Ocean Network Express e Sembcorp Marine. Lo studio è stato realizzato in collaborazione con la società di certificazione e classificazione Lloyd's Register e con la società di consulenza britannica ARUP. Lo studio specifica che se le tecnologie necessarie per catturare la CO2 a bordo delle navi hanno raggiunto elevati livelli di maturità, tuttavia non è stata dimostrata la sicurezza delle operazioni di trasferimento dell'anidride carbonica da parte di personale formato appositamente e che, se un esiguo numero di porti è dotato dell'infrastruttura necessaria per scaricare la CO2 liquefatta, si tratta però di impianti progettati per gestire CO2 alimentare. Lo studio ha preso in esame più di dieci progetti infrastrutturali mondiali per lo scarico di CO2 liquefatta che sono localizzati prevalentemente vicino a cluster industriali che emettono anidride carbonica o sono connessi a questi cluster da infrastrutture di trasporto. Rilevando che si tratta di progetti ideati per gestire volumi di CO2 assai maggiori rispetto a quelli dei sistemi OCCS e che, per ottenere economie di scala, sarà necessario integrare con questi progetti le infrastrutture portuali necessarie per lo scarico, lo stoccaggio e il trasporto della CO2, lo studio precisa che, dato che questi progetti sono ancora in fase iniziale e non sono ancora stati decisi investimenti, conseguentemente i porti, a loro volta, non hanno programmato investimenti per dotarsi delle infrastrutture necessarie. Lo studio mette in evidenza anche la difficoltà di introdurre impianti per lo scarico dell'anidride carbonica liquefatta in aree portuali intensamente utilizzate, inserimento che avrebbe probabilmente un impatto sull'efficienza del porto anche in considerazione delle aree cuscinetto necessarie per far fronte ai problemi di sicurezza legati alla movimentazione e allo stoccaggio della CO2 liquefatta, aree difficili da individuare stanti i vincoli di spazio esistenti nei porti e nei terminal portuali.

MSC CROCIERE È LA PRIMA COMPAGNIA INTERNAZIONALE A RIPRENDERE LE OPERAZIONI DI NAVIGAZIONE DALLA CINA

MSC Bellissima è la prima nave da crociera a riprendere le operazioni di navigazione in Cina con il suo primo scalo a Shanghai MSC Crociere è l'unica compagnia di crociere internazionale a schierare ben due navi in Cina nel 2024: MSC Bellissima e MSC Splendida, confermata la programmazione invernale 2024-25 in Cina Ginevra, 18 marzo 2024 - MSC Crociere ha ospitato un evento speciale a bordo di MSC Bellissima per celebrare il suo primo scalo a Shanghai, facendo di MSC Crociere la prima compagnia di crociere internazionale a riprendere le operazioni di navigazione dalla Cina da quando è iniziata la pandemia. Per festeggiare questo traguardo, MSC Crociere ha invitato funzionari governativi, agenti di viaggio, media e partner a bordo per vivere l'esperienza a bordo della nave ammiraglia asiatica della compagnia. Per rendere l'evento ancora più speciale, i rinomati chef Enrico & Roberto Cerea, del famoso ristorante DA VITTORIO, hanno preparato un menu speciale per la cerimonia e per il viaggio inaugurale. Tutti gli ospiti hanno anche potuto ammirare uno spettacolo di droni realizzato per l'occasione per festeggiare l'arrivo della nave nel porto di Shanghai. MSC Bellissima avrà come homeport Shanghai, Keelung e Shenzhen per tutta l'estate 2024. L'evento ha rappresentato anche la giusta occasione per annunciare la programmazione invernale 2024-25 di MSC Crociere nella regione che vedrà MSC Splendida partire da Shenzhen e Xiamen da dicembre 2024 fino ad aprile 2025, mentre MSC Bellissima tornerà a Shanghai gennaio 2025. MSC Crociere è, quindi, l'unica compagnia di crociere internazionale a schierare ben due navi in quattro porti principali entro il primo anno di ritorno nella regione. Gianni Onorato, CEO di MSC Cruises, ha commentato: " Il primo scalo di MSC Bellissima a Shanghai riafferma il nostro impegno per un mercato che continua a svolgere un ruolo strategico per noi. Stiamo rispettando il nostro impegno nel portare nella regione una moderna ammiraglia e siamo pronti ad investire ancora in Cina contribuendo al sostegno dell'economia locale. Vogliamo promuovere lo sviluppo di alta qualità dell'industria delle crociere nella regione, promuovere l'industria del turismo culturale e i relativi mercati. " MSC Bellissima e MSC Splendida sono navi dotate della tecnologia necessaria per poter usufruire dell'alimentazione da terra, il che significa che le navi possono spegnere i motori quando sono attraccate in porto, abbattendo le emissioni. Un elemento che è in linea con l'impegno di MSC Crociere per proteggere l'ambiente e creare un futuro sostenibile per le crociere.



