

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 28 marzo 2025**



Prime Pagine

28/03/2025	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	Il Foglio	11
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	Il Giornale	12
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	Il Giorno	13
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	Il Manifesto	14
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	Il Mattino	15
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	Il Messaggero	16
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	Il Tempo	20
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	Italia Oggi	21
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	La Nazione	22
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	La Repubblica	23
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	La Stampa	24
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	MF	25
Prima pagina del 28/03/2025		
28/03/2025	Milano Finanza	26
Prima pagina del 28/03/2025		

Primo Piano

27/03/2025	Il Nautilus	27
L'empowerment femminile nel settore marittimo al centro della Win Big Mediterranean Conference, a Roma il 26 marzo 2025		
27/03/2025	Informatore Navale	30
L'empowerment femminile nel settore marittimo al centro della Win Big Mediterranean Conference (Roma 26 marzo)		
27/03/2025	Informazioni Marittime	33
L'empowerment femminile nel settore marittimo al centro della Win Big Mediterranean Conference		
27/03/2025	Sea Reporter	36
Win Big Mediterranean, l'empowerment femminile nel settore marittimo		
27/03/2025	Ship Mag	39
La nuova instabilità globale pesa sul futuro di shipping e logistica		

Trieste

27/03/2025	Agenparl	41
(ACON) PORTO TS. PELLEGRINO (AVS): NO A BASE NATO, GIUNTA SE NE LAVAVA LE MANI		
27/03/2025	Agenparl	43
(ACON) PORTO TS. GHERSINICH (LEGA): POLVERONE SURREALE E INUTILE SU BASE NATO		
27/03/2025	Ansa.it	44
Guardia Costiera Trieste 'ferma' 5 navi in meno di un mese		
27/03/2025	FerPress	45
Convegno "L'economia del mare a Monfalcone": Regione sta intervenendo affinché sistema logistico possa consolidarsi		
27/03/2025	Ship Mag	47
Monfalcone tra nautica e porto, Rixi: "Servizi migliori per essere competitivi"		
27/03/2025	Ship Mag	48
Hhla riprende a correre: il 2024 chiude con un fatturato di 1,6 miliardi di euro (+10,5%)		

Venezia

27/03/2025	Ansa.it	50
Mercato a Martella 'Zls è iniziativa mia e di Confindustria'		
27/03/2025	Ansa.it	51
L'Amerigo Vespucci a Venezia, al via 2/a tappa tour Mediterraneo		
27/03/2025	Informazioni Marittime	52
Fincantieri imposta a Marghera "Seven Seas Prestige"		
27/03/2025	Messaggero Marittimo	53
Venice LNG non si fa più: a Marghera sorgerà invece un terminal ferroviario		
27/03/2025	The Medi Telegraph	54
Fincantieri, impostata la nave "Seven Seas Prestige" a Marghera		

27/03/2025 **Veneto News** 55
ZLS, Mercato risponde a Martella: "ZLS è iniziativa mia e di Confindustria. Si informi un po' di più sulla terra che vorrebbe guidare da governatore"

27/03/2025 **Venezia Today** 56
«A Osaka per rafforzare Venezia nel mondo». Mediazione a cura degli studenti Ca' Foscari

Savona, Vado

27/03/2025 **Savona News** 58
Bucci: "Il porto di Savona Vado continua a crescere raggiungendo traguardi record"

Genova, Voltri

27/03/2025 **Genova Today** 59
Voltri, quale destino per la ex Forever? La questione approda in Città metropolitana

27/03/2025 **Informare** 60
A febbraio il traffico delle merci nel porto di Genova è calato del -4,4% e a Savona-Vado è aumentato del +24,5%

27/03/2025 **Informatore Navale** 61
FINCANTIERI: OLTRE 1500 PERSONE A SESTRI PONENTE E GENOVA PER IL PROGETTO "RESPECT FOR FUTURE"

27/03/2025 **Messaggero Marittimo** 63
Spediporto: si discute del futuro di Genova

27/03/2025 **PrimoCanale.it** 64
Porto, Cosulich: "Serve un super leader che ci metta tutti in riga"

27/03/2025 **PrimoCanale.it** 65
Diga, centrosinistra: "Bucci ha disertato la commissione". Lui replica: "Rispondo al governo"

27/03/2025 **The Medi Telegraph** 66
Container, cantieri e traghetti: parte l'iter del Piano regolatore

La Spezia

27/03/2025 **BizJournal Liguria** 68
Faros, l'acceleratore italiano dedicato alla Blue Economy vicino a chiudere la terza edizione

Ravenna

27/03/2025 **Agenparl** 70
MO, CROATTI (M5S): GOVERNO CHIARISCA SU EXPORT ILLEGALE ARMI A ISRAELE

27/03/2025 **Ravenna Today** 71
Bypass ferroviario per il porto, ampliamento A14 e statali: ecco i collegamenti prioritari per il Ravennate

27/03/2025 **RavennaNotizie.it** 73
Incontro con sindaci e presidente Palli in Provincia a Ravenna per l'assessora regionale Priolo: al centro dell'attenzione il porto e la ZLS

27/03/2025	RavennaNotizie.it	74
<hr/>		
27/03/2025	RavennaNotizie.it	75
<hr/>		
27/03/2025	ravennawebtv.it	76
<hr/>		
27/03/2025	Shipping Italy	77
<hr/>		

Livorno

28/03/2025	La Gazzetta Marittima	78
<hr/>		
27/03/2025	Messaggero Marittimo	79
<hr/>		
27/03/2025	Messaggero Marittimo	81
<hr/>		

Piombino, Isola d' Elba

27/03/2025	Port Logistic Press	83
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

27/03/2025	vivereancona.it	84
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

27/03/2025	Messaggero Marittimo	85
<hr/>		
27/03/2025	Shipping Italy	86
<hr/>		

Napoli

27/03/2025	Cronache Della Campania	87
<hr/>		

27/03/2025	Napoli Village	89
<hr/>		
Vesuvio Race, sabato la regata del vulcano		

Bari

27/03/2025	Il Nautilus	91
<hr/>		
L'AdSP MAM ha ottenuto la certificazione UNI EN ISO 9001:2015		
27/03/2025	Informazioni Marittime	92
<hr/>		
Adriatico Meridionale, certificata la gestione dei servizi nei porti dell'AdSP		
27/03/2025	Port News	93
<hr/>		
L'AdSP di Bari riceve la certificazione UNI EN ISO		
27/03/2025	Puglia Live	94
<hr/>		
L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto la certificazione UNI EN ISO 9001:2015.		

Taranto

27/03/2025	Shipping Italy	95
<hr/>		
La Regione Puglia pagherà la formazione ai portuali della Taranto Port Workers		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

27/03/2025	La Gazzetta Marittima	96
<hr/>		
Gioia Tauro, il mistero buffo dell'ammiraglio contestato eppure il porto ora vola		
27/03/2025	Ship Mag	97
<hr/>		
La giungla delle regole verdi di Bruxelles		

Cagliari

27/03/2025	Rai News	99
<hr/>		
Esercitazione Mare Aperto, oltre 120 mezzi e 6mila militari		
27/03/2025	Sardegna Reporter	100
<hr/>		
L'Amphibious Task Group in sosta nel porto di Cagliari		
27/03/2025	Sardinia Post	101
<hr/>		
Al via l'esercitazione 'Mare aperto 2025': coinvolte 120 unità, navi in porto anche a Cagliari		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

27/03/2025	TempoStretto	102
<hr/>		
Ex Fiera, si sblocca il "caso acqua": 93mila euro ad Amam per l'allaccio		

27/03/2025 **TempoStretto** 103
Porto di Tremestieri, utilizzo esclusivo dello scivolo 1 dopo l'insabbiamento

Catania

27/03/2025 **Sicilia Report** 104
Porto di Catania 28 marzo: Via Crucis dei Lavoratori appuntamento per il mondo del lavoro

Augusta

27/03/2025 **Lora** 105
Accolta la nave Aida Diva nel porto dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale della Sicilia orientale Francesco Di Sarcina

27/03/2025 **Siracusa News** 106
Al via il rilancio crocieristico a Siracusa: primo accosto della compagnia Aida Cruises

27/03/2025 **Siracusa Oggi** 107
Rilancio del turismo crocieristico, le grandi navi ritornano nel porto di Siracusa

27/03/2025 **Stretto Web** 108
Al via il rilancio crocieristico a Siracusa: al porto la nave Aida Diva

27/03/2025 **Web Marte** 109
Siracusa | Con il primo approdo della Aida Cruises, riparte la stagione crocieristica

Focus

27/03/2025 **Ansa.it** 110
Msc crociere, tre cerimonie per tre nuove navi a Saint Nazaire

27/03/2025 **Il Nautilus** 111
OGGI LA CONSEGNA DI MSC WORLD AMERICA, 23MA UNITÀ DELLA FLOTTA, INSIEME A DUE CERIMONIE PER MSC WORLD ASIA E MSC WORLD ATLANTIC

27/03/2025 **Informare** 114
ICS, le misure contro le navi cinesi prospettate da Trump rischiano di avere importanti conseguenze indesiderate, anche per gli USA

27/03/2025 **Informare** 116
Tre cerimonie nel cantiere navale di Saint-Nazaire per altrettante nuove navi di MSC Crociere

27/03/2025 **Informatore Navale** 117
CONSEGNA DELLA MSC WORLD AMERICA INSIEME A DUE CERIMONIE PER MSC WORLD ASIA E MSC WORLD ATLANTIC

27/03/2025 **Informazioni Marittime** 120
Saint-Nazaire, Msc Crociere prende in consegna Msc World America

27/03/2025 **La Gazzetta Marittima** 122
Cosa c'è dietro il business della premiata ditta Pirati & C.

27/03/2025 **Sea Reporter** 125
Consegnata a Saint-Nazaire la World America, 23esima nave della moderna flotta MSC

27/03/2025 **Sea Reporter** 127
Somec, approvati i risultati dell'esercizio 2024: Ebitda adjusted+65,5% a 30 mln di euro

27/03/2025	Shipping Italy	128
Dopo il frontloading, per le spedizioni di vino in Usa arriva lo stallo		
27/03/2025	Shipping Italy	130
Il traghetto Moby Zaza è stato venduto e si prepara a lasciare l'Italia		
27/03/2025	The Medi Telegraph	131
Barcellona, 124 milioni per realizzare il molo dei carburanti sostenibili		
27/03/2025	The Medi Telegraph	132
Consegnata a Saint-Nazaire la "World America", 23esima nave della flotta Msc		
28/03/2025	The Medi Telegraph	134
Manodopera in calo, costi in crescita: la logistica dei market studia i robot		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



«Ha tramato contro l'Algeria»
Lo scrittore Sansal
condannato a 5 anni
di Stefano Montefiori
a pagina 16



Pact4Future
Accorsi: scienza
e arte per il clima
di Virginia Nesi
a pagina 35



Il neo-neutralismo

LE NOSTRE ANTICHE TENTAZIONI

di Antonio Polito

Lo vuole Trump. La Germania pure, e lo farà. Com'è allora che in Italia sia i seguaci del nuovo presidente americano sia gli europeisti vecchia maniera resistono, nicchiano, tergiversano, cavillano?

Il piano di riarmo europeo (per carità, in omaggio al politicamente corretto ricordiamo che non si tratta solo di comprare cannoni, ma anche produrre satelliti, software, cybersecurity, e tutte le cose che suonano meglio di «riarmo»), in Italia è ostacolato da una coalizione bipartisan che potremmo chiamare degli «svogliati».

continua a pagina 28

Non solo tariffe

TRUMP E LE OMBRE CINESI

di Federico Fubini

Da quando Donald Trump è tornato alla presidenza, anche il sito della Casa Bianca si è trasfigurato. Non presenta più il lavoro di un'istituzione, officina il culto di una persona. La pagina web si apre su una foto gigantesca di Trump e un annuncio a lettere cubitali: «America is back», l'America è tornata. Sotto, una sola promessa: «Ogni singolo giorno lotterò per voi con tutto il fiato che ho in corpo. Non riposerò finché non vi avrò dato l'America forte, sicura e prospera che meritate. Questa sarà veramente l'età dell'oro» per la nazione.

continua a pagina 28

Il leader francese ai volenterosi: sulla tregua Putin finge. Meloni: invitare gli Usa. Mattarella: difesa, l'Ue decida

Macron, accuse a Mosca

L'annuncio di una missione franco-inglese a Kiev. Dazi, i titoli dell'auto crollano in Borsa

«Presto missione Franca-Gb in Ucraina. Momento della storia decisivo, pronti ad agire da soli. Putin finge di negoziare ma non vuole la pace», ha detto il presidente francese Macron, che ieri ha presieduto a Parigi un vertice dei Paesi volenterosi. E ha annunciato una «forza di rassicurazione». Meloni chiede di invitare gli Usa e il presidente Mattarella sferza l'Europa: «Sulla difesa decisioni rapide». Intanto, i dazi di Trump fanno crollare in Borsa i titoli delle auto.

da pagina 2 a pagina 8

DATI SENSIBILI E POLEMICHE

La chat, le falle in Rete i cellulari dei ministri Usa

Cresce negli Usa l'eco dello scandalo sulla chat «Signal», allargata per errore a un giornalista, che ha messo a rischio non solo i piani sensibili della guerra agli Houthi, ma anche i dati riservati dei ministri e di uomini del Pentagono. Dalle mail alle app ai cellulari, viaggio tra le falle del sistema sicurezza americano.

alle pagine 10 e 11 Gaggi Gergolet, Mazza, Olimpio

El Salvador Le foto di Noem, segretaria americana alla sicurezza



Lo show crudele con i prigionieri deportati

di Matteo Persivale

Il berretto blu da baseball, la maglietta bianca a maniche lunghe, il Rolex Daytona d'oro da 50 mila euro, l'espressione truce. Dietro di lei, il gabbione con i venezuelani deportati in El Salvador: in mutandoni bianchi, a torso nudo per mostrare all'America la mappa di tatuaggi, le teste rasate all'arrivo nel Terrorist confinement center.

continua a pagina 10

IL COLLOQUIO

Salvini bacchetta Parigi e Bruxelles «Si tratta la pace, parlano di armi»

di Marco Cremonesi



Bruxelles e Parigi, dice Matteo Salvini, «qualcuno che cerca visibilità sta rallentando il processo di pace e parla solo di armi».

a pagina 9

12 ANNI E MEZZO AL GOVERNO

E Giorgia spinge sul premierato: è fondamentale

di Paola Di Caro

«Il nostro governo — ha detto e scritto ieri la premier Giorgia Meloni — entra nella lista dei cinque governi più duraturi della storia della Repubblica». E poi ha spinto sul premierato: «Riforma fondamentale per una Italia più forte».

alle pagine 12 e 13

IL BEATO RAGAZZINO SARÀ SANTO AD APRILE

Da Assisi fino a Cuba, esplose il culto di Acutis. Un caso le reliquie all'asta

di Alfio Sciacca



Carlo Acutis è morto nel 2006 quando aveva solo 15 anni

Sono già state dall'altra parte del mondo per due volte, le reliquie del beato Carlo Acutis, il 15enne morto nel 2006 di leucemia fulminante e che tra un mese diverrà santo. Ora le ha richieste Cuba e anche l'India. Mentre qualcuno sul web cerca di venderne (di vere o false) per fare soldi. Un giallo su cui indaga la procura di Perugia.

a pagina 23



Mar Rosso A bordo un gruppo di oltre 40 russi Affonda il sottomarino: sei turisti morti in Egitto

LE OPPOSIZIONI: «IN RITARDO»

Lite sulla spesa dei fondi Pnrr

di Enrico Marro

Le opposizioni attaccano sul Pnrr: siamo in ritardo. Il governo rivendica invece il primato italiano sulla spesa. Il nodo di una possibile proroga.

a pagina 32

di Agostino Gramigna



Il mistero del sottomarino pieno di turisti russi inabissato nel Mar Rosso. Sei i morti, ma sono diversi i feriti in condizioni gravi.

a pagina 19

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

In occasione delle sue nozze veneziane di mezza estate con Lauren Sanchez, Jeff Bezos sequestrerà per tre giorni l'intera città: i taxi, le gondole, gli alberghi di lusso. Da italiano dovrai rassegnarti: comunque andrà a finire questa storia dell'Europa, la mia piccola patria ha un futuro assicurato come Disneyland dei ricchi. Abbiamo scenari adatti a qualsiasi favola di lusso: laghi, città sull'acqua, ville d'epoca e centri storici che la fuga dei residenti ha reso fondali di cartapesta, in grado di venire affittati in esclusiva al miglior offerente. E allora perché, nel leggere di come Bezos abbia preso in appalto Venezia senza badare a spese, provo un moto di fastidio e quasi di imbarazzo? Non è invidia per non essere stato invitato (chissà le bomboniere). E

Il Doge di Amazon

neanche un sussulto di moralismo: con Amazon, Bezos ha realizzato qualcosa che non c'era ed è giusto possa godersi il frutto del suo talento. Il disagio non è per la sua ricchezza, ma per l'esagerazione con cui la ostenta, specie a fronte di una massa sterminata di dipendenti pagati al mese meno di quanto a lui costerà l'affitto di una sola gondola per un giorno. La natura è armonica: prevede le disuguaglianze, purché proporzionate. A costo di passare per un pericoloso estremista, mi sembra che affittare l'intero Canal Grande per un matrimonio sia lievemente sproporzionato. Anche se il doge di Amazon può permetterselo. Anzi, proprio perché se lo può permettere. E non oso immaginare la luna di miele.

© 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. 5097727

50328
Pubb. online Spec. n. 47 - D.L. 35/2003 (conv. L. 48/2004 art. 1, c. 1) ED Milano
0 771120 4483008





Oggi in Cdm il dl Albania con una porcata che nulla c'entra con l'altra: lo Stato paga gli avvocati e i risarcimenti agli agenti che commettono reati in servizio



Venerdì 28 marzo 2025 - Anno 17 - n° 86
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00 - € 17 con il libro "Trattelli di chi"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

LUCIANO CANFORA
"La guerra già c'è, ma non si dice: dissensi intimiditi"

RANIERI A PAG. 4

IL REGISTA: "PICCHIATO"
Ecco i palestinesi contro Hamas tra le bombe Idf
ANTONIUCI, ASHOUR E RODANO A PAG. 6-7

CHIEDERÀ UNA PROROGA
Meloni si celebra, ma il Pnrr tarda: 150mld nel 2026
PALOMBI A PAG. 5

DE PALMA (FIOM-CGIL)
I metalmeccanici in sciopero: "Utili su, zero aumenti"
TUNDO A PAG. 14

887 GIORNI DI DISASTRI
Giorgia fra i suoi cazzari e gli assist dell'opposizione
Antonio Padellaro

Quando Giorgia Meloni sprizza soddisfazione per essere entrata nella Top Five dei governi più longevi della Repubblica sembra che dica: regà non so se vi rendete conto, ho passato 887 giorni, ogni giorno che Dio comanda, alle prese coi buffi della Santanchè, le lauree della Calderone, gli spritz di Nordio, le cazzate di Salvini, il sottovuoto di Tajani, le riforme farlocche di Calderoli.
A PAG. 9

Mannelli
VERTICE A PARIGI Nessun'intesa sulle truppe, Zelensky deluso
Nuovo fiasco dei Volenterosi
Crosetto vede altre invasioni

L'INTELLIGENZA BOMBASTICA
Macron&C. spaccati sulla missione militare per Kiev. Meloni e Grecia si sfilano. L'ucraino: "Sono più domande che risposte". Il ministro della Difesa: "Siamo fragili e ci serve il riarmo"
CANNARÒ, DE CAROLIS, GIARELLI E MARRA A PAG. 2-3

Le favole di Pinocchio
» Marco Travaglio
Prima che l'ennesimo euro-scandalo - gli incontri della lobby israeliana di estrema destra Idsf, mai registrata né autorizzata, con 19 eurodeputati, fra cui la pidina Pina Picierno - diventi la solita disputa burocratica su regole e regole, è bene andare alla sostanza. Se la veste del renzismo, del bellicismo e dell'atlantismo (ma solo, coerentemente, fino all'elezione di Trump), riceve i capi dell'Israel Defense and Security Forum con tanto di foto opportunity nel Parlamento europeo di cui è una dei 14 vicepresidenti, il problema politico non è se e come abbia registrato gli incontri. Né che siano avvenuti. Chi mai dovrebbe incontrare quella congrega di fanatici estremisti che teorizzano la colonizzazione illegale della Cisgiordania e reclutano mercenari per le guerre di Israele, se non la Picierno, che in quest'anno e mezzo, col giochino "E allora il 7 ottobre?", è riuscita a non condannare mai nettamente ed esplicitamente il governo Netanyahu per lo sterminio di 50 mila (almeno) palestinesi a Gaza e a tacciare di antisemite filo-Hamas chiunque lo chiamasse col suo nome? Il problema politico è cosa ci faccia questa signora nel Pd. O, in alternativa, quale credibilità abbia il Pd quando tuona (di rado) o pigola (spesso) contro i crimini di Netanyahu&C. se poi si tiene le Picierno e altri sedicenti "riformisti" per mancanza di riforme. Un altro frequentatore dell'allegria brigata israeliana è il lituano Andrius Kubilius, commissario Ue per la Difesa, e anche lì nessuno stupore: è un altro tifoso del riarmo e non poteva non empatizzare. Ma almeno sta in un partito di destra catto-nazionalista. Non in uno di presunta "sinistra".

COME B. LA MINISTRA RISCHIA GROSSO PER LA FRODE ALLO STATO
La nuova prescrizione per salvare Santanchè

ORA CI PENSA NORDIO
LE DESTRE ACCELERANO AL SENATO PER ABOLIRE LA LEGGE BONAFEDE: COSÌ LA TRUFFA ALL'INPS DEL 2020 SI ESTINGUERÀ IN SOLI 7 ANNI E MEZZO
MILELLA A PAG. 8
OGNI UNO GUADAGNA 11 MILA AL MESE
In Trentino aumento di indennità di 20.000 euro, con gli arretrati, a 70 consiglieri provinciali (ed ex)
PROIETTI A PAG. 15

- LE NOSTRE FIRME**
- Spinelli a pag. 17
 - Mini a pag. 16
 - Montanari a pag. 11
 - Barbacetto a pag. 11
 - Riccetti a pag. 11
 - Vitali a pag. 20

AMICA Chips

IL DIVINO QUOTIDIANO.

GLI INCONTRI A VICENZA
Euripide&Tucidide salgono in cattedra su popolo e potere
PONTANI A PAG. 18
La catteriveria
Dopo il video di L'abbid, il tutorial di Drughi su come trasformare un condizionatore in un lanciapietre
LA PALESTRA/MARCO FARFARANA

Ma, in questa spettacolare farsa chiamata Europa, capita che la Commissione, cioè il governo, sia composta da Cdu, Fdi, Liberali, Verdi e Pse. Infatti continua a sfornare auto-sanzioni alla Russia, ma non s'è mai sognata di discutere e men che meno votare sanzioni a Israele. Neppure per bloccare le forniture di armamenti che Netanyahu usa per radere al suolo la striscia di Gaza, attaccare la Cisgiordania aizzando e armando i coloni più violenti, il Libano, la Siria, l'Iran, lo Yemen e ogni tanto pure l'Iraq. Intanto la Picierno dichiarava con grave sprezzo del ridicolo che "l'Italia non vende armi a Paesi in guerra". Stelava liste fantasy di putiniani. E riusciva a chiedere, restando seria, "alla Commissione e al Consiglio Ue l'inserimento di Ciro Cerrullo, in arte Jorit, tra gli individui sottoposti a sanzioni" perché l'artista di strada napoletano aveva dipinto un murale su Mariupol e incontrato Putin a Mosca per portare messaggi di pace. Invece, per una che incontra i lobbisti delle guerre e delle stragi d'Israele, niente sanzioni. Anche perché dovrebbe sanzionarsi da sola.





Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 306 - 00187 Roma - Tel. 06 47811111 - Fax 06 47811112 - Email: info@ilfolgio.it

ANNO XXX NUMERO 74

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

VENERDÌ 28 MARZO 2025 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 38

La protesta di Gaza che Hamas oscura e al Jazeera camuffa parte da un punto fermo: i terroristi rubano e uccidono, devono andarsene

Roma. Karim ha visto per mesi i camion carichi di aiuti umanitari entrare dentro la Striscia di Gaza e per me mese nonostante sapere che quegli aiuti erano destinati a cittadini i cui lui avevano perso molto se non tutto, è stato

costretto a comprare cibo e acqua: "Me li vendevano direttamente con l'involucro su cui c'era scritto not for sale", non in vendita. Sono gli uomini di Hamas a vendere i prodotti non in vendita seguendo una procedura semplice: i camion arrivano, loro si appropriano degli aiuti umanitari, si accaniscono della distruzione e trovano il modo di farli suoi. Karim è un nome di fantasia, parca collegato dalla Striscia, non lontano dal mare. Ha partecipato alle manifestazioni contro Hamas che in questi giorni si stanno animando in

vari punti di Gaza. "Ci sono state proteste anche dopo il 7 ottobre, ma questa volta è diverso. La gente sa dove è finito il cibo, dove sono finite le medicine. Sa che è colpa di Hamas e che i bombardamenti sono ricominciati perché Hamas non negozia". Il pensiero di Karim forse non è comune alla maggior parte dei palestinesi di Gaza, ma vede le proteste nella Striscia come un segnale: "Sono manifestazioni spontanee, non sono organizzate, non ci sono leader. La gente scende in strada e per la prima volta ha il coraggio di urlare a quelli di Hamas che sono dei terroristi". È difficile misurare la capacità del fenomeno, le proteste sono in varie città e anche Salfed, che parla da una località diversa da quella di Karim. Definisce le manifestazioni come la reazione a "Hamas che controlla e confisca.

Sono il governo e nessuno il può fermare". Anche Saïed è un nome di fantasia e se come Karim preferisce non fu sapere come si chiama, da dove parla, cosa faceva prima di ritrovarsi sfollato lontano da casa sua e perché chi scende in strada e ha il coraggio di urlare gli slogan della protesta appena esce dalla folla dei cortei ha paura della riconoscibilità e della repressione. Hamas ha iniziato una doppia rappresaglia contro chi manifesta: la prima è fisica, fatta di botte e violenza, con manifestanti che vengono isolati, accerchiati e picchiati a mani nude o con armi. L'altra invece è propagandistica e mira a convincere che soltanto i collaborazionisti protestano contro il regime, soltanto gli agenti stranieri hanno interesse a scendere in strada e gridare "Fuori Hamas", "Hamas terrorista", quindi cerca di far sentire soli i manifestanti e creare diffi-

denza tra i palestinesi che ancora non sono scesi in strada. Se a livello internazionale questi cortei non hanno avuto molta attenzione è anche perché ad al Jazeera, l'emittente regista di tutto quello che avviene dentro la Striscia, ha deciso dapprima di non occuparsene, poi ha fabbricato la sua propaganda per tramutare la protesta contro Hamas a Dono Israele. Salfed e Karim sono che la repressione può solo farsi più intensa, ma anche i motivi per manifestare crescono: "La gente protesta per questioni concrete, quindi fino a quando non avranno quello che chiedono, ora che hanno iniziato a prendere e a uccidere andranno avanti. Nello stesso tempo Hamas non dimentica la vendetta", Karim spiega che il gruppo oltre a non dare valore alla vita umana è anche convinto di essere l'esecutore della volontà divina in terra. (segue nell'inserito IV)

I volenterosi tra palco e realtà

A Parigi, gli europei diventano adulti per aiutare l'Ucraina, anche senza Trump

Bruxelles. Le decisioni da prendere sull'Ucraina determineranno l'uscita dallo status di minorità geopolitica dell'Europa, ha detto ieri Emmanuel Macron al termine della riunione della coalizione dei volenterosi a Parigi. Il leader di una trentina di paesi hanno confermato la strategia di un presidente francese sta preparando con il premier britannico, Keir Starmer, di fronte ai negoziati condotti da Donald Trump con Vladimir Putin. "No" alla rinchiesta della Russia di revocare le sanzioni, "sì" all'invio di soldati di alcuni paesi sul terreno anche senza un "backstop" (rete di sicurezza) americano; aumento dell'aiuto militare all'Ucraina per rafforzare nei negoziati e dopo un'eventuale pace. Con Trump, l'Europa deve imparare a fare a meno degli Stati Uniti. "Siamo a un momento decisivo della storia" nel quale è necessario "agire totalmente da soli per noi stessi", ha detto Macron. (Continua segue nell'inserito II)

Meloni in seconda fila

A Parigi la premier resta prudente sulle trattative con Kiev e chiede di invitare gli americani

Bruxelles. Porto lo Donald a Parigi. Giorgio Meloni non mancherà di puntamento del vertice di ieri e assicura all'Italia un posto tra i volenterosi a sostegno di Kiev, ma lo fa con prudenza e con iocchi rivolti oltreconfine. La premier, infatti, sceglie di non mettere i bastoni tra le ruote all'iniziativa europea, ma mette in chiaro fin da subito le sue perplessità sulle truppe Ue in Ucraina e cerca di uscire dall'angolo spiazzando il vertice con la proposta di estendere l'invito agli Stati Uniti alla prossima riunione di una coalizione nata proprio per colmare il vuoto lasciato da Washington. Inviata a parte, rispetto ai riflettori di novembre, l'immagine della premier è quella fissata dalla foto di gruppo: al centro, ma in seconda fila dietro Starmer e Macron. (Quattromeschi segue nell'inserito II)

Il caporale Salvini

Pensa a un lodo per eleggere Vannacci vice ad personam, dopo il Congresso continuerà a bombardare

Roma. Per integrare il generale, si perde la brigata. Perché Salvini non smentisce la nomina di Vannacci, a vicesegretario della Lega? Perché non usa la formula "i soliti retroscegni"? Non la usa perché il suo piano è annullarlo, farlo caporale. Non la usa, perché Salvini stesso confessa: "Voglio che si senta a casa, serve parlarci anzitutto nella Lega". Per coccolarlo, ma in realtà fidiarlo, vice ad personam, si realizza una mossa che il congresso di Roma permetta la nomina senza la fessura Lega. L'idea che Salvini possa farsa moderato, dopo il cinque e sei aprile, vale come un oroscopo scritto da Trump. Desidera le terre rare di Vannacci e Tajani e la sua Groenlandia. (Corraia segue nell'inserito II)

• CANDIANI (LEGA): "TAJANI, BASTA CON AGNES IN RAI" - Curioso nell'inserito II

Su Kiev, l'imbarazzo di Meloni esiste. La direzione, però, è ancora giusta. E sul militare in Ucraina una via c'è

Così vuoi dire oggi essere volenterosi, quando si parla di difesa dell'Ucraina? Il Telegraph, lo sapevo, è un importante quotidiano inglese. È un giornale conservatore, è un giornale che ama la destra liberale, è un giornale che castiga la destra illiberale, è un giornale che ama la globalizzazione, un giornale che non ama particolarmente l'Europa. Ma è un giornale che ha chiaro un punto, che non tutti gli europei, non tutte le destre europee, riescono a mettere a fuoco con facilità: difendere i confini dell'Ucraina, oggi, non significa solo difendere i confini di un paese, non significa solo difendere i confini dell'Unione europea, significa difendere tutto quello che un liberale sincero dovrebbe difendere quando ragiona attorno ai temi della difesa della democrazia e della difesa della nostra libertà. È molto semplicemente, se si è timidi sull'Ucraina, dice il Telegraph, non si è dei veri difensori della libertà. Il Telegraph, nelle ore in cui i grandi d'Europa si sono ritrovati a Parigi per ragionare su come creare "una forza di rassicurazione" composta da "diversi paesi europei" nel caso di un raggiungimento dell'Ucraina, dice che negli ultimi tempi "la corona di Giorgio Meloni ha iniziato a scivolare via poiché la politica ucraina di Trump ha costretto Meloni a schierarsi con le destre europee". Un tempo, ricorda con malizia il Telegraph, Meloni era una convinta sostenitrice dell'Ucraina, mentre ora è diventata "una spina nel fianco non solo per i franco-britannici, ma anche per i franco-tedeschi". Teme, quindi, mentre questi spingevano per un massiccio riarmo per scoraggiare l'aggressione russa. Gli elementi di imbarazzo individuati dal Telegraph, rispetto alla traiettoria di Meloni, non sono pochi, sono attuali e sono tutti pertinenti. Esempio numero uno: Meloni che definisce i franco-britannici "per una forza europea di mantenimento della pace in Ucraina" "rischiosi, complessi e inefficaci", cosa che il capo del governo italiano ha ribadito anche in un'intervista alla contrarietà dell'Italia all'invio di una forza militare del nostro paese sul terreno del conflitto in Ucraina. Esempio numero due: il balletto che Meloni ha fatto precedere alla prima riunione dei cosiddetti volenterosi, dove la premier è andata dopo una lunga fase di "forse sì e forse no". Esempio numero tre: il fatto che il governo italiano non ha mandato alcun rappresentante ai molti colloqui che si sono svolti tra i funzionari militari per promuovere una forza europea di protezione della pace in Ucraina, marcando anche diplomaticamente la sua distanza dal nuovo asse che vuole guidare la difesa dell'Ucraina: Francia e Regno Unito. Esempio numero quattro: la presenza nel governo di un partner di coalizione, come Matteo Salvini, che amira Putin, che ha un filo diretto con J. D. Vance e che considera il nucleare di Macron più pericoloso dell'atomica di Putin, e o non è un problema", si chiede il Telegraph. Esempio numero cinque: il modo un po' ridicolo con cui l'Italia si è battuta in Europa per togliere la parola "riarmo" dal piano per il riarmo europeo, insieme con altri, indica o non un'intenzione del paese guidato da Meloni di non voler prendere sul serio la sfida della Difesa europea? (segue nell'inserito III)

Il "traditore" amico d'Israele
Sansal, il Navalny algerino condannato a cinque anni. All'unico scrittore arabo che difende lo stato ebraico non perdonano quattro peccati. "Sono andato a Gerusalemme e sono tornato felice"

Roma. Centinaia di abitanti di Gaza sono scesi in strada disseminati di macerie per esprimere il loro disprezzo per Hamas. A Beit Lahia, car-

per gli ebrei nel mondo arabo, "Le Village de l'Allemand". Primo peccato capitale. Quattro anni dopo, Sansal è invitato alla "Fiesta del Gerusalemme". Ha ricevuto l'invito dall'organizzatore, Tal Kramer. "Paura e timore: un invito da Israele, il nemico mortale degli arabi e dei musulmani", scriveva Sansal. "Sicuramente tutti devono già sapere che ho tra le mani un invito dal nemico! A peggiorare la cosa. Kramer propone di farmi l'ospite d'onore. Accetto". Hamas emette una fatwa: "Mi accusano di aver commesso alto tradimento contro l'Islam. Di nuovo, cosa fare: obbedire o sfidarsi?". Sono paralizzato dalla paura. Strade di Algeri pullulano di islamisti che lavorano per Hamas. Itzchak, Ahmadinejad, al Qaida. Non importa, una volta fatto il primo passo non si torna indietro, e se scoppia una guerra, fai del tuo meglio per non perderla. Mando un messaggio di testo a mia moglie, ricordandole di telefonare ad alcuni amici a Parigi. Sono stato arrestato all'aeroporto. Posso mobilitare il sostegno internazionale. Sansal era a Gerusalemme e va bene. O il governo non sa nulla del mio viaggio di affari con il semi-Israele. Non gli importa, o ha rinviato la punizione a più tardi". Nessuno in Algeria lo avrebbe mai perdonato, la punizione sarebbe arrivata e proprio con un arresto all'aeroporto. La stampa si scatenava contro il "traditore" venduto alla "lobby sionista". Sansal è accusato di alto tradimento e considerato un "agente del Mossad". Aggravato un ulteriore livello di sfida. Sansal, quando scrive sull'Huffington Post: "Sono andato in Israele e sono tornato felice". Gli era appena stato conferito l'Arab Novel Prize, finanziato dal Consiglio degli ambasciatori arabi e con una giuria composta da personalità come Hélène Carrère d'Encausse e Tahar Ben Jelloun. Sansal era andato al Muro dei pianti per dire: "Io amo Israele". Si era messo la kippah, aveva parlato con i rabbini israeliani. (segue nell'inserito III)

• PARIGI SPERA NELLA GRAZIA DI ALGERI - Zanoni nell'inserito III

• ERDOGAN CONTA SUL SILENZIO INTERNAZIONALE - Mazzola nell'inserito VI

Pikachu a Istanbul ha già vinto contro il cupo Erdogan
Bastano poche immagini, come sempre con le immagini, non bastano poche, per far comprendere a tutto il mondo, CONTRO MASTRO CILIBEGIA



almeno quello non obblumato dal richiamo belluino delle democrazie, che Istanbul è una grande città del mondo, in cui non solo si incontrano i continenti, ma anche la cultura e quella sua particolare declinazione che la pop culture globalizzata. La quintessenza del post moderno. Altro che nazionalismi, altri che sogni di sultanati imperiali. Abbiamo assistito nei primi giorni delle vacanze estive per l'arresto del sindaco della città, Ekrem Imamoglu, a una

• CANDIANI (LEGA): "TAJANI, BASTA CON AGNES IN RAI" - Curioso nell'inserito II

• L'AVVICINAMENTO DI CANADA E UE SPAVENTA TRUMP - editoriale a pagina tre

Giorgia, Giorgio, Daniela

L'ammissione di responsabilità delle società di Santanchè vale più di una condanna: è un fatto politico

Nella sua prima conferenza di fine anno, per sottolineare il rigore del Msi, Giorgio Meloni ricorre a un'immagine che ha fatto la "doppia pena di morte" per i terroristi di destra. Seguendo lo stesso principio intransigente rispetto agli errori della propria parte, lo storico leader dell'Msi diceva che "se un politico ruba va messo in galera, se il ladro è uno dei nostri deve avere l'ergastolo". Ciò che non si capisce bene è come il partito di Giorgio, che fu di Giorgio, possa tenere al governo e tra le sue file Daniela Santanchè dopo quello che è accaduto nell'inchiesta per truffa ai danni dell'Inps per l'uso della cassa Covid.

Certo, la destra italiana negli ultimi trent'anni è cambiata molto - e per fortuna - a partire dalla posizione non più favorevole alla pena di morte. Ha accolto anche, con il ministro Carlo Nordio, una maggiore sensibilità alle garanzie costituzionali. Ma in questo caso il garantismo non entra nulla. Non importa la gravità dell'accusa e neppure come Santanchè verrà rinviata o meno a giudizio. Se la ministra del Turismo si professa innocente e ritiene le accuse completamente infondate, deve restare al suo posto, anche dopo un'eventuale condanna in primo grado e poi in appello. E la premier e il suo partito farebbero bene a sostenerla, anche se la difesa di Santanchè dovesse far perdere consensi.