MSC Bellissima è la prima nave da crociera a riprendere le operazioni di navigazione in Cina con il suo primo scalo a Shanghai MSC Crociere è l'unica compagnia di crociere internazionale a schierare ben due navi in Cina nel 2024: MSC Bellissima e MSC Splendida, confermata la programmazione invernale 2024-25 in Cina Ginevra, 18 marzo 2024 - MSC Crociere ha ospitato un evento speciale a bordo di MSC Bellissima per celebrare il suo primo scalo a Shanghai, facendo di MSC Crociere la prima compagnia di crociere internazionale a riprendere le operazioni di navigazione dalla Cina da quando è iniziata la pandemia. Per festeggiare questo traguardo, MSC Crociere ha invitato funzionari governativi, agenti di viaggio, media e partner a bordo per vivere l'esperienza a bordo della nave ammiraglia asiatica della compagnia. Per rendere l'evento ancora più speciale, i rinomati chef Enrico & Roberto Cerea, del famoso ristorante DA VITTORIO, hanno preparato un menu speciale per la cerimonia e per il viaggio inaugurale. Tutti gli ospiti hanno anche potuto ammirare uno spettacolo di droni realizzato per l'occasione per festeggiare l'arrivo della nave nel porto di Shanghai. MSC Bellissima avrà come homeport Shanghai, Keelung e Shenzhen per tutta l'estate 2024. L'evento ha rappresentato anche la giusta occasione per annunciare la programmazione invernale 2024-25 di MSC Crociere nella regione che vedrà MSC Splendida partire da Shenzhen e Xiamen da dicembre 2024 fino ad aprile 2025, mentre MSC Bellissima tornerà a Shanghai gennaio 2025. MSC Crociere è, quindi, l'unica compagnia di crociere internazionale a schierare ben due navi in quattro porti principali entro il primo anno di ritorno nella regione. Gianni Onorato, CEO di MSC Cruises, ha commentato: " Il primo scalo di MSC Bellissima a Shanghai riafferma il nostro impegno per un mercato che continua a svolgere un ruolo strategico per noi. Stiamo rispettando il nostro impegno nel portare nella regione

Mar Rosso, Ruvolo "Tutela made in Italy promuove il sistema Paese"

ROMA (ITALPRESS) - "Negli ultimi tre mesi l'Italia ha perso 3,3 miliardi per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri. A soffrire di più in Europa la crisi del Medio Oriente sono le piccole e medie imprese italiane. La loro quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. A oggi dobbiamo registrare che il traffico marittimo sul Mediterraneo è già in calo a vantaggio dei porti del Nord Europa". Lo ha detto il presidente di Confimprenditori, Stefano Ruvolo, presentando il report sulla crisi nel Mar Rosso al ministro plenipotenziario Fabrizio Lobasso, direttore centrale per l'internazionalizzazione economica del ministero degli Affari Esteri. "Ringraziamo il ministro Lobasso per la considerazione dimostrata verso la galassia delle piccole e medie imprese italiane, vero e proprio motore economico del Made in Italy, un mercato da oltre 500 miliardi che da solo vale circa il 30% del Pil del Paese. L'attenzione delle istituzioni su un tema strettamente attuale e delicato come l'impatto della crisi nel Mar Rosso sul tessuto imprenditoriale italiano è per noi motivo di garanzia e grande soddisfazione. Tutelare il made in Italy significa promuovere il sistema Paese", ha concluso Ruvolo. (ITALPRESS). - Foto: ufficio stampa Confimprenditori - Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



Oceani a rischio "dumping"