Il problema è che il caso è già stato risolto con un'ammissione di responsabilità. Secondo l'accusa, le due società di Santanchè, Visibilità Editore e Visibilità Concessionaria, hanno chiesto e ottenuto indebitamente la cassa integrazione in deroga durante il Covid per 12 dipendenti che, al contrario di quanto falsamente dichiarato, non erano in cassa a zero e ora ma hanno lavorato in sponibilità. Secondo l'accusa, il processo può dire se le accuse sono fondate o meno, ma in pratica le due società hanno già implicitamente ammesso le contestazioni risarcimento. Il fatto che Santanchè ha un accordo per il risarcimento del danno patrimoniale (126 mila euro), il danno da disservizio (circa 10 mila) e il danno non patrimoniale (circa 30 mila), oltre alle spese legali. In totale, più di 170 mila euro. L'Inps ha pertanto annunciato il ritiro della costituzione di parte civile proprio perché ha ottenuto tutto ciò che chiedeva. Il processo seguirà il suo corso, ma politicamente è tutto chiaro: la società di Santanchè ha percepito illecitamente tanti soldi che erano destinati alle imprese in crisi e alle famiglie in difficoltà a causa del Covid e del lockdown. E dopo essere stata beccata ha restituito il malloppo.

La destra di Giorgio Meloni non è più quella di Giorgio Almirante, quindi non ci sono penne doppie o ergastoli da invocare, basta chiedere l'allontanamento dal governo a chi ha indebitamente sottratto soldi allo stato. (Luciano Capone)

Andrea's Version

E così la nostra protesta, per il bene degli italiani, gira di nuovo le spalle a francesi e inglesi, ma per di più agli ucraini. Non è una semplice mossa, sciacchia l'occhio a Putin, l'invaseo, arruffinandosi Trump, il gorilla, e da ex fascia, ma fascista giamaica grazie all'età, anticipa a marzo il proprio apollittudismo 8 settembre.

Chi paga il protezionismo

Solo Tesla può sorridere di fronte alla mannaia di Trump sulle auto (guai per l'Italia)

Roma. L'industria automobilistica globale è scossa dai nuovi dazi del 25 per cento sulle automobili introdotti da Donald Trump. Gli Stati Uniti sono d'attondo il più grande importatore mondiale di autovetture, per un valore di 211 miliardi di dollari nel 2023. Se l'obiettivo della politica "protezionistica" è quello di rafforzare i marchi domestici, le reazioni sui mercati vanno in senso contrario. Sebbene l'Amministrazione Trump per tutelare l'industria statunitense abbia escluso dai dazi la componentistica, colpendo solo le vetture assemblate all'estero, oltre alle case automobilistiche europee e asiatiche sono andate male anche quelle a stelle e strisce. Tra le Big Three sono crollate: 7 per cento General Motors, 2,7 per cento Ford, 2 per cento Stellantis.

Secondo le stime degli analisti di Bernstein, Ford e GM quest'anno possono subire un calo del 30 per cento del margine operativo, anche se aumentasse i prezzi e riorganizzasse le catene di fornitura e servizi. La produzione negli Stati Uniti. (Coppone segue nell'inserito IV)

Visite parallele

Hegseth in Asia e Vance in Groenlandia. L'insicurezza globale costruita da Trump

Roma. Oggi il segretario alla Difesa di Donald Trump, Pete Hegseth, è a Manila. Per il suo primo viaggio fuori dai confini nazionali, l'ex comandante di Fox ha scelto gli alleati tradizionali dell'America in Asia orientale, le Filippine e il Giappone, per rafforzare le nostre alleanze e i nostri partenariati verso la nostra visione condivisa di un Indo-Pacifico libero e aperto - ovvero contro l'asertività sempre più aggressiva della Repubblica popolare cinese - un obiettivo a cui non molti credono. Con Hegseth già in Asia, il vicepresidente americano J. D. Vance atterrerà in Groenlandia, il territorio semiautonomo della Danimarca che l'Amministrazione Trump vuole prendere sotto il suo controllo per ragioni di "sicurezza nazionale". All'inizio a Nuuk era attesa solo la moglie di Vance, Usha, ma poi il vicepresidente ha annunciato che si sarebbe unito a lei. (Pirogelli segue nell'inserito IV)

"Europa, fai presto"

Pasini (Confindustria Lombardina): "Preoccupati per i dazi. Il filo pro-Trump? I partiti seguono Mattarella"

Roma. "La preoccupazione c'è ed è tanta. Soprattutto per noi che siamo la regione che esporta di più negli Stati Uniti". Per questo Giuseppe Pasini, patron del gruppo siderurgico Ferapli e presidente di Confindustria Lombardina, chiede di fare presto. "La prima striscia è quella della diplomazia, sedersi al tavolo delle trattative. Però lo stiamo vedendo come si sta comportando Trump. Non si sente l'Ue deve essere in grado di mettere in campo soluzioni reattive". I dazi annunciati sull'automotive rischiano di affossare una regione, come la Lombardia, che produce la componente principale, ma è in recessione, e in ripresa ma ancora in fase di transizione. Per questo l'appello alla politica è a essere responsabile: "Non bisogna dividere l'Ue". (Roberto segue nell'inserito IV)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30



PASQUA SENZA PAPA, COCCOPALMERIO: «TORNERÀ PRESTO A GOVERNARE»
Serena Sartini a pagina 16

CAMBIARE I COLORI DELL'IRIDE: UNA MODA COSTOSA E PIENA DI RISCHI



Melania Rizzoli a pagina 18

AMITAV GHOSH: «COSÌ L'OPPIO HA FATTO LA STORIA TRA CINA E OCCIDENTE»

Eleonora Barbieri a pagina 26



la stanza di
Vizi e virtù
alle pagine 20-21
Quel gesto di Prodi



il Giornale



VALLEVERDE

www.ilgiornale.it
009 73304071 | Giornale | info@ilgiornale.it

VENERDÌ 28 MARZO 2025

DIRETTORE DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 74 - 1.50 euro*

Editoriale

L'ITALIA, UN PAESE SENZA VITALITÀ

di Giovanni Orsina

L'Italia ha un problema di vitalità. Non ce l'ha certo da oggi, ma con l'andar del tempo la questione, invece che avviarsi a soluzione, sembra si stia facendo sempre più grave. In un momento di ridefinizione degli equilibri internazionali stare in campo con scarsa vitalità è un limite non da poco, destinato a pesare su chiunque governi il Paese. Il primo e più clamoroso indice di questo deficit di vitalità è ovviamente la demografia. I numeri dovrebbero esser noti a tutti ma giova ricordarli, se non altro perché la denatalità è il più grave fra i problemi che affliggono l'Italia e ha ricadute in ogni ambito, dal debito al welfare, dal lavoro all'istruzione alla sanità. Non dovremmo quasi parlar d'altro, insomma. Le nascite sono in calo costante da più di quindici anni: siamo passati da 570mila nel 2008 a 380mila nel 2023, e le proiezioni Istat ci dicono che nel 2024 è stato toccato un ulteriore record negativo. Siamo scesi sotto il tasso di sostituzione di 2,1 figli per donna quasi mezzo secolo fa, e ormai siamo di poco sopra a un figlio per donna. Di questo problema vengono spesso evidenziate le cause economiche, se non altro perché sono le uniche sulle quali si possa intervenire nel breve periodo. Sta diventando sempre più evidente, tuttavia, che la questione non è soltanto materiale, ma ha una robusta componente culturale. Una dettagliata ricerca demoscopica della Fondazione Magna Carta i cui risultati saranno pubblicati a breve ci dice che, alla domanda «desidero avere uno o più figli o pianifico di averli», rispondono negativamente più di quattro su dieci giovani sotto i 35 anni e quasi sette su dieci adulti fra i 35 e i 49. Non siamo poi troppo lontani dalla procreazione come scelta minoritaria. Un altro sondaggio, uscito online qualche giorno fa sulla rivista «Le Grand Continent», si sofferma sulla temperatura dell'opinione pubblica rispetto al nuovo (...)

segue a pagina 2

GUAI ANCHE PER TESLA

Effetto boomerang: i dazi di Trump fanno crollare l'industria dell'auto Usa

Camilla Conti

■ I dazi di Trump affossano i titoli delle case automobilistiche in Europa, ma le cose vanno male anche a Wall Street: precipita General Motors e fa un passo indietro Ford.

con Pierluigi Bonora alle a pagine 6-7

COME INVESTIRE

La febbre dell'oro segna un nuovo record. La sterlina e la saggezza delle vecchie zie

Titta Ferraro

■ Il prezzo dell'oro tocca un nuovo record, quello dei 3.100 dollari l'oncia. È destinato a crescere e tornano di attualità quelle sterline che le vecchie zie regalavano per la prima comunione.

a pagina 6

DOPO LE TARIFFE

Il cortocircuito di un settore globale

Angelo Allegri a pagina 7

LA SFIDA A PUTIN

Ucraina, Europa in ordine sparso

Macron: missione con Londra a Kiev. Ma Meloni: i nostri soldati solo con l'Onu, serve vertice con Usa

A bordo in 45, 6 i morti

L'odissea del sottomarino: strage di russi nel Mar Rosso

Andrea Cuomo a pagina 14



TRAGEDIA Un'immagine del sottomarino affondato

Francesco De Remigis e Adalberto Signore

■ Niente revoca delle sanzioni alla Russia e «un'équipe franco-britannica» a Kiev «per formare l'esercito ucraino di domani»: ecco le decisioni al summit di Parigi.

alle pagine 2-3

IL COMMENTO

La finta tregua fa muovere soltanto lo Zar

Augusto Minzolini a pagina 19

ROTTAMAZIONE

Cartelle, braccio di ferro Lega e tecnici del Tesoro

Felice Mantì

■ I tecnici di Mef, Corte dei Conti e Ufficio parlamentare di Bilancio vogliono «rottamare» la rottamazione *Quinques* in discussione in Parlamento, la sinistra raccoglie l'assist e critica la Lega, che della sanatoria è il principale sponsor, per una «narrazione smontata dagli esperti». In mezzo c'è il direttore dell'Agenzia delle Entrate Vincenzo Carbone.

a pagina 10

all'interno

NUOVO INCARICO

Mara Carfagna: «Il centrodestra funziona solo con i moderati»

di Fabrizio de Feo

■ Noi Moderati, la formazione guidata da Maurizio Lupi, si vede come partito. Un cammino che prende forma anche con la scelta di avere Mara Carfagna come nuovo segretario organizzativo. Che qui racconta speranze e progetti legati al nuovo incarico.



a pagina 12

MAGGIORANZA

Il governo entra nella top 5 dei più longevi

Borgia a pagina 11

GIÙ LA MASCHERA

IUS PRIMAE NOCTIS

di Luigi Mascheroni

E così anche il grande democratico pentito Jeff Bezos si sposa. Il techno-capitalista dal cuore liberal, costretto a inchinarsi a Trump solo per business, il più Paperone dei paperoni della progressista, ambientalista e pacifista Silicon Valley, ha scelto data e luogo del matrimonio con la sua Lauren Sánchez, ex giornalista e ora filantropa (e chi non lo sarebbe con tutti quei soldi). La cerimonia sarà a Venezia, che resterà blindata tre giorni: dal 24 al 26 giugno. Ah. Lo diciamo subito. Alle pidocchiose lamentele dei teorici della decrescita turistica e ai catastrofisti dell'*overtourism*, noi preferiamo il lusso sfrenato - generatore di molteplici bene-



fici per l'intera collettività - dei miliardari in vena di follie. In ogni caso. Le nozze del decennio risponderanno a tutti i requisiti dell'etica liberal a cui hanno sempre risposto Bezos e signora. Inviti per solo vip, perché nessuno come i democratici adora le élite. Isola di San Giorgio con entrata a numero chiuso, come piace alla sinistra dell'accoglienza. Yacht da 500 milioni di dollari e cinque megahotel requisiti per gli invitati - Gritti, Danieli, Aman, Cipriani e St. Regis -, perché solo i ricchi democratici sanno essere più cafon dei ricchi repubblicani. Megafloata di elicotteri e tutti i taxi d'acqua di Venezia prenotati per il *wedding day*, perché solo gli ecologisti sanno essere così catastrofici. E poi tutte quelle feste esclusive tanto adorate da quelli che predicano l'inclusività. Come insegnano i veri liberal, «Mai moderare l'eccesso». Amazon, *amazon*. A proposito, in attesa di leggere, fra qualche anno, di un divorzio multimilionario, «Auguri».



IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GEREZIA)...



IL GIORNO

QV WEEKEND

**L'INTERVISTA
TOMMASO
CASSISA**

VENERDÌ 28 marzo 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



SABATO 29 E DOMENICA 30

VIENI A PROVARE LA NUOVA FIAT **GRANDE PANDA**

...LA FELICITÀ È **GRANDE!**

TI ASPETTIAMO IN CONCESSIONARIA!



S. Angelo
Pandino

LAZZARIGROUP
Concessionaria

www.lazzari-stellantis.it

FIAT

Lodi
Codogno



Oggi l'inserto

IL TEOREMA All'interno quattro pagine speciali sul maxiprocesso torinese contro il centro sociale Askatasuna. Con una tavola di Zerocalcare



Domani su Alias

LA NUOVA DIASPORA Reportage dal Cairo dove famiglie vissute da sempre a Gaza raccontano dei loro affetti separati dalla guerra



Visioni

BIENNALE Presentati i cartelloni dell'edizione 2025 di teatro, danza e musica. Novità e tradizione Gianfranco Capitta pagina 15

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDIALE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

VENERDI 28 MARZO 2025 - ANNO LV - N° 74

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Giorgia Meloni a Washington foto di Filippo Atili/Ufficio stampa Palazzo Chigi/Ansa

L'aria di Parigi

La premier sola sul ponte per gli Usa

ANDREA COLOMBO

Scortesie per gli ospiti: ieri Giorgia Meloni ha lasciato Parigi in tutta fretta, senza neppure attendere la conferenza stampa di Macron, senza una parola al microfono e neppure per i cronisti ansiosi. Pur di parlare d'altro, in un surreale video a uso interno, aveva ripescato dalla cantina dove giaceva in mezzo alle scartoffie il premierato: argomento del giorno di scottante attualità. Basta per capire quanto traballante sia la situazione in cui si è cacciata la premier nel grande gioco della politica mondiale.

— segue a pagina 11 —

Palazzo Chigi

La video-festa per il premierato, riforma che non c'è

KASPAR HAUSER

Con un video postato sui social, con cui si rivolge direttamente al popolo, la presidente del Consiglio Giorgia Meloni ha ieri celebrato il sorpasso in termini di longevità del suo governo su quello di Romano Prodi, da lei ormai eletto ad antagonista, piazzandosi al quinto posto in questa classifica di durata degli esecutivi. «Esattamente oggi il nostro governo entra nella lista dei cinque governi più duraturi della storia della Repubblica italiana», ha detto da palazzo Chigi.

— segue a pagina 6 —



L'amica immaginaria

Isolata in Europa sulla guerra in Ucraina, silenziosa sui dazi americani che sono un guaio per l'Unione e un guaio doppio per l'Italia. Panico tra i produttori nazionali, ma Meloni scommette ancora su un rapporto speciale con Trump. Che però è smentito dai fatti **pagine 2, 3**

ALLIENZA FRANCIA-GRAN BRETAGNA. PUTIN EVOCA LE MIRE STATUNITENSISULLA GROENLANDIA

Per Kiev la «forza di rassicurazione»

■ Francia e Gran Bretagna continuano sulla linea dell'intransigenza verso la Russia, evocando una «forza di rassicurazione» che dovrebbe essere diversa dal contingente di peacekeeping menzionato finora ma si configurerebbe come una garanzia di sicurezza di facto per

Kiev. Un corpo di militari internazionali (principalmente europei), sotto «un mandato delle Nazioni unite, che dispiegherebbero truppe di mantenimento della pace». Emmanuel Macron e Keir Starmer non hanno intenzione di allentare le sanzioni contro Mosca né di ce-

dere alla richiesta del Cremlino di smilitarizzare Kiev, e conferirle uno status neutrale. Intanto gli Stati Uniti fanno dietrofront e tornano alla prima bozza dell'Accordo sulle terre rare ucraine. Putin evoca le mire Usa sulla Groenlandia: «Sono serie». **ANGIERI A PAGINA 4**

SPAGNA, L'APPELLO DELLA CULTURA Riarmo, no degli alleati a Sánchez

■ Quasi tutti gli alleati del Psoc contro l'aumento del bilancio militare. Capofila del no alle armi, il socio di governo Sumar. E il Partito popolare, che a Bru-

xelles ha votato assieme ai socialisti a favore del riarmo, a Madrid non ha in programma di salvare la pelle dell'odiato premier. **TANCREDI BARONE A PAGINA 5**

ISRAELE

Netanyahu abbraccia l'ultradestra globale



■ Due eventi ieri hanno reso plastica la radicata presenza di Israele nel consenso delle ultradestre globali: il sì alla riforma della giustizia di Netanyahu e la conferenza dei sovranisti. A Gaza l'Onu lancia l'allarme fame. Trovati uccisi i 15 soccorritori assediati dall'esercito israeliano a Rafah. **CRUCIATI, RIVA A PAGINA 9**

MEDIO ORIENTE

La repressione piega l'economia turca



■ In Turchia continua la protesta per l'arresto del sindaco di Istanbul Imamoglu: domani una grande manifestazione nella sua città. Va avanti anche la repressione: arrestato ed espulso un giornalista della Bbc. Intanto la Lira crolla del 12% e la Banca centrale vende tra 5 e 10 mlrd di dollari di valuta estera. **CINARA PAGINA 10**

CAOS PNRR

Il Mef dà l'allarme, Meloni nega tutto



■ 1194 miliardi erogati dalla Commissione Ue, prestati da restituire per due terzi ed elargizioni per il resto, devono essere spesi entro giugno 2026. Giorgetti, alle strette, ha fatto filtrare l'ipotesi di rimandare la scadenza di un anno. Ma ieri Meloni ha celebrato «il primato dell'Italia nel Pnrr». **CICCARELLI A PAGINA 7**

Inuovi Lep

Calderoli cerca una scorciatoia per l'Autonomia

ALIGHIERO FUMAGALLI

Dopo la sostanziale bocciatura da parte della Consulta della legge quadro sull'autonomia differenziata (legge 86 del 2024), il ministro Calderoli ha preparato un nuovo disegno di legge, che delega il governo a determinare i famosi livelli essenziali delle prestazioni (Lep). **— segue a pagina 6 —**



Printed in Italy. Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/C/PM/22/21/03





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIII - N° 88 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 455 - ART. 2 COM. 10/11/02/95

Fondato nel 1892



Venerdì 28 Marzo 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

ARONA E PRODA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" ELRO L23

La volata scudetto parte dal match contro il Milan domenica, il Maradona è sold-out

Gli azzurri alla sfida delle squadre "milionarie"

Francesco De Luca a pag. 17



LA CITTÀ E IL NAPOLI INSIEME PER VIVERE ANCORA IL SOGNO

Pino Taormina a pag. 16



Il "Settebello" Alla Scandone la rivincita con l'Ungheria dopo 21 anni

Gianluca Agata a pag. 19



RELAZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE: ATTIVATO IL 92% DEI PROGETTI. LA PREMIER: «SIAMO PRIMI IN EUROPA»

PNRR, MOTORE MEZZOGIORNO

Centrati i target: il 40,8% dei finanziamenti destinati al Sud e il 54% investito per le infrastrutture

Nando Santonastaso a pag. 4
Antonino Pane e l'analista di Ercole Incalza a pag. 5



Con il commissario europeo Serafin Manfredi: realizzazione delle opere i Comuni sono più avanti di tutti

Dario De Martino a pag. 4

Al via trentotto progetti educativi, da Secondigliano a San Giovanni a Teduccio Scuola, Napoli fa il pieno di fondi

Dodici milioni di euro: il primato spetta a Scampia il "modello Caivano" esteso a tutte le periferie Valditara: risorse aggiuntive così valorizziamo i talenti e contrastiamo la fuga dai banchi

Mariagiovanna Capone a pag. 2

Al "Ferraris" un guanto che segnala eventuali noduli Cancro al seno, l'invenzione delle allieve

Il record della Campania: 59 corsi di studio 4+2 Innovazione, boom degli istituti tecnici

Capone alle pagg. 2 e 3

L'editoriale

L'EUROPA LA PAZIENZA E L'ORGOGGIO

di Paolo Pombeni

Il peggior modo di leggere quello che sta progredendo in Europa e che ieri ha avuto un ulteriore passaggio nel vertice di Parigi dei cosiddetti "volenterosi" è vederlo come un progetto più che altro con un obiettivo a breve, che sarebbe poi quello di risolvere presto la guerra in Ucraina. Non è ovviamente così, perché non solo tutti sanno che giusto Trump poteva pensare di risolverla in un paio di giorni, così come tre anni fa si era illuso di fare Putin avviando la cosiddetta operazione speciale. È tutto molto più complicato e i vari attori in campo ragionano sui tempi non brevi che prenderà il ristabilimento di un qualche equilibrio internazionale. Vale anche per l'Europa e i suoi alleati. Non ci si faccia distrarre dai proclami che qualche leader fa per accreditare una posizione di guida nel travaglio della trasformazione: fa parte della naturale inclinazione dei politici a cercare di stare al centro della scena, trasformando il personaggio che recitano in una realtà concreta. Della complessità della situazione sono coscienti in molti, se non proprio tutti, e lo si è visto anche a Parigi e in tutto quel che sta succedendo. *Continua a pag. 39*

Lo studio con due milioni di dollari donati da Musk



Papiri, da Ercolano a Oxford per svelare tutti i misteri

Maria Pirro a pag. 14

L'invio di soldati a Kiev "volenterosi" divisi Meloni: invitare gli Usa

Francesca Pierantozzi, Ilciana Sciarra e servizi alle pagg. 6 e 7

Dazi, Bruxelles tratta per evitare l'escalation

Mauro Evangelisti a pag. 8

Opportunità India e Paesi del Golfo

di Enrico Casini

da sette Paesi - India, Arabia Saudita, Stati Uniti, Emirati Arabi Uniti, Italia, Francia, Germania - e dall'Ue (...) *Continua a pag. 39*

Napoli, il dramma prima dell'allenamento Diego, promessa del calcio muore a 14 anni sul campo



Il ragazzo visionato anche dalla Juve L'allenatore: futuro da professionista

Melina Chiapparino in Cronaca

Il processo

Maradona, un'agonia lunga dodici ore «Non l'hanno salvato»

Alessandro Ferri

Morte di Diego, le testimonianze choc: «Una lunga agonia, non lo salvarono». In tribunale i medici che fecero l'autopsia: «Maradona aveva liquido nei polmoni da dieci giorni». A pag. 16

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.

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

Il Messaggero

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

€ 1,40* ANNO 147 - N° 98
 Sped. in A.P. 08.03.2003 con L. 462/04 art. 1 c. 1 DCB 99

NAZIONALE

Venerdì 28 Marzo 2025 • s. Sisto III papa

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Prorogata la mostra
La Ballerina di Severini illumina l'expo sui Futuristi
 Larcan a pag. 18



La Roma e il nuovo allenatore
Ranieri esclude l'opzione Gasperini
 «Chi viene vi piacerà»
 Angeloni e Carina nello Sport



Da maggio a Venezia
Biennale Teatro alla guida arriva William Dafoe
 Antonucci a pag. 18



L'editoriale

LA GUERRA E LE (STRANE) AFFINITÀ ELETTIVE

Mario Ajello

La forza della storia - non c'è fine della storia, come avrà capito ormai anche Francis Fukuyama - non risparmia nessuno. E la sconvolgente rapidità dei movimenti in corso finisce per squassare anche ciò che si pensava fosse abbastanza cristallizzato: cioè, per quanto ci riguarda direttamente, il bipolarismo italiano. Non occorre farsi prendere dalla smania di vedere scomposti i poli e subito dopo ricomposti senza più i soliti schemi, anche se questa idea (-)

Continua a pag. 20

L'analisi

LA CORSA DELL'EUROPA ALLE TERRE RARE

Paolo Balduzzi

“L'avvenire del mondo è nella plastica”: questa frase, che compare in un celebre libro del 1963 e in un ancor più celebre film del 1967, rappresentava il consiglio di un anziano che la sapeva lunga (il signor McGuire) a un giovane figlio di amici (Benjamin Braddock). Se fosse stato scritto sessant'anni dopo, questo scambio, tratto da “Il laureato”, avrebbe probabilmente contenuto le parole “materie prime critiche”. Oggi, infatti, i destini del mondo (-)

Continua a pag. 20

Kiev, missione franco-inglese

►Vertice di Parigi, Europa unita sulle sanzioni a Mosca ma si divide sull'invio dei militari
 ►Meloni: sostegno all'Ucraina ma i nostri soldati non parteciperanno. E chiede di invitare gli Usa

PARIGI I “volenterosi” divisi sulla missione in Ucraina: andranno solo Francia e Gran Bretagna.

Pierantozzi, Pigliault e Sciarra alle pag. 2 e 3

Le truppe russe si rafforzano. E in Groenlandia oggi atteso Vance



Sfida delle potenze nell'Artico Putin: «Trump fa sul serio»

Un giuramento di un soldato Usa in una base in Groenlandia

Ventura a pag. 4

I titoli dell'auto perdono in Borsa

Dazi, la Ue: risposta forte. Ma tratta La mossa Ferrari: prezzi su del 10%

Mauro Evangelisti

L'Europa vuole negoziare ed evitare la guerra economica con gli Usa di Donald Trump. Ma di fronte all'annuncio del «liberation day», quando en-



treranno in vigore i dazi del 25 per cento sulle automobili importate negli Usa, l'Ue avverte di essere pronta a rispondere in modo proporzionato. E può fare male agli Usa. A pag. 5
 Ciardullo a pag. 5

Vince 88 milioni l'ex moglie lo scopre «Voglio la metà»

►Il 6 centrato la scorsa settimana a Roma
 Lei pronta a dare battaglia in tribunale

Michela Allegri

È un impiegato sienne originario di Caserta ad aver vinto una settimana fa gli 88 milioni di euro al Superenalotto. Ha acquistato la scheda vincente in una tabaccheria di Roma, durante una trasferta di lavoro. Tornato a Rovigo dove risiede, ha rivelato la vincita alla sorella della moglie, con la quale si sta separando. E ora scoppiò il caso. La donna, tramite i suoi avvocati, chiede la metà della vincita. A pag. 10

Sequestro dei Nas

La morte di Kalfus: il medico indagato: non sono incosciente

Flaminia Savelli

Morta dopo la liposuzione a Roma, parla il medico indagato: «Non sono un incosciente». Sequestrata la sala operatoria. A pag. 11

Il 24enne confessa



Ostia, incendiati sette stabilimenti Preso il piromane

Gianluca Perino Mirko Polisano

roghi agli stabilimenti balneari di Ostia, fermato il piromane. «L'ho fatto per noia». Escluso il raid mafioso. A pag. 9

RADIOLOGIA INTERVENTISTICA

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

Il Segno di LUCA

VERGINE, VIGILIA DEL CAMBIAMENTO

C'è uno strano clima di sospensione in questi giorni, una specie di brusio sotto che precede il cambiamento. Hai ancora davanti a te qualche difficoltà da superare ma molte cose stanno finalmente cambiando. Ti liberi da pesi non indifferenti e da meccanismi subdoli, difficili da identificare con precisione. L'unica strada da seguire in questo momento è quella dell'amore che ti unisce al partner, così profondo che ti ci puoi perdere.

MANTRA DEL GIORNO
 La soluzione è tutta nel qui e ora.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
 L'oroscopo a pag. 20

* Tante con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; «L'amore a Roma» € 6,90 (solo Roma)



140 il Resto del Carlino

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

VENERDÌ 28 marzo 2025
1,80 Euro

Nazionale - Imola+

QWEEKEND
L'INTERVISTA
TOMMASO
CASSISA

Speciale
Fuori
Porta

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



La guerra dei dazi

Trump minaccia la Ue: non allearti col Canada

D'Amato e Troise alle pagine 4 e 5



Truppe in Ucraina Asse Londra-Parigi

Francia e Gran Bretagna alla guida di una «forza di rassicurazione». L'Italia non ci sarà
Macron: non mi fido di Putin, avanti con le sanzioni. Aereo spia russo sui cieli Nato

Servizi
alle p. 2 e 3

La riforma è ferma alla Camera

Meloni rispolvera il premierato: scelgono i cittadini



Polidori a pagina 6

Il ministro e il nodo immigrati

Piantodosi: «Pronti a riavviare i rimpatri verso l'Albania»

Carbutti a pagina 9



Il giornale che ha scritto la storia d'Italia ha celebrato a Bologna i suoi primi 140 anni
La carta e il digitale per rafforzare il legame coi territori nel segno della qualità

BUON COMPLEANNO CARLINO

Servizi da pagina 10 a pagina 15

DALLE CITTÀ

BOLOGNA L'assessore Priolo: massima attenzione



Incubo discarica, Regione in campo
Prelievi d'acqua e droni in volo

Principini a pagina 19

BOLOGNA La pizzeria di Marrazzo

Evasione fiscale e fallimenti
La 'Bella Napoli' confiscata

Servizio in Cronaca

BOLOGNA Stracciarri accusato di lesioni colpose

Paziente sfigurata col silicone
Chirurgo estetico a processo

Gabrielli in Cronaca

IMOLA Ecco il programma dei lavori

Nuovo ponte della Tosa
Il cantiere in dieci fasi



Agnessi in Cronaca

La tragedia durante un tour lungo la barriera corallina

Sottomarino affonda nel Mar Rosso: strage di turisti russi
Anche bambini tra i superstiti

Bolognini a pagina 16

Bologna, l'uomo ai domiciliari
Chiesti video alle ragazze

«Violenze sessuali su pallavoliste di 13 anni»
Arrestato l'allenatore

Tempera a pagina 17

L'ex calciatore bianconero chiamato al posto di Motta

Juventus, Tudor si presenta: missione quarto posto
«Basta scuse, bisogna vincere»

Grilli nel QS



CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

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

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

DIERRE
VALORE
SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI
LINGOTTI D'ORO
WWW.DIERREGOLD.IT
TEL. 010 5818

VENERDÌ 28 MARZO 2025

IL SECOLO XIX

DIERRE
VALORE
SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI
LINGOTTI D'ORO
WWW.DIERREGOLD.IT
TEL. 010 5818

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20 € con TV SORRISI E CANZ/ONF in Liguria - 1,50 € in tutte le altre zone - Anno CXXXXX - NUMERO 74, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010 5388.200 www.manzoniadvertising.it

IL CASO DI LILIANA SEGRE

ANDREA BAGORDA
**LA LICENZA
DI UCCIDERE
CONCESSA AL WEB**

“Chi odia paga”. Era il 2020, e proprio alla vigilia della pandemia il Dipartimento per la trasformazione digitale lanciava un progetto contro la violenza e il cyberbullismo appoggiandosi a una piattaforma nata due anni prima. L'obiettivo era garantire la migliore procedura di tutela legale per ciascun caso segnalato dalle vittime.

“Chi odia paga”. Come non essere d'accordo? Impossibile se si ha una coscienza. Poi però la cronaca si sbatte in faccia notizie che fanno scivolare quelle parole verso la categoria delle buone intenzioni destinate a rimanere tali. Come catalogare i reatimenti la richiesta di archiviazione per le 17 persone denunciate da Liliana Segre per gli attacchi subiti on line? “Insulti nazisti nel 90 per cento dei casi” li ha definiti l'avvocato della senatrice a vita sopravvissuta al campo di concentramento di Auschwitz, per replicare alla motivazione avanzata dalla Procura nella richiesta di non procedere contro gli indagati: i messaggi “devono essere contestualizzati all'interno del dibattito social” e quindi “valutati tenendo in considerazione le funzioni politiche e istituzionali della senatrice”.

Deciderà il giudice per le indagini preliminari in punto di diritto. Qui piuttosto importa sottolineare come sia sempre più urgente creare strumenti efficaci che impediscano a chi utilizza i social come una clava di slalomeggiare tra le pieghe delle norme per garantirsi l'impunità. Occorre mandare un messaggio forte alle vittime: non siete ignorate, la legge vi protegge. Perché spesso anche la sensazione di solitudine e impotenza di fronte alle ingiustizie è all'origine delle scelte disperate di alcune vittime di odio online.

Le parole sono pietre, ci ha insegnato Carlo Levi. E dieci anni fa papa Francesco ammoniva che «Gesù ci ricorda che anche le parole possono uccidere! Pertanto, non solo non bisogna attentare alla vita del prossimo, ma neppure riversare su di lui il veleno dell'ira e colpirlo con la calunnia». Chissà se allora avrebbe mai potuto immaginare che sarebbe stato lui stesso vittima del medesimo infernale meccanismo. Chi risponderà di quei “il Papa è morto ma non ce lo dicono” scagliati sulla rete con l'arroganza di chi sa che non pagherà mai dazio? La risposta fa male.

MERCATO, FATTA PER IL RUMENO STANCIU
Vieira recupera tre infortunati
«Con la Juve voglio conferme»

VALERIO ARRICHELLO E ANDREA SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 40 E 41



GARA CON IL FROSINONE, TIFOSI MOBILITATI
Samp, per la missione riscossa
il sostegno di uno stadio pieno

DIAMIANO BASSO / PAGINE 42 E 43



PARIGI E LONDRA SPINGONO PER UNA “FORZA DI RASSICURAZIONE”. MELONI CHIEDE IL DIALOGO CON TRUMP

Europa, non c'è l'intesa sulle truppe in Ucraina dopo il cessate il fuoco

Piano di Macron: una nuova Nato se ci sarà un passo indietro degli Usa

I “Volenterosi” confermano in modo unanime il sostegno dell'Europa all'Ucraina. Ma le posizioni restano diverse sull'impiego di truppe dopo un cessate il fuoco. Macron e Starmer sono favorevoli a una “forza di rassicurazione”, Meloni mette paletti e chiede un coinvolgimento degli Stati Uniti. La Francia ha un piano per rinforzare la presenza europea nella Nato se gli Usa ridurranno il loro impegno.

AGLIASTRO, CECCARELLO E LOMBARDO / PAGINE 2 E 3

LO SFREGIO SUBITO DALL'EX, L'IMPEGNO POLITICO E CIVILE, IL NUOVO LIBRO



Annibaldi: non piegatevi mai ai violenti

Lucia Annibaldi, avvocatessa ed ex parlamentare FRANCESCO FORLEO / PAGINA 8

ROLLI



DOPO L'OFFENSIVA DI TRUMP, LA COMMISSIONE ANNUNCIA SUE CONTRO-TARIFE. LA FERRARI ALZA I PREZZI

Dazi Usa sulle auto, l'Ue a muso duro

I dazi del 25% sulle auto approvati da Trump si abbattono sull'economia globale. I costruttori europei e asiatici finiscono sotto pressione sui mercati, la Commissione europea studia le contromosse annunciando controtariffe e invocando la

trattativa. E i primi effetti, sia sulla produzione sia sui prezzi finali, e quindi sull'inflazione, «non tarderanno ad arrivare», evidenzia la banca statunitense Wells Fargo. Ferrari pronta ad aumentare i prezzi.

BRESOLINI, GORIA E SEMPRINI / PAGINE 6 E 7

L'ECONOMISTA AVERSA

Giuseppe Bottero / PAGINA 7

«All'industria costi per oltre 70 miliardi»

VERSOLE COMUNALI

Picciocchi-Salis, lite su poltrone e clientelismo

Annunziata Coluccia / PAGINA 9

Pietro Picciocchi attacca Silvia Salis: al centro del nuovo scontro a distanza fra i candidati sindaco di Genova finisce come le modalità di gestione del potere. Picciocchi che accusa la sinistra di «gestione clientelare», Salis ricambia citando «le tantissime consulenze» assegnate in questi anni dal centrodestra. Sale il numero dei candidati.

LA RASSEGNA



SERRE SPAZIALI E ROBOT
LA TECNOLOGIA VERDE
IN MOSTRA A EUROFLORA

GIOVANNI TARGURINI / PAGINA 12

RICERCA

Capitale del dato
Agli Erzelli
patto per Genova

Bruno Viani / PAGINA 11

Sarà firmato oggi agli Erzelli, nella sede di Liguria Digitale, il patto su Genova capitale del dato. Il protocollo unisce grandi imprese come Leonardo e istituti di ricerca come l'Iit per costruire il futuro digitale della città e della Liguria utilizzando al meglio le potenzialità di calcolo dei due supercomputer Davinci-1 e Franklin.

BUONGIORNO

La fervente difesa di Gérard Depardieu per bocca di Fanny Ardant difficilmente avrà impatto sul processo. È stata un'ode all'amicizia, o poco più, con frasi di effetto poetico e filosofico - «non c'è mai una sola verità, è come l'ombra che cambia a seconda della luce» - ma di nessuna presa giuridica. In fondo l'obiettivo lo ha svelato la stessa Ardant al termine della deposizione, dopo avere illustrato i vertici morali della recitazione di Depardieu, quando ha espresso comprensione per chi non se l'è sentita di andare in tribunale a prenderne le parti, temendo la riprovazione sociale. «Ma se io non fossi venuta a difendere il mio amico, la mia vigliaccheria non mi avrebbe dato pace per il resto della vita». Altre donne, le accusatrici, più probabilmente le vittime delle prepotenze sessuali di De-

Il fango sugli ingiusti

MATTIA FELTRI

pardieu (lo stabilirà la sentenza), hanno rumoreggiato e protestato, e penso abbiano ragione loro, ma io sto con Ardant. Tanti anni fa, quando i rapporti fra Giampaolo Pansa e Giorgia Bocca si guastarono poiché il primo s'era messo a scrivere e con eccesso di zelo libri critici sulla Resistenza, finì l'idolatrata, Giuliano Ferrara mi disse ha ragione Pansa ma io sto con Bocca. E cioè in Bocca scalpitava la volontà struggente di essere fedele alla propria vita, sbagliata o giusta che fosse. E se un giorno sarò braccato dalla giustizia, e la folla dei puri e la massa dei fatti congiureranno nel darmi il titolo di mostro, tutto quanto mi resterà di augurabile è una Ardant che, contro ogni convenienza, vorrà restare al mio fianco, per fedeltà a sé stessa, a condividere un po' del fango riservato agli ingiusti.