Nella foto: Bidoni di materiali pericolosi in fondo al mare. ROMA - Su "GreenMe" un servizio giornalistico molto letto sottolinea come "Fino agli anni '70, le aziende di tutto il mondo utilizzavano l'oceano come discarica per i rifiuti generati dalle loro produzioni. E ora? Si tratta di una pratica che in qualche modo è stata regolamentata, ma che comunque rimane più attuale che mai (e illecita), con effetti più che devastanti". Si tratta del dumping oceanico che quasi nessuno conosce: altro non è che lo smaltimento deliberato di rifiuti pericolosi in mare: da navi, ma anche da aerei, piattaforme e strutture apposite più o meno mascherate. L'etimologia è semplice: "to dump" in inglese significa scaricare e se commercialmente "dumping" indica la pratica per cui le grandi imprese introducono nel mercato europeo dei prodotti a un prezzo molto inferiore rispetto a quello di mercato (grazie alla presenza di sussidi statali alle imprese nel Paese di origine), dal punto di vista ambientale "dumping" significa tutt'altro. Si tratta, ovvio, di materiale inquinato da metalli pesanti come cadmio, mercurio e cromo, nonché da idrocarburi come oli pesanti, sostanze come fosforo e azoto e organoclorurati provenienti da pesticidi. Inoltre, anche i rifiuti radioattivi delle centrali nucleari di tutto il mondo finiscono nei nostri oceani. Esistono prove sempre più evidenti che sia gli elementi radioattivi a vita breve che quelli a vita lunga possono essere assorbiti dal fitoplancton, dallo zooplancton, dalle alghe e da altre forme di vita marina e quindi essere trasmessi lungo la catena alimentare ai pesci, ai mammiferi marini e agli esseri umani. Altri materiali smaltiti nell'oceano includono resti umani da seppellire in mare, navi, moli di ghiaccio artificiali in Antartide e scarti di pesce. Provvedimenti? Il controllo satellitare, il monitoraggio dei porti da cui partono i materiali pericolosi, ma più che altro la volontà degli Stati di difendere il mare.



Sui mari già domani

ROMA Ci sono le sperimentazioni avanzate, che come mostra la nostra foto qui sopra riguardano anche l'utilizzo dei cilindri a vento come ausiliari per le motorizzazioni navali: ma in particolare non si ferma in Italia il percorso di crescita del GNL, una filiera nata per iniziativa delle Imprese di Assogasliquidi-Federchimica nel 2013 e che, in dieci anni, ha saputo realizzare la rete distributiva più grande in Europa. Secondo i dati del rapporto SSLNG Watch realizzato da MBS Consulting a Cerved company, a dicembre 2023 sono ben 293 le attività con depositi di GNL in Italia (+10% rispetto al 2022) per i diversi impieghi del prodotto. Cresce anche la filiera bio con 7 nuovi impianti di produzione per un totale di 18 e una capacità produttiva di 40.000 t/a di bioGNL. Relativamente ai consumi, il 2023 fa registrare un incremento del 15% rispetto all'anno precedente, con volumi pari ad oltre 151.000 tonnellate, crescita trainata principalmente dalla ripresa della domanda del trasporto stradale pesante. Proprio in quest'ultimo settore si contano ormai 159 punti vendita, per una crescita del 13,5% (19 nuovi impianti di cui 4 nel sud), e una flotta circolante complessiva di 4.900 mezzi: qui il dato è negativo (-68%) rispetto al 2022 a causa del rincaro per la crisi energetica che ha rallentato gli investimenti, ma tra la fine dell'anno e l'avvio del 2024 la prospettiva è già mutata. Aumentano anche gli operatori abilitati alla vendita di GNL, con l'ingresso nell'elenco di alcuni grandi player: al termine del 2023 si contano in totale 58 soggetti attivi nella vendita di GNL e biometano ai clienti finali (+32% rispetto ai 44 a fine 2022). Nel trasporto marittimo, al 31 dicembre 2023 sono 22 le navi operanti nel Mediterraneo alimentate a GNL (4 nuove unità rispetto al 2022) e 4 le bettoline utilizzate per il bunkeraggio navale. Si prevede che al 2030 la maggior parte delle grandi unità alimentate a GNL siano navi da crociera, che potranno effettuare operazioni di bunkeraggio presso i principali porti del Mediterraneo. Queste nello specifico le richieste ai governi, divise per settori. Trasporto stradale pesante Introduzione di un credito di imposta strutturale per le spese connesse all'acquisto del carburante GNL/BioGNL. Riduzione del pedaggio autostradale per i veicoli alimentati a GNL/BioGNL. Esenzione dal pagamento della tassa automobilistica, in linea con quanto fatto già in alcune Regioni. Supporto economico agli investimenti per l'installazione di punti vendita di GNL/bioGNL. Trasporto marittimo Riduzione tasse portuali per le imbarcazioni alimentate a GNL/bioGNL. Standardizzazione della normativa sul rilascio delle autorizzazioni per operazioni di bunkering a GNL/bioGNL, adottando la linea guida del Corpo nazionale VVF insieme alla competente Direzione genarale del MIT ed il Comando generale delle Capitanerie di Porto. Definizione del nuovo quadro strategico sul settore marittimo in attuazione del Regolamento AFIR (riguardante l'infrastruttura per i combustibili alternativi) che valorizzi l'utilizzo del GNL nel settore marittimo, anche nell'ottica della nuova regolamentazione ETS.