DIERRE
VALORE
SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI
LINGOTTI D'ORO
LA STERLINA DI RE CARLO III
Valore senza tempo
QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU
WWW.DIERREGOLD.IT
VIA FERRARI 1/13 - GENOVA - TEL. 010 5818

DIERRE
VALORE
SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI
LINGOTTI D'ORO
LA STERLINA DI RE CARLO III
Valore senza tempo
QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU
WWW.DIERREGOLD.IT
VIA FERRARI 1/13 - GENOVA - TEL. 010 5818





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Al 30 giugno
Polizze catastrofali,
proroga in vista
I nodi su affitti
e imprese minori



Centonze, Hazan,
Serafini
— a pag. 36

Edilizia
Cila, permessi
di costruire e Scia
allineati
al Salva casa

Giuseppe Latour
— a pag. 9



FTSE MIB 39098,86 +0,10% | SPREAD BUND 10Y 110,60 +0,20 | SOLE24ESG MORN. 1417,94 +0,04% | SOLE40 MORN. 1469,41 +0,11% | **Indici & Numeri** → p. 41 a 45

Rottamazioni cartelle, flop delle entrate Incassati 48 miliardi sui 111 previsti

Riscossione

Nelle quattro definizioni agevolate dal 2016 mancano all'appello 63 miliardi

Carbone (Entrate): recidivo il 77% dei debitori, un ruolo negli ultimi tre anni

Le rottamazioni delle cartelle portano alle casse pubbliche molto meno di quanto promettono. Dalle quattro rottamazioni decise dal 2016 erano attesi 111,2 miliardi. Ma il conto finale porterà gli incassi a 48,2 miliardi, il 43,3% del dovuto. Per l'altro 56,7%, cioè 63 miliardi, bisognerà riprovare con gli strumenti ordinari. Dal canto suo il direttore delle Entrate, Vincenzo Carbone, ha sottolineato come sia recidivo il 77% dei debitori che ha subito almeno un'iscrizione a ruolo negli ultimi tre anni.

Mobili, Parente, Trovati — a pag. 6

IL BILANCIO

In nove anni di sanatorie cancellati 100 miliardi di debiti verso il Fisco

Mobili e Trovati — a pag. 6

Dazi Usa: auto a picco, vola l'oro Trump alza il tiro su Ue e Canada

Protezionismo e Borse

Pesanti Gm e Stellantis ma nel complesso i listini azionari reggono il colpo

I dazi del 25% sull'auto annunciati da Donald Trump spaventano i titoli del settore ma non i listini azionari nel loro complesso. Pesanti soprattutto Gm e Stellantis. Nuovo record dell'oro. Intanto Trump minaccia Ue e Canada di nuovi dazi in caso di un accordo bilaterale che danneggi gli Usa.

Cellino e Valsania — a pag. 23

EFFETTI A CATENA

LA RISPOSTA ALL'AMERICA

L'Europa al bivio tra torsione e trattativa
Lista dei controdazi dal massimo impatto

L'IMPATTO SULLE CASE

Vince Tesla, perdono tedesche e Stellantis

L'IMPATTO PER L'ITALIA

Minacciati 3,2 miliardi di attivo commerciale

Annicchiarico, Di Donfrancesco, Greco — a pag. 2, 3 e 5

L'ILLUSIONE DI UN'AMERICA ONNIPOTENTE

LO SCERIFFO THE DONALD SPARA SUL DOLLARO

di **Giuliano Noci** — a pag. 3

INCHIESTA DI PLUS24

Spid sotto attacco: ecco perché dilagano i furti di identità digitale

—Domani con il quotidiano



CORTE COSTITUZIONALE

Contenzioso, limiti ai documenti per gli appalti dal 5 gennaio 2024

Ambrosi e Iorio — a pag. 37

Digital Lending
è + di un prestito.

- + Rapido
- + Semplice
- + Business

Il futuro della tua impresa può cambiare in 3 giorni*
Ogni 3 mesi il tuo prestito Digital Lending a partire da 40000 €.
Scopri il Digital Lending di Banca CFT: il prestito digitale a tasso per le imprese che fanno finta di crescere.

Banca CFT
Plus, for your business.

900 00 00 00

LISTINI AZIONARI



Il ruolo di Milano. Palazzo Mezzanotte, sede di Borsa Italiana

L'INTERVENTO DEL MINISTRO

«Euronext, Piazza Affari deve restare centrale e autonoma»

di **Antonio Tajani** — a pagina 10



Pirelli, fumata nera in cda Rinviato di un mese il via libera al bilancio

Governance

L'assemblea slitta a giugno il nodo è la quota cinese e l'accesso al mercato Usa

Il cda di Pirelli ha deciso di rinviare al 28 aprile le delibere della riunione. Il board - chiamato ad approvare il bilancio 2024 - ha accolto la proposta dell'ad Andrea Casaluci. Rimandata anche l'assemblea, che si terrà il 12 giugno anziché il 27 maggio. Il nodo è la quota cinese che rischia di compromettere l'accesso al mercato Usa dopo le nuove regole varate dall'amministrazione Trump.

Mariglia Mangano — a pag. 28

BANCHE/1

Unicredit avanti su Bpm ma non a tutti i costi

Luca Davi — a pag. 11

BANCHE/2

Per Bpm Anima strategica anche senza lo sconto

Miele e Paronetto — a pag. 11

PANORAMA

ALTRI 25 MORTI IN 24 ORE

Gaza, ucciso portavoce di Hamas
Missili Houthi su Tel Aviv

I ribelli yemeniti Houthi hanno lanciato due missili verso Israele poco prima dell'atterraggio di un aereo Ita, costretto a cambiare rotta. Proseguono i raid contro Gaza: il bilancio delle ultime 24 ore è di 25 morti, tra cui il portavoce di Hamas mentre Israele bombardava la zona di Latakia in Siria. — a pagina 16

I VOLENTEROSI

Vertice di Parigi: avanti con le sanzioni alla Russia

Il vertice di Parigi sull'Ucraina ha deciso all'unanimità che non è il momento di revocare le sanzioni alla Russia. Londra e Parigi si impegnano ad aiutare il futuro esercito dell'Ucraina. — a pagina 12

LA PORTA APERTA
IL GIUBILEO È UN RITORNO A CASA

di **Enzo Fortunato** — a pag. 18

RECOVERY

Pnr: utilizzati 64 miliardi ma ne restano 130,4

Ammontano a 64 miliardi i fondi del Pnr utilizzati finora, ma ne restano ancora oltre 130 da utilizzare nel 2025-2026. Sono le cifre emerse dalla Cabina di regia riunita ieri. — a pagina 8

IL LIBRO DEL SOLE



Edizione definitiva
Una nuova spinta per decisioni giuste

— In edicola da domani

Moda 24

Orologi
Watches&Wonders, cresce record

Paco Guarnaccia — a pag. 25

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte
ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600



LA ROMA VERSO IL LECCE
Ranieri e il rebus allenatore
Ma non sarà Gasperini

Pes alle pagine 26 e 27



IL VERTICE IN PREFETTURA
Ostia, stabilimenti in fiamme
E torna l'incubo mafia

Parboni e Zanchi alle pagine 18 e 19



MALASANITÀ AL GRASSI
Danni al neonato in sala parto
L'Asl deve risarcire un milione

Sbraga a pagina 21

INTAXI, L'APP PIÙ UTILIZZATA D'ITALIA PER RICHIEDERE UN TAXI
www.intaxi.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

INTAXI, L'APP PIÙ UTILIZZATA D'ITALIA PER RICHIEDERE UN TAXI
www.intaxi.it

San Căstore, martire

Venerdì 28 marzo 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 86 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.ilempo.it



Muoa Prodi con tutti gli Antischlein

DI TOMMASO CERNO

Cui prodest? Anzi cui Prodi? Quando il caso dei capelli sembrava finito con una figuraccia ma lasciando destra e sinistra sulle proprie posizioni, con un colpo di bazooka un misterioso video inequivocabile è spuntato all'improvviso. E con lui una ricostruzione talmente complottista da risultare la più verosimile, visti i precedenti delle grandi cadute del Mortadella affettato dai suoi alleati sia nel primo che nel secondo governo. E perfino quando era a un metro dal Quirinale. Ed ecco che non appena Letta e la pattuglia anti Schlein si lancia in difesa del Professore pronto a benedire la discesa in campo di Ruffini e dei cattolici dem, da un evento costellato solo di militanti Pd spunta proprio l'arma del delitto. Servita in prima serata da un Giovanni Floris che ne esce da eroe mettendo in imbarazzo quel Massimo Gianini che aveva accusato i giornalisti che, ahiloro, non votano come lui di essere sicari di regime. Troppo perfetto per essere un caso. Troppo un caso per essere perfetto. Il cerchio si stringe sui fantasmi. E vedrete che presto si inventeranno una versione posticcia per non mettere in imbarazzo proprio Ely. E il piano «Muoa Prodi con tutti gli Antischlein».

REDAZIONE/INFORMAZIONI

operazione MORTADELLY

Chi ha silurato davvero il Prof
Il giallo sul video che l'affonda
E la pista della «talpa» porta al Pd
fra smentite, silenzi e dietrofront

DI ANNALISA CHIRICO
Se alla sinistra non piace la donna col segno del comando
a pagina 2

DI LUIGI TIVELLI
La sindrome di Crono
Tutte le volte che Prodi è stato abbattuto dai suoi «compagni»
alle pagine 2 e 3

Rosati alle pagine 2 e 3

Il Tempo di Oshø

Meloni 5° governo più longevo «E ora avanti col premierato»

“Oh, ma nun titigate che devo superà il governo Renzi... Dopodiché potete fa' quello che ve pare”

De Leo a pagina 4

LO SCONTRO SULL'ANTISEMITISMO

Buferà su Conte «Israele criminale» Insorgono gli ebrei «L'attacco più infame dal Dopoguerra»

L'ex premier Conte accusa di «complicità» chi non si dissocia dal governo Netanyahu. Ed è bufera. Le comunità ebraiche vogliono rivolgersi direttamente a Mattarella.

Campigli a pagina 11

OGGI IN CONSIGLIO DEI MINISTRI

Stretta su Passaportopoli

Arriva il decreto contro le cittadinanze facili E c'è anche il dl Albania

Stretta del governo su Passaportopoli. Oggi al cdm il dl con «disposizioni urgenti in materia di cittadinanza». Un provvedimento contro le cittadinanze facili, con stranieri che rintracciano fantomatici parenti italiani pur di ottenere il passaporto tricolore.

Martini pagina 5

MULTE E TRIBUTI

Sei italiani su dieci morosi incalliti con le Entrate

Zapponini a pagina 15

IL VERTICE DEI VOLENTEROSI

Macron vuole le truppe Ma l'Italia dice no «Gli Usa al tavolo»

Riccardi a pagina 8

IL COLLOQUIO

Carfagna diventa segretaria «Noi Moderati la vera diga contro tutti gli estremismi»

L'ex ministra Carfagna, dopo la nomina a segretaria di Noi Moderati, spiega quale sarà il nuovo ruolo del partito all'interno della maggioranza.

Sirignano a pagina 7

DELITTO DI GARLASCO

Lo scontrino dell'alibi mai chiesto dall'Arma La «bugia» di Sempio

Cavallaro a pagina 14

Oroscopo

Le stelle di Branko

a pagina 30

AMANO IN MOSTRA

In viaggio nell'animazione del Giappone

Ferroni a pagina 22

Pompa®

BUSINESS SOLUTION
epompa.it

A 20 ANNI DALLA MORTE/2

Il vero cruccio di Wojtyła

Alì Agca non si è mai pentito

COLLOQUIO DI NICO SPUNTONI
CON GIAN FRANCO SVIDERCOCHI
a pagina 13



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Trump vuole deprezzare il dollaro attraverso l'acquisto di altre valute internazionali
Lettieri e Raimodi a pag. 5

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

PNRR
È in linea con il crono programma di milestone e target fissato dall'Ue ma in ritardo sul fronte della spesa delle risorse
Ceciano a pag. 34

In appello tornano le prove

È incostituzionale il divieto nel processo tributario di secondo grado per le liti instaurate in primo grado ante 4 gennaio 2024. Coinvolti tutti i giudizi pendenti

PNRR
Istruzioni per l'uso
a pag. 31

Gaiani (Analisi Difesa): Francia e Uk che si definiscono volenterosi sono aria fritta

IL GOVERNO VA AVANTI GRAZIE A FORNIDABILI ALLEATI
CONTE E SCHLEIN

Il futuro ha il gruppo dei volenterosi? Per Gianandrea Gaiani, direttore di Analisi Difesa «parlare in Europa di Coalition of the willing è mettere in cantina Nato e Ue. Se la forza di interposizione non viene organizzata sotto le bandiere delle Nazioni Unite, dell'Alleanza Atlantica o dell'Unione Europea, stiamo seppellendo le istituzioni che per 80 anni abbiamo indicato come nostro cardine. Se vogliamo dare un senso a questa operazione, possiamo dire che, mentre i rapporti Usa-Europa sono ai minimi storici, Francia e Gran Bretagna cercano di riaggiarsi un'area di influenza. Ma stiamo parlando di aria fritta».

Rossetti a pag. 4

DIRITTO & ROVESCIO
Donald Trump continua a dichiarare che «ci prenderemo la Groenlandia, in un modo o nell'altro». La stessa cosa dice Xi Jinping nei confronti di Taiwan. Putin si è già portato avanti col lavoro, ma l'obiettivo di prendersi l'Ucraina lo mette in linea con gli altri due capocchia. Anche Israele ha imboccato questa strada e sembra volersi prendere tutta o parte della striscia di Gaza, e magari anche della West bank. Mentre in Turchia Erdogan fa imprigionare il suo principale oppositore politico. In questo mondo che sembra dominato dai bulli, le giovani generazioni, che stanno spalancando i loro occhi sulla realtà che li circonda, quale idea si possono fare della politica, dei rapporti internazionali e magari anche di quelli interpersonali? Che nella vita il più forte schiaccia il più debole e poi racconta la storia a modo suo per assicurarsi di stare dalla parte del giusto. Amen.

INTELLIGENZA ARTIFICIALE
Il New York Times vince un round contro OpenAI
Lisi a pag. 16

AATech

Affidabilità e automazione per il tuo Reporting ESG

Con Truezero semplifichi, digitalizzi e monitori ogni fase del processo.

Visita il nostro sito web

truezero.it

TrueZero è il **software ESG** pensato per semplificare la gestione del **bilancio di sostenibilità**. Consente di raccogliere i dati, analizzare i rischi e generare report ESG in modo intuitivo e preciso. **Richiedi una demo su truezero.it**



*Con il Dizionario dei Bilanci 2025 a € 9,90 in più

LA NAZIONE

QWEEKEND
L'INTERVISTA
TOMMASO
CASSISA

Speciale
Fuori
Porta

VENERDÌ 28 marzo 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



LA FESTA Imprenditori, politici e artisti: un pilastro della democrazia

I 140 anni del Carlino L'abbraccio di Bologna

Servizi da pagina 10 a pagina 13



Truppe in Ucraina Asse Londra-Parigi

Francia e Gran Bretagna alla guida di una «forza di rassicurazione». L'Italia non ci sarà
Macron: non mi fido di Putin, avanti con le sanzioni. Aereo spia russo sui cieli Nato

Servizi
alle p. 2 e 3

La riforma è ferma alla Camera

Meloni rispolvera
il premierato:
scelgono i cittadini



Polidori a pagina 6

Il ministro e il nodo immigrati

Piantodosi:
«Pronti a riavviare
i rimpatri
verso l'Albania»

Carbutti a pagina 9



Donald Trump alza il tiro contro la Ue:
«Non si allei con il Canada o aumenteremo
le imposte». L'Europa reagisce:
«Pronti a risposte proporzionate»

DAZI & CONTRODAZI

D'Amato e Troise alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

PRATO Il vescovo apre le porte ai musulmani



**Il fine Ramadan
si festeggia
nel cortile
del convento**

Carbonin a pagina 16

FIRENZE Rifiuti emersi dopo cinquant'anni

La discarica fantasma
«Indagare sullo scempio»

Pistoiesi a pagina 17

CERTALDO Cultura

“Boccaccio650” al via
Ecco un anno di iniziative

Servizio in Cronaca

EMPOLI L'iniziativa

**Emergenza casa
Il vicesindaco
Mennuti annuncia
Fondo di garanzia**



Capobianco in Cronaca

La tragedia durante un tour
lungo la barriera corallina

Sottomarino
affonda
nel Mar Rosso:
strage di turisti russi
Anche bambini
tra i superstiti

Bolognini
a pagina 14

Bologna, l'uomo ai domiciliari
Chiesti video alle ragazze

**«Violenze
sessuali
su pallavoliste
di 13 anni»
Arrestato
l'allenatore**

Tempera
a pagina 15

L'ex calciatore bianconero
chiamato al posto di Motta

Juventus,
Tudor si presenta:
missione
quarto posto
«Basta scuse,
bisogna vincere»

Grilli
nel QS

**CALMARE L'ANSIA LIEVE,
PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.**

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

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





la Repubblica



VALLEVERDE

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO



Spettacoli
Mannoia: "Più che mai
bisogna disobbedire"
di ANDREA SILENZI
a pagina 36

Rspot
Zoff: "Il bacio a Bearzot
non era da friulani"
di MATTIA CHIUSANO
a pagina 38



Venerdì
28 marzo 2025
Anno 50 - N° 74
Oggi con
Il venerdì
In Italia € 2,90

Volenterosi ma divisi

Vertice a Parigi, uniti solo contro la Russia. Macron e Starmer: forza di rassicurazione a Kiev
Meloni: no all'invio di soldati, coinvolgere gli Stati Uniti. E Mattarella spinge sulla difesa Ue

I volenterosi del vertice di Parigi sono concordi su una cosa: Putin in realtà non vuole negoziare. Ma la richiesta di Zelensky divide. Mandare truppe occidentali in Ucraina comporta per molti leader, tra i quali Meloni, troppi rischi militari e politici. «Non c'è stata unanimità» ammette Emmanuel Macron. Però con Starmer annuncia una possibile "forza di rassicurazione" da inviare sul terreno ucraino. La premier italiana chiede che al prossimo incontro vengano coinvolti gli Usa. E il presidente Mattarella spinge sulla difesa comune europea.
di BRERA, CASTELLETTI, CIRIACO, GINORI, PUCCIARELLI e VITALE
a pagina 2 a pagina 7

Decreto Albania, tutela agli agenti e stretta sui passaporti: oggi il via libera

di ALESSANDRA ZINITI
a pagina 8

Pnrr, tensione nel governo L'Europa frena sul rinvio

Tensione nel governo sui fondi del Pnrr in ritardo. C'è una grande distanza tra la relazione presentata ieri a Palazzo Chigi e quella della Corte dei Conti, che conferma le difficoltà individuate dalla Ragioneria generale dello Stato. Opposizione all'attacco. E l'Europa frena sul rinvio.
di AMATO e COLOMBO
alle pagine 10 e 11



Kristi Noem nel carcere di El Salvador

L'AMACA
di MICHELE SERRA

La ministra Usa in posa con i migranti in gabbia

Non so se avete visto anche il video della segretaria alla Sicurezza americana Kristi Noem davanti a un gabbione pieno di esseri umani seminudi, stipati come bestiame, e lei sorridente, felice.
a pagina 14

Serve operazione di trasparenza

di LUCA IEZZI

Il Pnrr ha avuto tanti genitori per poi finire orfano. Conte, Draghi, Fitto ne hanno difeso potenzialità e virtù. Ma non lo hanno sostenuto solo i governanti di turno, scorrendo le dichiarazioni degli ultimi anni troverete una lista lunghissima: Banca d'Italia, Confindustria, Commissione Europea, organizzazioni economiche internazionali, esponenti politici di ogni colore hanno dipinto il Pnrr come un'occasione storica per l'Europa e per tutti i Paesi dell'Unione. Nel caso dell'Italia addirittura unica per uscire dalla trappola della bassa crescita.
continua a pagina 10

Farage: "Bevo e fumo nel 2029 vincerò io"

L'INTERVISTA
di ANTONELLO GUERRERA

Voi giornalisti avete scritto che bevo troppo. Che sono un mezzo alcolizzato. Che fumo decine di sigarette al giorno. Che mi sono scommesso pure le mutande dagli allibratori. Che sono un dongiovanni senza precedenti. Ebbene, sapete cosa vi dico? È tutto vero, ahahh. In vino veritas. Nigel Farage, 61 anni il prossimo 3 aprile, è un fiume in piena.
a pagina 17



Nigel Farage, 60 anni, politico inglese

Sansal condannato per aver detto la verità

IL PERSONAGGIO
di TAHAR BEN JELLOUN

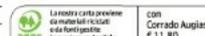


Boualem Sansal, 75 anni, scrittore algerino

Il procuratore aveva chiesto per lui dieci anni di reclusione per aver espresso un'opinione negativa riguardo all'integrità territoriale dell'Algeria. Boualem Sansal, scrittore di fama mondiale, un anziano in precarie condizioni di salute per aver espresso un'opinione, parla da sempre con sincerità e senza ipocrisia.
a pagina 15. Servizio di MARTINELLI
a pagina 19

Passa al livello plus con la tua impresa
Richiedi un finanziamento a partire da 40.000€
Scopri il Digital Lending di Banca CF+
Banca CF+ Plus. Per più domande

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
Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/498221 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma
Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@manzoni.it



con Corrado Augias € 11,80



IL DIBATTITO

Perché Franceschini sbaglia sul cognome delle mamme

SERENA SILEONI - PAGINA 29



LA CULTURA

Pera Toons: adesso sfido gli adulti hanno bisogno di tornare a ridere

VALENTINA DE POLI - PAGINA 25

IL CALCIO

Io, Tardelli, consiglio a Tudor di ricominciare dallo spogliatoio

MARCO TARDELLI - PAGINA 34



LA STAMPA

VENERDÌ 28 MARZO 2025



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1867



1,70 € II ANNO 159 II N.86 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



SE GLI USA SI RITIRANO, PRONTO IL COINVOLGIMENTO DELLE STRUTTURE MILITARI. PUTIN: GROENLANDIA, DONALD FA SUL SERIO

Nato europea, il piano Macron

Il capo dell'Eliseo: Mosca finge, non vuole la tregua. I paletti di Meloni: non rompiamo con Trump

IL COMMENTO

Perché all'Italia serve stare con i Volenterosi

NATHALE TOCCI

I vertici dei "Paesi volenterosi" si susseguono. L'ultimo, tenutosi a Parigi ieri, ha radunato le delegazioni di una trentina di Stati, triplicate rispetto alla prima riunione a febbraio. - PAGINA 4

AGLIASTRO, CECCARELLI, LOMBARDO, MAGRI, SEMPRINI

Una coalizione occidentale compatta nell'esprimere il sostegno all'Ucraina, un po' meno quando si tratta di discutere delle modalità di invio di truppe. - CON IL TACCUINO DI SORGICI - PAGINE 2-7

L'ambiguità dei partiti sul ruolo di Bruxelles

Veronica De Romanis

L'ECONOMIA

Dazi, la sfida agli Usa il bivio dell'automotive

BOTTERO, BRESOLIN, DI PACO, GORIA

Avanti con i dazi che dal 13 aprile colpiranno fino a 26 miliardi di prodotti americani. Poi un nuovo pacchetto per rispondere alle tariffe che Trump annuncerà il 2. - PAGINE 8-11

IL FISCO

Evasione, i recidivi della rottamazione

LUCA MONTICELLI

Dopo essere stata bocciata da Ufficio parlamentare di bilancio e Corte dei Conti, la rottamazione decennale proposta da Salvini viene stoppata dall'agenzia delle entrate. - PAGINA 12

L'ANALISI

Così la Ue si libera dell'utopia federale

GABRIELE SEGRE

Dopo decenni di indecisioni e divisioni, nelle ultime settimane i vertici dell'Ue paiono finalmente allinearsi su un obiettivo comune: quello di non essere più un'unione. Espresso in questo modo, il concetto suona paradossale. Eppure è emerso con chiarezza che nessuno ha intenzione di costituire un esercito europeo, una visione strategica condivisa, o un qualsiasi altro progetto di reale integrazione politica tra gli Stati membri. - PAGINA 19

LE IDEE

La teoria del potere secondo Primo Levi

SIMONA FORTI

Le considerazioni che sto per fare avrebbero forse infastidito Primo Levi. Le avrebbe trovate troppo astratte, con un ammiccamento filosofico irritante. Non ha mai nascosto, infatti, le proprie riserve sulla capacità di chiarezza della filosofia. Tuttavia, sono convinta che se questo è un uomo e Isomarsi e i salvati, costituiscono non solo un corpus letterario unico. - PAGINA 36

PARLA LA MAMMA DELLA QUINDICENNE CHE SI È TOLTA LA VITA: HO PAURA DI SCOPRIRE COSA C'È NEL SUO TELEFONO

"I segreti della mia Dea"

ELISA FORTE



I DIRITTI

"Senta il cuore di suo figlio" Le voci degli aborti negati



ALESSANDRA KUSTERMANN

Le frasi molto preoccupanti nell'installazione di Medici dal Mondo a Torino sono un esempio di "scoraggiamento attivo" della richiesta d'interruzione di gravidanza. - PAGINE 18 E 19

BIENNALE DEMOCRAZIA

Cacciari e Ferraris "Ora il mondo ha paura la politica non lasci il dominio alla tecnica"

CESARE MARTINETTI



Non stiamo assistendo tutti a un film dell'orrore, ma è semplicemente la politica. Una politica oggi dominata dalla paura e orientata da una casta economica. - PAGINA 6

L'INCHIESTA

Governo al giro di boa la palude dei ministeri

ALESSANDRO DE ANGELIS

L'entusiasmo di chiarimento sul governo tra i più "longevi" della storia. Le cifre del ritardo sul Pnrr. In questa vertigine tra entusiasmo e realtà c'è la fotografia non solo dell'oggi. Se non ci fosse la guerra che copre tutto, il bilancio apparirebbe particolarmente severo sul principio di realtà. Non c'è, innanzitutto, una vera politica economica al di là della gestione dell'esistente. - PAGINA 14

IL CASO

Cittadinanze facili stretta ius sanguinis

FRANCESCO MALFETANO

Premiato, Albania e sicurezza. Giorgia Meloni prova a ripartire da alcuni dei suoi capisaldi politici, approntando anche una stretta sul conferimento della cittadinanza italiana ai discendenti residenti all'estero, quella ottenuta grazie allo ius sanguinis. - PAGINA 15

BUONGIORNO

La fervente difesa di Gérard Depardieu per bocca di Fanny Ardant difficilmente avrà impatto sul processo. È stata un'ode all'amicizia, o poco più, con frasi di effetto poetico e filosofico - «non c'è mai una sola verità, è come l'ombra che cambia a seconda della luce» - ma di nessuna presa giuridica. In fondo l'obiettivo lo ha svelato la stessa Ardant al termine della deposizione, dopo avere illustrato i vertici morali della recitazione di Depardieu, quando ha espresso comprensione per chi non se l'è sentita di andare in tribunale a prenderne le parti, temendo la riprovazione sociale. «Ma se io non fossi venuta a difendere il mio amico, la mia vigliaccheria non mi avrebbe dato pace per il resto della vita». Altre donne, le accusatrici, più probabilmente le vittime delle prepotenze sessuali di Depardieu (lo stabilirà la sentenza), hanno rumoreggiato e protestato, e penso abbiano ragione loro, ma io sto con Ardant. Tanti anni fa, quando i rapporti fra Giampaolo Pansa e Giorgia Bocca si guastarono poiché il primo s'era messo a scrivere e con eccesso di zelo libri critici sulla Resistenza, finì l'idolatrata, Giuliano Ferrara mi disse ha ragione Pansa ma io sto con Bocca. E cioè in Bocca scalpitava la volontà struggente di essere fedele alla propria vita, sbagliata o giusta che fosse. E se un giorno sarò braccato dalla giustizia, e la folla dei puri e la massa dei fatti conghiereranno nel darmi il titolo di mostro, tutto quanto mi resterà di augurabile è una Ardant che, contro ogni convenienza, vorrà restare al mio fianco, per fedeltà a sé stessa, a condividere un po' del fango riservato agli ingiusti.

Il fango sugli ingiusti

MATTIA FELTRI



RICHIEDI ORA LA TUA VISITA.

WWW.DENTALFEEL.IT D.S. Dott. Armando Ferraro

Advertisement for Centri Dental Zanardi, featuring a logo and contact information.





MADE IN EUROPE

Eni aspetta 500 milioni \$ di dividendi dall'inglese Ithaca Energy

Zoppo a pagina 19
L'Italia sempre più longeva rischia di perdere il 18% del pil al 2050
Dal Maso a pagina 4



Zegna prevede tre anni di forte crescita e scatta a Wall Street

Il gruppo stima ricavi per 2,2-2,4 miliardi ed ebit di 250-300 milioni nel 2027

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVI n. 062
 Venerdì 28 Marzo 2025
 €2,00 *Classedtori*



VALLEVERDE

Con MF Magazine for Fashion n. 122 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Living n. 65 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con Blue Lake Health Care America € 5,50 (€ 2,00 + € 3,50) - Con 100 Top Products 2024 € 5,50 (€ 2,00 + € 3,50)
 Speditore I.A.P. art. 1 c.1 L. 4894/DCR Milano - L. n. 140 - Ch. P. 4.003 Milano € 3,00
FTSE MIB +0,10% 39.099 DOW JONES -0,29% 42.333 NASDAQ -0,19% 17.865** DAX -0,77% 22.664 SPREAD 111 (+0) €/S 1,0785**
 ** Dati aggiornati alle ore 19,30

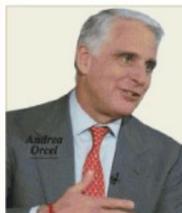
I DAZI DEL 25% IMPOSTI DA WASHINGTON PIEGANO I TITOLI DEL SETTORE

L'auto sbanda in borsa

*Stellantis -4,2% dopo che Trump ha messo nel mirino i veicoli prodotti fuori dagli Usa
 Ferrari resiste e conferma gli obiettivi 2025. Pirelli in stallo sul socio cinese Sinochem*

ELKANN: NELLE CASSE DI EXOR 2 MILIARDI PER ACQUISIZIONI IN STILE PHILIPS

Boeris e Gerosa alle pagine 7 e 9



UNICREDIT ALLA FINESTRA

*Orcel tiene in bilico l'ops su Banco Bpm
 Che su Anima riceve un no pure dall'Eba*

Qualtieri alle pagine 2 e 3

SOTTOSCRIVE UN BOND

Da Eurazeo 30 milioni per sviluppare Alma Farmacie

Deugeni e Massaro a pagina 15

PARLA MARCHI

Finint e Ardian avranno quote uguali negli aeroporti di Save

Desgeni a pagina 17



MEDIOLANUM PRIVATE BANKING

NON CI PRENDIAMO CURA SOLO DEL TUO PATRIMONIO MA ANCHE DEL TUO FUTURO

Una consulenza evoluta e di valore per proteggere il futuro dei propri clienti. Per gli altri è Private Banking, per noi di Mediolanum è molto di più: significa prendersi cura del patrimonio a tutto tondo e guidare i nostri clienti nella realizzazione dei loro obiettivi di vita. Il Private Banking Mediolanum si avvale delle competenze Wealth Management, Investment Banking e Mediolanum Fiduciaria S.p.A., che affiancano i nostri Wealth Advisor e Private Banker di Milano, Roma e di tutta Italia, offrendo loro supporto di altissimo profilo per fornire risposte complete a bisogni complessi. Perché i clienti, per noi, sono il valore più grande e il loro patrimonio si merita il massimo della cura che possiamo offrire. Sempre.

PIANIFICAZIONE FINANZIARIA | **SERVIZI BANCARI** | **CREDITO E PROTEZIONE** | **PASSAGGIO GENERAZIONALE**
ASSET PROTECTION | **OPERAZIONI DI FINANZA STRAORDINARIA** | **SERVIZI FIDUCIARI**

mediolanum
 PRIVATE BANKING

MILANO
 PALAZZO BIANDRÀ - Via S. Margherita, 1/A
ROMA
 Via dei Due Macelli, 66

Private Banking Mediolanum è un servizio di Private Banking. Il servizio di Private Banking Mediolanum è erogato da Mediolanum Private Banking S.p.A. (società a partecipazione paritetica Mediolanum e Banca d'Italia) e Mediolanum Private Banking S.p.A. (società a partecipazione paritetica Mediolanum e Banca d'Italia). Mediolanum Private Banking S.p.A. è un'entità separata dal Gruppo Mediolanum. Mediolanum Private Banking S.p.A. è un'entità separata dal Gruppo Mediolanum. Mediolanum Private Banking S.p.A. è un'entità separata dal Gruppo Mediolanum.



MADE IN EUROPE

Eni aspetta 500 milioni \$ di dividendi dall'inglese Ithaca Energy

Zoppo a pagina 19
L'Italia sempre più longeva rischia di perdere il 18% del pil al 2050
Dal Maso a pagina 4



Zegna prevede tre anni di forte crescita e scatta a Wall Street

Il gruppo stima ricavi per 2,2-2,4 miliardi ed ebit di 250-300 milioni nel 2027

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVI n. 062
 Venerdì 28 Marzo 2025
 €2,00 *Classedtori*



VALLEVERDE

Con MF Magazine for Fashion: 122 € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Living: 65 € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con Blue Lake Health Care America: € 5,50 (€ 2,00 + € 3,50) - Con 100 Top Products 2025: € 5,50 (€ 2,00 + € 3,50)
 Speditore I.A.P. art. 1 c.1 L. 4894/DCR Milano - L. 140 - Ch.F. 4303 Milano € 3,000
FTSE MIB +0,10% 39.099 **DOW JONES -0,29% 42.333**** **NASDAQ -0,19% 17.865**** **DAX -0,77% 22.664** **SPREAD 111 (+0)** **€/S 1,0785**
 ** Dati aggiornati alle ore 19,30

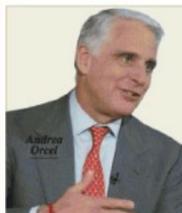
I DAZI DEL 25% IMPOSTI DA WASHINGTON PIEGANO I TITOLI DEL SETTORE

L'auto sbanda in borsa

*Stellantis -4,2% dopo che Trump ha messo nel mirino i veicoli prodotti fuori dagli Usa
 Ferrari resiste e conferma gli obiettivi 2025. Pirelli in stallo sul socio cinese Sinochem*

ELKANN: NELLE CASSE DI EXOR 2 MILIARDI PER ACQUISIZIONI IN STILE PHILIPS

Boeris e Gerosa alle pagine 7 e 9



UNICREDIT ALLA FINESTRA

*Orcel tiene in bilico l'ops su Banco Bpm
 Che su Anima riceve un no pure dall'Eba*

Qualtieri alle pagine 2 e 3

SOTTOSCRIVE UN BOND

Da Eurazeo 30 milioni per sviluppare Alma Farmacie

Deugeni e Massaro a pagina 15

PARLA MARCHI

Finint e Ardian avranno quote uguali negli aeroporti di Save

Dezgeni a pagina 17



MEDIOLANUM PRIVATE BANKING

NON CI PRENDIAMO CURA SOLO DEL TUO PATRIMONIO MA ANCHE DEL TUO FUTURO

Una consulenza evoluta e di valore per proteggere il futuro dei propri clienti. Per gli altri è Private Banking, per noi di Mediolanum è molto di più: significa prendersi cura del patrimonio a tutto tondo e guidare i nostri clienti nella realizzazione dei loro obiettivi di vita. Il Private Banking Mediolanum si avvale delle competenze Wealth Management, Investment Banking e Mediolanum Fiduciaria S.p.A., che affiancano i nostri Wealth Advisor e Private Banker di Milano, Roma e di tutta Italia, offrendo loro supporto di altissimo profilo per fornire risposte complete a bisogni complessi. Perché i clienti, per noi, sono il valore più grande e il loro patrimonio si merita il massimo della cura che possiamo offrire. Sempre.

PIANIFICAZIONE FINANZIARIA SERVIZI BANCARI CREDITO E PROTEZIONE PASSAGGIO GENERAZIONALE
 ASSET PROTECTION OPERAZIONI DI FINANZA STRAORDINARIA SERVIZI FIDUCIARI

mediolanum
 PRIVATE BANKING

MILANO
 PALAZZO BIANDRÀ - Via S. Margherita, 1/A
 ROMA
 Via dei Due Macelli, 66

Private Banking Mediolanum è un servizio di Private Banking Mediolanum S.p.A. - Via S. Margherita, 1/A - 00187 Roma - Tel. 06 47821111 - www.mediolanum.it



Il Nautilus

Primo Piano

L'empowerment femminile nel settore marittimo al centro della Win Big Mediterranean Conference, a Roma il 26 marzo 2025

Il 26 marzo 2025, a Roma si è tenuta la prima giornata del Win Big Mediterranean Event, inaugurato con la Win-Big Conference Day, presso la Sala della Protomoteca del Campidoglio: un ricco programma di keynote speech, tavole rotonde e dialoghi interattivi da parte di stakeholder pubblici e privati europei e nazionali. Moderata da Alessandra Migliaccio, giornalista di Bloomberg, la mattina ha avuto inizio con i saluti istituzionali di Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare, Amm. Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, C.Amm. Stefano Barbieri, in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore della Marina, Amm. Enrico Credendino, Amm. Pierpaolo Ribuffo, Capo del Dipartimento per le Politiche del mare, Fabrizio Spada, Vice Direttore dell'ufficio Italiano de Parlamento europeo. Non potendo intervenire di persona, Costas Kadis, Commissario europeo per la Pesca e gli Oceani, ha inviato un video nel quale ha sottolineato che il raggiungimento della Gender Equality richiede non solo il riconoscimento del ruolo delle donne in tutti i settori, ma anche la loro promozione a ruoli decisionali. Per migliorare i ruoli e aumentare la visibilità delle donne nelle politiche marittime, la raccolta dei dati è essenziale. Il progetto WIN-BIG sta raccogliendo informazioni su rappresentazione di genere e disuguaglianze che le donne affrontano nell'entrare a far parte di lavori blu e far avanzare la loro carriera. Nel Panel 1 WIN-BIG Status of the project and preliminary results (survey & gender status in BuE), Felix Leinemann, Capo dell'Unità della DG MARE Blue economy, Aquaculture & Maritime Spatial Planning, Helena Vieira, Coordinatore del WIN-BIG Project, e Laurence Martin, Segretario Generale della Federazione del Mare, hanno illustrato i primi risultati del progetto WIN-BIG con il quale si intende aprire la strada all'inclusione di genere nei settori marino e marittimo. Dal panel è emerso che non è solo una "questione femminile", è una responsabilità collettiva. Dobbiamo andare oltre le parole e passare all'azione: sviluppare competenze, promuovere l'inclusione e garantire l'accesso alle opportunità. Il futuro del settore dipende da questo. Il prossimo passo sarà quello di incoraggiare la partecipazione delle donne a ruoli tecnici e decisionali, ampliare la formazione e lo sviluppo di capacità su misura per le donne, facilitare l'accesso ai finanziamenti e alle risorse per guidare la decarbonizzazione e l'innovazione. Il Panel 2, Love for the oceans: Experience from Women's Eyes, è stata l'occasione per tre donne pioniere nei settori dello shipping, della difesa del mare e della vela agonistica di raccontare le loro esperienze. Dopo aver mostrato il video del varo laterale della nave Thun Equality, Karin Orsel, Presidente European Shipowners (ECSA,) ha sottolineato che diversità, uguaglianza di genere e inclusività sono fondamentali per fornire un futuro sostenibile all'industria marittima globale e che occorre impegnarsi per aumentare la percentuale di donne che lavorano a terra



Il 26 marzo 2025, a Roma si è tenuta la prima giornata del Win Big Mediterranean Event, inaugurato con la Win-Big Conference Day, presso la Sala della Protomoteca del Campidoglio: un ricco programma di keynote speech, tavole rotonde e dialoghi interattivi da parte di stakeholder pubblici e privati europei e nazionali. Moderata da Alessandra Migliaccio, giornalista di Bloomberg, la mattina ha avuto inizio con i saluti istituzionali di Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare, Amm. Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, C.Amm. Stefano Barbieri, in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore della Marina, Amm. Enrico Credendino, Amm. Pierpaolo Ribuffo, Capo del Dipartimento per le Politiche del mare, Fabrizio Spada, Vice Direttore dell'ufficio Italiano de Parlamento europeo. Non potendo intervenire di persona, Costas Kadis, Commissario europeo per la Pesca e gli Oceani, ha inviato un video nel quale ha sottolineato che il raggiungimento della Gender Equality richiede non solo il riconoscimento del ruolo delle donne in tutti i settori, ma anche la loro promozione a ruoli decisionali. Per migliorare i ruoli e aumentare la visibilità delle donne nelle politiche marittime, la raccolta dei dati è essenziale. Il progetto WIN-BIG sta raccogliendo informazioni su rappresentazione di genere e disuguaglianze che le donne affrontano nell'entrare a far parte di lavori blu e far avanzare la loro carriera. Nel Panel 1 WIN-BIG Status of the project and preliminary results (survey & gender status in BuE), Felix Leinemann, Capo dell'Unità della DG MARE Blue economy, Aquaculture & Maritime Spatial Planning, Helena Vieira, Coordinatore del WIN-BIG Project, e Laurence Martin, Segretario Generale della Federazione del Mare, hanno illustrato i primi risultati del progetto WIN-BIG con il quale si intende aprire la strada all'inclusione di genere nei settori marino e marittimo. Dal panel è emerso che non è solo una "questione femminile", è una responsabilità collettiva. Dobbiamo andare

Il Nautilus

Primo Piano

e a bordo delle navi. Fare la differenza inizia intensificando e contribuendo a un cambiamento per un futuro migliore per tutti noi. Melissa Maselli, Stato Maggiore Marina Militare, in merito alle operazioni subacquee ha presentato quanto la Marina Militare sta facendo per ampliare l'attuale contesto ed immaginare scenari futuri che possano supportare la cooperazione internazionale per la sicurezza marittima, mantenendo al contempo un approccio proattivo per proteggere gli interessi economici nazionali. Margherita Porro, membro del team femminile di Luna Rossa Prada Pirelli, dopo aver mostrato il video della vittoria di Luna Rossa nella regata della prima Coppa America al femminile ha ricordato che il suo amore per il mare negli anni si è trasformato in una grande passione e quindi in una professione, affermandosi come una delle migliori veliste e timoniere italiane. Margherita ha poi affermato che la vela, oltre ad essere uno degli sport più sostenibili e rispettosi dell'ambiente e della salvaguardia degli oceani, è una delle discipline sportive più inclusive, capace di azzerare le discriminazioni di genere, esaltando unicamente il valore sportivo degli atleti. Durante il Panel 3 Leveraging Women in BuE - Initiatives promoting Women's inclusion, career opportunities, and gender aspect, moderato da Laurence Martin, Segretario Generale della FdM, si è parlato di azioni concrete e politiche per una effettiva inclusione delle donne nel mondo dell'industria in generale e della blue economy in particolare. Milena Messori, Capo dell'ufficio di Roma European Investment Bank Rome Office, Elsa Tudal, Direttrice degli affari europei ed internazionali del Ministero francese per la transizione ecologica, la biodiversità del mare e la pesca, Anna Dorangricchia, Responsabile del progetto Uguaglianza di genere, Divisione Affari sociali e civili, dell'Unione per il Mediterraneo, hanno parlato delle loro storie di successo che testimoniano come l'emancipazione delle donne non è solo un imperativo morale, ma anche una fondamentale opportunità economica. Le donne portano prospettive diverse e soluzioni innovative alle industrie marine, che vanno dalla pesca all'energia oceanica rinnovabile. Tuttavia, spesso si trovano ad affrontare barriere sistemiche, tra cui un accesso limitato al capitale, alla formazione e alle reti di mercato, sfide che richiedono interventi mirati. Incoraggiare la partecipazione femminile non solo promuove l'uguaglianza di genere, ma sblocca anche il potenziale inutilizzato in campi emergenti come la biotecnologia oceanica e l'ecoturismo. Per raggiungere questo obiettivo, riforme politiche, programmi di tutoraggio e incentivi finanziari sono fondamentali per livellare il campo di gioco e dare potere alle donne per guidare e innovare all'interno dell'economia blu. Hanno raccontato storie di successo di donne provenienti da tutta Europa e dal Nord Africa, le coordinatrici di altri progetti europei che in questo momento sono in corso e che coinvolgono i paesi membri della Westmed Maritime Cluster Alliance: Patrizia Grifoni, Coordinatore del progetto europeo WINBLUE, Lidia Rossi, coordinatore del progetto europeo CallmeBLUE, Emna Sohlobji, Presidente del Cluster Marittimo Tunisino, Nesrine Ziad, Senior Officer del Cluster Marittimo Algerino; Il Panel 4 Women in science, research, innovation in BuE emergent sectors, a space of opportunities è stato moderato da Annamaria La Civita, Direttore Generale di Assonave, che ha evidenziato che l'inclusione e la partecipazione femminile sono tra i fattori chiave per la competitività e l'attrattività del settore marittimo. È stato affrontato

Il Nautilus

Primo Piano

il tema delle opportunità per le donne nella scienza, nella ricerca, nell'innovazione e nei settori emergenti del blue economy con le testimonianze di Maria Cristina Pedicchio, Presidente APRE, Chiara Petrioli, Foundatrice e CEO WSENSE, Pierpaolo Campostrini, Direttore generale di CORILA- Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di Venezia, Barbara Amerio, CEO - CSR manager Amer Yachts, Leonardo Manzari, National Hub Italy WestMED; Marta Pascual, Spanish National Hub Westmed. È chiaramente emerso che l'innovazione e la sostenibilità nella blue economy necessitano di forti sistemi di ricerca e conoscenza e che per sbloccare nuove opportunità, occorre investire sulle donne, sostenere i ricercatori e creare un settore più inclusivo: il divario di genere aumenta con l'avanzare della carriera: solo il 13-24% delle posizioni senior nel campo delle scienze marine è occupato da donne. La nautica da diporto e la tecnologia marittima si stanno evolvendo: stanno emergendo nuove opportunità per i giovani professionisti per rimodellare il settore. L'equilibrio di genere favorisce migliori risultati in materia di conservazione marina: l'inclusione è fondamentale per una gestione sostenibile degli oceani. Le donne sono pioniere nel campo delle scienze marine, della digitalizzazione e della sostenibilità, ma dobbiamo continuare a investire, sostenere e responsabilizzare la prossima generazione! Nella sessione conclusiva, il Presidente Mario Mattioli ha manifestato grande apprezzamento per la giornata e per gli interessanti argomenti illustrati, sottolineando che è importante aumentare la presenza femminile migliorando al contempo il welfare per le famiglie nell'assistenza ai figli (scuole con orari più lunghi) "No quote rosa ma competenze". Al tavolo, in rappresentanza del cluster marittimo italiano le direttrici delle associazioni aderenti alla Federazione del Mare. Oltre ad Annamaria La Civita, Dir. Gen. Assonave, Silvia Migliorini, Assogasliquidi, ha sottolineato come per la sua associazione, che rappresenta tutte le imprese impegnate nella filiera dei gas liquefatti (GPL e GNL), non sia una novità avere una direttrice donna e che la Blue economy ha un'importanza sempre più strategica per la transizione energetica e la decarbonizzazione. Tiziana Murgia, ha ricordato che le attività portuali impiegano ancora poche lavoratrici con l'eccezione delle Adsp e che **Assoport** da tempo monitora l'andamento del lavoro e con il gruppo disuguaglianze delle Adsp realizza documenti importanti, come le recenti linee guida per una comunicazione inclusiva per sensibilizzare tutte le persone sull'argomento. Le nostre attività sono state molto apprezzate anche perché siamo i primi ad aver fatto questo lavoro. Laurence Martin ha portato anche il saluto di Costanza Musso, Presidente di WISTA Ital. Helena Vieira, coordinatrice di WIN Big, ha chiuso i lavori dando appuntamento alla Conferenza finale che si terrà nella primavera 2026, dopo gli altri due Eventi su Atlantico e Mare del Nord/Mar Baltico. Nel Sito della Fdm disponibili le prime foto. A breve verranno inserite anche le presentazioni. La registrazione dell'evento disponibile sul canale YouTube della Federazione del Mare: <https://www.youtube.com/live/SQLg10t4h-8>.

Informatore Navale

Primo Piano

L'empowerment femminile nel settore marittimo al centro della Win Big Mediterranean Conference (Roma 26 marzo)

Il 26 marzo 2025, a Roma si è tenuta la prima giornata del Win Big Mediterranean Event, inaugurato con la Win-Big Conference Day, presso la Sala della Protomoteca del Campidoglio: un ricco programma di keynote speech, tavole rotonde e dialoghi interattivi da parte di stakeholder pubblici e privati europei e nazionali. Moderata da Alessandra Migliaccio, giornalista di Bloomberg, la mattina ha avuto inizio con i saluti istituzionali di Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare, Amm. Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, C.Amm. Stefano Barbieri, in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore della Marina, Amm. Enrico Credendino, Amm. Pierpaolo Ribuffo, Capo del Dipartimento per le Politiche del mare, Fabrizio Spada, Vice Direttore dell'ufficio Italiano de Parlamento europeo. Non potendo intervenire di persona, Costas Kadis, Commissario europeo per la Pesca e gli Oceani, ha inviato un video nel quale ha sottolineato che il raggiungimento della Gender Equality richiede non solo il riconoscimento del ruolo delle donne in tutti i settori, ma anche la loro promozione a ruoli decisionali. Per migliorare i ruoli e aumentare la visibilità delle donne nelle politiche marittime, la raccolta dei dati è essenziale. Il progetto WIN-BIG sta raccogliendo informazioni su rappresentazione di genere e disuguaglianze che le donne affrontano nell'entrare a far parte di lavori blu e far avanzare la loro carriera. Nel Panel 1 WIN-BIG Status of the project and preliminary results (survey & gender status in BuE), Felix Leinemann, Capo dell'Unità della DG MARE Blue economy, Aquaculture & Maritime Spatial Planning, Helena Vieira, Coordinatore del WIN-BIG Project, e Laurence Martin, Segretario Generale della Federazione del Mare, hanno illustrato i primi risultati del progetto WIN-BIG con il quale si intende aprire la strada all'inclusione di genere nei settori marino e marittimo. Dal panel è emerso che non è solo una "questione femminile", è una responsabilità collettiva. Dobbiamo andare oltre le parole e passare all'azione: sviluppare competenze, promuovere l'inclusione e garantire l'accesso alle opportunità. Il futuro del settore dipende da questo. Il prossimo passo sarà quello di incoraggiare la partecipazione delle donne a ruoli tecnici e decisionali, ampliare la formazione e lo sviluppo di capacità su misura per le donne, facilitare l'accesso ai finanziamenti e alle risorse per guidare la decarbonizzazione e l'innovazione. Il Panel 2, Love for the oceans: Experience from Women's Eyes, è stata l'occasione per tre donne pioniere nei settori dello shipping, della difesa del mare e della vela agonistica di raccontare le loro esperienze. Dopo aver mostrato il video del varo laterale della nave Thun Equality, Karin Orsel, Presidente European Shipowners (ECSA,) ha sottolineato che diversità, uguaglianza di genere e inclusività sono fondamentali per fornire un futuro sostenibile all'industria marittima globale e che occorre impegnarsi per aumentare la percentuale di donne che lavorano a terra e a bordo delle navi. Fare la differenza

Informatore Navale

L'empowerment femminile nel settore marittimo al centro della Win Big Mediterranean Conference (Roma 26 marzo)

03/27/2025 19:26

Il 26 marzo 2025, a Roma si è tenuta la prima giornata del Win Big Mediterranean Event, inaugurato con la Win-Big Conference Day, presso la Sala della Protomoteca del Campidoglio: un ricco programma di keynote speech, tavole rotonde e dialoghi interattivi da parte di stakeholder pubblici e privati europei e nazionali. Moderata da Alessandra Migliaccio, giornalista di Bloomberg, la mattina ha avuto inizio con i saluti istituzionali di Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare, Amm. Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, C.Amm. Stefano Barbieri, in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore della Marina, Amm. Enrico Credendino, Amm. Pierpaolo Ribuffo, Capo del Dipartimento per le Politiche del mare, Fabrizio Spada, Vice Direttore dell'ufficio Italiano de Parlamento europeo. Non potendo intervenire di persona, Costas Kadis, Commissario europeo per la Pesca e gli Oceani, ha inviato un video nel quale ha sottolineato che il raggiungimento della Gender Equality richiede non solo il riconoscimento del ruolo delle donne in tutti i settori, ma anche la loro promozione a ruoli decisionali. Per migliorare i ruoli e aumentare la visibilità delle donne nelle politiche marittime, la raccolta dei dati è essenziale. Il progetto WIN-BIG sta raccogliendo informazioni su rappresentazione di genere e disuguaglianze che le donne affrontano nell'entrare a far parte di lavori blu e far avanzare la loro carriera. Nel Panel 1 WIN-BIG Status of the project and preliminary results (survey & gender status in BuE), Felix Leinemann, Capo dell'Unità della DG MARE Blue economy, Aquaculture & Maritime Spatial Planning, Helena Vieira, Coordinatore del WIN-BIG Project, e Laurence Martin, Segretario Generale della Federazione del Mare, hanno illustrato i primi risultati del progetto WIN-BIG con il quale si intende aprire la strada all'inclusione di genere nei settori marino e marittimo. Dal panel è emerso che non è solo una "questione femminile", è una responsabilità collettiva. Dobbiamo andare oltre le parole e passare all'azione: sviluppare competenze, promuovere l'inclusione e garantire l'accesso alle opportunità. Il futuro del settore dipende da questo. Il prossimo passo sarà quello di incoraggiare la partecipazione delle donne a ruoli tecnici e decisionali, ampliare la formazione e lo sviluppo di capacità su misura per le donne, facilitare l'accesso ai finanziamenti e alle risorse per guidare la decarbonizzazione e l'innovazione. Il Panel 2, Love for the oceans: Experience from Women's Eyes, è stata l'occasione per tre donne pioniere nei settori dello shipping, della difesa del mare e della vela agonistica di raccontare le loro esperienze. Dopo aver mostrato il video del varo laterale della nave Thun Equality, Karin Orsel, Presidente European Shipowners (ECSA,) ha sottolineato che diversità, uguaglianza di genere e inclusività sono fondamentali per fornire un futuro sostenibile all'industria marittima globale e che occorre impegnarsi per aumentare la percentuale di donne che lavorano a terra e a bordo delle navi. Fare la differenza

Informatore Navale

Primo Piano

delle navi. Fare la differenza inizia intensificando e contribuendo a un cambiamento per un futuro migliore per tutti noi. Melissa Maselli, Stato Maggiore Marina Militare, in merito alle operazioni subacquee ha presentato quanto la Marina Militare sta facendo per ampliare l'attuale contesto ed immaginare scenari futuri che possano supportare la cooperazione internazionale per la sicurezza marittima, mantenendo al contempo un approccio proattivo per proteggere gli interessi economici nazionali. Margherita Porro, membro del team femminile di Luna Rossa Prada Pirelli, dopo aver mostrato il video della vittoria di Luna Rossa nella regata della prima Coppa America al femminile ha ricordato che il suo amore per il mare negli anni si è trasformato in una grande passione e quindi in una professione, affermandosi come una delle migliori veliste e timoniere italiane. Margherita ha poi affermato che la vela, oltre ad essere uno degli sport più sostenibili e rispettosi dell'ambiente e della salvaguardia degli oceani, è una delle discipline sportive più inclusive, capace di azzerare le discriminazioni di genere, esaltando unicamente il valore sportivo degli atleti. Durante il Panel 3 Leveraging Women in BuE - Initiatives promoting Women's inclusion, career opportunities, and gender aspect, moderato da Laurence Martin, Segretario Generale della FdM, si è parlato di azioni concrete e politiche per una effettiva inclusione delle donne nel mondo dell'industria in generale e della blue economy in particolare. Milena Messori, Capo dell'ufficio di Roma European Investment Bank Rome Office, Elsa Tudal, Direttrice degli affari europei ed internazionali del Ministero francese per la transizione ecologica, la biodiversità del mare e la pesca, Anna Dorangricchia, Responsabile del progetto Uguaglianza di genere, Divisione Affari sociali e civili, dell'Unione per il Mediterraneo, hanno parlato delle loro storie di successo che testimoniano come l'emancipazione delle donne non è solo un imperativo morale, ma anche una fondamentale opportunità economica. Le donne portano prospettive diverse e soluzioni innovative alle industrie marine, che vanno dalla pesca all'energia oceanica rinnovabile. Tuttavia, spesso si trovano ad affrontare barriere sistemiche, tra cui un accesso limitato al capitale, alla formazione e alle reti di mercato, sfide che richiedono interventi mirati. Incoraggiare la partecipazione femminile non solo promuove l'uguaglianza di genere, ma sblocca anche il potenziale inutilizzato in campi emergenti come la biotecnologia oceanica e l'ecoturismo. Per raggiungere questo obiettivo, riforme politiche, programmi di tutoraggio e incentivi finanziari sono fondamentali per livellare il campo di gioco e dare potere alle donne per guidare e innovare all'interno dell'economia blu. Hanno raccontato storie di successo di donne provenienti da tutta Europa e dal Nord Africa, le coordinatrici di altri progetti europei che in questo momento sono in corso e che coinvolgono i paesi membri della Westmed Maritime Cluster Alliance: Patrizia Grifoni, Coordinatore del progetto europeo WINBLUE, Lidia Rossi, coordinatore del progetto europeo CallmeBLUE, Emna Sohlobji, Presidente del Cluster Marittimo Tunisino, Nesrine Ziad, Senior Officer del Cluster Marittimo Algerino; Il Panel 4 Women in science, research, innovation in BuE emergent sectors, a space of opportunities è stato moderato da Annamaria La Civita, Direttore Generale di Assonave, che ha evidenziato che l'inclusione e la partecipazione femminile sono tra i fattori chiave per la competitività e l'attrattività del settore marittimo. È stato

Informatore Navale

Primo Piano

affrontato il tema delle opportunità per le donne nella scienza, nella ricerca, nell'innovazione e nei settori emergenti del blue economy con le testimonianze di Maria Cristina Pedicchio, Presidente APRE, Chiara Petrioli, Foundatrice e CEO WSENSE, Pierpaolo Campostrini, Direttore generale di CORILA- Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di Venezia, Barbara Amerio, CEO - CSR manager Amer Yachts, Leonardo Manzari, National Hub Italy WestMED; Marta Pascual, Spanish National Hub Westmed. È chiaramente emerso che l'innovazione e la sostenibilità nella blue economy necessitano di forti sistemi di ricerca e conoscenza e che per sbloccare nuove opportunità, occorre investire sulle donne, sostenere i ricercatori e creare un settore più inclusivo: il divario di genere aumenta con l'avanzare della carriera: solo il 13-24% delle posizioni senior nel campo delle scienze marine è occupato da donne. La nautica da diporto e la tecnologia marittima si stanno evolvendo: stanno emergendo nuove opportunità per i giovani professionisti per rimodellare il settore. L'equilibrio di genere favorisce migliori risultati in materia di conservazione marina: l'inclusione è fondamentale per una gestione sostenibile degli oceani. Le donne sono pioniere nel campo delle scienze marine, della digitalizzazione e della sostenibilità, ma dobbiamo continuare a investire, sostenere e responsabilizzare la prossima generazione! Nella sessione conclusiva, il Presidente Mario Mattioli ha manifestato grande apprezzamento per la giornata e per gli interessanti argomenti illustrati, sottolineando che è importante aumentare la presenza femminile migliorando al contempo il welfare per le famiglie nell'assistenza ai figli (scuole con orari più lunghi) "No quote rosa ma competenze". Al tavolo, in rappresentanza del cluster marittimo italiano le direttrici delle associazioni aderenti alla Federazione del Mare. Oltre ad Annamaria La Civita, Dir. Gen. Assonave, Silvia Migliorini, Assogasliquidi, ha sottolineato come per la sua associazione, che rappresenta tutte le imprese impegnate nella filiera dei gas liquefatti (GPL e GNL), non sia una novità avere una direttrice donna e che la Blue economy ha un'importanza sempre più strategica per la transizione energetica e la decarbonizzazione. Tiziana Murgia, ha ricordato che le attività portuali impiegano ancora poche lavoratrici con l'eccezione delle Adsp e che **Assoport** da tempo monitora l'andamento del lavoro e con il gruppo disuguaglianze delle Adsp realizza documenti importanti, come le recenti linee guida per una comunicazione inclusiva per sensibilizzare tutte le persone sull'argomento. Le nostre attività sono state molto apprezzate anche perché siamo i primi ad aver fatto questo lavoro. Laurence Martin ha portato anche il saluto di Costanza Musso, Presidente di WISTA Ital. Helena Vieira, coordinatrice di WIN Big, ha chiuso i lavori dando appuntamento alla Conferenza finale che si terrà nella primavera 2026, dopo gli altri due Eventi su Atlantico e Mare del Nord/Mar Baltico.

Informazioni Marittime

Primo Piano

L'empowerment femminile nel settore marittimo al centro della Win Big Mediterranean Conference

Sul tema a Roma si sono tenute tavole rotonde e dialoghi interattivi da parte di stakeholder pubblici e privati europei e nazionali. Si è tenuta a Roma la prima giornata del Win Big Mediterranean Event, inaugurato con la Win-Big Conference Day, presso la Sala della Protomoteca del Campidoglio: un ricco programma di keynote speech, tavole rotonde e dialoghi interattivi da parte di stakeholder pubblici e privati europei e nazionali. Moderata da Alessandra Migliaccio, giornalista di Bloomberg, la mattina ha avuto inizio con i saluti istituzionali di Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, amm. Nicola Carlone, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, c.amm Stefano Barbieri, in rappresentanza del capo di Stato Maggiore della Marina, amm. Enrico Credendino, amm. Pierpaolo Ribuffo, capo del Dipartimento per le Politiche del mare, Fabrizio Spada, vice direttore dell'ufficio Italiano de Parlamento europeo. Non potendo intervenire di persona, Costas Kadis, commissario europeo per la Pesca e gli Oceani, ha inviato un video nel quale ha sottolineato che il raggiungimento della Gender Equality richiede non solo il riconoscimento del ruolo delle donne in tutti i settori, ma anche la loro promozione a ruoli decisionali. Per migliorare i ruoli e aumentare la visibilità delle donne nelle politiche marittime, la raccolta dei dati è essenziale. Il progetto WIN-BIG sta raccogliendo informazioni su rappresentazione di genere e disuguaglianze che le donne affrontano nell'entrare a far parte di lavori blu e far avanzare la loro carriera. Nel Panel 1 WIN-BIG Status of the project and preliminary results (survey & gender status in BuE), Felix Leinemann, capo dell'Unità della DG MARE Blue economy, Aquaculture & Maritime Spatial Planning, Helena Vieira, coordinatore del WIN-BIG Project, e Laurence Martin, segretario generale della Federazione del Mare, hanno illustrato i primi risultati del progetto WIN-BIG con il quale si intende aprire la strada all'inclusione di genere nei settori marino e marittimo. Dal panel è emerso che non è solo una "questione femminile", è una responsabilità collettiva. Dobbiamo andare oltre le parole e passare all'azione: sviluppare competenze, promuovere l'inclusione e garantire l'accesso alle opportunità. Il futuro del settore dipende da questo. Il prossimo passo sarà quello di incoraggiare la partecipazione delle donne a ruoli tecnici e decisionali, ampliare la formazione e lo sviluppo di capacità su misura per le donne, facilitare l'accesso ai finanziamenti e alle risorse per guidare la decarbonizzazione e l'innovazione. Il Panel 2, Love for the oceans: Experience from Women's Eyes, è stata l'occasione per tre donne pioniere nei settori dello shipping, della difesa del mare e della vela agonistica di raccontare le loro esperienze. Dopo aver mostrato il video del varo laterale della nave Thun Equality, Karin Orsel, presidente European Shipowners (ECSA,) ha sottolineato che diversità, uguaglianza di genere e inclusività sono fondamentali per fornire un futuro sostenibile all'industria



03/27/2025 18:05

Sul tema a Roma si sono tenute tavole rotonde e dialoghi interattivi da parte di stakeholder pubblici e privati europei e nazionali. Si è tenuta a Roma la prima giornata del Win Big Mediterranean Event, inaugurato con la Win-Big Conference Day, presso la Sala della Protomoteca del Campidoglio: un ricco programma di keynote speech, tavole rotonde e dialoghi interattivi da parte di stakeholder pubblici e privati europei e nazionali. Moderata da Alessandra Migliaccio, giornalista di Bloomberg, la mattina ha avuto inizio con i saluti istituzionali di Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, amm. Nicola Carlone, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, c.amm Stefano Barbieri, in rappresentanza del capo di Stato Maggiore della Marina, amm. Enrico Credendino, amm. Pierpaolo Ribuffo, capo del Dipartimento per le Politiche del mare, Fabrizio Spada, vice direttore dell'ufficio Italiano de Parlamento europeo. Non potendo intervenire di persona, Costas Kadis, commissario europeo per la Pesca e gli Oceani, ha inviato un video nel quale ha sottolineato che il raggiungimento della Gender Equality richiede non solo il riconoscimento del ruolo delle donne in tutti i settori, ma anche la loro promozione a ruoli decisionali. Per migliorare i ruoli e aumentare la visibilità delle donne nelle politiche marittime, la raccolta dei dati è essenziale. Il progetto WIN-BIG sta raccogliendo informazioni su rappresentazione di genere e disuguaglianze che le donne affrontano nell'entrare a far parte di lavori blu e far avanzare la loro carriera. Nel Panel 1 WIN-BIG Status of the project and preliminary results (survey & gender status in BuE), Felix Leinemann, capo dell'Unità della DG MARE Blue economy, Aquaculture & Maritime Spatial Planning, Helena Vieira, coordinatore del WIN-BIG Project, e Laurence Martin, segretario generale della Federazione del Mare, hanno illustrato i primi risultati del progetto WIN-BIG con il quale si intende aprire la strada all'inclusione di genere nei settori marino e marittimo.

Informazioni Marittime

Primo Piano

marittima globale e che occorre impegnarsi per aumentare la percentuale di donne che lavorano a terra e a bordo delle navi. Fare la differenza inizia intensificando e contribuendo a un cambiamento per un futuro migliore per tutti noi. Melissa Maselli, Stato Maggiore Marina Militare, in merito alle operazioni subacquee ha presentato quanto la Marina Militare sta facendo per ampliare l'attuale contesto ed immaginare scenari futuri che possano supportare la cooperazione internazionale per la sicurezza marittima, mantenendo al contempo un approccio proattivo per proteggere gli interessi economici nazionali. Margherita Porro, membro del team femminile di Luna Rossa Prada Pirelli, dopo aver mostrato il video della vittoria di Luna Rossa nella regata della prima Coppa America al femminile ha ricordato che il suo amore per il mare negli anni si è trasformato in una grande passione e quindi in una professione, affermandosi come una delle migliori veliste e timoniere italiane. Margherita ha poi affermato che la vela, oltre ad essere uno degli sport più sostenibili e rispettosi dell'ambiente e della salvaguardia degli oceani, è una delle discipline sportive più inclusive, capace di azzerare le discriminazioni di genere, esaltando unicamente il valore sportivo degli atleti. Durante il Panel 3 Leveraging Women in BuE - Initiatives promoting Women's inclusion, career opportunities, and gender aspect, moderato da Laurence Martin, segretario generale della FdM, si è parlato di azioni concrete e politiche per una effettiva inclusione delle donne nel mondo dell'industria in generale e della blue economy in particolare. Milena Messori, Capo dell'ufficio di Roma European Investment Bank Rome Office, Elsa Tudal, Direttrice degli affari europei ed internazionali del Ministero francese per la transizione ecologica, la biodiversità del mare e la pesca, Anna Dorangricchia, Responsabile del progetto Uguaglianza di genere, Divisione Affari sociali e civili, dell'Unione per il Mediterraneo, hanno parlato delle loro storie di successo che testimoniano come l'emancipazione delle donne non è solo un imperativo morale, ma anche una fondamentale opportunità economica. Le donne portano prospettive diverse e soluzioni innovative alle industrie marine, che vanno dalla pesca all'energia oceanica rinnovabile. Tuttavia, spesso si trovano ad affrontare barriere sistemiche, tra cui un accesso limitato al capitale, alla formazione e alle reti di mercato, sfide che richiedono interventi mirati. Incoraggiare la partecipazione femminile non solo promuove l'uguaglianza di genere, ma sblocca anche il potenziale inutilizzato in campi emergenti come la biotecnologia oceanica e l'ecoturismo. Per raggiungere questo obiettivo, riforme politiche, programmi di tutoraggio e incentivi finanziari sono fondamentali per livellare il campo di gioco e dare potere alle donne per guidare e innovare all'interno dell'economia blu. Hanno raccontato storie di successo di donne provenienti da tutta Europa e dal Nord Africa, le coordinatrici di altri progetti europei che in questo momento sono in corso e che coinvolgono i paesi membri della Westmed Maritime Cluster Alliance: Patrizia Grifoni, Coordinatore del progetto europeo WINBLUE, Lidia Rossi, coordinatore del progetto europeo CallmeBLUE, Emna Sohlobji, presidente del Cluster Marittimo Tunisino, Nesrine Ziad, senior officer del Cluster Marittimo Algerino; Il Panel 4 Women in science, research, innovation in BuE emergent sectors, a space of opportunities è stato moderato da Annamaria La Civita, direttore generale di Assonave, che ha evidenziato che l'inclusione e la partecipazione

Informazioni Marittime

Primo Piano

femminile sono tra i fattori chiave per la competitività e l'attrattività del settore marittimo. È stato affrontato il tema delle opportunità per le donne nella scienza, nella ricerca, nell'innovazione e nei settori emergenti del blue economy con le testimonianze di Maria Cristina Pedicchio, presidente APRE, Chiara Petrioli, Foundatrice e CEO WSENSE, Pierpaolo Campostrini, direttore generale di CORILA- Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di Venezia, Barbara Amerio, CEO - CSR manager Amer Yachts, Leonardo Manzari, National Hub Italy WestMED; Marta Pascual, Spanish National Hub Westmed. È chiaramente emerso che l'innovazione e la sostenibilità nella blue economy necessitano di forti sistemi di ricerca e conoscenza e che per sbloccare nuove opportunità, occorre investire sulle donne, sostenere i ricercatori e creare un settore più inclusivo: il divario di genere aumenta con l'avanzare della carriera: solo il 13-24% delle posizioni senior nel campo delle scienze marine è occupato da donne. La nautica da diporto e la tecnologia marittima si stanno evolvendo: stanno emergendo nuove opportunità per i giovani professionisti per rimodellare il settore. L'equilibrio di genere favorisce migliori risultati in materia di conservazione marina: l'inclusione è fondamentale per una gestione sostenibile degli oceani. Le donne sono pioniere nel campo delle scienze marine, della digitalizzazione e della sostenibilità, ma dobbiamo continuare a investire, sostenere e responsabilizzare la prossima generazione! Nella sessione conclusiva, il presidente Mario Mattioli ha manifestato grande apprezzamento per la giornata e per gli interessanti argomenti illustrati, sottolineando che è importante aumentare la presenza femminile migliorando al contempo il welfare per le famiglie nell'assistenza ai figli (scuole con orari più lunghi...) "No quote rosa ma competenze...". Al tavolo, in rappresentanza del cluster marittimo italiano le direttrici delle associazioni aderenti alla Federazione del Mare. Oltre ad Annamaria La Civita, Dir. Gen. Assonave, Silvia Migliorini, Assogasliquidi, ha sottolineato come per la sua associazione, che rappresenta tutte le imprese impegnate nella filiera dei gas liquefatti (GPL e GNL), non sia una novità avere una direttrice donna e che la Blue economy ha un'importanza sempre più strategica per la transizione energetica e la decarbonizzazione. Tiziana Murgia, ha ricordato che le attività portuali impiegano ancora poche lavoratrici con l'eccezione delle Adsp e che **Assoporti** da tempo monitora l'andamento del lavoro e con il gruppo disuguaglianze delle Adsp realizza documenti importanti, come le recenti linee guida per una comunicazione inclusiva per sensibilizzare tutte le persone sull'argomento. Le nostre attività sono state molto apprezzate anche perché siamo i primi ad aver fatto questo lavoro. Laurence Martin ha portato anche il saluto di Costanza Musso, Presidente di WISTA Ital. Helena Vieira, coordinatrice di WIN Big, ha chiuso i lavori dando appuntamento alla Conferenza finale che si terrà nella primavera 2026, dopo gli altri due Eventi su Atlantico e Mare del Nord/Mar Baltico. Condividi Tag convegni mediterraneo Articoli correlati.

Win Big Mediterranean, l'empowerment femminile nel settore marittimo

- Si è tenuta a Roma, la prima giornata del Win Big Mediterranean Event, inaugurato con la Win-Big Conference Day, presso la Sala della Protomoteca del Campidoglio: un ricco programma di keynote speech, tavole rotonde e dialoghi interattivi da parte di stakeholder pubblici e privati europei e nazionali. Moderata da Alessandra Migliaccio, giornalista di Bloomberg, la mattina ha avuto inizio con i saluti istituzionali di Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare, Amm. Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, C.Amm Stefano Barbieri, in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore della Marina, Amm. Enrico Credendino, Amm. Pierpaolo Ribuffo, Capo del Dipartimento per le Politiche del mare, Fabrizio Spada, Vice Direttore dell'ufficio Italiano de Parlamento europeo. Non potendo intervenire di persona, Costas Kadis, Commissario europeo per la Pesca e gli Oceani, ha inviato un video nel quale ha sottolineato che il raggiungimento della Gender Equality richiede non solo il riconoscimento del ruolo delle donne in tutti i settori, ma anche la loro promozione a ruoli decisionali. Per migliorare i ruoli e aumentare la visibilità delle donne nelle politiche marittime, la raccolta dei dati è essenziale. Il progetto WIN-BIG sta raccogliendo informazioni su rappresentazione di genere e disuguaglianze che le donne affrontano nell'entrare a far parte di lavori blu e far avanzare la loro carriera. Nel Panel 1 WIN-BIG Status of the project and preliminary results (survey & gender status in BuE) Felix Leinemann, Capo dell'Unità della DG MARE Blue economy, Aquaculture & Maritime Spatial Planning, Helena Vieira, Coordinatore del WIN-BIG Project, e Laurence Martin, Segretario Generale della Federazione del Mare, hanno illustrato i primi risultati del progetto WIN-BIG con il quale si intende aprire la strada all'inclusione di genere nei settori marino e marittimo. Dal panel è emerso che non è solo una "questione femminile", è una responsabilità collettiva. Dobbiamo andare oltre le parole e passare all'azione: sviluppare competenze, promuovere l'inclusione e garantire l'accesso alle opportunità. Il futuro del settore dipende da questo. Il prossimo passo sarà quello di incoraggiare la partecipazione delle donne a ruoli tecnici e decisionali, ampliare la formazione e lo sviluppo di capacità su misura per le donne, facilitare l'accesso ai finanziamenti e alle risorse per guidare la decarbonizzazione e l'innovazione. Il Panel 2, Love for the oceans: Experience from Women's Eyes, è stata l'occasione per tre donne pioniere nei settori dello shipping, della difesa del mare e della vela agonistica di raccontare le loro esperienze. Dopo aver mostrato il video del varo laterale della nave Thun Equality, Karin Orsel, Presidente European Shipowners (ECSA,) ha sottolineato che diversità, uguaglianza di genere e inclusività sono fondamentali per fornire un futuro sostenibile all'industria marittima globale e che occorre impegnarsi per aumentare la percentuale di donne che lavorano a terra



03/27/2025 20:44 Redazione Seareporter

- Si è tenuta a Roma, la prima giornata del Win Big Mediterranean Event, inaugurato con la Win-Big Conference Day, presso la Sala della Protomoteca del Campidoglio: un ricco programma di keynote speech, tavole rotonde e dialoghi interattivi da parte di stakeholder pubblici e privati europei e nazionali. Moderata da Alessandra Migliaccio, giornalista di Bloomberg, la mattina ha avuto inizio con i saluti istituzionali di Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare, Amm. Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, C.Amm Stefano Barbieri, in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore della Marina, Amm. Enrico Credendino, Amm. Pierpaolo Ribuffo, Capo del Dipartimento per le Politiche del mare, Fabrizio Spada, Vice Direttore dell'ufficio Italiano de Parlamento europeo. Non potendo intervenire di persona, Costas Kadis, Commissario europeo per la Pesca e gli Oceani, ha inviato un video nel quale ha sottolineato che il raggiungimento della Gender Equality richiede non solo il riconoscimento del ruolo delle donne in tutti i settori, ma anche la loro promozione a ruoli decisionali. Per migliorare i ruoli e aumentare la visibilità delle donne nelle politiche marittime, la raccolta dei dati è essenziale. Il progetto WIN-BIG sta raccogliendo informazioni su rappresentazione di genere e disuguaglianze che le donne affrontano nell'entrare a far parte di lavori blu e far avanzare la loro carriera. Nel Panel 1 WIN-BIG Status of the project and preliminary results (survey & gender status in BuE) Felix Leinemann, Capo dell'Unità della DG MARE Blue economy, Aquaculture & Maritime Spatial Planning, Helena Vieira, Coordinatore del WIN-BIG Project, e Laurence Martin, Segretario Generale della Federazione del Mare, hanno illustrato i primi risultati del progetto WIN-BIG con il quale si intende aprire la strada all'inclusione di genere nei settori marino e marittimo. Dal panel è emerso che non è solo una "questione femminile", è una responsabilità collettiva. Dobbiamo andare

Sea Reporter

Primo Piano

e a bordo delle navi. Fare la differenza inizia intensificando e contribuendo a un cambiamento per un futuro migliore per tutti noi. Melissa Maselli , Stato Maggiore Marina Militare, in merito alle operazioni subacquee ha presentato quanto la Marina Militare sta facendo per ampliare l'attuale contesto ed immaginare scenari futuri che possano supportare la cooperazione internazionale per la sicurezza marittima, mantenendo al contempo un approccio proattivo per proteggere gli interessi economici nazionali. Margherita Porro , membro del team femminile di Luna Rossa Prada Pirelli, dopo aver mostrato il video della vittoria di Luna Rossa nella regata della prima Coppa America al femminile ha ricordato che il suo amore per il mare negli anni si è trasformato in una grande passione e quindi in una professione, affermandosi come una delle migliori veliste e timoniere italiane. Margherita ha poi affermato che la vela, oltre ad essere uno degli sport più sostenibili e rispettosi dell'ambiente e della salvaguardia degli oceani, è una delle discipline sportive più inclusive, capace di azzerare le discriminazioni di genere, esaltando unicamente il valore sportivo degli atleti. Durante il Panel 3 Leveraging Women in BuE - Initiatives promoting Women's inclusion, career opportunities, and gender aspect, moderato da Laurence Martin , Segretario Generale della FdM, si è parlato di azioni concrete e politiche per una effettiva inclusione delle donne nel mondo dell'industria in generale e della blue economy in particolare. Milena Messori , Capo dell'ufficio di Roma European Investment Bank Rome Office, Elsa Tudal, Direttrice degli affari europei ed internazionali del Ministero francese per la transizione ecologica, la biodiversità del mare e la pesca, Anna Dorangricchia, Responsabile del progetto Uguaglianza di genere, Divisione Affari sociali e civili, dell'Unione per il Mediterraneo, hanno parlato delle loro storie di successo che testimoniano come l'emancipazione delle donne non è solo un imperativo morale, ma anche una fondamentale opportunità economica. Le donne portano prospettive diverse e soluzioni innovative alle industrie marine, che vanno dalla pesca all'energia oceanica rinnovabile. Tuttavia, spesso si trovano ad affrontare barriere sistemiche, tra cui un accesso limitato al capitale, alla formazione e alle reti di mercato, sfide che richiedono interventi mirati. Incoraggiare la partecipazione femminile non solo promuove l'uguaglianza di genere, ma sblocca anche il potenziale inutilizzato in campi emergenti come la biotecnologia oceanica e l'ecoturismo. Per raggiungere questo obiettivo, riforme politiche, programmi di tutoraggio e incentivi finanziari sono fondamentali per livellare il campo di gioco e dare potere alle donne per guidare e innovare all'interno dell'economia blu. Hanno raccontato storie di successo di donne provenienti da tutta Europa e dal Nord Africa, le coordinatrici di altri progetti europei che in questo momento sono in corso e che coinvolgono i paesi membri della Westmed Maritime Cluster Alliance: Patrizia Grifoni , Coordinatore del progetto europeo WINBLUE, Lidia Rossi, coordinatore del progetto europeo CallmeBLUE, Emna Sohlobji, Presidente del Cluster Marittimo Tunisino, Nesrine Ziad , Senior Officer del Cluster Marittimo Algerino; Il Panel 4 Women in science, research, innovation in BuE emergent sectors, a space of opportunitie è stato moderato da Annamaria La Civita , Direttore Generale di Assonave, che ha evidenziato che l'inclusione e la partecipazione femminile sono tra i fattori chiave per la competitività e l'attrattività del settore

Sea Reporter

Primo Piano

marittimo. È stato affrontato il tema delle opportunità per le donne nella scienza, nella ricerca, nell'innovazione e nei settori emergenti del blue economy con le testimonianze di Maria Cristina Pedicchio , Presidente APRE, Chiara Petrioli , Foundatrice e CEO WSENSE, Pierpaolo Campostrini , Direttore generale di CORILA- Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di Venezia, Barbara Amerio, CEO - CSR manager Amer Yachts, Leonardo Manzari, National Hub Italy WestMED; Marta Pascual , Spanish National Hub Westmed. È chiaramente emerso che l'innovazione e la sostenibilità nella blue economy necessitano di forti sistemi di ricerca e conoscenza e che per sbloccare nuove opportunità, occorre investire sulle donne, sostenere i ricercatori e creare un settore più inclusivo: il divario di genere aumenta con l'avanzare della carriera: solo il 13-24% delle posizioni senior nel campo delle scienze marine è occupato da donne. La nautica da diporto e la tecnologia marittima si stanno evolvendo: stanno emergendo nuove opportunità per i giovani professionisti per rimodellare il settore. L'equilibrio di genere favorisce migliori risultati in materia di conservazione marina: l'inclusione è fondamentale per una gestione sostenibile degli oceani. Le donne sono pioniere nel campo delle scienze marine, della digitalizzazione e della sostenibilità, ma dobbiamo continuare a investire, sostenere e responsabilizzare la prossima generazione! Nella sessione conclusiva, il Presidente Mario Mattioli ha manifestato grande apprezzamento per la giornata e per gli interessanti argomenti illustrati, sottolineando che è importante aumentare la presenza femminile migliorando al contempo il welfare per le famiglie nell'assistenza ai figli (scuole con orari più lunghi) "No quote rosa ma competenze". Al tavolo, in rappresentanza del cluster marittimo italiano le direttrici delle associazioni aderenti alla Federazione del Mare. Oltre ad Annamaria La Civita, Dir. Gen. Assonave, Silvia Migliorini, Assogasliquidi, ha sottolineato come per la sua associazione, che rappresenta tutte le imprese impegnate nella filiera dei gas liquefatti (GPL e GNL), non sia una novità avere una direttrice donna e che la Blue economy ha un'importanza sempre più strategica per la transizione energetica e la decarbonizzazione. Tiziana Murgia, ha ricordato che le attività portuali impiegano ancora poche lavoratrici con l'eccezione delle Adsp e che **Assoport** da tempo monitora l'andamento del lavoro e con il gruppo disuguaglianze delle Adsp realizza documenti importanti, come le recenti linee guida per una comunicazione inclusiva per sensibilizzare tutte le persone sull'argomento. Le nostre attività sono state molto apprezzate anche perché siamo i primi ad aver fatto questo lavoro. Laurence Martin ha portato anche il saluto di Costanza Musso, Presidente di WISTA Ital. Helena Vieira, coordinatrice di WIN Big, ha chiuso i lavori dando appuntamento alla Conferenza finale che si terrà nella primavera 2026, dopo gli altri due Eventi su Atlantico e Mare del Nord/Mar Baltico.