Grimaldi lancia l'Europalink

NAPOLI - "Ci siamo presentati a BMT 2024 con novità interessanti per il mercato turistico del Centro-Sud Italia, a partire dalla nave Europalink, operativa dal 29 febbraio scorso sulla linea plurigiornaliera Brindisi-Igoumenitsa in entrambe le direzioni e con scalo a Corfù nella stagione estiva. La politica tariffaria è, come sempre, delineata con la massima attenzione e articolata in una ricca proposta di promozioni speciali, che consentono di viaggiare a prezzi vantaggiosi in ogni periodo dell'anno. Torna infine il calendario di viaggi a tema, che è la peculiarità della nostra proposta sulla storica tratta Civitavecchia-Barcellona e ritorno". Così Francesca Marino, head of passenger department di Grimaldi Lines, ha commentato il tradizionale appuntamento con BMT, la Borsa Mediterranea del Turismo che si è svolta a Napoli, presso la Mostra d'Oltremare, fino a sabato scorso. La Grecia, che è da sempre tra le mete più richieste dall'utenza del Centro e Sud Italia, sta registrando negli ultimi anni una crescita costante. Per questo motivo Grimaldi Lines ha destinato al collegamento marittimo Brindisi-Igoumenitsa la nave Europalink, che si alternerà con la nave Kydon Palace e consentirà di aumentare la capacità di trasporto, sia per passeggeri che per veicoli al seguito, su questa linea. Europalink può trasportare fino a 930 passeggeri e 3.900 metri lineari di rotabili, offrendo agli ospiti 201 cabine di varie tipologie. In vista della stagione estiva il fulcro della politica tariffaria di Grimaldi Lines, che prevede promozioni a tempo in ogni periodo dell'anno, è il New Advanced Booking, in vigore per prenotazioni effettuate entro il 30 aprile: 20% di sconto (diritti fissi, costi EU ETS e servizi di bordo esclusi) per linee e partenze selezionate dal 6 maggio al 30 settembre da/verso Sardegna, Sicilia, Spagna e Grecia. La storica linea Civitavecchia-Barcellona è invece il plus dell'offerta Grimaldi Lines, grazie al ricco calendario di viaggi a tema e di proposte insolite per un long week-end alla scoperta della capitale europea del divertimento. Si parte a fine marzo con la Pasqua a Barcellona, pensata prevalentemente per il target famiglia, con tante attività divertenti per bambini e adulti a cura di Samarcanda Animazione, ma anche per chiunque voglia approfittare del week-end di Pasqua per visitare la splendida città catalana (29 marzo-3 aprile con la formula hotel on board). Grimaldi Lines propone viaggi a tema e divertenti iniziative anche ai ragazzi delle scuole italiane, nell'ambito del progetto Grimaldi Educa. Tra questi ci sono il grande gioco didattico multimediale Travel Game On Board, che verrà proposto su più partenze tra marzo e aprile, e Amare Leggere, il primo Festival della Letteratura per ragazzi sul mare, quest'anno in due edizioni (19-22 marzo e 14-17 maggio). Si conferma, infine, la proposta estiva di Grimaldi Tour Operator: ad un viaggio confortevole a bordo delle navi Grimaldi Lines, sono abbinati soggiorni mare e tour con pernottamento presso hotel, villaggi e residence attentamente selezionati e con un ottimo



La Gazzetta Marittima

Focus

rapporto qualità/prezzo.