La nuova instabilità globale pesa sul futuro di shipping e logistica

di TEODORO CHIARELLI Lo sviluppo del mercato globale della logistica è in continua crescita. Gli analisti prevedono per i prossimi cinque anni un aumento del 51% del volume d'affari. L'ultimo anno ha visto l'area Asia-Pacifico come mercato in più rapida ascesa, con 1380,3 miliardi di dollari e il 35,1% del mercato logistico globale. Segue al secondo posto il Nord America, con un fatturato di 936,9 miliardi, che rappresenta il 23,8% del mercato. Mentre dall'altro lato dell'oceano l'Europa detiene la terza quota di mercato (19,9%) con un fatturato di 782,8 miliardi di dollari. In questo ambito, l'Italia fa registrare un balzo in avanti, chiudendo l'anno appena trascorso con 117,8 miliardi di euro di fatturato e una crescita, però, di appena l'1,7%. Insomma, il mercato logistico globale negli ultimi anni ha evidenziato una rapida crescita e una continua trasformazione, con un ricorso sempre maggiore all'innovazione tecnologica, puntando sull'efficienza operativa e sull'espansione strategica nei mercati emergenti. I dati recentemente diffusi da Horizon-Grand View Research e dalla panoramica che analizza andamento e tendenze del mercato della logistica globale, sono quanto mai interessanti. Esaminiamoli più in

dettaglio. Nel 2024 il mercato globale della logistica ha registrato un fatturato di 3.931,8 miliardi di dollari e si prevede che raggiungerà i 5.951 miliardi entro il 2030, con un tasso di crescita annuale composto del 7,2% tra il 2025 e il 2030 e un complessivo +51%. L'area Asia-Pacifico, come detto, s'impone come il mercato in più rapida crescita con il 35,1%, mentre gli Stati Uniti, pur scalando di una posizione, conservano un importante 23,8% del mercato logistico globale. Analizzando più da vicino il mercato della logistica italiana, gli ultimi dati dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano evidenziano un fatturato di 117,8 miliardi di euro per il settore del trasporto merci e della logistica, con una crescita nominale dell'1,7%. Un dato che certamente conferma il ruolo strategico della logistica nell'economia nazionale, ma allo stesso tempo sottolinea la necessità di migliorare le performance nei prossimi anni. La guerra dei dazi fra Europa e Stati Uniti, con l'escalation iniziata il 12 marzo con l'amministrazione Trump che ha imposto tariffe doganali fino al 25% su tutte le importazioni di acciaio e alluminio negli Usa provenienti dalla Ue e da altri partner commerciali, rischia però di stravolgere tutte queste previsioni. Altri dazi e contro-dazi, già annunciati o minacciati sia da Bruxelles che da Washington, arriveranno presto sul mercato mettendo a rischio affari transatlantici che valgono 9.500 miliardi di dollari l'anno, secondo le recenti stime della Camera di commercio americana. In questo fuoco incrociato di ritorsioni, anche l'Italia si prepara alle conseguenze di una guerra commerciale fra Europa e Stati Uniti. Uno scenario che per un Paese esportatore come il nostro è molto preoccupante: gli Usa sono il secondo mercato per l'export italiano dopo la Germania, per un valore annuo che nel

Ship Mag	
La nuova instabilità globale pesa sul futuro di shipping e logistica	
03/27/2025 18:13	TEODORO CHIARELLI
<p>di TEODORO CHIARELLI Lo sviluppo del mercato globale della logistica è in continua crescita. Gli analisti prevedono per i prossimi cinque anni un aumento del 51% del volume d'affari. L'ultimo anno ha visto l'area Asia-Pacifico come mercato in più rapida ascesa, con 1380,3 miliardi di dollari e il 35,1% del mercato logistico globale. Segue al secondo posto il Nord America, con un fatturato di 936,9 miliardi, che rappresenta il 23,8% del mercato. Mentre dall'altro lato dell'oceano l'Europa detiene la terza quota di mercato (19,9%) con un fatturato di 782,8 miliardi di dollari. In questo ambito, l'Italia fa registrare un balzo in avanti, chiudendo l'anno appena trascorso con 117,8 miliardi di euro di fatturato e una crescita, però, di appena l'1,7%. Insomma, il mercato logistico globale negli ultimi anni ha evidenziato una rapida crescita e una continua trasformazione, con un ricorso sempre maggiore all'innovazione tecnologica, puntando sull'efficienza operativa e sull'espansione strategica nei mercati emergenti. I dati recentemente diffusi da Horizon-Grand View Research e dalla panoramica che analizza andamento e tendenze del mercato della logistica globale, sono quanto mai interessanti. Esaminiamoli più in dettaglio. Nel 2024 il mercato globale della logistica ha registrato un fatturato di 3.931,8 miliardi di dollari e si prevede che raggiungerà i 5.951 miliardi entro il 2030, con un tasso di crescita annuale composto del 7,2% tra il 2025 e il 2030 e un complessivo +51%. L'area Asia-Pacifico, come detto, s'impone come il mercato in più rapida crescita con il 35,1%, mentre gli Stati Uniti, pur scalando di una posizione, conservano un importante 23,8% del mercato logistico globale. Analizzando più da vicino il mercato della logistica italiana, gli ultimi dati dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano evidenziano un fatturato di 117,8 miliardi di euro per il settore del trasporto merci e della logistica, con una crescita nominale dell'1,7%. Un dato che certamente conferma il ruolo strategico della logistica nell'economia nazionale, ma allo stesso tempo sottolinea la necessità di migliorare le performance nei prossimi anni. La guerra dei dazi fra Europa e Stati Uniti, con l'escalation iniziata il 12 marzo con l'amministrazione Trump che ha imposto tariffe doganali fino al 25% su tutte le importazioni di acciaio e alluminio negli Usa provenienti dalla Ue e da altri partner commerciali, rischia però di stravolgere tutte queste previsioni. Altri dazi e contro-dazi, già annunciati o minacciati sia da Bruxelles che da Washington, arriveranno presto sul mercato mettendo a rischio affari transatlantici che valgono 9.500 miliardi di dollari l'anno, secondo le recenti stime della Camera di commercio americana. In questo fuoco incrociato di ritorsioni, anche l'Italia si prepara alle conseguenze di una guerra commerciale fra Europa e Stati Uniti. Uno scenario che per un Paese esportatore come il nostro è molto preoccupante: gli Usa sono il secondo mercato per l'export italiano dopo la Germania, per un valore annuo che nel 2024 ha sfiorato i 170 miliardi di euro. Ad essere coinvolti da queste misure sono</p>	

Ship Mag

Primo Piano

2024 ha sfiorato i 70 miliardi di euro. Ad essere coinvolti da queste misure sono soprattutto i nostri porti e aeroporti, dove nei primi nove mesi del 2024 sono transitati rispettivamente il 53% (35,8 miliardi di euro) e il 42% (27,9 miliardi) delle merci in entrata e in uscita dall'Italia, come emerge dal rapporto "Port Infographics 2025" di **Assoport**, l'associazione nazionale dei porti italiani, e del centro studi Srm di Banca Intesa. Dei quasi 36 miliardi generati dall'interscambio via mare, 27,7 miliardi è il valore del nostro export verso gli Usa. Numeri che rendono gli Stati Uniti il primo cliente per il commercio marittimo dell'Italia. I prodotti nazionali più esportati via nave su questa direttrice sono apparecchi meccanici, mezzi di trasporto, alimentari, bevande e prodotti chimici, che insieme valgono più di 21 miliardi di euro. L'import dagli Usa è invece composto in prevalenza da oil&gas e prodotti chimici (4,6 miliardi complessivi). In termini di tonnellate movimentate, i porti italiani più esposti sono cinque: Trieste (1,61 milioni di tonnellate), Livorno (1.01), Piombino (931 mila), Augusta (896 mila) e Genova (825 mila). Nonostante la "guerra" dei dazi, Srm e **Assoport** prevedono un aumento dei traffici container transatlantici nei prossimi anni in entrambe le direzioni. A questo punto, bisognerà capire in che modo gli armatori reagiranno alla politica dei dazi di Trump. E quali saranno i possibili contraccolpi per i porti italiani, ancora sotto pressione per la crisi del Canale di Suez. Crisi che, a più di un anno dai primi attacchi Houthi, ha cambiato il traffico nel Mediterraneo costringendo la maggior parte delle navi portacontainer a navigare attorno al Capo di Buona Speranza. Situazione che difficilmente migliorerà nel 2025, nonostante la fragile tregua tra Israele e Hamas, per altro già ampiamente violata. I dati di Srm-**Assoport** riportano che il transito di navi sulla rotta del Capo di Buona Speranza si è intensificato passando da 128 milioni di tonnellate di stazza lorda a ottobre 2023 a 219 milioni a dicembre 2024. Viceversa, sulla rotta del Canale di Suez c'è stato un drastico calo, da 143 milioni a 39 milioni di tonnellate di stazza lorda. Anche l'affidabilità dei servizi di linea è peggiorata per adeguarsi alle nuove distanze richieste dalla circumnavigazione dell'Africa, per cui a dicembre 2024 quasi una nave su due (53,8%) risultava in ritardo. Conflitto Russia-Ucraina, crisi di Suez, guerra dei dazi: sono tutti tasselli di una nuova instabilità globale. Shipping e logistica continueranno a svilupparsi o saranno risucchiati da una nuova recessione planetaria? La risposta, purtroppo, non ce l'ha nessuno.

Agenparl

Trieste

(ACON) PORTO TS. PELLEGRINO (AVS): NO A BASE NATO, GIUNTA SE NE LAVAVA LE MANI

(AGENPARL) - Thu 27 March 2025 (ACON) Trieste, 27 mar - "Con una risposta secca e laconica l'assessore regionale Pierpaolo Roberti comunica ai cittadini del Fvg, e in particolare ai triestini che, sull'ipotesi di impiantare una nuova base Nato nel porto di Trieste, lui non esprime alcuna opinione, non avendo la Regione nel suo statuto speciale competenza sull'organizzazione del Trattato atlantico del nord. Con grande disinvoltura non manifesta alcuna preoccupazione qualora ci dovessimo ritrovare, nel cuore della città? capoluogo di Regione, un obiettivo militare sul quale, in base alle Convenzioni di Ginevra e ai protocolli addizionali, sono legittimi gli attacchi in caso di conflitto internazionale". Lo afferma, in una nota, la consigliera regionale Serena Pellegrino di Alleanza Verdi Sinistra che esprime indignazione dopo aver ricevuto risposta scritta dall'assessore regionale Roberti all'interrogazione con la quale, riprendendo gli auspici del presidente di Confcommercio Trieste a veder installata una base portuale Nato a Trieste, ha sollecitato una presa di posizione della Giunta. "L'assessore scappa - continua Pellegrino -, evita di esporsi, dà una risposta pilatesca e al limite dell'ignavia palesando il timore di prendere una posizione politica. Ci chiediamo come potrebbe garantire ai suoi concittadini, se venisse piazzato in mezzo alla città? capoluogo un obiettivo militare di tale rilevanza, il rispetto delle disposizioni del diritto internazionale umanitario che assicurano non siano in nessuna circostanza attaccati persone e beni civili e che l'attaccante rispetti il divieto di azione bellica contro un obiettivo militare dal momento che vi sarebbero danni e perdite tra la popolazione". "È evidente che niente e nessuno potrà darci queste garanzie - incalza l'esponente delle Opposizioni -, tanto più che perdite umane e danni sono considerati e vietati solo nella misura che risulta eccessiva rispetto al vantaggio militare concreto e diretto previsto: interessa a qualcuno il principio che la necessità militare sia subordinata alla regola della 'proporzionalità' nel coinvolgimento della popolazione civile? Le carneficine, le barbarie e i genocidi di cui veniamo a conoscenza ogni giorno ci confermano che il diritto umanitario è tragicamente ignorato dalle parti in conflitto". "L'assessore Roberti - prosegue la consigliera di Avs -, nella sua risposta, ha ritenuto soltanto di chiarire, a coloro che lui definisce i 'meno attenti', che la Regione Friuli Venezia Giulia non ha nel suo Statuto di Autonomia alcuna competenza sull'organizzazione del Trattato atlantico del nord. Lo stesso statuto non vieta che l'Amministrazione operi per prefigurare la pace, la sicurezza e l'incolumità della cittadinanza e del territorio e, per questi scopi, nemmeno impedisce di esprimersi ai massimi livelli di governo dell'ente regionale. Lo si faccia, dunque, e pazienza se a Trieste, a Roma, nelle sedi politiche europee o nei



Agenparl

Trieste

comandi Nato qualcuno dovesse ritenere scorretto sia il nostro principio costituzionale del ripudio della guerra sia la volontà della Giunta in carica di proteggere le comunità locali". "Una risposta di questo genere - sottolinea Pellegrino - può essere letta, anche dai meno attenti, in un modo soltanto: poiché non abbiamo competenza statutaria per poter discutere, allora non potremo fare alcuna obiezione, nemmeno politica, in merito all'installazione di una base Nato a Trieste, oltre a quella di Aviano. Non potremo esprimerci sul fatto che questa sia inconciliabile (sul piano logistico, organizzativo, della sicurezza e dell'inevitabile militarizzazione) con le nevralgiche peculiarità, specialità e aspirazioni culturali e turistiche della città. Ma non potremo nemmeno manifestare alcun pensiero in merito alla nostra delicata e purtroppo molto interessante collocazione nel quadro geopolitico internazionale". "Non avendo avuto la possibilità di discutere l'interrogazione in Aula, di persona, con l'assessore Roberti, non posso che replicare usando i mezzi di comunicazione. Sicuramente all'assessore sarà sfuggito, a causa di una probabile disattenzione, che il 7 marzo nel 1949, Sandro Pertini tenne in Senato un discorso in cui, purtroppo per noi, preconizzò che un giorno forze imperialistiche straniere avrebbero tentato di trasformare l'Italia in una base per le loro azioni criminali di guerra. Disse anche che i partigiani, riunitisi pochi giorni prima a migliaia a Venezia per manifestare contro la guerra e contro il Patto atlantico, si erano dichiarati pronti a insorgere per tutelare il preziosissimo bene della Pace. Ecco, se chi ci governa non ha quel coraggio, non ha la memoria dei disastri novecenteschi, non vede gli effetti contemporanei delle guerre in corso, se non comprende l'articolo 11 della Costituzione e la forza che promana dalle parole 'l'Italia ripudia la guerra', abbia almeno il buon senso che dovrebbe avere il buon padre di famiglia ovvero quello di avere a cuore le vite dei suoi cari evitando di fargli correre il pericolo di un bombardamento", conclude la nota. ACON/COM/mv 271337 MAR 25 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Agenparl

Trieste

(ACON) PORTO TS. GHERSINICH (LEGA): POLVERONE SURREALE E INUTILE SU BASE NATO

(AGENPARL) - Thu 27 March 2025 (ACON) **Trieste**, 27 mar - "Surreale polverone quello alzato dalla consigliera Serena Pellegrino che, a fronte di una risposta tanto corretta quanto istituzionale dell'assessore Pierpaolo Roberti non perde occasione per cercare di seminare terrore nella popolazione. Non credo che possa avere seguito". Giuseppe Gherstinich, consigliere del gruppo Lega Fvg, risponde cos? in una nota alla consigliera Pellegrino che a fronte delle dichiarazioni del presidente di Confcommercio **Trieste** sull'auspicio di una base logistica Nato nel capoluogo giuliano "ha posto una Iri (interrogazione a risposta immediata, ndr) alla Giunta su un tema assolutamente non di competenza della Regione". All'interrogazione l'assessore ha correttamente risposto di essere a conoscenza delle dichiarazioni del presidente Paoletti e in merito alla posizione della Giunta su una ipotetica base Nato nel **Porto** di **Trieste** o in regione ha colto l'occasione per chiarire ai meno attenti che la Regione Friuli Venezia Giulia non ha nel suo statuto di autonomia alcuna competenza sull'organizzazione del Trattato Atlantico del Nord", prosegue il consigliere di Maggioranza. "Senza entrare nel merito della questione, mi preme evidenziare che paventare una guerra sul suolo italiano cercando di incutere timore non si addica a un rappresentante dei cittadini", conclude Gherstinich. ACON/COM/fa 271600 MAR 25 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Agenparl

(ACON) PORTO TS. GHERSINICH (LEGA): POLVERONE SURREALE E INUTILE SU BASE NATO

03/27/2025 16:06

(AGENPARL) - Thu 27 March 2025 (ACON) Trieste, 27 mar - "Surreale polverone quello alzato dalla consigliera Serena Pellegrino che, a fronte di una risposta tanto corretta quanto istituzionale dell'assessore Pierpaolo Roberti non perde occasione per cercare di seminare terrore nella popolazione. Non credo che possa avere seguito". Giuseppe Gherstinich, consigliere del gruppo Lega Fvg, risponde cos? in una nota alla consigliera Pellegrino che a fronte delle dichiarazioni del presidente di Confcommercio Trieste sull'auspicio di una base logistica Nato nel capoluogo giuliano "ha posto una Iri (interrogazione a risposta immediata, ndr) alla Giunta su un tema assolutamente non di competenza della Regione". All'interrogazione l'assessore ha correttamente risposto di essere a conoscenza delle dichiarazioni del presidente Paoletti e in merito alla posizione della Giunta su una ipotetica base Nato nel Porto di Trieste o in regione ha colto l'occasione per chiarire ai meno attenti che la Regione Friuli Venezia Giulia non ha nel suo statuto di autonomia alcuna competenza sull'organizzazione del Trattato Atlantico del Nord", prosegue il consigliere di Maggioranza. "Senza entrare nel merito della questione, mi preme evidenziare che paventare una guerra sul suolo italiano cercando di incutere timore non si addica a un rappresentante dei cittadini", conclude Gherstinich. ACON/COM/fa 271600 MAR 25 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Guardia Costiera Trieste 'ferma' 5 navi in meno di un mese

Tutte straniere, standard di sicurezza non conformi a norme In meno di un mese 5 navi straniere sono state detenute dal Nucleo Ispettori Port State Control della Direzione Marittima-Guardia Costiera di Trieste che - all' approdo nei porti di Trieste e Monfalcone - ha riscontrato motivi (clear grounds) da creare pericolo per la vita umana in mare e per l'ambiente e quindi determinare uno specifico provvedimento di fermo. Le navi detenute, diverse per tipologia (general cargo e bulk carrier) e bandiera (Saint Kitts and Nevis, Marshall Island, Liberia, Palau), sono risultate tutte sub-standard, non rispettose di norme internazionali come addestramento e preparazione dell'equipaggio, condizioni di vita e lavoro a bordo, efficienza e prontezza di mezzi e dotazioni di salvataggio, funzionalità di impianti ed equipaggiamenti antincendio e antinquinamento. Oltre al fermo, sono stati emessi tre verbali amministrativi per un totale di 21 mila euro per esercitazioni insoddisfacenti da parte dell'equipaggio. Delle 5 navi, tre sono tuttora detenute nei due porti: secondo l'Accordo internazionale sui controlli per la sicurezza della navigazione (MoU di Parigi, 1982), potranno ripartire solo quando il comandante della nave garantirà il ripristino di standard di sicurezza, e dopo un nuovo controllo del team ispettivo. Il Capitano di Vascello Luciano Del Prete, Comandante del porto di Trieste e Direttore marittimo Fvg, ha ricordato che le attività ispettive della Guardia Costiera mirano alla "costante verifica delle condizioni di sicurezza delle navi mercantili affinché le condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi siano conformi agli standard internazionali di sicurezza della navigazione e tutela dell'ambiente marino".



Convegno "L'economia del mare a Monfalcone": Regione sta intervenendo affinché sistema logistico possa consolidarsi

(FERPRESS) Monfalcone, 27 MAR Il settore nautico ha un peso di assoluto rilievo nell'economia del Friuli Venezia Giulia e offre notevoli potenzialità di crescita per il territorio regionale e nazionale. La Regione sta intervenendo su diversi fronti affinché le imprese e il sistema logistico che ruota attorno al porto di Monfalcone possano svilupparsi e consolidarsi. Questo, in sintesi, il pensiero condiviso oggi dagli assessori regionali alle Attività produttive e Turismo e alle Infrastrutture e Territorio, in occasione del convegno L'economia del mare a Monfalcone organizzato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale e dal Consorzio di sviluppo economico della Venezia Giulia (Coseveg). Alla presenza tra gli altri del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state affrontate tematiche connesse alla portualità, alle infrastrutture e alla produzione industriale della nautica nel porto di Monfalcone. L'assessore alle Attività produttive, dopo aver ricordato che la legge regionale entrata in vigore a gennaio è la prima in Italia a regolare in maniera organica il settore nautico, ha evidenziato i numeri che testimoniano la forte incidenza di questo comparto nell'economia regionale: con 25 marine, che garantiscono lavoro tra diretti, indiretti e indotto a circa 2mila persone, e oltre 15mila posti barca in 96 km di costa, il Friuli Venezia Giulia è infatti il porto turistico più grande d'Italia. Inoltre, se allarghiamo lo sguardo comprendendo anche la cantieristica, l'economia marittima in regione conta oltre diecimila occupati in 1.350 imprese. Nel post Covid il settore della nautica da diporto ha fatto registrare una crescita record, con fatturati in aumento in media del 20% nel 2022 e del 13,6% nel 2023. La nuova legge sulla nautica, come ha riferito il rappresentante della Giunta del Friuli Venezia Giulia, prevede in particolare la redazione di un Masterplan degli ormeggi nautici regionali e l'uscita, nell'arco del 2025, di numerosi bandi a sostegno del comparto che interessano, ad esempio, il refitting delle unità da diporto e la demolizione di quelle abbandonate, l'infrastrutturazione delle darsene, l'ulteriore valorizzazione dell'asse promozionale e turistico legato a nautica. Importante anche il progetto Marine ventures che mira a creare 10 nuove Start-up nei prossimi tre anni per digitalizzare e innovare le Pmi nei settori della cantieristica navale, nautica da diporto, crocieristica e logistica portuale. L'assessore alle Infrastrutture ha indicato gli ambiti di intervento necessari per ottimizzare le potenzialità di sviluppo nel territorio, sottolineando l'importanza dei nodi logistici e della loro collocazione. In questo senso, la Zona logistica semplificata recentemente istituita è frutto di un lavoro di ricognizione, avviato già nella scorsa legislatura, che ha consentito di individuare l'area ideale a servizio della produzione del Friuli Venezia Giulia. Secondo l'esponente dell'Esecutivo, fondamentale nel prossimo futuro sarà la capacità di trasferire sulla linea ferroviaria il maggior volume possibile



FerPress

Trieste

del trasporto su gomma, che oggi incide su oltre il 30% del traffico autostradale regionale. Il Friuli Venezia Giulia si distingue a livello nazionale per la stretta connessione dei suoi 3 porti e 4 interporti con la rete ferroviaria e sta dialogando con il Governo per un intervento di potenziamento complessivo, in particolare sulle linee Venezia-Trieste, Pontebbana, Udine-Cervignano e il nodo di Udine, quest'ultimo particolarmente strategico per alleggerire il traffico merci nell'area urbana del capoluogo. La Regione, attraverso la cabina di regia della piattaforma logistica, ha dato un supporto importante in tema di intermodalità, per contenere le criticità conseguenti ai lavori sulla superstrada slovena H4 e per la realizzazione di poli logistici laddove possano creare un valore aggiunto per il territorio.

Ship Mag

Trieste

Monfalcone tra nautica e porto, Rixi: "Servizi migliori per essere competitivi"

Il viceministro: "Occorre bilanciare sviluppo economico e diseconomie locali causate dalla presenza di manodopera a basso costo". Cisint: "Serve una programmazione chiara e di lungo periodo" Monfalcone - In vetrina l'economia del mare trovando le giuste coordinate per lo sviluppo di infrastrutture, nautica e formazione: è stato questo il tema dell'incontro a Monfalcone organizzato dal Consorzio di Sviluppo Economico della **Venezia** Giulia con il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi e l'europarlamentare, già sindaco di Monfalcone, Anna Maria Cisint. Rixi ha sottolineato come "la crescita della capacità cantieristica rappresenta una sfida complessa: occorre bilanciare lo sviluppo economico con le diseconomie locali causate dalla presenza di manodopera a basso costo, in un sistema di welfare come il nostro, basato su tradizioni e stili di vita ben definiti. Non è una questione ideologica, ma un tema produttivo e commerciale di lungo periodo. Dobbiamo garantire che gli italiani mantengano il know-how in un contesto sempre più tecnologico, investendo in nuovi spazi industriali e produttivi e puntando su digitalizzazione, intelligenza artificiale e innovazione dei processi", ha aggiunto il vice ministro.

Mentre Anna Maria Cisint indica la strada evidenziando la necessità di "una programmazione chiara e di lungo periodo. Monfalcone conosce fin troppo bene le conseguenze della mancanza di una pianificazione adeguata, che non ha considerato l'impatto sociale ed economico del cambiamento. È fondamentale affrontare le sfide con pragmatismo, trasformando le criticità in opportunità di crescita e sviluppo". Poi Rixi ha rilanciato l'importanza di cogliere le opportunità offerte dai cambiamenti globali: "Nel settore della nautica da diporto, l'Italia vanta eccellenze straordinarie, sia a livello artigianale che ingegneristico. Tuttavia, faticiamo ancora a interpretare pienamente le dinamiche del mercato del lavoro. Se vogliamo essere competitivi, dobbiamo migliorare la qualità dei servizi e rafforzare il collegamento tra porti e retroporti. È altrettanto essenziale riqualificare le aree intorno ai porti, con infrastrutture moderne e una viabilità efficiente, rendendo più attrattive anche le zone urbane limitrofe".



Il viceministro: "Occorre bilanciare sviluppo economico e diseconomie locali causate dalla presenza di manodopera a basso costo". Cisint: "Serve una programmazione chiara e di lungo periodo" Monfalcone - In vetrina l'economia del mare trovando le giuste coordinate per lo sviluppo di infrastrutture, nautica e formazione: è stato questo il tema dell'incontro a Monfalcone organizzato dal Consorzio di Sviluppo Economico della Venezia Giulia con il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi e l'europarlamentare, già sindaco di Monfalcone, Anna Maria Cisint. Rixi ha sottolineato come "la crescita della capacità cantieristica rappresenta una sfida complessa: occorre bilanciare lo sviluppo economico con le diseconomie locali causate dalla presenza di manodopera a basso costo, in un sistema di welfare come il nostro, basato su tradizioni e stili di vita ben definiti. Non è una questione ideologica, ma un tema produttivo e commerciale di lungo periodo. Dobbiamo garantire che gli italiani mantengano il know-how in un contesto sempre più tecnologico, investendo in nuovi spazi industriali e produttivi e puntando su digitalizzazione, intelligenza artificiale e innovazione dei processi", ha aggiunto il vice ministro. Mentre Anna Maria Cisint indica la strada evidenziando la necessità di "una programmazione chiara e di lungo periodo. Monfalcone conosce fin troppo bene le conseguenze della mancanza di una pianificazione adeguata, che non ha considerato l'impatto sociale ed economico del cambiamento. È fondamentale affrontare le sfide con pragmatismo, trasformando le criticità in opportunità di crescita e sviluppo". Poi Rixi ha rilanciato l'importanza di cogliere le opportunità offerte dai cambiamenti globali: "Nel settore della nautica da diporto, l'Italia vanta eccellenze straordinarie, sia a livello artigianale che ingegneristico. Tuttavia, faticiamo ancora a interpretare pienamente le dinamiche del mercato del lavoro. Se vogliamo essere competitivi, dobbiamo migliorare la qualità dei servizi e

Ship Mag

Trieste

Hhla riprende a correre: il 2024 chiude con un fatturato di 1,6 miliardi di euro (+10,5%)

La società terminalista di Amburgo, che controlla la Piattaforma logistica del porto di Trieste, ha realizzato 32 milioni di utile e movimentato 5,97 milioni di teu Amburgo - Dopo le difficoltà riscontrate nel 2023 il gruppo terminalista tedesco Hamburger Hafen und Logistik (Hhla) torna crescere. La società, che in Italia controlla la Piattaforma logistica del porto di Trieste, ha raggiunto nel 2024 un fatturato di 1,6 miliardi di euro, con una crescita del +10,5% sull'esercizio precedente. Crescono i ricavi e pure gli utili: il risultato operativo (Ebit) del gruppo sale a 134 milioni, pari al +22,7%, e l'utile netto supera i 32 milioni contro i 20 dell'anno precedente. Per queste ragioni la compagnia distribuirà un dividendo pari a 0,16 euro per azione. Hhla ha diffuso ieri i dati di bilancio del 2024 e la ceo Angela Titzrath sottolinea che la compagnia "in un contesto di mercato difficile, ha dimostrato la sua resilienza e flessibilità, rafforzando la sua posizione di fornitore europeo di logistica di rete", in una fase complessa, tra difficoltà dell'economia tedesca, guerra in Ucraina e conflitto in Medio Oriente. Titzrath spiega che Hhla si è concentrata "su due aree principali: abbiamo ulteriormente rafforzato la nostra rete europea, in particolare aumentando il numero di collegamenti ferroviari. Il secondo obiettivo era l'ulteriore modernizzazione e automazione dei nostri terminal container ad Amburgo. Sulla base della crescita di fatturato e utili, ora siamo in grado di guardare con ottimismo al 2025. Nel complesso, contando dunque le attività terminalistiche in Germania e all'estero, la movimentazione di container è aumentata anno su anno del +0,9%, con un totale di 5,97 milioni di teu. Un trend dovuto interamente alla performance nei terminal esterni ad Amburgo, dove si è registrato "un netto incremento": un +23,1%, pari a 284 mila Teu. Come spiega la società, "ciò è stato dovuto alla forte crescita del volume presso il terminal multifunzionale Hhla Tk Estonia e alla ripresa della movimentazione via mare presso il Container Terminal Odessa (Cto) in Ucraina nel terzo trimestre 2024. Ciò ha più che compensato le riduzioni presso Plt Italy a Trieste, causate dalle navi dirottate o cancellate a seguito del conflitto militare nel Mar Rosso". Guardando alle direttrici del traffico, mentre i volumi sulle rotte da e per Estremo e Medio Oriente sono diminuiti, si è verificata una crescita di Nord e Sud America, in particolare per il traffico con gli Stati Uniti. Il volume delle merci è aumentato anche per altri porti europei, in particolare con Belgio e Grecia, a causa di "aggiustamenti temporanei delle rotte causati dal conflitto militare nel Mar Rosso". Nel segmento intermodale, il trasporto container è aumentato complessivamente del +11,6% a 1,78 milioni di Teu. Il trasporto ferroviario è cresciuto del +13,2% a 1,54 milioni di Teu. "La forte crescita nei paesi di lingua tedesca - spiega Hhla - ha più che compensato il calo del traffico con i porti marittimi adriatici e la lenta crescita



La società terminalista di Amburgo, che controlla la Piattaforma logistica del porto di Trieste, ha realizzato 32 milioni di utile e movimentato 5,97 milioni di teu Amburgo - Dopo le difficoltà riscontrate nel 2023 il gruppo terminalista tedesco Hamburger Hafen und Logistik (Hhla) torna crescere. La società, che in Italia controlla la Piattaforma logistica del porto di Trieste, ha raggiunto nel 2024 un fatturato di 1,6 miliardi di euro, con una crescita del +10,5% sull'esercizio precedente. Crescono i ricavi e pure gli utili: il risultato operativo (Ebit) del gruppo sale a 134 milioni, pari al +22,7%, e l'utile netto supera i 32 milioni contro i 20 dell'anno precedente. Per queste ragioni la compagnia distribuirà un dividendo pari a 0,16 euro per azione. Hhla ha diffuso ieri i dati di bilancio del 2024 e la ceo Angela Titzrath sottolinea che la compagnia "in un contesto di mercato difficile, ha dimostrato la sua resilienza e flessibilità, rafforzando la sua posizione di fornitore europeo di logistica di rete", in una fase complessa, tra difficoltà dell'economia tedesca, guerra in Ucraina e conflitto in Medio Oriente. Titzrath spiega che Hhla si è concentrata "su due aree principali: abbiamo ulteriormente rafforzato la nostra rete europea, in particolare aumentando il numero di collegamenti ferroviari. Il secondo obiettivo era l'ulteriore modernizzazione e automazione dei nostri terminal container ad Amburgo. Sulla base della crescita di fatturato e utili, ora siamo in grado di guardare con ottimismo al 2025. Nel complesso, contando dunque le attività terminalistiche in Germania e all'estero, la movimentazione di container è aumentata anno su anno del +0,9%, con un totale di 5,97 milioni di teu. Un trend dovuto interamente alla performance nei terminal esterni ad Amburgo, dove si è registrato "un netto incremento": un +23,1%, pari a 284 mila Teu. Come spiega la società, "ciò è stato dovuto alla forte crescita del volume presso il terminal multifunzionale Hhla Tk Estonia e alla ripresa della movimentazione via mare presso il Container Terminal Odessa (Cto) in Ucraina nel terzo trimestre 2024. Ciò ha più che compensato le riduzioni presso Plt Italy a Trieste, causate dalle navi dirottate o cancellate a seguito del conflitto militare nel Mar Rosso". Guardando alle direttrici del traffico, mentre i volumi sulle rotte da e per Estremo e Medio Oriente sono diminuiti, si è verificata una crescita di Nord e Sud America, in particolare per il traffico con gli Stati Uniti. Il volume delle merci è aumentato anche per altri porti europei, in particolare con Belgio e Grecia, a causa di "aggiustamenti temporanei delle rotte causati dal conflitto militare nel Mar Rosso". Nel segmento intermodale, il trasporto container è aumentato complessivamente del +11,6% a 1,78 milioni di Teu. Il trasporto ferroviario è cresciuto del +13,2% a 1,54 milioni di Teu. "La forte crescita nei paesi di lingua tedesca - spiega Hhla - ha più che compensato il calo del traffico con i porti marittimi adriatici e la lenta crescita

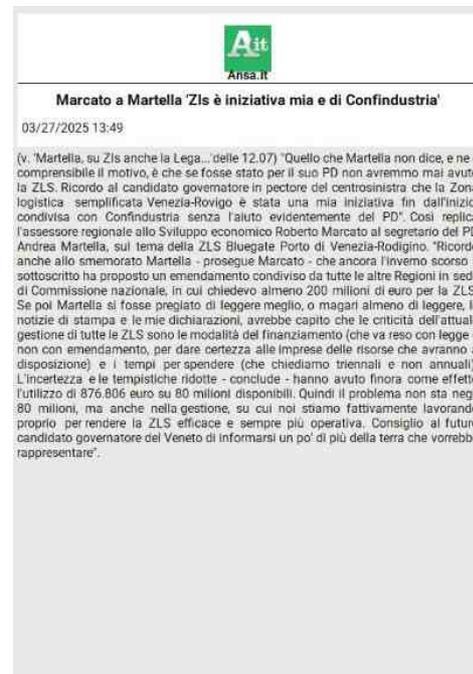
Ship Mag

Trieste

del traffico polacco". Il trasporto su strada è incrementato leggermente del +2,2% a 242 mila Teu. Con una crescita anno su anno del +14,6% a 711,3 milioni di euro, l'incremento dei ricavi è stato più forte dell'aumento dei volumi di trasporto: oltre agli adeguamenti dei prezzi, "ciò è dovuto all'ulteriore aumento della quota ferroviaria nei volumi totali di trasporto intermodale di Hhla dall'85,2% all'86,5%". Per il 2025 Hhla prevede un ulteriore aumento "sia per la produttività dei container che per il trasporto. Si prevede una forte crescita annua dei ricavi rispetto al 2024 e che tutti i segmenti raggiungeranno una forte crescita", con un risultato operativo "compreso tra 195 e 235 milioni ". A livello di gruppo gli investimenti ammonteranno a una cifra tra 460 e 510 milioni, quasi interamente nello sviluppo dei terminal portuali.

Marcato a Martella 'ZIs è iniziativa mia e di Confindustria'

(v. 'Martella, su ZIs anche la Lega...' delle 12.07) "Quello che Martella non dice, e ne è comprensibile il motivo, è che se fosse stato per il suo PD non avremmo mai avuto la ZLS. Ricordo al candidato governatore in pectore del centrosinistra che la Zona logistica semplificata **Venezia**-Rovigo è stata una mia iniziativa fin dall'inizio, condivisa con Confindustria senza l'aiuto evidentemente del PD". Così replica l'assessore regionale allo Sviluppo economico Roberto Marcato al segretario del PD Andrea Martella, sul tema della ZLS Bluegate **Porto** di **Venezia**-Rodigino. "Ricordo anche allo smemorato Martella - prosegue Marcato - che ancora l'inverno scorso il sottoscritto ha proposto un emendamento condiviso da tutte le altre Regioni in sede di Commissione nazionale, in cui chiedevo almeno 200 milioni di euro per la ZLS. Se poi Martella si fosse pregiato di leggere meglio, o magari almeno di leggere, le notizie di stampa e le mie dichiarazioni, avrebbe capito che le criticità dell'attuale gestione di tutte le ZLS sono le modalità del finanziamento (che va reso con legge e non con emendamento, per dare certezza alle imprese delle risorse che avranno a disposizione) e i tempi per spendere (che chiediamo triennali e non annuali). L'incertezza e le tempistiche ridotte - conclude - hanno avuto finora come effetto l'utilizzo di 876.806 euro su 80 milioni disponibili. Quindi il problema non sta negli 80 milioni, ma anche nella gestione, su cui noi stiamo fattivamente lavorando proprio per rendere la ZLS efficace e sempre più operativa. Consiglio al futuro candidato governatore del Veneto di informarsi un po' di più della terra che vorrebbe rappresentare".



L'Amerigo Vespucci a Venezia, al via 2/a tappa tour Mediterraneo

All'Arsenale anche il Villaggio IN Italia, tre giorni di eventi L'Amerigo Vespucci ha ormeggiato a Venezia, seconda tappa del tour Mediterraneo. Dopo aver percorso oltre 46 mila miglia ed aver toccato i **porti** di tutto il mondo, il veliero della Marina Militare è arrivato all'Arsenale del capoluogo veneto dove resterà fino a lunedì quando riprenderà il mare per dirigersi verso Ancona. A Venezia, come già avvenuto a Trieste, sarà presente anche il Villaggio IN Italia, l'esposizione itinerante delle eccellenze italiane. Durante la tre giorni sarà possibile partecipare a convegni, eventi e iniziative che racconteranno il tour mondiale del Vespucci, cominciato a luglio 2023 e che si concluderà il 10 giugno a Genova, in occasione della festa della Marina. Soldout le visite a bordo della nave più bella del mondo, accolta a Riva San Biasio da centinaia di turisti e curiosi, tra gli immancabili selfie e foto ricordo.



Informazioni Marittime

Venezia

Fincantieri imposta a Marghera "Seven Seas Prestige"

Prima unità classe Prestige di Regent Seven Seas Cruises, navi da crociera di lusso di "soli" 77 mila tonnellate e 850 passeggeri Si è svolta oggi presso lo stabilimento Fincantieri di Marghera la cerimonia di impostazione di "Seven Seas Prestige", la nave da crociera extra-lusso che Fincantieri sta costruendo per Regent Seven Seas Cruises. La consegna dell'unità è prevista per il 2026. Durante l'evento, come da antica tradizione marittima, tre monete appositamente selezionate sono state saldate sul fondo della nave, come simbolo di buon auspicio e benedizione per l'unità. Con una stazza lorda di 77.000 tonnellate e una lunghezza di 257 metri, "Seven Seas Prestige" potrà ospitare circa 850 passeggeri in 434 ampie suite, offrendo uno dei rapporti spazio-ospite più alti del settore. "Seven Seas Prestige" sarà la prima unità della nuova classe Prestige, una nuova generazione di navi che segue la fortunata e apprezzata serie Explorer, anch'essa costruita da Fincantieri: "Seven Seas Explorer" (2016), "Seven Seas Splendor" (2020) e "Seven Seas Grandeur" (2023), consegnate rispettivamente nei cantieri di Sestri Ponente e **Ancona**. Alla cerimonia hanno partecipato, tra gli altri, Harry Sommer, President & Chief Executive Officer di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd., Jason Montague, Chief Luxury Officer di Regent Seven Seas Cruises, Daniele Fanara, Direttore New Building e After Sales della Divisione Navi Mercantili di Fincantieri e Marco Lunardi, Direttore dello stabilimento di Marghera. Condividi Tag [fincantieri crociere](#) Articoli correlati.



Messaggero Marittimo

Venezia

Venice LNG non si fa più: a Marghera sorgerà invece un terminal ferroviario

VENEZIA - Nel gennaio 2018 a Venezia era stato presentato il progetto per il nuovo terminal LNG di Porto Marghera. Un'opera che, nelle intenzioni, avrebbe dovuto rappresentare il nuovo hub di riferimento per la sponda adriatica per quanto concerne l'approvvigionamento dello shipping che utilizza questa carburante più green rispetto a quello tradizionale. Un progetto, quello del deposito di stoccaggio di gas naturale liquido, che aveva poi incassato la Compatibilità ambientale, sia dall'allora ministero dell'Ambiente sia da quello dei Beni e Attività culturali, già nel novembre 2019. Oltre a un cospicuo finanziamento dall'UE con 18,5 milioni di euro su un investimento totale di 120 milioni (ma con l'UE che aveva poi negato una proroga nel 2023, visto che i lavori non sono mai iniziati). Da parte di Venice Lng, nata a tal fine nel tardo 2017, si attendeva quindi il rilascio dell'autorizzazione unica da parte del ministero dello Sviluppo Economico, d'intesa con la Regione Veneto, sfruttando anche il know how tecnologico del socio unico Decal Spa (azienda che opera da oltre 50 anni a Marghera nel settore dello stoccaggio di prodotti petroliferi, chimici e petrolchimici, biocarburanti e oli vegetali). "Il Venice LNG avrà una capacità di stoccaggio complessiva di 32.000 m³ - erano i dati che leggevano nella scheda tecnica - Sarà alimentato da navi gasiere di piccola e media taglia (massimo 30.000 m³) in transito dal Canale Industriale Sud, mentre la distribuzione sarà garantita attraverso autocisterne e metaniere di piccola taglia (bettoline). Prevista una movimentazione dei volumi di GNL per fasi: dai 150.000 m³ iniziali si raggiungeranno a regime i 900.000 m³ annui movimentati. L'investimento complessivo è pari a oltre 100 milioni di euro." Invece, dopo un lungo periodo di silenzio intorno a questa progettualità peraltro però mai formalmente abbandonata dai suoi promotori, arriva più o meno ufficialmente il capolinea. Che al porto di Venezia non vedrà la luce il deposito inizialmente previsto si può però chiaramente evincere dall'indizione di una conferenza di servizi in forma simultanea e in modalità asincrona (IL DOCUMENTO INTEGRALE QUI) per la realizzazione di un nuovo terminal ferroviario insistente sempre nella medesima area. Un brusco cambio di direzione che potrebbe essere dovuto al calo della domanda di Gas Naturale Liquido per il trasporto pesante, dovuto a politiche europee più restrittive e all'altro deposito realizzato da Edison e Gruppo Pir nella 'limitrofa' Ravenna. Per quanto concerne invece il 'piano B' attuale legato al terminal ferroviario, dal documento pubblicato sul sito dell'AdSp del Mar Adriatico Settentrionale, si evince che dovrebbe avere tre binari e infrastrutture per il trasferimento tra ferrocisterne e serbatoi, con capacità di 700mila tonnellate/anno, con 520 treni annui. Un progetto, stimolato dai vantaggi fiscali della nuova Zona Logistica Semplificata (ora ridenominata Bluegate), che prevede di fornire occupazione per una cinquantina di dipendenti.



The Medi Telegraph

Venezia

Fincantieri, impostata la nave "Seven Seas Prestige" a Marghera

L'unità del marchio Regent Seven Seas Cruises sarà pronta tra un anno **Genova** - Si è svolta oggi presso lo stabilimento Fincantieri di Marghera la cerimonia di impostazione di "Seven Seas Prestige", la nave da crociera del segmento extra-lusso che Fincantieri sta costruendo per Regent Seven Seas Cruises. La consegna dell'unità è prevista per il 2026. Alla cerimonia hanno partecipato, tra gli altri, Harry Sommer, president e chief executive officer di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd., Jason Montague, chief luxury officer di Regent Seven Seas Cruises, Daniele Fanara, direttore new building e after sales della divisione Navi mercantili di Fincantieri e Marco Lunardi, direttore dello stabilimento di Marghera. Durante l'evento, come da antica tradizione marittima, tre monete appositamente selezionate sono state saldate sul fondo della nave, come simbolo di buon auspicio e benedizione per l'unità. Con una stazza lorda di 77.000 tonnellate e una lunghezza di 257 metri, "Seven Seas Prestige" potrà ospitare circa 850 passeggeri in 434 suite, offrendo uno dei rapporti spazio-ospite più alti del settore. La nave incarna l'eleganza e la raffinatezza, massima espressione del lusso senza tempo, integrando le tecnologie ambientali più avanzate e introducendo nuove categorie di alloggi, nuove esperienze culinarie e molte altre esperienze per i viaggiatori di lusso. "Seven Seas Prestige" sarà la prima unità della nuova classe Prestige, una nuova generazione di navi che segue la fortunata e apprezzata serie Explorer, anch'essa costruita da Fincantieri: "Seven Seas Explorer" (2016), "Seven Seas Splendor" (2020) e "Seven Seas Grandeur" (2023), consegnate rispettivamente nei cantieri di Sestri Ponente e Ancona.



Veneto News

Venezia

ZLS, Marcato risponde a Martella: "ZLS è iniziativa mia e di Confindustria. Si informi un po' di più sulla terra che vorrebbe guidare da governatore"

"Quello che Martella non dice, e ne è comprensibile il motivo, è che se fosse stato per il suo PD non avremmo mai avuto la ZLS. Ricordo al candidato governatore in pectore del centrosinistra che la Zona logistica semplificata **Venezia**-Rovigo è stata una mia iniziativa fin dall'inizio, condivisa con Confindustria senza l'aiuto evidentemente del PD. Ricordo anche allo smemorato Martella che ancora l'inverno scorso il sottoscritto ha proposto un emendamento condiviso da tutte le altre Regioni in sede di Commissione nazionale, in cui chiedevo almeno 200 milioni di euro per la ZLS. Se poi Martella si fosse pregiato di leggere meglio, o magari almeno di leggere, le notizie di stampa e le mie dichiarazioni, avrebbe capito che le criticità dell'attuale gestione di tutte le ZLS sono le modalità del finanziamento (che va reso con legge e non con emendamento, per dare certezza alle imprese delle risorse che avranno a disposizione) e i tempi per spendere (che chiediamo triennali e non annuali). L'incertezza e le tempistiche ridotte hanno avuto finora come effetto l'utilizzo di 876.806 euro su 80 milioni disponibili. Quindi il problema non sta negli 80 milioni, ma anche nella gestione, su cui noi stiamo fattivamente lavorando proprio per rendere la ZLS efficace e sempre più operativa. Consiglio al futuro candidato governatore del Veneto di informarsi un po' di più della terra che vorrebbe rappresentare". E' la risposta dell'assessore regionale allo Sviluppo economico Roberto Marcato al segretario del PD Andrea Martella, sul tema della ZLS Bluegate **Porto** di **Venezia**-Rodigino. Please follow and like us.



Venezia Today

Venezia

«A Osaka per rafforzare Venezia nel mondo». Mediazione a cura degli studenti Ca' Foscari

Domenica 13 aprile parte in Giappone l'esposizione universale. La città lagunare sarà protagonista della prima settimana del padiglione Italia All'Expo di Osaka «racconteremo una Venezia capace di guardare al futuro con ambizione e visione globale», una città «di tendenza»: così il sindaco Luigi Brugnaro si prepara all'evento in Giappone nel quale la città lagunare sarà protagonista, nel corso della settimana inaugurale, del padiglione Italia. Nello spazio espositivo (intitolato About Venezia, the most ancient smart city) si svilupperà un percorso visivo e uditivo pensato per esporre al mondo le eccellenze culturali, artistiche, storiche e produttive veneziane. L'obiettivo è «rafforzare l'immagine di Venezia nel mondo» e «facilitare nuove collaborazioni internazionali su temi chiave come la sostenibilità e l'innovazione». Al programma, presentato oggi alla sede della Città metropolitana e illustrato dal direttore operativo di Vela spa Fabrizio D'Oria, hanno collaborato numerosi soggetti ed enti: le università luav e Ca' Foscari, la Fondazione Musei Civici, la Venice International University, H-Farm, Vela spa, Teatro La Fenice. Il padiglione Ad Osaka chi entrerà nel padiglione Italia si troverà immerso in una Venezia iconica, con scorci del territorio proiettati in un allestimento etereo creato tramite videoproiezioni. Come spiega il rettore di luav, Benno Albrecht, «l'allestimento utilizza proiezioni e immagini sovrapposte per raccontare Venezia come luogo di conoscenza, innovazione e visione futura». Ca' Foscari punterà sulle giovani generazioni con la presenza di studentesse e studenti del Dipartimento di studi sull'Asia e sull'Africa mediterranea. Spiega la prorettrice Chiara Saccon: «L'ateneo, attivo negli studi giapponesi dal 1973, sarà protagonista di due eventi chiave: la presentazione del progetto Mikia, dedicato alla valorizzazione del patrimonio artistico italiano, e l'intervento della rettrice Tiziana Lippiello alla conferenza dei direttori delle università in Ghana. Nel ruolo di mediatori e mediatrici linguistici e culturali, gli studenti avranno quindi la possibilità di mettere in pratica le proprie conoscenze della lingua e cultura giapponese e inglese supportando i visitatori». Tra le altre iniziative, saranno esposti oggetti appartenenti alle collezioni dei Musei Civici che raccontano la tradizione e la storia di Venezia nei suoi secoli (il Bucintoro, il Leone Alato, la marsina, il vetro di Murano e il broccato), mentre la Fondazione Teatro La Fenice porterà in Giappone il bel canto esibendosi nella sala concerti Festival Hall di Osaka il 22 aprile. Il programma Domenica 13 aprile sarà dedicata all'inaugurazione, il giorno successivo, alle ore 11, si parlerà del **sistema** cultura Venezia a cura della Fondazione di Venezia con focus sul museo M9, l'intero **sistema** museale del Comune di Venezia e il padiglione Venezia; alle ore 15 H-Farm discuterà delle frontiere dell'AI, alle ore 16.30 l'**Autorità** di **sistema portuale**, l'**Autorità** per la laguna, la Fondazione Venezia capitale



Domenica 13 aprile parte in Giappone l'esposizione universale. La città lagunare sarà protagonista della prima settimana del padiglione Italia All'Expo di Osaka «racconteremo una Venezia capace di guardare al futuro con ambizione e visione globale», una città «di tendenza»: così il sindaco Luigi Brugnaro si prepara all'evento in Giappone nel quale la città lagunare sarà protagonista, nel corso della settimana inaugurale, del padiglione Italia. Nello spazio espositivo (intitolato About Venezia, the most ancient smart city) si svilupperà un percorso visivo e uditivo pensato per esporre al mondo le eccellenze culturali, artistiche, storiche e produttive veneziane. L'obiettivo è «rafforzare l'immagine di Venezia nel mondo» e «facilitare nuove collaborazioni internazionali su temi chiave come la sostenibilità e l'innovazione». Al programma, presentato oggi alla sede della Città metropolitana e illustrato dal direttore operativo di Vela spa Fabrizio D'Oria, hanno collaborato numerosi soggetti ed enti: le università luav e Ca' Foscari, la Fondazione Musei Civici, la Venice International University, H-Farm, Vela spa, Teatro La Fenice. Il padiglione Ad Osaka chi entrerà nel padiglione Italia si troverà immerso in una Venezia iconica, con scorci del territorio proiettati in un allestimento etereo creato tramite videoproiezioni. Come spiega il rettore di luav, Benno Albrecht, «l'allestimento utilizza proiezioni e immagini sovrapposte per raccontare Venezia come luogo di conoscenza, innovazione e visione futura». Ca' Foscari punterà sulle giovani generazioni con la presenza di studentesse e studenti del Dipartimento di studi sull'Asia e sull'Africa mediterranea. Spiega la prorettrice Chiara Saccon: «L'ateneo, attivo negli studi giapponesi dal 1973, sarà protagonista di due eventi

Venezia Today

Venezia

mondiale della sostenibilità e Confindustria introdurranno il tema della laguna, portualità e sostenibilità, mentre alle ore 19 la Camera di commercio in collaborazione con Aepe e l'Ente bilaterale turismo di Venezia accenderanno un faro sulle eccellenze del territorio tra Venezia e Rovigo. Infine, martedì 15 aprile, in collaborazione con il Mimit, il Comune di Venezia e Vela spa presenteranno la sesta edizione del Salone Nautico, all'Arsenale dal 29 maggio al 2 giugno.

Savona News

Savona, Vado

Bucci: "Il porto di Savona Vado continua a crescere raggiungendo traguardi record"

Il tour savonese del presidente della Regione si è concluso a Vado Ligure "La Blue Economy è un pilastro del presente e del futuro dell'economia ligure, abbraccia asset strategici come intermodalità nei trasporti, innovazione tecnologica, movimentazione di merci, occupazione e turismo. Il porto di Savona Vado continua a crescere raggiungendo traguardi record: nel 2024 ha movimentato 372 mila TEU, con un incremento del 7,5% rispetto all'anno precedente, ha recentemente accolto la Cosco Shipping Nebula, la portacontainer più grande mai ormeggiata in questo scalo e nel retroporto troviamo anche il silos più grande d'Europa per la lavorazione del caffè. Insomma, il sistema portuale ligure rappresenta da secoli la porta d'accesso verso l'Europa, è pertanto essenziale investire nel potenziamento delle infrastrutture, con progetti come l'Aurelia Bis, che possono valorizzare ulteriormente un hub logistico che comprende già molte attività, sia su Vado Ligure che su Savona, fino ad arrivare a Quiliano, alle Albisole e alla Valbormida. La Liguria deve essere competitiva sul mercato internazionale e Savona e Vado Ligure sono sulla giusta rotta". Così il presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, è intervenuto insieme all'assessore regionale Paolo Ripamonti all'incontro nella sede di Vado Gateway con il cluster portuale di Savona Vado. La tavola rotonda ha coinvolto anche la Capitaneria di Porto, il presidente della Provincia di Savona e i sindaci di Savona, Vado Ligure, Bergeggi, Quiliano, Albisola Superiore e Albissola Marina. La tappa a Vado Ligure è stata l'ultima del tour intrapreso oggi dal presidente della Regione Liguria Marco Bucci in provincia di Savona. La giornata, iniziata ad Andora con l'inaugurazione delle nuove opere a valle della stazione ferroviaria è proseguita a Finale Ligure, per una visita a Finalborgo, e a Savona, in occasione di un incontro con il sindaco Marco Russo sul futuro dello stadio Bacigalupo.



03/27/2025 09:46

MARCO RUSSO;

Il tour savonese del presidente della Regione si è concluso a Vado Ligure "La Blue Economy è un pilastro del presente e del futuro dell'economia ligure, abbraccia asset strategici come intermodalità nei trasporti, innovazione tecnologica, movimentazione di merci, occupazione e turismo. Il porto di Savona Vado continua a crescere raggiungendo traguardi record: nel 2024 ha movimentato 372 mila TEU, con un incremento del 7,5% rispetto all'anno precedente, ha recentemente accolto la Cosco Shipping Nebula, la portacontainer più grande mai ormeggiata in questo scalo e nel retroporto troviamo anche il silos più grande d'Europa per la lavorazione del caffè. Insomma, il sistema portuale ligure rappresenta da secoli la porta d'accesso verso l'Europa, è pertanto essenziale investire nel potenziamento delle infrastrutture, con progetti come l'Aurelia Bis, che possono valorizzare ulteriormente un hub logistico che comprende già molte attività, sia su Vado Ligure che su Savona, fino ad arrivare a Quiliano, alle Albisole e alla Valbormida. La Liguria deve essere competitiva sul mercato internazionale e Savona e Vado Ligure sono sulla giusta rotta". Così il presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, è intervenuto insieme all'assessore regionale Paolo Ripamonti all'incontro nella sede di Vado Gateway con il cluster portuale di Savona Vado. La tavola rotonda ha coinvolto anche la Capitaneria di Porto, il presidente della Provincia di Savona e i sindaci di Savona, Vado Ligure, Bergeggi, Quiliano, Albisola Superiore e Albissola Marina. La tappa a Vado Ligure è stata l'ultima del tour intrapreso oggi dal presidente della Regione Liguria Marco Bucci in provincia di Savona. La giornata, iniziata ad Andora con l'inaugurazione delle nuove opere a valle della stazione ferroviaria è proseguita a Finale Ligure, per una visita a Finalborgo, e a Savona, in occasione di un incontro con il sindaco Marco Russo sul futuro dello stadio Bacigalupo.

Genova Today

Genova, Voltri

Voltri, quale destino per la ex Forever? La questione approda in Città metropolitana

L'ultima mozione sull'argomento di un anno fa, poi non si è più saputo nulla. Intanto il rudere continua a portare degrado tra il liceo Lanfranconi e la passeggiata Roberto Bruzzone Dell'edificio ex Forever, a Voltri, se ne parla da decenni. Accanto al liceo Lanfranconi, è un rudere che, tra ruggine e vetri rotti, svetta (e stona) nell'area compresa tra la scuola, il parcheggio e la passeggiata Roberto Bruzzone. La questione approderà in Città metropolitana con un'interrogazione dei Civici Democratici Progressisti, firmata da Stefano Damonte, Maria Jose Bruccoleri, Luca Costa, Simone Franceschi, Maria Grazia Grondona e Claudio Villa che chiedono sviluppi sull'ipotesi di riqualificazione dell'edificio. È l'ultimo step di una serie di iniziative volte a riprendere il discorso: a gennaio dell'anno scorso il Municipio Ponente aveva provato ad avviare un nuovo dialogo con **Autorità portuale** che gestisce l'immobile, di proprietà del Demanio. Nel corso degli anni, in più, il dirigente scolastico del Lanfranconi ha presentato a tutti gli enti competenti un progetto per il riutilizzo degli spazi, in modo da realizzare aule, laboratori e ambienti da utilizzare anche al di fuori dell'orario di lezione. Ma il rebus è sempre stato la disponibilità economica, perché l'edificio richiederebbe una ricostruzione praticamente totale. Poi, pochi mesi dopo, il Pd in consiglio comunale ha presentato una mozione approvata all'unanimità per ristrutturare l'ex Forever, impegnando il Comune a farsi promotore presso Città metropolitana, Usl, **Autorità portuale** e liceo, per una ristrutturazione del manufatto con una funzione di recupero sociale ed educativo. Era il marzo 2024: dopo un anno in cui nulla sembra essersi mosso, i progressisti ci riprovano in Città metropolitana. "L'istituto (Lanfranconi, ndr) offre una vasta gamma di opportunità formative, con un conseguente aumento del numero di studenti, molti dei quali con disabilità, per i quali questi spazi potrebbero rappresentare maggiori opportunità didattiche e di inclusione". E dunque, i consiglieri chiedono quali progressi sono stati fatti, partendo dalla mozione in consiglio comunale: "Quali azioni concrete sono state intraprese dalla Città metropolitana, in seguito a quell'impegno, per favorire lo sviluppo del progetto?".



L'ultima mozione sull'argomento di un anno fa, poi non si è più saputo nulla. Intanto il rudere continua a portare degrado tra il liceo Lanfranconi e la passeggiata Roberto Bruzzone Dell'edificio ex Forever, a Voltri, se ne parla da decenni. Accanto al liceo Lanfranconi, è un rudere che, tra ruggine e vetri rotti, svetta (e stona) nell'area compresa tra la scuola, il parcheggio e la passeggiata Roberto Bruzzone. La questione approderà in Città metropolitana con un'interrogazione dei Civici Democratici Progressisti, firmata da Stefano Damonte, Maria Jose Bruccoleri, Luca Costa, Simone Franceschi, Maria Grazia Grondona e Claudio Villa che chiedono sviluppi sull'ipotesi di riqualificazione dell'edificio. È l'ultimo step di una serie di iniziative volte a riprendere il discorso: a gennaio dell'anno scorso il Municipio Ponente aveva provato ad avviare un nuovo dialogo con **Autorità portuale** che gestisce l'immobile, di proprietà del Demanio. Nel corso degli anni, in più, il dirigente scolastico del Lanfranconi ha presentato a tutti gli enti competenti un progetto per il riutilizzo degli spazi, in modo da realizzare aule, laboratori e ambienti da utilizzare anche al di fuori dell'orario di lezione. Ma il rebus è sempre stato la disponibilità economica, perché l'edificio richiederebbe una ricostruzione praticamente totale. Poi, pochi mesi dopo, il Pd in consiglio comunale ha presentato una mozione approvata all'unanimità per ristrutturare l'ex Forever, impegnando il Comune a farsi promotore presso Città metropolitana, Usl, **Autorità portuale** e liceo, per una ristrutturazione del manufatto con una funzione di recupero sociale ed educativo. Era il marzo 2024: dopo un anno in cui nulla sembra essersi mosso, i progressisti ci riprovano in Città metropolitana. "L'istituto (Lanfranconi, ndr) offre una vasta

Informare

Genova, Voltri

A febbraio il traffico delle merci nel porto di Genova è calato del -4,4% e a Savona-Vado è aumentato del +24,5%

Lo scorso mese i porti di Genova e **Savona-Vado** Ligure hanno movimentato complessivamente 4,91 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +2,0% sul febbraio 2024, di cui 3,59 milioni di tonnellate movimentate dallo scalo portuale del capoluogo regionale (-4,4%) e 1,32 milioni di tonnellate dallo scalo savonese (+24,5%). Nei due porti le merci containerizzate sono rimaste stabili essendo ammontate a 2,11 milioni di tonnellate (+1,5%), volume che è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 219mila teu (-2,5%). Le merci convenzionali sono diminuite del -3,2% scendendo a 1,07 milioni di tonnellate. In calo anche le rinfuse solide nel settore commerciale risultate pari a 143mila tonnellate (-31,1%), mentre quelle nel comparto industriale sono cresciute del +167,0% a 113mila tonnellate. Nel segmento delle rinfuse liquide sono state movimentate 1,34 milioni di tonnellate di oli minerali (+5,0%), 38mila tonnellate di prodotti chimici (-4,5%) e 35mila tonnellate di oli vegetali e vino (+102,6%). Le forniture di bunker e di provviste di bordo hanno totalizzato 50mila tonnellate (+34,3%). A febbraio 2025 il traffico dei passeggeri è risultato in flessione con 77mila crocieristi (-1,7%) e 39mila passeggeri dei traghetti (-3,6%).

Informare

A febbraio il traffico delle merci nel porto di Genova è calato del -4,4% e a Savona-Vado è aumentato del +24,5%

03/27/2025 19:09

Lo scorso mese i porti di Genova e Savona-Vado Ligure hanno movimentato complessivamente 4,91 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +2,0% sul febbraio 2024, di cui 3,59 milioni di tonnellate movimentate dallo scalo portuale del capoluogo regionale (-4,4%) e 1,32 milioni di tonnellate dallo scalo savonese (+24,5%). Nei due porti le merci containerizzate sono rimaste stabili essendo ammontate a 2,11 milioni di tonnellate (+1,5%), volume che è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 219mila teu (-2,5%). Le merci convenzionali sono diminuite del -3,2% scendendo a 1,07 milioni di tonnellate. In calo anche le rinfuse solide nel settore commerciale risultate pari a 143mila tonnellate (-31,1%), mentre quelle nel comparto industriale sono cresciute del +167,0% a 113mila tonnellate. Nel segmento delle rinfuse liquide sono state movimentate 1,34 milioni di tonnellate di oli minerali (+5,0%), 38mila tonnellate di prodotti chimici (-4,5%) e 35mila tonnellate di oli vegetali e vino (+102,6%). Le forniture di bunker e di provviste di bordo hanno totalizzato 50mila tonnellate (+34,3%). A febbraio 2025 il traffico dei passeggeri è risultato in flessione con 77mila crocieristi (-1,7%) e 39mila passeggeri dei traghetti (-3,6%).

Informatore Navale

Genova, Voltri

FINCANTIERI: OLTRE 1500 PERSONE A SESTRI PONENTE E GENOVA PER IL PROGETTO "RESPECT FOR FUTURE"

Grande partecipazione nel capoluogo ligure per l'ottavo e il nono appuntamento del progetto Fincantieri per promuovere la cultura del rispetto. Si sono svolte ieri e oggi due nuove tappe di "Respect For Future", il progetto realizzato da Fincantieri per prevenire e contrastare la violenza di genere e promuovere la cultura del rispetto. L'ottavo e il nono appuntamento dell'iniziativa, lanciata nel novembre 2023, hanno riguardato rispettivamente lo Stabilimento di Sestri Ponente e la Divisione Navi Militari, insieme alle controllate del Gruppo con sede a **Genova**, per una partecipazione totale di oltre 1500 persone, le due tappe si aggiungono a quelle di Ancona, Castellammare di Stabia, Bari, Riva Trigoso, Pordenone, Muggiano e Palermo 26 marzo 2025 - La giornata di ieri, svoltasi all'interno del cantiere, ha visto la partecipazione di circa 750 persone tra dipendenti dello stabilimento, rappresentanti sindacali e delle ditte dell'indotto. Ad aprire la giornata è stato Massimo Canesin, Direttore dello Stabilimento di Sestri, seguito da Lorenza Pigozzi, Direttore della Comunicazione strategica del Gruppo, che ha presentato il progetto "Respect For Future" con la proiezione di un video manifesto. Come nelle precedenti tappe, hanno portato il loro contributo la fondatrice dell'associazione I Respect, Gabrielle Fellus, per affrontare i temi del rispetto in ambito giovanile e lavorativo, e il Professor Paolo Giulini, Presidente del Centro Italiano per la Promozione della Mediazione, che, anche attraverso alcune video-testimonianze, ha parlato del riconoscimento e della prevenzione della violenza. In chiusura, è stata la volta di Alessio Belli, Responsabile Group Organization Development, Learning & Labour Cost di Fincantieri, che ha presentato le iniziative del Gruppo in ambito Diversity, Equity & Inclusion, seguito da Rosa Bifero, Responsabile del Personale dello Stabilimento di Sestri che ha chiuso l'evento con un momento di riflessione sulla giornata. La tappa odierna ha invece visto la partecipazione di oltre 800 persone e si è svolta all'interno del Teatro Ivo Chiesa di **Genova**, coinvolgendo il personale della Divisione Navi Militari e quello delle società controllate del Gruppo con sede nel capoluogo ligure. Ad aprire la giornata, con un saluto e un'introduzione al nono appuntamento di "Respect for Future", è stato il Direttore Generale Divisione Navi Militari di Fincantieri, Dario Deste. A seguire, il programma ha visto alternarsi gli interventi di Lorenza Pigozzi, Gabrielle Fellus e Paolo Giulini. A chiudere i lavori è stato il Direttore Human Resources and Real Estate di Fincantieri, Luciano Sale, che ha voluto sottolineare l'impegno del Gruppo nel promuovere i valori di diversità, equità e inclusione, ponendo l'accento su una serie di iniziative messe in campo dal Gruppo, che spaziano dalla formazione all'ascolto. Il roadshow "Respect For Future" è parte integrante del programma everyDEI di Fincantieri, che raccoglie iniziative legate all'uguaglianza di genere, al sostegno alle persone con disabilità, alla promozione dell'intergenerazionalità e alla

Informatore Navale	
FINCANTIERI: OLTRE 1500 PERSONE A SESTRI PONENTE E GENOVA PER IL PROGETTO "RESPECT FOR FUTURE"	
03/27/2025 10:51	
<p>Grande partecipazione nel capoluogo ligure per l'ottavo e il nono appuntamento del progetto Fincantieri per promuovere la cultura del rispetto. Si sono svolte ieri e oggi due nuove tappe di "Respect For Future", il progetto realizzato da Fincantieri per prevenire e contrastare la violenza di genere e promuovere la cultura del rispetto. L'ottavo e il nono appuntamento dell'iniziativa, lanciata nel novembre 2023, hanno riguardato rispettivamente lo Stabilimento di Sestri Ponente e la Divisione Navi Militari, insieme alle controllate del Gruppo con sede a Genova, per una partecipazione totale di oltre 1500 persone, le due tappe si aggiungono a quelle di Ancona, Castellammare di Stabia, Bari, Riva Trigoso, Pordenone, Muggiano e Palermo 26 marzo 2025 - La giornata di ieri, svoltasi all'interno del cantiere, ha visto la partecipazione di circa 750 persone tra dipendenti dello stabilimento, rappresentanti sindacali e delle ditte dell'indotto. Ad aprire la giornata è stato Massimo Canesin, Direttore dello Stabilimento di Sestri, seguito da Lorenza Pigozzi, Direttore della Comunicazione strategica del Gruppo, che ha presentato il progetto "Respect For Future" con la proiezione di un video manifesto. Come nelle precedenti tappe, hanno portato il loro contributo la fondatrice dell'associazione I Respect, Gabrielle Fellus, per affrontare i temi del rispetto in ambito giovanile e lavorativo, e il Professor Paolo Giulini, Presidente del Centro Italiano per la Promozione della Mediazione, che, anche attraverso alcune video-testimonianze, ha parlato del riconoscimento e della prevenzione della violenza. In chiusura, è stata la volta di Alessio Belli, Responsabile Group Organization Development, Learning & Labour Cost di Fincantieri, che ha presentato le iniziative del Gruppo in ambito Diversity, Equity & Inclusion, seguito da Rosa Bifero, Responsabile del Personale dello Stabilimento di Sestri che ha chiuso l'evento con un momento di riflessione sulla giornata. La tappa odierna ha invece visto la partecipazione di oltre 800 persone e si è svolta all'interno del Teatro Ivo Chiesa di Genova, coinvolgendo il personale della Divisione Navi Militari e quello delle società controllate del Gruppo con sede nel capoluogo ligure. Ad aprire la giornata, con un saluto e un'introduzione al nono appuntamento di "Respect for Future", è stato il Direttore Generale Divisione Navi Militari di Fincantieri, Dario Deste. A seguire, il programma ha visto alternarsi gli interventi di Lorenza Pigozzi, Gabrielle Fellus e Paolo Giulini. A chiudere i lavori è stato il Direttore Human Resources and Real Estate di Fincantieri, Luciano Sale, che ha voluto sottolineare l'impegno del Gruppo nel promuovere i valori di diversità, equità e inclusione, ponendo l'accento su una serie di iniziative messe in campo dal Gruppo, che spaziano dalla formazione all'ascolto. Il roadshow "Respect For Future" è parte integrante del programma everyDEI di Fincantieri, che raccoglie iniziative legate all'uguaglianza di genere, al sostegno alle persone con disabilità, alla promozione dell'intergenerazionalità e alla valorizzazione della diversità.</p>	

Informatore Navale

Genova, Voltri

valorizzazione della diversità culturale, anche attraverso l'adozione di un linguaggio più inclusivo e la lotta contro gli stereotipi e i pregiudizi. Parallelamente, sempre nell'ambito di "Respect for Future", Fincantieri ha attivato progetti specifici aderendo, ad esempio, all'iniziativa di DonneXStrada che ha portato all'istituzione, in dieci sedi aziendali - tra cui lo stabilimento di Sestri Ponente e la Divisione Navi Militari -, dei Punti Viola, luoghi sicuri per dare assistenza a donne che si trovino in una situazione di pericolo, all'interno dei quali è disponibile personale sensibilizzato e formato da professionisti nell'ambito legale e psicologico. Attraverso la collaborazione con Differenza Donna sono nate, invece, le cosiddette "Antenne", colleghe/i che rispondono a un numero dedicato per dare supporto alle donne che hanno subito o stanno subendo forme di violenza di qualsiasi tipo e in qualsiasi ambito, familiare e non, con l'obiettivo di creare una rete di ascolto e supporto. Questo percorso conferma il ruolo di Fincantieri come promotore attivo di diversità, equità e inclusione, puntando a trasformare l'ambiente lavorativo in un esempio virtuoso per l'intero settore industriale.