Grimaldi traghetti cresce ancora

NAPOLI Cresce ogni anno il numero di viaggiatori che apprezzano l'opportunità e la comodità del viaggio via mare commenta Francesca Marino, head of passenger department di Grimaldi Lines Per il 2024 abbiamo obiettivi ancora più ambiziosi, raggiungibili grazie all'ampio network di collegamenti marittimi da/per Sardegna, Sicilia, Spagna, Grecia e Tunisia, alla cura dei servizi offerti a bordo e al nostro modello di turismo sostenibile, che crea valore aggiunto per i clienti che ci scelgono e per le comunità in cui operiamo. La Sardegna è ancora la destinazione di punta, sulla quale Grimaldi Lines opera con l'alta frequenza della linea Livorno-Olbia e viceversa, con la storica tratta Civitavecchia-Porto Torres e viceversa, con la stagionale Civitavecchia-Olbia e viceversa e con i collegamenti in continuità territoriale da Civitavecchia per Arbatax e Cagliari e viceversa e da Napoli e Palermo per Cagliari e viceversa. La flotta passeggeri di Grimaldi Lines ricorda Marino è composta da 14 navi, tutti moderni traghetti e cruise ferry di ultima generazione, che offrono agli ospiti una piacevole esperienza di viaggio nel Mar Mediterraneo, grazie all'accoglienza di equipaggi professionali e all'ampia scelta di servizi disponibili a bordo. In particolare, le due ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona che si alternano sulla rotta da Civitavecchia e Barcellona per Porto Torres e viceversa e le due gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa destinate alla tratta Livorno-Olbia e viceversa sono state pensate per trasformare la traversata in un vero e proprio anticipo di vacanza: oltre alle cabine interne ed esterne e alle suite molto spaziose, le quattro navi vantano il ristorante panoramico à la carte, il self-service per pranzi e cene informali, centro benessere e palestra, piscina con solarium, sala giochi per bambini, il salone Smilla's Club e altri ampi spazi comuni, casinò e discoteca. Le ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona sottolinea il portavoce della compagnia sono inoltre il frutto dell'accorta politica ambientale messa in atto dalla Compagnia. Si tratta infatti delle prime navi del Mediterraneo a zero emissioni in porto: durante le soste in banchina, si azionano speciali batterie al litio, caricate in navigazione, che non rilasciano emissioni inquinanti in prossimità dei centri cittadini. La traversata a bordo delle navi Grimaldi Lines è dunque il viaggio ideale per un target d'utenza molto allargato, che spazia dalle famiglie, ai gruppi di amici di ogni età, alle coppie. Sono sempre benvenuti anche gli amici a 4 zampe, che possono soggiornare in cabina grazie al servizio speciale pet in cabin. Non è da meno l'elegante e accogliente Cruise Ausonia, impiegata sul collegamento Napoli-Palermo e viceversa, con 4 partenze a settimana in entrambe le direzioni, che diventano sei in piena estate. Le circa 200 cabine sono tutte ampie, confortevoli e con bagno privato; sono suddivise in interne, esterne da 4 posti con letti separati alti e bassi suite matrimoniali con tv e mini-frigo e 2 cabine per persone a mobilità ridotta. L'offerta di Grimaldi Lines sulla destinazione



NAPOLI - "Cresce ogni anno il numero di viaggiatori che apprezzano l'opportunità e la comodità del viaggio via mare - commenta Francesca Marino, head of passenger department di Grimaldi Lines - Per il 2024 abbiamo obiettivi ancora più ambiziosi, raggiungibili grazie all'ampio network di collegamenti marittimi da/per Sardegna, Sicilia, Spagna, Grecia e Tunisia, alla cura dei servizi offerti a bordo e al nostro modello di turismo sostenibile, che crea valore aggiunto per i clienti che ci scelgono e per le comunità in cui operiamo. La Sardegna è ancora la destinazione di punta, sulla quale Grimaldi Lines opera con l'alta frequenza della linea Livorno-Olbia e viceversa, con la storica tratta Civitavecchia-Porto Torres e viceversa, con la stagionale Civitavecchia-Olbia e viceversa e con i collegamenti in continuità territoriale da Civitavecchia per Arbatax e Cagliari e viceversa e da Napoli e Palermo per Cagliari e viceversa. La flotta passeggeri di Grimaldi Lines - ricorda Marino - è composta da 14 navi, tutti moderni traghetti e cruise ferry di ultima generazione, che offrono agli ospiti una piacevole esperienza di viaggio nel Mar Mediterraneo, grazie all'accoglienza di equipaggi professionali e all'ampia scelta di servizi disponibili a bordo. In particolare, le due ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona - che si alternano sulla rotta da Civitavecchia e Barcellona per Porto Torres e viceversa - e le due gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa - destinate alla tratta Livorno-Olbia e viceversa - sono state pensate per trasformare la traversata in un vero e proprio anticipo di vacanza: oltre alle cabine interne ed esterne e alle suite molto spaziose, le quattro navi vantano il ristorante panoramico à la carte, il self-service per pranzi e cene informali, centro benessere e palestra, piscina con solarium, sala giochi per bambini, il salone Smilla's Club e altri ampi spazi comuni, casinò e discoteca. Le ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona - sottolinea il portavoce della compagnia - sono inoltre il frutto dell'accorta politica ambientale messa in atto dalla Compagnia. Si tratta infatti delle prime navi del

La Gazzetta Marittima

Focus

Sicilia non finisce qui. Il grande porto di Palermo è infatti raggiungibile anche da altri scali italiani: vi si arriva navigando da Livorno (tre volte a settimana), da Salerno (due volte a settimana) e da Cagliari (una volta a settimana), grazie al comodo collegamento marittimo con la Sardegna.