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Spediporto: si discute del futuro di Genova

GENOVA - Si terrà lunedì 31 marzo, a partire dalle ore 9.30, presso la Sala delle Grida del Palazzo della Borsa di Genova, l'Assemblea Pubblica di Spediporto. L'incontro, aperto alla città e agli operatori del settore, sarà l'occasione per delineare una visione moderna del futuro di Genova, con infrastrutture efficienti, un porto all'avanguardia e un aeroporto sempre più strategico. Al centro del dibattito, il ruolo cruciale della Zona Logistica Semplificata per lo sviluppo economico e industriale della città, accompagnato dall'importanza della digitalizzazione dei servizi e dell'efficienza infrastrutturale. Sarà il Presidente di Spediporto, Andrea Giachero, ad aprire i lavori con la sua relazione introduttiva. I protagonisti della giornata Il primo momento di confronto sarà la tavola rotonda "Shaping the future", che vedrà la partecipazione di figure di spicco del panorama istituzionale e imprenditoriale: Edoardo Rixi, Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Marco Bucci, Presidente della Regione Liguria Luigi Attanasio, Presidente della Camera di Commercio di Genova Francesco D'Amico, Direttore Generale Aeroporto Spa Paolo Piacenza, Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale A seguire, l'Assemblea offrirà spazio ai candidati alla carica di Sindaco di Genova, che avranno modo di esporre la propria visione sul futuro della città nella tavola rotonda "Genova, noi la vediamo così". Sul palco interverranno: Silvia Salis, Vice Presidente Vicario del CONI e candidata a Sindaco Pietro Piciocchi, Vice Sindaco Reggente di Genova e candidato a Sindaco Mattia Crucoli, Capogruppo in Consiglio Comunale per Uniti per la Costituzione e candidato a Sindaco Una giornata di confronto e decisioni Dopo la fase pubblica dell'Assemblea, Spediporto procederà con l'Assemblea Privata, dedicata alla nomina del nuovo Consiglio Direttivo per il triennio 2025-2028 e del Presidente dell'associazione. L'evento si concluderà con un light lunch, offrendo ai partecipanti un'ulteriore occasione di networking e confronto sulle prospettive di sviluppo di Genova e del suo sistema logistico-portuale.



Porto, Cosulich: "Serve un super leader che ci metta tutti in riga"

Ancora reazioni dopo le parole dure del vice ministro Rixi alla platea portuale genovese. Prosegue l'inchiesta di Primocanale per raccogliere reazioni dopo le parole del vice ministro dei Trasporti Edoardo Rixi che di fronte alla platea dello shipping riunita a palazzo San Giorgio ha tirato le orecchie alla comunità portuale per il clima "frizzantino", i tanti ricorsi, l'atmosfera conflittuale. Dopo aver accolto gli interventi di Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, e di Giulio Schenone, tra l'altro numero uno del terminal Sech che ha presentato il ricorso contro Spinelli, oggi tocca ad Augusto Cosulich, presidente della Fratelli Cosulich. "Porto litigioso ma i problemi andavano affrontati per tempo" "Ho seguito con molto interesse l'evento portuale di venerdì scorso ed in particolare l'intervento del Presidente Bucci e del Vice Ministro Rixi. In particolare sono rimasto molto colpito e "dispiaciuto" di aver saputo che ci sono al momento circa 30 ricorsi al Tar per problematiche portuali e infrastrutturali. Mi domando come è possibile che nessuno, in particolare l'Autorità Portuale, non abbia affrontato questi ricorsi quando erano ancora latenti, ossia non decisi dal Consiglio di Stato. Che ci sia un'alta litigiosità a Genova lo sappiamo molto bene da molto tempo, ma forse chi è preposto a queste problematiche doveva cercare di risolverle in qualsiasi modo, prima. "Alcuni imprenditori fanno azioni che ritardano lo sviluppo" Poi il fatto che alcuni imprenditori si comportino, seppur nella legalità, con azioni che alla fine non fanno bene a nessuno e che anzi ritardano lo sviluppo della città e del suo porto, questo deve essere assolutamente combattuto ed evitato con mediazione ma anche con fermezza. "Non giusto ritardare le nomine del presidente per colpa di pochi" Non ritengo giusto peraltro che venga ritardata la nomina del Presidente per colpa di pochi. La gran parte degli operatori portuali e clienti vogliono un porto efficiente con una chiara visione di sviluppo in un contesto internazionale molto difficile. "Serve un super presidente che ci metta tutti in riga" Abbiamo bisogno di un SUPER Presidente ed un SUPER Segretario Generale con conoscenze locali e internazionali di altissimo livello, abbiamo bisogno di un forte leader al comando del Porto che ci metta tutti in riga e chi sgarra in qualche modo deve assumersi le responsabilità delle sue azioni. Noi tutti vogliamo bene al nostro Porto ed alla nostra città e non accettiamo la cosiddetta decrescita felice, sono momenti molto difficili ma anche pieni di opportunità. Rimocchiamoci le maniche e andiamo avanti, lottando per sviluppo e crescita occupazionale".



Ancora reazioni dopo le parole dure del vice ministro Rixi alla platea portuale genovese. Prosegue l'inchiesta di Primocanale per raccogliere reazioni dopo le parole del vice ministro dei Trasporti Edoardo Rixi che di fronte alla platea dello shipping riunita a palazzo San Giorgio ha tirato le orecchie alla comunità portuale per il clima "frizzantino", i tanti ricorsi, l'atmosfera conflittuale. Dopo aver accolto gli interventi di Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, e di Giulio Schenone, tra l'altro numero uno del terminal Sech che ha presentato il ricorso contro Spinelli, oggi tocca ad Augusto Cosulich, presidente della Fratelli Cosulich. "Porto litigioso ma i problemi andavano affrontati per tempo" "Ho seguito con molto interesse l'evento portuale di venerdì scorso ed in particolare l'intervento del Presidente Bucci e del Vice Ministro Rixi. In particolare sono rimasto molto colpito e "dispiaciuto" di aver saputo che ci sono al momento circa 30 ricorsi al Tar per problematiche portuali e infrastrutturali. Mi domando come è possibile che nessuno, in particolare l'Autorità Portuale, non abbia affrontato questi ricorsi quando erano ancora latenti, ossia non decisi dal Consiglio di Stato. Che ci sia un'alta litigiosità a Genova lo sappiamo molto bene da molto tempo, ma forse chi è preposto a queste problematiche doveva cercare di risolverle in qualsiasi modo, prima. "Alcuni imprenditori fanno azioni che ritardano lo sviluppo" Poi il fatto che alcuni imprenditori si comportino, seppur nella legalità, con azioni che alla fine non fanno bene a nessuno e che anzi ritardano lo sviluppo della città e del suo porto, questo deve essere assolutamente combattuto ed evitato con mediazione ma anche con fermezza. "Non giusto ritardare le nomine del presidente per colpa di pochi" Non ritengo giusto peraltro che venga ritardata la nomina del Presidente per

Diga, centrosinistra: "Bucci ha disertato la commissione". Lui replica: "Rispondo al governo"

Botta e risposta tra centrosinistra e presidente di Regione di Annissa Defilippi. Un cassone della diga "Io sono commissario, non rispondo al consiglio regionale ma al governo, se vogliono udire il presidente regionale possono farlo. Ma il commissario è una figura per la quale bisogna chiedere se può venire, se è libero, se ha possibilità di parlare. Probabilmente si può parlare con il commissario, chiedere se ha una disponibilità di tempo, e il commissario viene. Magari alle 6 del mattino". L'accusa del centrosinistra. Così Marco Bucci, presidente di Regione Liguria e commissario straordinario per la nuova Diga Foranea di Genova, ha risposto in sala Trasparenza, a margine della conferenza stampa per il dopo-giunta, in merito alla polemica sollevata dai gruppi di opposizione regionali per la sua assenza alla Commissione regionale chiamata a discutere dell'opera. "Dopo Bucci anche l'**Autorità portuale** diserta la Commissione regionale sulla Diga di Genova - si legge nella nota di Partito Democratico, Alleanza Verdi e Sinistra, Lista Orlando Presidente e Movimento Cinque Stelle - tutti scappano di fronte alla responsabilità di un'opera che rischia di costare quasi due miliardi di euro e sulla quale non c'è alcuna trasparenza. Dopo le irregolarità sugli appalti, i ritardi, gli extracosti, gli avvisi di garanzia della Procura Europea per turbativa d'asta, falso e malversazione, cos'altro deve succedere per capire che serve chiarezza?".

Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram . Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Container, cantieri e traghetti: parte l'iter del Piano regolatore

L'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona muove nuovi passi sulla produzione del nuovo Piano regolatore portuale (Prp): da Palazzo San Giorgio si rassicura del fatto che nonostante l'anno e mezzo di commissariamento gli uffici abbiano continuato a lavorare sul dossier Genova - L'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona muove nuovi passi sulla produzione del nuovo Piano regolatore portuale (Prp): da Palazzo San Giorgio si rassicura del fatto che nonostante l'anno e mezzo di commissariamento a seguito delle dimissioni dell'allora presidente Paolo Emilio Signorini - passato a dirigere l'Iren su indicazione del Comune di Genova e poi arrestato per corruzione - gli uffici abbiano continuato a lavorare sulla redazione del nuovo documento, da cui dipende lo sviluppo dei quattro bacini di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure. L'ente infatti «sta elaborando gli schemi dei nuovi piani attraverso indagini e valutazioni di tipo tecnico e scientifico, supportati anche da esperti di settore che hanno approfondito, in particolare, tematiche di tipo ingegneristico, trasportistico, urbanistico e ambientale». A fianco a questo processo, già supportato da un confronto con le categorie portuali e gli enti territoriali, l'Authority ieri ha annunciato di voler allargare il confronto con «comunità locali» e ancora «imprese e operatori del settore, avvalendosi del supporto di una società di consulenza specializzata come Avventura Urbana ». Nei fatti, è il percorso di débat public a suo tempo avviato da Signorini nel 2020 sulla nuova Diga foranea Anche la società selezionata (di cui è partner Iolanda Romano , già commissario al Terzo valico nel biennio 2016-2018) è la stessa. «Inizialmente - aggiungono dall'ente - il lavoro si concentrerà sulla definizione degli strumenti di partecipazione per un dialogo trasparente e costruttivo. Incontri pubblici e consultazioni si svolgeranno entro l'estate, coinvolgendo comunità territoriali, economiche e sociali per raccogliere contributi e affinare le strategie di sviluppo». A Genova l'attuale Prp è del 2001, aggiornato nel 2005. In parte non è stato realizzato, in parte è stato superato (con le opere Pnrr o del Programma straordinario: nuova Diga, Ribaltamento a mare, previsti tombamenti sotto la Lanterna), in parte - e il giudizio è del viceministro ai Trasporti Edoardo Rixi - mostra i suoi 24 anni nelle aree di destinazione d'uso dei traffici, cosa che ha portato il Consiglio di Stato ad annullare la concessione di un operatore come Spinelli. Una situazione intricata sulla quale si incardinano i nodi ancora irrisolti del porto: l'espansione del terminal di Pra' (ancora nel piano del 2001) con il terminalista Psa che propone un piano da un miliardo per raddoppiare la movimentazione dell'attuale infrastruttura; i Depositi chimici a Ponte Somalia , su cui pende una sentenza del Consiglio di Stato attesa per giugno; le Riparazioni navali , interferite dal progetto del nuovo Tunnel Subportuale e di cui il Comune propone uno spacchettamento delle attività tra Carignano e Multedo; l'espansione



L'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona muove nuovi passi sulla produzione del nuovo Piano regolatore portuale (Prp): da Palazzo San Giorgio si rassicura del fatto che nonostante l'anno e mezzo di commissariamento gli uffici abbiano continuato a lavorare sul dossier Genova - L'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona muove nuovi passi sulla produzione del nuovo Piano regolatore portuale (Prp): da Palazzo San Giorgio si rassicura del fatto che nonostante l'anno e mezzo di commissariamento a seguito delle dimissioni dell'allora presidente Paolo Emilio Signorini - passato a dirigere l'Iren su indicazione del Comune di Genova e poi arrestato per corruzione - gli uffici abbiano continuato a lavorare sulla redazione del nuovo documento, da cui dipende lo sviluppo dei quattro bacini di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure. L'ente infatti «sta elaborando gli schemi dei nuovi piani attraverso indagini e valutazioni di tipo tecnico e scientifico, supportati anche da esperti di settore che hanno approfondito, in particolare, tematiche di tipo ingegneristico, trasportistico, urbanistico e ambientale». A fianco a questo processo, già supportato da un confronto con le categorie portuali e gli enti territoriali, l'Authority ieri ha annunciato di voler allargare il confronto con «comunità locali» e ancora «imprese e operatori del settore, avvalendosi del supporto di una società di consulenza specializzata come Avventura Urbana ». Nei fatti, è il percorso di débat public a suo tempo avviato da Signorini nel 2020 sulla nuova Diga foranea Anche la società selezionata (di cui è partner Iolanda Romano , già commissario al Terzo valico nel biennio 2016-2018) è la stessa. «Inizialmente - aggiungono dall'ente - il lavoro si concentrerà sulla definizione degli strumenti di partecipazione per un dialogo trasparente e costruttivo. Incontri pubblici e consultazioni si svolgeranno entro l'estate, coinvolgendo comunità territoriali, economiche e sociali per raccogliere contributi e affinare le strategie di sviluppo». A Genova l'attuale Prp è del 2001, aggiornato nel 2005. In parte non è stato realizzato,

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

delle aree per traghetti e crociere, con l'ipotesi di un utilizzo dell'attuale terminal container Sech per questo tipo di attività e di un'ulteriore espansione con approdo a spina di pesce alla testata di Ponte Libia . Tutto questo mentre crescono le difficoltà per l'arrivo alla guida dell'Authority di Genova-Savona di Matteo Paroli : il timore è che nonostante l'eccellente curriculum, l'attuale segretario generale di Livorno rischi di trovarsi coinvolto suo malgrado nei conflitti continui tra operatori, vittima dell'altissima tensione sui moli genovesi denunciata proprio da Rixi durante il recente blitz nel capoluogo. -.

Faros, l'acceleratore italiano dedicato alla Blue Economy vicino a chiudere la terza edizione

Nell'Hub alla Spezia dieci startup si sono messe in luce, coinvolto il tessuto locale. Si avvia verso la conclusione la terza edizione di Faros, il primo acceleratore italiano dedicato alla Blue Economy promosso dalla Rete Nazionale Cdp Venture Capital Sgr, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto, gestito da alcube, acceleratore di imprese ad impatto sociale e ambientale, e dal local manager Wylab, l'incubatore certificato con sede a Chiavari, e responsabile per l'Hub della Spezia. Dopo il successo de Demo Day che si è svolto lo scorso il 13 marzo presso il Terminal Crociere della Spezia, vedendo la partecipazione di circa un centinaio di persone, il prossimo, e ultimo, appuntamento è il 3 aprile con l'Investor Day in programma a Milano. Nell'evento della Spezia sono state messe in luce le 10 startup selezionate, che hanno sviluppato soluzioni innovative per le sfide della Blue economy in linea con la mission dell'acceleratore. Questi team, scelti tra quasi 200 candidature, hanno completato un intenso programma di accelerazione di 4 mesi, beneficiando di 68 ore di formazione, 25 eventi territoriali e oltre 400 ore di mentorship individuale, rese possibili da un ampio ecosistema di esperti e da un network internazionale. Le startup hanno inoltre ricevuto un investimento pre-seed complessivo di 750 mila euro. Un aspetto significativo del programma è il coinvolgimento del tessuto territoriale **ligure**-levantino, con Wylab che ha svolto, e svolge, un ruolo fondamentale nella gestione e nell'animazione dell'Hub di La Spezia. Questa presenza locale sottolinea l'importanza di radicare l'innovazione nel contesto specifico della Liguria e di valorizzare le competenze presenti sul territorio. Parallelamente al programma di accelerazione, sono stati sviluppati 5 progetti pilota focalizzati su analisi di fattibilità, con l'obiettivo di testare il potenziale delle startup all'interno delle attività produttive dei partner coinvolti. Durante il Demo Day, i 10 team hanno presentato i risultati a una platea qualificata di partner e stakeholder, mostrando le loro soluzioni innovative per un'economia del mare più avanzata, resiliente e sostenibile. Il Demo Day ha ospitato un tavolo istituzionale con figure di spicco a livello nazionale e locale, evidenziando l'attenzione delle istituzioni verso l'iniziativa e il suo impatto sul territorio. La giornata è stata arricchita da un talk ispirazionale di Daniela Basso e da un panel sull'Open Innovation nella Blue Economy con esperti di Eni Joule, Snam, Fincantieri e Rina. L'entusiasmo generato dal Demo Day conferma il ruolo cruciale di Faros come motore di innovazione e crescita sostenibile per l'economia del mare in Italia. A livello territoriale, l'Hub di La Spezia si configura sempre più come un riferimento nazionale nel settore della Blue economy. Ad oggi, Faros ha investito direttamente 3,2 milioni di euro in 25 startup, che hanno raccolto complessivamente più di 16 milioni. Le attività dell'Hub di La Spezia sono realizzate



BizJournal Liguria
Faros, l'acceleratore italiano dedicato alla Blue Economy vicino a chiudere la terza edizione
 03/27/2025 13:34
 Nell'Hub alla Spezia dieci startup si sono messe in luce, coinvolto il tessuto locale. Si avvia verso la conclusione la terza edizione di Faros, il primo acceleratore italiano dedicato alla Blue Economy promosso dalla Rete Nazionale Cdp Venture Capital Sgr, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto, gestito da alcube, acceleratore di imprese ad impatto sociale e ambientale, e dal local manager Wylab, l'incubatore certificato con sede a Chiavari, e responsabile per l'Hub della Spezia. Dopo il successo de Demo Day che si è svolto lo scorso il 13 marzo presso il Terminal Crociere della Spezia, vedendo la partecipazione di circa un centinaio di persone, il prossimo, e ultimo, appuntamento è il 3 aprile con l'Investor Day in programma a Milano. Nell'evento della Spezia sono state messe in luce le 10 startup selezionate, che hanno sviluppato soluzioni innovative per le sfide della Blue economy in linea con la mission dell'acceleratore. Questi team, scelti tra quasi 200 candidature, hanno completato un intenso programma di accelerazione di 4 mesi, beneficiando di 68 ore di formazione, 25 eventi territoriali e oltre 400 ore di mentorship individuale, rese possibili da un ampio ecosistema di esperti e da un network internazionale. Le startup hanno inoltre ricevuto un investimento pre-seed complessivo di 750 mila euro. Un aspetto significativo del programma è il coinvolgimento del tessuto territoriale **ligure**-levantino, con Wylab che ha svolto, e svolge, un ruolo fondamentale nella gestione e nell'animazione dell'Hub di La Spezia. Questa presenza locale sottolinea l'importanza di radicare l'innovazione nel contesto specifico della Liguria e di valorizzare le competenze presenti sul territorio. Parallelamente al programma di accelerazione, sono stati sviluppati 5 progetti pilota focalizzati su analisi di fattibilità, con l'obiettivo di testare il potenziale delle startup all'interno delle attività produttive dei partner coinvolti. Durante il Demo Day, i 10 team hanno presentato i

BizJournal Liguria

La Spezia

in collaborazione con l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** - Porti di La Spezia e Marina di Carrara, e con il supporto di co-investitori come Crédit Agricole Italia e Duferco, del main partner Fincantieri, e di corporate partner quali Eni Joule, BCC San Marzano, RINA e Snam. Le partnership istituzionali includono il Comune di La Spezia, Fondazione Carispezia e PromoStudi La Spezia.

MO, CROATTI (M5S): GOVERNO CHIARISCA SU EXPORT ILLEGALE ARMI A ISRAELE

(AGENPARL) - Thu 27 March 2025 MO, CROATTI (M5S): GOVERNO CHIARISCA SU EXPORT ILLEGALE ARMI A ISRAELE Roma, 27 mar - "La scoperta al porto di Ravenna di una fornitura illegale di componenti metallici destinati alla produzione di armamenti in Israele è un fatto gravissimo. Ancora una volta emergono tentativi di aggirare la normativa sul commercio di materiale bellico, mettendo in pericolo la trasparenza e la legalità delle esportazioni italiane. Questo episodio solleva interrogativi urgenti su come vengano effettuati i controlli e su eventuali falle nel sistema di vigilanza. Ci chiediamo quanti altri casi simili non siano stati scoperti, andando così a sommarsi alle consegne legali di armamenti verso Israele che questo governo, complice del criminale Netanyahu, non ha mai interrotto. Il Movimento 5 Stelle presenterà un'interrogazione al ministero degli Esteri competente per l'export bellico affinché chiarisca come sia possibile che la legge 185/90 venga aggirata così facilmente e cosa intende fare per evitare il ripetersi di casi analoghi". Lo afferma il senatore M5S romagnolo Marco Croatti, commentando l'indagine che vede coinvolto un imprenditore lombardo accusato di aver violato la legge sull'esportazione di armamenti. ----- Ufficio Stampa Parlamento Movimento 5 Stelle Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



The screenshot shows the Agenparl website interface. At the top, there is the Agenparl logo and the text "Agenparl". Below this, the article title "MO, CROATTI (M5S): GOVERNO CHIARISCA SU EXPORT ILLEGALE ARMI A ISRAELE" is displayed. The date and time "03/27/2025 14:49" are shown. A snippet of the article text is visible, starting with "(AGENPARL) - Thu 27 March 2025 MO, CROATTI (M5S): GOVERNO CHIARISCA SU EXPORT ILLEGALE ARMI A ISRAELE Roma, 27 mar - 'La scoperta al porto di Ravenna di una fornitura illegale di componenti metallici destinati alla produzione di armamenti in Israele è un fatto gravissimo. Ancora una volta emergono tentativi di aggirare la normativa sul commercio di materiale bellico, mettendo in pericolo la trasparenza e la legalità delle esportazioni italiane. Questo episodio solleva interrogativi urgenti su come vengano effettuati i controlli e su eventuali falle nel sistema di vigilanza. Ci chiediamo quanti altri casi simili non siano stati scoperti, andando così a sommarsi alle consegne legali di armamenti verso Israele che questo governo, complice del criminale Netanyahu, non ha mai interrotto. Il Movimento 5 Stelle presenterà un'interrogazione al ministero degli Esteri competente per l'export bellico affinché chiarisca come sia possibile che la legge 185/90 venga aggirata così facilmente e cosa intende fare per evitare il ripetersi di casi analoghi'. Lo afferma il senatore M5S romagnolo Marco Croatti, commentando l'indagine che vede coinvolto un imprenditore lombardo accusato di aver violato la legge sull'esportazione di armamenti. ----- Ufficio Stampa Parlamento Movimento 5 Stelle Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti."

Bypass ferroviario per il porto, ampliamento A14 e statali: ecco i collegamenti prioritari per il Ravennate

Nella sede della Provincia consegnato all'assessora regionale Priolo il documento con i nodi strategici per il territorio: dall'autostrada alla Ravegnana, dallo sviluppo del **porto** ai nuovi collegamenti ferroviari, fino alla messa in sicurezza dei ponti. Dai grandi collegamenti ferroviari e stradali al potenziamento del **porto**. Programmazione territoriale, mobilità, trasporti e grandi infrastrutture sono state al centro dell'incontro che si è svolto questa mattina nel Palazzo della Provincia di Ravenna. Presenti sindaci e assessori del territorio, insieme all'assessora regionale Irene Priolo e alla presidente della Provincia Valentina Palli. Proprio la presidente Palli ha spiegato come nel documento presentato oggi a Priolo siano presenti gli interventi prioritari per il territorio, presentati in una visione di area condivisa. "Entro la fine del 2025 è nostra intenzione sviluppare e approvare il Piano territoriale di Area Vasta (Ptav), lo strumento urbanistico provinciale, dove il tema infrastrutturale, in stretta correlazione con la gestione post alluvioni, sarà una delle voci predominanti - dice Palli - Il nostro è un territorio che ragiona sempre all'unisono e anche in questa sede la visione strategica delle infrastrutture e delle opere è stata una visione di area vasta e condivisa. È stato un incontro molto costruttivo, continueremo a lavorare nel segno del confronto e della condivisione tenendo aperti tavoli di lavoro come quello di oggi che ci vedranno costantemente interloquire sulle priorità". Tre sono le principali direttrici espresse nel documento consegnato dagli amministratori del territorio: lo sviluppo dell'ambito portuale, il potenziamento dell'asse ferroviario e il miglioramento delle infrastrutture stradali. Come ha sottolineato il sindaco di Castel Bolognese, Luca Della Godenza, si tratta di un "un documento di insieme che parte dalla dimensione provinciale, ovviamente tenendo in considerazione il **porto**, la pianura e la collina". E aggiunge: "Vogliamo costruire con la Regione un meccanismo di lavoro importante". "È ovvio che la provincia di Ravenna ha una delle strategie più importanti per la nostra regione che è quella del **porto**. **Porto** che è accesso in uscita di 27 milioni di tonnellate di merci per la nostra regione, e **porto** che diventerà per noi il fulcro anche delle strategie sulla zona logistica semplificata", continua l'assessora. Ma di pari passo con il **porto**, si rende necessario anche lo sviluppo delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Da un lato avanza dunque il progetto per il quadruplicamento dell'autostrada A14, dall'altro si chiede a Rfi un passo in avanti nello sviluppo dei collegamenti ferroviari, in particolare il nodo Castel-Bolognese-Ravenna e Ravenna-Rimini. Leggi le notizie di RavennaToday su WhatsApp: iscriviti al canale. Ma di fondamentale importanza per il **porto** c'è anche il progetto per un bypass sul canale Candiano. Per quanto riguarda il bypass ferroviario, "c'è già un progetto che sta andando avanti in sinistra Candiano. All'interno



Nella sede della Provincia consegnato all'assessora regionale Priolo il documento con i nodi strategici per il territorio: dall'autostrada alla Ravegnana, dallo sviluppo del porto ai nuovi collegamenti ferroviari, fino alla messa in sicurezza dei ponti. Dai grandi collegamenti ferroviari e stradali al potenziamento del porto. Programmazione territoriale, mobilità, trasporti e grandi infrastrutture sono state al centro dell'incontro che si è svolto questa mattina nel Palazzo della Provincia di Ravenna. Presenti sindaci e assessori del territorio, insieme all'assessora regionale Irene Priolo e alla presidente della Provincia Valentina Palli. Proprio la presidente Palli ha spiegato come nel documento presentato oggi a Priolo siano presenti gli interventi prioritari per il territorio, presentati in una visione di area condivisa. "Entro la fine del 2025 è nostra intenzione sviluppare e approvare il Piano territoriale di Area Vasta (Ptav), lo strumento urbanistico provinciale, dove il tema infrastrutturale, in stretta correlazione con la gestione post alluvioni, sarà una delle voci predominanti - dice Palli - Il nostro è un territorio che ragiona sempre all'unisono e anche in questa sede la visione strategica delle infrastrutture e delle opere è stata una visione di area vasta e condivisa. È stato un incontro molto costruttivo, continueremo a lavorare nel segno del confronto e della condivisione tenendo aperti tavoli di lavoro come quello di oggi che ci vedranno costantemente interloquire sulle priorità". Tre sono le principali direttrici espresse nel documento consegnato dagli amministratori del territorio: lo sviluppo dell'ambito portuale, il potenziamento dell'asse ferroviario e il miglioramento delle infrastrutture stradali. Come ha sottolineato il sindaco di Castel Bolognese, Luca Della Godenza, si tratta di un "un documento di insieme che parte dalla dimensione provinciale, ovviamente tenendo in considerazione il **porto**, la pianura e la collina". E aggiunge: "Vogliamo costruire con la Regione un meccanismo di lavoro importante". "È ovvio che la provincia di Ravenna ha una delle strategie più importanti per la nostra regione che è quella del **porto**. **Porto** che è accesso in uscita di 27 milioni di tonnellate di merci per la nostra regione, e **porto** che diventerà per noi il fulcro anche delle strategie sulla zona logistica semplificata", continua l'assessora. Ma di pari passo con il **porto**, si rende necessario anche lo sviluppo delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Da un lato avanza dunque il progetto per il quadruplicamento dell'autostrada A14, dall'altro si chiede a Rfi un passo in avanti nello sviluppo dei collegamenti ferroviari, in particolare il nodo Castel-Bolognese-Ravenna e Ravenna-Rimini. Leggi le notizie di RavennaToday su WhatsApp: iscriviti al canale. Ma di fondamentale importanza per il **porto** c'è anche il progetto per un bypass sul canale Candiano. Per quanto riguarda il bypass ferroviario, "c'è già un progetto che sta andando avanti in sinistra Candiano. All'interno

Ravenna Today

Ravenna

del porto si sta già lavorando - prosegue Priolo - Il progetto in destra Candiano è da 26 milioni di euro, è già avviato il contratto di programma di Rfi". Quindi manca ancora la conferma, ma è più che concreta la possibilità che anche il finanziamento per il secondo stralcio del bypass arrivi. La provincia spiega che i due bypass sarebbero "essenziali per collegare gli scali portuali con la rete ferroviaria e si ritiene fondamentale dotare entrambe le tratte di scali merci funzionali all'assemblaggio dei treni sgravando in tal senso la stazione della città di Ravenna". Viceversa, il bypass stradale, ovvero un secondo ponte alternativo al ponte mobile, "in questo momento non ha ancora trovato una fattibilità e realizzazione economica", spiega Priolo. Ma per arrivare al porto, si dovrà discutere anche del successivo tratto ferroviario. "Noi stiamo chiedendo che venga potenziata la linea regionale Castel Bolognese-Ravenna - sottolinea Priolo - e stiamo anche interloquendo con Rfi per fare in modo che ci sia un progetto di finanziamento del superamento dei passaggi a livello che riguardano questa linea, ma anche la linea Ravenna - Rimini, dove, a oggi, sono presenti 11 passaggi a livello a raso tra Ravenna e Cervia. Ma non solo le sole tratte prioritarie per la Provincia. La presidente Palli indica infatti "la linea di Lavezzola che è chiusa ormai da 2 anni" e la linea Ravenna-Firenze "messa nella la stessa condizione da dopo maggio 2023". Un miglioramento è poi richiesto per la linea Ravenna-Ferrara. Ancor più complessa sembra la questione che riguarda il prolungamento verso nord della E45, che interesserebbe sia l'Emilia Romagna che il Veneto. Su quest'opera "non c'è ancora una stima economica". E per far capire bene la dimensione di questi investimenti, Priolo spiega che se per il potenziamento dell'Adriatica (fra Ravenna e Rimini) "manca un miliardo", sulla E45 "parliamo di cifre che sono ulteriormente più importanti". A queste difficoltà si somma il tracciato delle E45 che, proprio nel Ravennate "lambisce anche ambiti dal punto di vista ambientale abbastanza delicati".

Incontro con sindaci e presidente Palli in Provincia a Ravenna per l'assessora regionale Priolo: al centro dell'attenzione il porto e la ZLS

Questa mattina, giovedì 27 marzo, l'assessora regionale a Trasporti e Infrastrutture Irene Priolo, ha incontrato i sindaci del territorio e la presidente della Provincia Valentina Palli, nel palazzo della Provincia di Ravenna di piazza Caduti. L'incontro è stato l'occasione per confrontarsi sui temi legati alle deleghe ad Ambiente, Programmazione territoriale, Mobilità e trasporti, Infrastrutture dell'assessora Priolo e fa seguito ad altri incontri simili che l'assessora sta portando avanti su tutto il territorio regionale, per ragguagliarsi con gli enti locali sulle priorità operative. Al centro dell'appuntamento ravennate, soprattutto la viabilità portuale e i lavori necessari per collegare la città e il suo **porto** alla connettività più vasta. Si è parlato anche dello sviluppo della Zona Logistica Semplificata, che grandi vantaggi potrà portare alle aziende insediate.



La Rete La via Maestra protesta per il carico di armi diretto in Israele e intercettato e bloccato nel porto di Ravenna

La Rete "La via maestra insieme per la pace di Ravenna" esprime la propria pubblica protesta perchè le notizie apparse nella stampa locale del 25 marzo scorso confermano che "tutte le armi passano dai porti compreso quello di Ravenna", come era stato denunciato nella giornata di mobilitazione del 24 febbraio dello scorso anno all'interno della campagna "Fari di pace". "Apprendiamo dagli organi di stampa che al porto di Ravenna è stata sequestrata una partita di 14 tonnellate di componenti metallici con destinazione Israele. Il committente è la IMI System, società israeliana che opera nel settore della difesa attraverso la produzione di armi prevalentemente riservate all'esercito. Una volta assemblati, questi "componenti metallici" sarebbero serviti a fabbricare armamenti. Erano pronti a salpare in silenzio. Stavolta è arrivato il sequestro preventivo d'urgenza dell'Agenzia delle Dogane, poi convalidato dal giudice per le indagini preliminari, perchè considerato "carico sospetto" e per certe esportazioni occorrono speciali autorizzazioni. - si legge nella nota de La Via Maestra - Mancanza di trasparenza sui traffici di armi da porti e aeroporti, mancanza di sorveglianza

e controlli lungo la catena logistica di questi traffici, mancato rispetto della legge 185/1990 e del Trattato sul commercio delle armi in vigore dal 2014 (divieto di esportazione di armamenti a paesi impegnati in conflitti armati): tutto questo avevamo denunciato nell'incontro del 24 febbraio 2024 nella sede dell'**Autorità portuale** di Ravenna e successivamente nel corteo e manifestazione in piazza del Popolo a Ravenna. Allora il presidente dell'**Autorità portuale** di Ravenna, Daniele Rossi - invitato all'incontro e assente a causa di un'indisposizione - aveva inviato un messaggio scritto in cui assicurava che per il porto di Ravenna "Non ho alcuna informazione in merito a trasporti di armamento bellico in violazione delle leggi dello Stato e invito chi ne avesse a informare la Procura della Repubblica". Purtroppo, le notizie di questi giorni hanno fatto emergere che anche lo scalo ravennate è esposto al rischio e, senza attenti controlli, pericolosi carichi di armi potrebbero partire da Ravenna. L'**Autorità portuale** ha un ruolo fondamentale in questa materia che non può essere demandato alla sola **autorità giudiziaria**." "Auspichiamo che anche a Ravenna i controlli sappiano far fronte e contrastare l'opacità che caratterizza i traffici di armi che alimentano i conflitti in atto in tutto il mondo" conclude la nota.



La Rete "La via maestra insieme per la pace di Ravenna" esprime la propria pubblica protesta perchè le notizie apparse nella stampa locale del 25 marzo scorso confermano che "tutte le armi passano dai porti compreso quello di Ravenna", come era stato denunciato nella giornata di mobilitazione del 24 febbraio dello scorso anno all'interno della campagna "Fari di pace". "Apprendiamo dagli organi di stampa che al porto di Ravenna è stata sequestrata una partita di 14 tonnellate di componenti metallici con destinazione Israele. Il committente è la IMI System, società israeliana che opera nel settore della difesa attraverso la produzione di armi prevalentemente riservate all'esercito. Una volta assemblati, questi "componenti metallici" sarebbero serviti a fabbricare armamenti. Erano pronti a salpare in silenzio. Stavolta è arrivato il sequestro preventivo d'urgenza dell'Agenzia delle Dogane, poi convalidato dal giudice per le indagini preliminari, perchè considerato "carico sospetto" e per certe esportazioni occorrono speciali autorizzazioni. - si legge nella nota de La Via Maestra - Mancanza di trasparenza sui traffici di armi da porti e aeroporti, mancanza di sorveglianza e controlli lungo la catena logistica di questi traffici, mancato rispetto della legge 185/1990 e del Trattato sul commercio delle armi in vigore dal 2014 (divieto di esportazione di armamenti a paesi impegnati in conflitti armati): tutto questo avevamo denunciato nell'incontro del 24 febbraio 2024 nella sede dell'Autorità portuale di Ravenna e successivamente nel corteo e manifestazione in piazza del Popolo a Ravenna. Allora il presidente dell'Autorità portuale di Ravenna, Daniele Rossi - invitato all'incontro e assente a causa di un'indisposizione - aveva inviato un messaggio

Marco Croatti (M5S): "Esportazione illegale di componenti bellici verso Israele, un episodio gravissimo che impone chiarezza e responsabilità"

La scoperta al porto di Ravenna di una fornitura illegale di componenti metallici destinati alla produzione di armamenti in Israele è un fatto gravissimo che non può passare inosservato. Ancora una volta emergono tentativi di aggirare la normativa sul commercio di materiale bellico, mettendo in pericolo la trasparenza e la legalità delle esportazioni italiane. Questo episodio solleva interrogativi urgenti su come vengano effettuati i controlli e su eventuali falle nel sistema di vigilanza. È inaccettabile che, nonostante le rigide normative in materia, si verifichino operazioni di questo tipo, con il rischio di alimentare conflitti internazionali e di compromettere la posizione dell'Italia nel rispetto del diritto internazionale. Serve un'immediata verifica da parte delle autorità competenti per accertare eventuali responsabilità e garantire che episodi simili non possano più ripetersi. Chiedo al Governo di riferire con urgenza su questo caso e di rafforzare i meccanismi di controllo sulle esportazioni di materiali sensibili. La sicurezza e la credibilità dell'Italia non possono essere messe a rischio da manovre illecite e irresponsabili. È altresì una fase geopolitica delicata, in cui servono messaggi perentori e senza ambiguità contro le sirene dei signori della guerra e contro il rischio concreto che armi di fabbricazione italiana vengano utilizzate per commettere crimini di guerra a Gaza o in altre aree. Per questo, presenterò un'interrogazione parlamentare per chiedere al Governo di chiarire ogni aspetto di questa vicenda e di adottare misure più efficaci per prevenire il commercio illegale di componenti bellici. Marco Croatti - Senatore M5S.



RavennaNotizie.it

Marco Croatti (M5S): "Esportazione illegale di componenti bellici verso Israele, un episodio gravissimo che impone chiarezza e responsabilità"



03/27/2025 17:10

La scoperta al porto di Ravenna di una fornitura illegale di componenti metallici destinati alla produzione di armamenti in Israele è un fatto gravissimo che non può passare inosservato. Ancora una volta emergono tentativi di aggirare la normativa sul commercio di materiale bellico, mettendo in pericolo la trasparenza e la legalità delle esportazioni italiane. Questo episodio solleva interrogativi urgenti su come vengano effettuati i controlli e su eventuali falle nel sistema di vigilanza. È inaccettabile che, nonostante le rigide normative in materia, si verifichino operazioni di questo tipo, con il rischio di alimentare conflitti internazionali e di compromettere la posizione dell'Italia nel rispetto del diritto internazionale. Serve un'immediata verifica da parte delle autorità competenti per accertare eventuali responsabilità e garantire che episodi simili non possano più ripetersi. Chiedo al Governo di riferire con urgenza su questo caso e di rafforzare i meccanismi di controllo sulle esportazioni di materiali sensibili. La sicurezza e la credibilità dell'Italia non possono essere messe a rischio da manovre illecite e irresponsabili. È altresì una fase geopolitica delicata, in cui servono messaggi perentori e senza ambiguità contro le sirene dei signori della guerra e contro il rischio concreto che armi di fabbricazione italiana vengano utilizzate per commettere crimini di guerra a Gaza o in altre aree. Per questo, presenterò un'interrogazione parlamentare per chiedere al Governo di chiarire ogni aspetto di questa vicenda e di adottare misure più efficaci per prevenire il commercio illegale di componenti bellici. Marco Croatti - Senatore M5S.