Le TOP 50 compagnie al mondo

LIVORNO La tabella viene dalla selezione dei siti più significativi nel censimento dello Shipping mondiale ed è stata pazientemente confezionato dal maritime consultatosi Angelo Roma, vicepresidente dell'interporti Vespucci di Guasticce. È interessante per svariati motivi. Il primo: capire la consistenza in navi delle grandi compagnie che trasportano contenitori + un modo di far chiarezza e nello stesso tempo di conoscere anche gli altri elementi (proprietà, in charter, in costruzione, in ordinazione) eccetera. Il secondo: constatare che le compagnie italiane. Nella graduatoria, se non consideriamo Msc (che è svizzera solo di bandiera, na di atto italiana di creazione, gestione e anche anima) la prima nella graduatoria con il nostro tricolore è Grimaldi, ma solo al 30° posto. Unica altra, la Messina Line, al 47°. Va anche ricordato che sia Grimaldi che Messina hanno nei container solo traffici marginali. Per cui nelle prime cinquanta compagnie RUE al mondo, doppio ben saldo primo posto in assoluto di Mediterranea shipping Company della famiglia Aponte l'Italia non compare più. Possiamo consolarci, Msc a parte, con altri primati: la costruzione e l'allestimento delle più important e iconiche navi da crociera, il crescente successo di Fincantieri in questo campo e nel militare, l'evoluzione e la crescita nel settore dei traghetti sia con le isole nazionali che nel Mediterraneo. Non è poco: certo però se il trattamento fiscale sullo scippino in Italia pesasse meno almeno alla pari con gli altri paesi maninari la bandiera di Msc sarebbe italiana e potremmo orgogliosamente ribadire che siamo i primi al mondo. (A.F.)

03/19/2024 23:07

LIVORNO - La tabella viene dalla selezione dei siti più significativi nel censimento dello Shipping mondiale ed è stata pazientemente confezionato dal maritime consultatosi Angelo Roma, vicepresidente dell'interporti Vespucci di Guasticce. È interessante per svariati motivi. Il primo: capire la consistenza in navi delle grandi compagnie che trasportano contenitori + un modo di far chiarezza e nello stesso tempo di conoscere anche gli altri elementi (proprietà, in charter, in costruzione, in ordinazione) eccetera. Il secondo: constatare che le compagnie italiane. Nella graduatoria, se non consideriamo Msc (che è svizzera solo di bandiera, na di atto italiana di creazione, gestione e anche anima...) la prima nella graduatoria con il nostro tricolore è Grimaldi, ma solo al 30° posto. Unica altra, la Messina Line, al 47°. Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Register gratuita.

L'agenzia di Viaggi

Focus

Msc Crociere riparte per prima dalla Cina nel post pandemia

Evento speciale in Cina per Msc Crociere, che ha celebrato il primo scalo a Shanghai di Msc Bellissima. È la prima compagnia di crociere internazionale a riprendere le operazioni di navigazione dalla Cina da quando è iniziata la pandemia. La nave avrà come homeport Shanghai, Keelung e Shenzhen per tutta l'estate 2024. Msc Crociere ha annunciato anche la programmazione invernale 2024-25 nella regione: Msc Splendida salperà da Shenzhen e Xiamen da dicembre 2024 fino ad aprile 2025, mentre Msc Bellissima tornerà a Shanghai gennaio 2025. Saranno quindi due le navi che scaleranno i quattro porti principali nel primo anno di ritorno nella regione. «Il primo scalo di Msc Bellissima a Shanghai riafferma il nostro impegno per un mercato che continua a svolgere un ruolo strategico per noi - commenta il ceo di Msc Cruises Gianni Onorato - Stiamo rispettando il nostro impegno nel portare nella regione una moderna ammiraglia e siamo pronti a investire ancora in Cina contribuendo al sostegno dell'economia locale. Vogliamo promuovere lo sviluppo di alta qualità dell'industria delle crociere nella regione, promuovere l'industria del turismo culturale e i relativi mercati».



Evento speciale in Cina per Msc Crociere, che ha celebrato il primo scalo a Shanghai di Msc Bellissima. È la prima compagnia di crociere internazionale a riprendere le operazioni di navigazione dalla Cina da quando è iniziata la pandemia. La nave avrà come homeport Shanghai, Keelung e Shenzhen per tutta l'estate 2024. Msc Crociere ha annunciato anche la programmazione invernale 2024-25 nella regione: Msc Splendida salperà da Shenzhen e Xiamen da dicembre 2024 fino ad aprile 2025, mentre Msc Bellissima tornerà a Shanghai gennaio 2025. Saranno quindi due le navi che scaleranno i quattro porti principali nel primo anno di ritorno nella regione. «Il primo scalo di Msc Bellissima a Shanghai riafferma il nostro impegno per un mercato che continua a svolgere un ruolo strategico per noi - commenta il ceo di Msc Cruises Gianni Onorato - Stiamo rispettando il nostro impegno nel portare nella regione una moderna ammiraglia e siamo pronti a investire ancora in Cina contribuendo al sostegno dell'economia locale. Vogliamo promuovere lo sviluppo di alta qualità dell'industria delle crociere nella regione, promuovere l'industria del turismo culturale e i relativi mercati».

Fondi internazionali investono nel 28% di PSA Italia

LONDRA /TORONTO Il fondo inglese Fair Market Value (FMV) e il fondo canadese TD Asset Management (TDAM), controllato dalla Toronto-Dominion Bank, hanno annunciato ieri il loro ingresso nel 28% di PSA Italia. PSA Italia è l'azienda controllata dal gruppo PSA di Singapore, che gestisce importanti terminal portuali in Italia, tra cui il porto di Pra', il principale scalo container nel Paese, Sech a Sampierdarena e Vecon a Venezia. L'accordo, già approvato dal governo per quanto riguarda il golden power, dovrebbe essere finalizzato con l'acquisto delle azioni da parte dei fondi FMV Industrial e TD Greystone Infrastructure, entrambi controllati rispettivamente da FMV e TDAM, entro la fine del mese. L'operazione dovrebbe valere indicativamente circa mezzo miliardo di euro, considerando che il valore stimato dell'intera società è di 1,5 miliardi di euro. FMV è una società di investimento nei settori dell'energia, delle infrastrutture e dei servizi essenziali, mentre TDAM gestisce attivi per conto di quasi due milioni di investitori retail, con un valore di asset gestiti pari a 437 miliardi di dollari. La collaborazione con PSA Italia è quindi vista come un'opportunità per fornire servizi di logistica sostenibile a una clientela industrializzata nel Nord Italia e oltre. Spiega Frederic Michel-Verdier, socio fondatore e amministratore delegato di FMV: Questo investimento in PSA Italia è il risultato di un rapporto professionale decennale con PSA. Siamo lieti di collaborare ancora una volta con PSA, un vero leader globale nel settore dei porti e dei container terminal, per investire in questo asset primario. Siamo positivamente colpiti dall'elevata qualità del management e dai dipendenti di PSA Italia. PSA Italia opera un portafoglio di eccellenza tra i container terminal in Italia ed è posizionata strategicamente per fornire servizi di logistica green alla clientela altamente industrializzata nel Nord Italia e oltre. Aggiunge Jeff Moulard, Direttore generale e responsabile degli investimenti infrastrutturali globali per TDAM: TDAM è estremamente lieta di collaborare con PSA e FMV in questa operazione. Il settore portuale è un focus strategico della diversificazione globale del nostro fondo e la possibilità di espandere ulteriormente il nostro portafoglio portuale in Europa rappresenta un'opportunità unica per la nostra strategia. Si sta ancora negoziando il possibile ingresso del socio italiano, la IL Investimenti di Giulio Schenone, precedentemente presente nella compagine azionaria con i fondi Infravia e Infracapital. Schenone ha dichiarato di essere grato a PSA per l'opportunità offertagli, ma ha precisato che la situazione non è ancora definita. Tra gli altri potenziali acquirenti delle quote di PSA Italia c'erano anche Axa e il fondo australiano Ifm. La strategia di crescita di PSA Italia è mirata sia nel mercato locale italiano, sia nell'espansione tramite servizi intermodali con la Svizzera e la Germania meridionale. © fotografo: Roberto Merlo Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale



Prezzo del grano in picchiata, Coldiretti: "Colpa dell'import selvaggio"

Raddoppiate le importazioni dal Canada, sempre più navi turche nei porti pugliesi. Crolla il prezzo del grano duro alla borsa merci di Foggia e Altamura. Le importazioni di grano dal Canada trattato con glifosato secondo modalità vietate a livello nazionale sono più che raddoppiate e nei porti pugliesi continua il via vai di navi mercantili provenienti dalla Turchia. E' Coldiretti Puglia che torna a denunciare l'import selvaggio del grano anche dalla Russia. Nel servizio interviste a Pietro Piccioni, direttore Coldiretti Puglia, e Pasquale Di Noia, presidente della Cooperativa cerealicoltori della Murgia.



Folgiere (Fincantieri): "Rilanciare la joint venture Orizzonti con Leonardo"

"Dobbiamo collaborare sempre di più e penetrare l'export". L'ad insiste sulla subacquea: "E' un mercato globale da 400 miliardi di dollari sino al 2030. Per noi un'opportunità gigantesca". A Washington per illustrare mosse e strategie del gruppo Washington - Lo aveva sottolineato a Genova a margine della Clia Cruise Week, lo ha ribadito a Washington incontrando i corrispondenti dei media italiani. "Con Leonardo c'è una joint venture, Orizzonti sistemi navali, che abbiamo deciso di rilanciare per farla diventare il luogo dell'integrazione delle competenze, in una visione unitaria del sistema nave". Pierroberto Folgiere, amministratore delegato di Fincantieri insiste sulla necessità di una più stretta collaborazione con il gruppo dell'high tech, dell'elettronica e della difesa guidato Roberto Cingolani . "Dobbiamo collaborare sempre di più, massimizzando i vantaggi nell'interesse del primo cliente, che è la Marina, e penetrare l'export, che è una prateria di opportunità, grazie alle nostre navi che sono ben collaudate, apprezzate, validate e quindi esportabili in un mondo che ne domanda sempre di più". In particolare Fincantieri scommette sul settore subacqueo, soprattutto guardando al Mediterraneo, "il mare dell'underwater", come lo ha definito Folgiere. " Il mondo subacqueo - spiega - sarà come lo spazio 40 anni fa , abbiamo valutato un mercato globale da 400 miliardi di dollari sino al 2030. Noi italiani abbiamo una opportunità gigantesca. Il Mediterraneo sarà il mare dell'underwater, perché è il mare più piccolo, ma più congestionato del mondo a livello di infrastrutture. Un mare geopoliticamente importante, dove si combatte la guerra ibrida che vediamo nello Yemen, con gli attacchi Houthi nel Mar Rosso. Perché fa molto più male tagliare un cavo che sparare missili o mandare carri armati ". Dice ancora l'ad di Fincantieri: " Sul subacqueo c'è un mare di lavoro da fare, a partire dai sommergibili tradizionali , che prima di tutto devono essere resi sempre più strategicamente e tecnologicamente autonomi. E poi vanno rimpiccioliti fino a 500, 800 tonnellate rispetto a quelli da 1.600 che già produciamo per la nuova dottrina della Marina, che prevede una nave di appoggio che coordina sommergibili, sommergibili più piccoli, droni di 9 e 3 metri". Folgiere riferisce anche di un progetto per costruire le celle a combustibile utilizzate sui nostri sommergibili in Italia, a Bari. "Abbiamo sviluppato un sistema di batterie al litio che sarà uno dei primi in Europa e che lanceremo con un evento dedicato. Le prime batterie al litio che si fanno in Italia le produciamo per i sommergibili in una nostra azienda nel Lazio del sud, in associazione con altri fornitori nazionali e internazionali. Ce le stanno chiedendo anche i tedeschi". Ma non è tutto. "Abbiamo già fatto - illustra - una serie di alleanze nel settore subacqueo, abbiamo acquistato anche un'azienda di Bergamo. Vogliamo creare un nocciolo duro di competenze e fare in modo che Fincantieri inizi accompagnando la Marina in questa nuova dottrina militare. Ma poi vogliamo esportare queste competenze anche all'estero,



Ship Mag

Focus

usandole nel settore civile". Infine gli Stati Uniti, motivo della presenza dell'ad dall'altra parte dell'oceano. "C'è una grande interesse, una grande attenzione geopolitica per l'Italia - dice Folgiero - Siamo stati all'Atlantic Council per una sessione a porte chiuse sulla collaborazione atlantica e su come lo shipbuilding possa contribuirvi". Folgiero ha incontrato rappresentanti della Marina militare Usa, per fare il punto sui programmi che coinvolgono Fincantieri. In agenda incontri con alcuni parlamentari e con dirigenti del dipartimento di Stato e del Consiglio di sicurezza nazionale. Fincantieri è presente negli Usa da 15 anni, dove ha acquistato e rilanciato uno storico cantiere navale costruendo sino a 10 fregate l'anno per la Us Navy e dando lavoro a 3.000 persone. " E' diventato uno dei cantieri più moderni del Paese, siamo un attore importante dell'industria della difesa americana ". L'ad sostiene inoltre che gli Usa "considerano lo shipbuilding una industria strategica e hanno un'esigenza gigantesca di aumentare la flotta, anche "rispetto alla crescita della capacità navale della Cina".