Strade e ferrovie: "Priorità al porto di Ravenna e allo sviluppo attorno all'allargamento dell'autostrada"

Incontro in Provincia a **Ravenna** con Irene Priolo, assessore regionale all'ambiente, mobilità, infrastrutture e ai trasporti nella giunta de Pascale. Con Priolo i sindaci e assessori dei comuni della Provincia hanno affrontato il tema dei collegamenti ferroviari e stradali. Priorità al **porto** e a tutta la rete che orbita attorno all'allargamento dell'A14, compresa la nuova circonvallazione di Faenza. Per quanto riguarda il quadruplicamento ferroviario fino a Castel Bolognese e Solarolo, dopo le polemiche dei mesi scorsi, la Regione ha chiesto più attenzione ai territori. Si è parlato di ricostruzione post alluvione, del prolungamento dell'E45 fino in Veneto, ma anche dell'emergenza della discarica di Palazzuolo sul Senio.



Shipping Italy

Ravenna

Sequestro di armi per Israele in porto a Ravenna

Da inizio febbraio nel **porto di Ravenna** è bloccato un carico di 14 tonnellate di componenti di armi diretto a Israele. In tutto ottocento pezzi metallici classificati come materiale d'armamento e diretti all'azienda israeliana Imi Systems Ltd che rifornisce l'esercito locale. Il sequestro d'urgenza è stato effettuato dall'Agenzia delle Dogane e convalidato dal Gip del tribunale romagnolo. La notizia era rimasta finora sotto silenzio e solo nelle scorse ore la stampa locale l'ha riportata, dopo che il Tribunale di **Ravenna** ha esaminato la richiesta di dissequestro avanzata dall'avvocato Luca Perego che assiste la ditta Valforge di Lecco. Quest'ultima, specializzata in fucina e stampa di articoli metallici di varia natura, ha ricevuto a metà 2024 un ordine di oltre 250mila euro dalla IMI Systems e a sua volta ha commissionato la fabbricazione dei pezzi a due aziende di Varese. Valforge però, come contesta la procura, non ha l'autorizzazione a esportare il materiale bellico, né è iscritta nel Registro nazionale delle imprese istituito presso il ministero della Difesa. È stato quindi indagato l'amministratore unico della società. La linea della difesa sostiene che l'azienda non era a conoscenza della destinazione militare, essendo questi prodotti dalla "funzione indistinguibile", usati anche nel settore civile, per quanto la natura militare di Imi e la classificazione dei pezzi come componenti d'arma fossero pacifici. Certificati da Valforge i pezzi, Imi s'è poi occupata di spedirli via camion a **Ravenna** per l'imbarco, ma al Terminal Container **Ravenna** l'Agenzia delle Dogane ha provveduto al sequestro a causa della carente documentazione.



Sos Ltm, sindacati e proprietà al tavolo dell'Authority

Guerrieri vede un qualche spiraglio: c'è una disponibilità dell'azienda **LIVORNO**. Davanti al presidente dell'Authority labronica è andato in scena un nuovo atto dell' esplosivo caso Ltm che sta facendo salire la temperatura dell'agitazione sociale sulle banchine livornesi . Alle organizzazioni sindacali Cgil Cisl Uil dei lavoratori del **porto** non va proprio giù l'idea che la società Ltm abbandoni il proprio "mestiere", quello di gestire nel **porto** di **Livorno** un terminal in Darsena 1 come realtà art. 18, per cambiare pelle e mansioni diventando un nuovo soggetto ma come impresa di operazioni portuali (art. 16). Con la paura relativa al destino di una cinquantina di addetti hanno messo la questione al centro dell'incontro: temono un bagno di sangue dal punto di vista dell'occupazione. Luciano Guerrieri, numero uno dell'Autorità di Sistema Portuale, ha messo attorno a un tavolo a Palazzo Rosciano i rappresentanti sindacali e i vertici della società terminalistica (il presidente Giuseppe Savarese e l'amministratore delegato Matteo Savelli). L'ha fatto ascoltando «con attenzione» le preoccupazioni espresse dai lavoratori: per Guerrieri dall'incontro è emersa la possibilità «di inquadrare la problematica e di tracciare un possibile percorso di sviluppo», come ha dichiarato in serata alla fine del faccia a faccia. In quale direzione? Obiettivo: «nel breve periodo consentire di salvaguardare gli attuali livelli occupazionali», comunque - ha aggiunto - con un occhio parimenti attento agli equilibri operativi dello scalo». E per uscire dagli auspici e dare concretezza al risultato? Guerrieri intravede uno spiraglio: «Non possiamo non registrare la disponibilità del gruppo armatoriale che compone Ltm a dare piena continuità occupazionale , come peraltro è stato già fatto nel recente passato, quando si sono presentate le prime difficoltà a causa della contrazione dei traffici. Ci assicureremo quindi che i lavoratori non vengano lasciati soli». Quanto al breve termine, si è detto: e su una prospettiva invece di più lungo termine? Lo scopo è quello di «inquadrare soluzioni compatibili con la scelta dell'amministrazione rispetto al futuro utilizzo delle aree oggi in concessione a Ltm», dicono da Palazzo Rosciano in una nota diffusa in serata. Aggiunge Guerrieri: «Bisognerà comprendere bene le dinamiche, avendo a mente la duplice priorità della salvaguardia occupazione e di un mantenimento di assetti sostenibili dell'organico del **porto** nel suo complesso », ha concluso il presidente, precisando che le soluzioni saranno individuate e condivise con la comunità portuale in sede di Organismo di partenariato.



03/28/2025 04:24

Guerrieri vede un qualche spiraglio: c'è una disponibilità dell'azienda **LIVORNO**. Davanti al presidente dell'Authority labronica è andato in scena un nuovo atto dell' esplosivo caso Ltm che sta facendo salire la temperatura dell'agitazione sociale sulle banchine livornesi . Alle organizzazioni sindacali Cgil Cisl Uil dei lavoratori del porto non va proprio giù l'idea che la società Ltm abbandoni il proprio "mestiere", quello di gestire nel porto di Livorno un terminal in Darsena 1 come realtà art. 18, per cambiare pelle e mansioni diventando un nuovo soggetto ma come impresa di operazioni portuali (art. 16). Con la paura relativa al destino di una cinquantina di addetti hanno messo la questione al centro dell'incontro: temono un bagno di sangue dal punto di vista dell'occupazione. Luciano Guerrieri, numero uno dell'Autorità di Sistema Portuale, ha messo attorno a un tavolo a Palazzo Rosciano i rappresentanti sindacali e i vertici della società terminalistica (il presidente Giuseppe Savarese e l'amministratore delegato Matteo Savelli). L'ha fatto ascoltando «con attenzione» le preoccupazioni espresse dai lavoratori: per Guerrieri dall'incontro è emersa la possibilità «di inquadrare la problematica e di tracciare un possibile percorso di sviluppo», come ha dichiarato in serata alla fine del faccia a faccia. In quale direzione? Obiettivo: «nel breve periodo consentire di salvaguardare gli attuali livelli occupazionali», comunque - ha aggiunto - con un occhio parimenti attento agli equilibri operativi dello scalo». E per uscire dagli auspici e dare concretezza al risultato? Guerrieri intravede uno spiraglio: «Non possiamo non registrare la disponibilità del gruppo armatoriale che compone Ltm a dare piena continuità occupazionale , come peraltro è stato già fatto nel recente passato, quando si sono presentate le prime difficoltà a causa della contrazione dei traffici. Ci assicureremo quindi che i lavoratori non vengano lasciati soli». Quanto al breve termine, si è detto: e su una prospettiva invece di più lungo termine? Lo scopo è quello di «inquadrare soluzioni compatibili con la scelta dell'amministrazione

Confermare Guerrieri a Livorno? Perché no?

LIVORNO - Quello che ormai, a buon diritto, può ritenersi un ritardo eccessivo nelle nomine di alcuni presidenti di Autorità di Sistema portuale, peraltro consueto un po' a tutti i governi degli ultimi lustri, incoraggia i cronisti a cimentarsi nel solito balletto di ipotesi e di voci fondate più che altro sul sentito dire (quando va bene) o, addirittura, inventate di sana pianta. In siffatto contesto di caselle riempite e da riempire, se si eccettua, forse, il pronostico che indica il tetragono segretario generale dell'AdSp livornese, Matteo Paroli, come destinato a Genova e se si eccettua la manifestata disponibilità dell'ormai ex presidente di Gioia Tauro, il livornese Agostinelli, niente è dato sapere a proposito della presidenza dei porti del mar Tirreno settentrionale. Insomma, né in città né fuori, sembra circolare alcuna voce, credibile o campata in aria, sulla persona che potrebbe succedere a Luciano Guerrieri. Silenzio assoluto o quasi. A dire il vero, però, un nome è sempre stato propugnato instancabilmente quanto solitariamente dal presidente della regione Toscana, Eugenio Giani, ed è quello dello stesso Guerrieri, attualmente in prorogatio. E perché no poi? Effettivamente Guerrieri non ha demeritato (elemento che, di per sé, non sarebbe sufficiente), inoltre ha indiscutibilmente saputo rappresentare un polo di sintesi e di equilibrio fra i diversi interessi e diciamo fra le diverse parti perennemente a confronto nel turbolento universo della portualità livornese. Un discorso a parte, invece, andrebbe fatto a proposito dell'incarico di commissario per la darsena Europa, la grande infrastruttura in discussione, in gestazione e (magari!) in fase di realizzazione da decenni, un gravame che, a giudizio di molti, è inopportuno caricare sulle spalle, già abbastanza provate, di chi deve portare il peso delle responsabilità di una AdSp come quella del mTs, che si articola anche negli scali di Piombino e di Portoferraio. Sovrintendere e far marciare la costruzione di una fra le maggiori infrastrutture del Paese significa dedicarsi in toto a quella finalità, con precisa e decisa determinazione, collaborando, dove è possibile, e confrontandosi, anche aspramente, se occorre, con la presidenza dell'AdSp e va da sé che nessun sano confronto può svilupparsi se le due funzioni di commissario e di presidente cadono in capo alla stessa persona. Insomma, dal silenzio e dal buio che continuano ad avviluppare la nomina del presidente dell'Authority labronica potrebbe delinearsi ed emergere nuovamente la nota e collaudata personalità di Luciano Guerrieri, ma sarebbe cosa buona e giusta che ad occuparsi di portare avanti l'agognato programma della darsena Europa fosse un soggetto terzo, di sicura esperienza e di comprovata competenza, oltre che caratterizzato dalla massima trasparenza dei propri atti. Ciò che serve è, in definitiva, una personalità non coinvolta, non influenzata né influenzabile e, sopra tutto, non condizionata dall'amministrazione dell'AdSp che la ospita, della cui struttura dovrebbe comunque profittevolmente avvalersi. È chiedere troppo o, più



Messaggero Marittimo

Livorno

semplicemente, si tratta di esigenze commisurate all'importanza dello scopo da perseguire e conseguire?

Livorno, vertice in Authority sul futuro di LTM: "Massima attenzione ai lavoratori"

LIVORNO - Si è tenuto nelle scorse ore un incontro cruciale a Palazzo Rosciano, un tavolo organizzato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per discutere il futuro dei 51 lavoratori di LTM, azienda che gestisce un terminal in Darsena 1 e che si trova in una situazione di incertezza operativa. Al tavolo hanno partecipato i rappresentanti sindacali e i vertici della società terminalistica, con la presenza del presidente Giuseppe Savarese e dell'amministratore delegato Matteo Savelli. Il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, ha sottolineato l'impegno dell'ente nel garantire la continuità occupazionale: Abbiamo ascoltato con attenzione le preoccupazioni espresse dai lavoratori e tracciato un possibile percorso che, nel breve termine, consenta di salvaguardare i posti di lavoro, tenendo conto degli equilibri operativi del porto. Guerrieri ha evidenziato la disponibilità del gruppo armatoriale che compone LTM nel garantire la continuità occupazionale, come già avvenuto in passato per fronteggiare la contrazione dei traffici. Ci assicuriamo che i lavoratori non vengano lasciati soli, ha ribadito. Sul lungo periodo, il focus sarà quello di individuare soluzioni compatibili con le strategie dell'Autorità in merito all'utilizzo delle aree oggi in concessione alla società. Bisognerà comprendere bene le dinamiche, con la duplice priorità di tutelare l'occupazione e mantenere un assetto sostenibile dell'organico portuale, ha concluso Guerrieri, sottolineando che le scelte future saranno condivise con il cluster portuale nell'ambito dell'Organismo di Partenariato. "L'incontro è durato un'ora circa. I vertici dell'azienda hanno confermato anche in questa sede quanto ci aveva anticipato nella riunione di martedì scorso - conferma Giuseppe Gucciardo (Filt-Cgil) - C'è tempo fino al prossimo dicembre per organizzarsi nei termini di quella che sarà una nuova concessione, su traffici però asseverati e che per questo chi si troverà a gestirla, è anche chiamato a farsi obbligatoriamente carico in toto dell'attuale livello di occupazione". In tal senso, pare che rassicurazioni importanti siano già giunte da parte dello stesso Savelli che avrebbe garantito la riallocazione di tutti gli amministrativi all'interno delle altre aziende del gruppo Onorato, Moby e Porto 2000 su tutte. La stessa AdSp ha confermato che la strada è percorribile ma concorda anche che si tratta di una discussione a lungo termine, la partita è lunga, ben più ampia, che coinvolge equilibri dell'intero porto assodati da anni. Per questo motivo, il colloquio iniziato con Ltm in realtà dovrà estendersi all'intera comunità portuale e a tutti gli organi preposti, a partire dall'organismo di partenariato". Anche per evitare di porre sotto stress il sistema portuale labronico, Gucciardo conferma la disponibilità al dialogo, "senza partire a tutto gas", in una presa in carico di responsabilità in un momento peraltro delicato come quello della nomina del (nuovo? riconfermato?) presidente al vertice dell'AdSp. "Non ci opponiamo a una riorganizzazione del lavoro, fatto peraltro



Messaggero Marittimo

Livorno

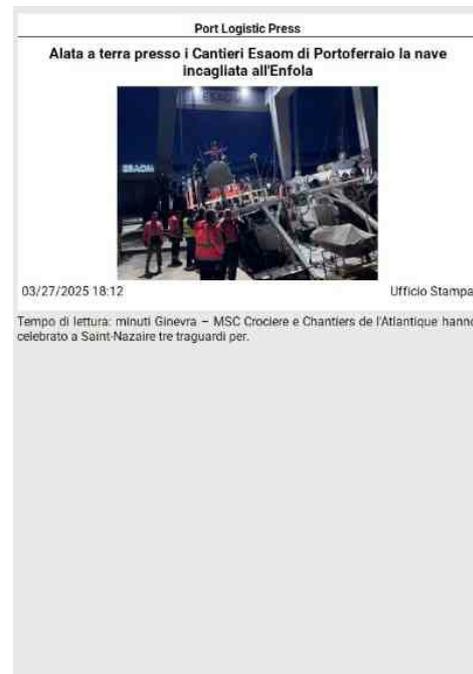
inevitabilmente ciclico - sottolinea - Ci assicureremo solo che lo stress di questi cambiamenti non ricadono solo ed esclusivamente sulle spalle dei lavoratori. Con il nuovo concessionario, lavoreremo affinché si sviluppino anche nuove attività". Prossima tappa, il nuovo incontro tra le parti interessate fissato dal Prefetto Dionsi a Palazzo di Governo per lunedì pomeriggio, il prossimo 31 Marzo.

Port Logistic Press

Piombino, Isola d' Elba

Alata a terra presso i Cantieri Esaom di Portoferraio la nave incagliata all'Enfola

Portoferraio (Isola d'Elba) Si sono concluse ieri le operazioni di messa in sicurezza della M/N FUGRO MERCATOR, che si era incagliata sugli scogli dell' Enfola nella notte di sabato 22 marzo. Si sono concluse con il trasporto presso i Cantieri Esaom di Portoferraio per il successivo alaggio a terra, ancora in corso, La M/N FUGRO MERCATOR, dopo lo svuotamento del carburante e il posizionamento dei palloni idrostatici è stata rimorchiata e trasferita nel capoluogo dell'Isola sotto il coordinamento della Guardia Costiera di Portoferraio. Si è così garantita la totale salvaguardia della vita umana in mare e si sono evitati danni ambientali nel contesto di estremo pregio naturalistico del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano.



Amerigo Vespucci ad Ancona, gli orari delle visite a bordo

Siamo felici di accogliere il veliero Amerigo Vespucci, nave scuola della Marina Militare. Sono due i porti dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale inseriti nel Tour Mediterraneo 2025 della nave più bella del mondo: il porto di Ancona, con il grande ritorno dall'ultima visita di ottobre 2022, il 1 e il 2 aprile e, per la prima volta, il porto di Ortona dal 4 al 6 aprile. Nel porto di Ancona, le visite a bordo del veliero, organizzate dalla Marina Militare, si svolgeranno: martedì 1 aprile dalle 15.30 alle 20 mercoledì 2 aprile dalle 17 alle 21 I visitatori potranno accedere all'area **portuale** a piedi dal varco San Primiano o dal varco della Repubblica. Il Comune di Ancona ha predisposto un bus navetta gratuita il 1 e 2 aprile dalle 14.30 dal parcheggio degli Archi al Porto antico, a pochi metri da dove sarà ormeggiata la nave. Vespucci, ti aspettiamo! **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatsapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale <https://vivere.me/waVivereAncona> oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale [@vivereAncona](https://t.me/vivereancona) o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter Questo è un articolo pubblicato il 27-03-2025 alle 15:58 sul giornale del 28 marzo 2025 0 letture Commenti.

vivereancona.it

Amerigo Vespucci ad Ancona, gli orari delle visite a bordo



03/27/2025 16:02

Siamo felici di accogliere il veliero Amerigo Vespucci, nave scuola della Marina Militare. Sono due i porti dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale inseriti nel Tour Mediterraneo 2025 della nave più bella del mondo: il porto di Ancona, con il grande ritorno dall'ultima visita di ottobre 2022, il 1 e il 2 aprile e, per la prima volta, il porto di Ortona dal 4 al 6 aprile. Nel porto di Ancona, le visite a bordo del veliero, organizzate dalla Marina Militare, si svolgeranno: martedì 1 aprile dalle 15.30 alle 20 mercoledì 2 aprile dalle 17 alle 21 I visitatori potranno accedere all'area portuale a piedi dal varco San Primiano o dal varco della Repubblica. Il Comune di Ancona ha predisposto un bus navetta gratuita il 1 e 2 aprile dalle 14.30 dal parcheggio degli Archi al Porto antico, a pochi metri da dove sarà ormeggiata la nave. Vespucci, ti aspettiamo! Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatsapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale <https://vivere.me/waVivereAncona> oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale [@vivereAncona](https://t.me/vivereancona) o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter Questo è un articolo pubblicato il 27-03-2025 alle 15:58 sul giornale del 28 marzo 2025 0 letture Commenti.

Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia apre una nuova rotta per il trasporto di bestiame vivo

CIVITAVECCHIA - Il porto commerciale di Civitavecchia si prepara a inaugurare una nuova direttrice strategica: il traffico marittimo di bestiame vivo. Un'operazione che segna un cambio di passo per lo scalo laziale, reso possibile dall'azione del presidente dell'Authority Pino Musolino, oggi divenuto commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Dopo la dismissione della centrale di Torre Valdaliga Nord che ha ridotto drasticamente i traffici legati all'importazione di carbone, il porto ha dovuto reinventarsi per compensare le perdite. Serviva una diversificazione. Come racconta un articolo di Etruria News, la soluzione si è trovata con l'apertura al commercio internazionale di animali vivi, un mercato in crescita in cui l'Italia finora ha avuto un ruolo marginale. Fino ad oggi, i capi di bestiame italiani venivano trasportati via camion verso porti croati o sloveni per l'imbarco verso il Nord Africa e il Medio Oriente, con costi elevati per gli allevatori. Ora, grazie alle certificazioni e alle autorizzazioni sanitarie ottenute, Civitavecchia potrà diventare un punto di riferimento per questo traffico, abbattendo i costi logistici e migliorando la competitività del settore. Prossimamente infatti allo scalo laziale attraccheranno le prime navi cargo specializzate, dotate di strutture interne per il trasporto sicuro degli animali: recinti, sistemi di ventilazione e alimentazione per garantire condizioni ottimali durante il viaggio. Le destinazioni principali saranno Egitto, Arabia Saudita, Iraq, Giordania e Libano, mercati con una domanda crescente di bestiame. Già nel 2022 invece, grazie alla designazione del Posto di Controllo Frontaliero come punto di uscita per l'esportazione di animali vivi della specie bovina, Civitavecchia era diventato il primo e unico scalo in Italia con le necessarie autorizzazioni per questa tipologia di traffico, imbarcando un centinaio di bovini diretti in Tunisia per il viaggio inaugurale. L'autorizzazione era arrivata con un decreto del Direttore Generale della Sanità Animale e dei Farmaci Veterinari del Ministero della Salute, che aveva dato seguito alla sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa tra il Ministero stesso, l'ASL Roma 4 e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. L'iniziativa conferma la strategia di Civitavecchia di diventare un hub multifunzionale, capace di intercettare nuovi flussi commerciali.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

"Si può essere terminalisti portuali anche senza banchina"

Ciò che caratterizza una concessione portuale ex articolo 18 della legge 84/94 è che essa riguardi una porzione di demanio portuale e che sia rilasciata per lo svolgimento di operazioni portuali, a prescindere dalla particella congiuntiva utilizzata nel titolo della norma stessa ("Concessione di aree e banchine"). È la conclusione a cui è giunto il Consiglio di Stato con una ponderosa sentenza che ha rigettato l'appello contro analogo pronunciamento del Tar del Lazio a riguardo di un ricorso di Cilp - Cooperativa Impresa Lavoratori Portuali di **Civitavecchia** contro alcuni atti dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrosetentrionale. In sostanza Cilp, che tradizionalmente opera a **Civitavecchia** come articolo 16 (operatore portuale) su banchine pubbliche e che da oltre dieci anni ha una concessione ex articolo 18 su un'area portuale sprovvista di accesso al mare, contestava la natura di quest'ultimo titolo, sostenendo che, proprio per l'assenza di banchine, andasse inquadrato sulla base dell'articolo 36 del Codice della Navigazione e assoggettato quindi - in base ai regolamenti dell'Adsp - a un canone inferiore a quello invece preteso dall'ente e dalla società versato. Il Consiglio di Stato, però, evidenziato come "dal 2014 in poi - ovvero dal rilascio dell'autorizzazione ex art. 16 L. 84/1994 in suo favore - tutte le istanze avanzate dalla società appellante per il rilascio di concessioni demaniali marittime fanno esclusivo riferimento all'art. 18 della Legge 84/1994, ai sensi del quale, dall'anno 2015, la Cilp ha anche sottoscritto tutte le concessioni", ha rigettato la tesi della società. Con articolate motivazioni e rifacendosi anche a circolari ministeriali e a precedenti pronunce di altre sezioni, i giudici hanno infatti statuito in primo luogo che "L'art. 18 L. 84/1994 presuppone, infatti, che la concessione sia diretta allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali e che le attività si svolgano su beni del demanio in ambito portuale". E, in secondo luogo, hanno definito "legittima la decisione dell'Autorità di ricondurre la concessione in esame all'articolo 18 L. n. 84/1994 sull'assunto che l'ipotesi ivi contemplata, nell'indicare l'oggetto della concessione in parola, operi un riferimento alle 'banchine' e alle 'aeree portuali' in termini disgiunti, ossia in via alternativa (anziché in senso congiunto, ossia in forma concorrente, come viceversa sostenuto dalla società appellante). Infatti, la concessione ai sensi dell'art. 18 della Legge 84/1994, oltre a riguardare aree e banchine (in forma congiunta) e avere ad oggetto lo svolgimento dell'intero ciclo delle operazioni portuali, può riguardare alternativamente solo aree o solo banchine e avere ad oggetto solo alcune delle operazioni portuali che costituiscono il ciclo". A.M.



Porti Il Consiglio di Stato conferma il rigetto di un ricorso della Cilp di Civitavecchia che mirava alla restituzione di parte dei canoni versati per un'area 'senza mare' di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Ciò che caratterizza una concessione portuale ex articolo 18 della legge 84/94 è che essa riguardi una porzione di demanio portuale e che sia rilasciata per lo svolgimento di operazioni portuali, a prescindere dalla particella congiuntiva utilizzata nel titolo della norma stessa ("Concessione di aree e banchine"). È la conclusione a cui è giunto il Consiglio di Stato con una ponderosa sentenza che ha rigettato l'appello contro analogo pronunciamento del Tar del Lazio a riguardo di un ricorso di Cilp - Cooperativa Impresa Lavoratori Portuali di Civitavecchia contro alcuni atti dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrosetentrionale. In sostanza Cilp, che tradizionalmente opera a Civitavecchia come articolo 16 (operatore portuale) su banchine pubbliche e che da oltre dieci anni ha una concessione ex articolo 18 su un'area portuale sprovvista di accesso al mare, contestava la natura di quest'ultimo titolo, sostenendo che, proprio per l'assenza di banchine, andasse inquadrato sulla base dell'articolo 36 del Codice della Navigazione e assoggettato quindi - in base ai regolamenti dell'Adsp - a un canone inferiore a quello invece preteso dall'ente e dalla società versato. Il Consiglio di Stato, però, evidenziato come "dal 2014 in poi - ovvero dal rilascio dell'autorizzazione ex art. 16 L. 84/1994 in suo favore - tutte le istanze avanzate dalla società appellante per il rilascio di concessioni demaniali marittime fanno esclusivo riferimento all'art. 18 della Legge 84/1994, ai sensi del quale, dall'anno 2015, la Cilp ha anche sottoscritto tutte le concessioni", ha rigettato la tesi della società. Con articolate motivazioni e rifacendosi anche a circolari ministeriali e a precedenti pronunce di altre sezioni, i giudici hanno infatti statuito in primo luogo che "L'art. 18 L. 84/1994 presuppone, infatti, che la concessione sia diretta allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali e che le attività si svolgano su

Cronache Della Campania

Napoli

Vesuvio Race 2025: al via la sesta edizione della regata tra sport e promozione del territorio

Dopo il successo del primo evento dell'anno, con la proiezione del film No More Trouble - Cosa rimane di una tempesta di Tommaso Romanelli, la Vesuvio Race 2025 si prepara a tornare in mare. Punti Chiave Articolo La prestigiosa regata, giunta alla sua sesta edizione, prenderà il via sabato 29 marzo dalla Baia dell'Oncino, tra Castellammare di Stabia e Torre Annunziata. Inserita nel calendario della Federazione Italiana Vela (FIV) e sostenuta da Banca Progetto, la manifestazione è molto più di una competizione sportiva: rappresenta un'occasione di promozione per il territorio costiero, unendo sport e valorizzazione paesaggistica. Pubblicato: 22/03/2025 07:26 Advertisement

Si è spento all'età di 76 anni George Foreman, una delle icone più celebri della boxe mondiale. L'annuncio della scomparsa è stato dato dalla famiglia dell'ex campione dei pesi massimi, nato nel 19... Il percorso, infatti, si snoda tra alcune delle località più suggestive del Golfo di Napoli, toccando Napoli, Procida, Ischia, Capri e la Costiera Sorrentina. L'evento vedrà sulla linea di partenza oltre 40 imbarcazioni con equipaggi provenienti da tutta Italia. Tra i partecipanti più attesi, ci sono i team laziali Globulo Rosso (Yacht Club Gaeta

EVS), Celestina (Reale Circolo Canottieri Tevere Remo) e Loucura 3 (Circolo Nautico Caposele di Formia). Nella classe Orc, si daranno battaglia Nientemale, Duffy ed Emytoo, tutte della Lega Navale di Pozzuoli. Riflettori puntati anche su Farr'e Night, vincitore in tempo reale dell'edizione 2024, che gareggerà per il Circolo Nautico di Torre del Greco. Tre le prove in programma: Vesuvio Race (75 miglia nautiche) - Percorso completo con partenza dalla Baia dell'Oncino, giro delle isole di Procida, Ischia e Capri, arrivo a Castellammare di Stabia dopo aver doppiato la boa di Napoli, nei pressi di Castel dell'Ovo. Vesuvio Race Light (50 miglia nautiche) - Un tragitto ridotto per valorizzare la vela e la navigazione, con boa alla Corricella di Procida e ritorno. Vesuvio Race Coastal (20 miglia nautiche) - Dedicata ai piccoli e agguerriti minialtura, con rotta verso lo scoglio del Vervece e arrivo a Castellammare. Pubblicato: 22/03/2025 07:08 Torna il sorriso in casa Ferrari grazie a Lewis Hamilton che ha vinto la sprint Race del Gp di Cina, seconda gara del mondiale di Formula 1 che si disputa sul circuito di Shanghai. Per il pilota br... La regata è organizzata dal Comitato Vesuvio Race, composto da giovani velisti professionisti e appassionati, sotto la guida del Circolo Nautico di Torre Annunziata, presieduto dal dott. Felicio De Luca. La competizione apre ufficialmente il circuito delle regate offshore della V Zona FIV e porta avanti uno spirito di aggregazione e sfida che la contraddistingue fin dalla prima edizione. Grazie al contributo della Vesuvio Race, quest'anno il Circolo Nautico Torre Annunziata ha ottenuto il prestigioso riconoscimento "Città della Vela e del Mare" dalla FIV, a testimonianza dell'impegno nella diffusione della cultura velica. A supporto dell'evento, il **Porto**



Dopo il successo del primo evento dell'anno, con la proiezione del film No More Trouble - Cosa rimane di una tempesta di Tommaso Romanelli, la Vesuvio Race 2025 si prepara a tornare in mare. Punti Chiave Articolo La prestigiosa regata, giunta alla sua sesta edizione, prenderà il via sabato 29 marzo dalla Baia dell'Oncino, tra Castellammare di Stabia e Torre Annunziata. Inserita nel calendario della Federazione Italiana Vela (FIV) e sostenuta da Banca Progetto, la manifestazione è molto più di una competizione sportiva: rappresenta un'occasione di promozione per il territorio costiero, unendo sport e valorizzazione paesaggistica. Pubblicato: 22/03/2025 07:26 Advertisement Si è spento all'età di 76 anni George Foreman, una delle icone più celebri della boxe mondiale. L'annuncio della scomparsa è stato dato dalla famiglia dell'ex campione dei pesi massimi, nato nel 19... Il percorso, infatti, si snoda tra alcune delle località più suggestive del Golfo di Napoli, toccando Napoli, Procida, Ischia, Capri e la Costiera Sorrentina. L'evento vedrà sulla linea di partenza oltre 40 imbarcazioni con equipaggi provenienti da tutta Italia. Tra i partecipanti più attesi, ci sono i team laziali Globulo Rosso (Yacht Club Gaeta EVS), Celestina (Reale Circolo Canottieri Tevere Remo) e Loucura 3 (Circolo Nautico Caposele di Formia). Nella classe Orc, si daranno battaglia Nientemale, Duffy ed Emytoo, tutte della Lega Navale di Pozzuoli. Riflettori puntati anche su Farr'e Night, vincitore in tempo reale dell'edizione 2024, che gareggerà per il Circolo Nautico di Torre del Greco. Tre le prove in programma: Vesuvio Race (75 miglia nautiche) - Percorso completo con partenza dalla Baia dell'Oncino, giro delle isole di Procida, Ischia e Capri, arrivo a Castellammare di Stabia dopo aver doppiato la boa di Napoli, nei pressi di Castel dell'Ovo. Vesuvio Race Light (50 miglia nautiche) - Un tragitto ridotto per valorizzare la vela e la navigazione, con boa alla Corricella di Procida e ritorno. Vesuvio Race Coastal (20 miglia nautiche) -

Cronache Della Campania

Napoli

Turistico Marina di Stabia garantirà l'accoglienza e i servizi logistici per la flotta partecipante. Il programma prevede: 28 marzo, ore 19:00 - Briefing tecnico in modalità webinar sul canale YouTube ufficiale; 29 marzo, pre-regata - Incontro con il presidente del Comitato di Regata, Francesco Coraggio , e il prof. Raffaele Montella , esperto di meteorologia marina dell'Università Parthenope; 5 aprile, ore 20:00 - Premiazione presso lo Yacht Club del Marina di Stabia . Come ogni anno, sarà attivo un sistema di tracciamento satellitare per seguire la gara in tempo reale, con aggiornamenti sui canali social e sul sito ufficiale www.vesuviorace.com L'edizione 2025 è sostenuta da Banca Progetto , main sponsor della manifestazione, e da numerosi partner tra cui Ferrarelle, Nautic Sales & Marketing, Oplonti Charter e l' Abbazia di Crapolla . Preziosa la collaborazione con il Club Nautico della Vela di Napoli e le sezioni della Lega Navale Italiana di Procida e Pozzuoli . L'evento gode inoltre del patrocinio dei Comuni di Torre Annunziata, Napoli, Portici, Ercolano, Torre del Greco, Vico Equense, Capri, Forio d'Ischia e Procida , confermandosi come una delle manifestazioni veliche più prestigiose del Sud Italia. Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento. .

Napoli Village

Napoli

Vesuvio Race, sabato la regata del vulcano

Il primo appuntamento di quest'anno per i velisti ed i simpatizzanti della Vesuvio Race è stato al cinema con la proiezione del film "No More Trouble - cosa rimane di una tempesta" di Tommaso Romanelli. L'evento svoltosi il 14 marzo ha dato il via al programma sociale ed ha visto la partecipazione in sala di più di 100 persone. Adesso si va in acqua! Tutto pronto per la sesta edizione della Vesuvio Race powered by Banca Progetto, in programma da calendario delle regate FIV Nazionale, lo start sabato 29 marzo nella baia dell'Oncino, tra Castellammare e Torre Annunziata. La manifestazione, che vuole essere ogni anno sempre più coerente e vicina alle esigenze dei partecipanti, non è solo un evento a carattere sportivo, ma un atto di promozione del territorio costiero partendo dalla provincia: un territorio ricco di bellezza ed un percorso avvincente con i suoi passaggi sotto costa che danno tanto filo da torcere dal punto di vista tattico. La partenza, prevista per sabato 29 Marzo ore 12:00 vedrà le imbarcazioni e i relativi equipaggi confrontarsi in un percorso che parte dalle acque di Torre Annunziata-Castellammare di Stabia e tocca le acque della città di Napoli con una boa poco distante da Castel dell'ovo, le isole di Procida, Ischia, Capri e Costiera Sorrentina, con due percorsi collaterali. Tre percorsi ed oltre 40 imbarcazioni previste sulla linea di partenza con armatori provenienti anche da fuori regione. Parlano laziale il team di Globulo Rosso dallo Yacht Club Gaeta EVS con il loro Este31, vincitore Overall della scorsa edizione, Celestina dal Reale Circolo Canottieri Tevere Remo e Loucura 3 del Circolo Nautico Caposele di Formia. In classe Orc, protagoniste Nientemale di Pippo Osci e Riccardo Calcagni, Duffy di Enrico Calvi, Emytoo di Claudio Rubino. Tutte provenienti dalla sezione Lega Navale di Pozzuoli. In gara il vincitore in tempo reale 2024 Farr'e Night di Marco Calcagni con i colori del Circolo Nautico di Torre del Greco. La regata è organizzata dal Comitato Vesuvio Race, composto da un team di giovani velisti professionisti e appassionati, sotto l'egida del Circolo Nautico di Torre Annunziata presieduto dal dott. Felicio de Luca. La regata apre il circuito delle più importanti regate offshore previste in V ZONA, ed è animata da un forte spirito di aggregazione e di competizione che lo ha caratterizzato fin dalla prima edizione. Tra le attività promosse dal CNTA La Vesuvio Race ha contribuito quest'anno al conferimento del prestigioso riconoscimento "Città della Vela e del Mare" dalla Federazione Italiana Vela (FIV). Le prove previste: Vesuvio Race (75 miglia nautiche) con partenza dalla Baia dell'Oncino di Torre Annunziata, giro delle isole di Procida, Ischia e Capri, arrivo a Castellammare di Stabia doppiando la boa posta a Napoli all'altezza di Castel dell'Ovo visibile dal lungomare Caracciolo (Classi: Orc, X2, Class 950, Gran Crociera) Vesuvio Race Light (50 miglia nautiche) con l'obiettivo di promuovere lo sport della vela e la bellezza della navigazione, con partenza dalla baia dell'Oncino di Torre Annunziata,



Il primo appuntamento di quest'anno per i velisti ed i simpatizzanti della Vesuvio Race è stato al cinema con la proiezione del film "No More Trouble - cosa rimane di una tempesta" di Tommaso Romanelli. L'evento svoltosi il 14 marzo ha dato il via al programma sociale ed ha visto la partecipazione in sala di più di 100 persone. Adesso si va in acqua! Tutto pronto per la sesta edizione della Vesuvio Race powered by Banca Progetto, in programma da calendario delle regate FIV Nazionale, lo start sabato 29 marzo nella baia dell'Oncino, tra Castellammare e Torre Annunziata. La manifestazione, che vuole essere ogni anno sempre più coerente e vicina alle esigenze dei partecipanti, non è solo un evento a carattere sportivo, ma un atto di promozione del territorio costiero partendo dalla provincia: un territorio ricco di bellezza ed un percorso avvincente con i suoi passaggi sotto costa che danno tanto filo da torcere dal punto di vista tattico. La partenza, prevista per sabato 29 Marzo ore 12:00 vedrà le imbarcazioni e i relativi equipaggi confrontarsi in un percorso che parte dalle acque di Torre Annunziata-Castellammare di Stabia e tocca le acque della città di Napoli con una boa poco distante da Castel dell'ovo, le isole di Procida, Ischia, Capri e Costiera Sorrentina, con due percorsi collaterali. Tre percorsi ed oltre 40 imbarcazioni previste sulla linea di partenza con armatori provenienti anche da fuori regione. Parlano laziale il team di Globulo Rosso dallo Yacht Club Gaeta EVS con il loro Este31, vincitore Overall della scorsa edizione, Celestina dal Reale Circolo Canottieri Tevere Remo e Loucura 3 del Circolo Nautico Caposele di Formia. In classe Orc, protagoniste Nientemale di Pippo Osci e Riccardo Calcagni, Duffy di Enrico Calvi, Emytoo di Claudio Rubino. Tutte provenienti dalla sezione Lega Navale di Pozzuoli. In gara il vincitore in tempo reale 2024 Farr'e Night di Marco Calcagni con i colori del Circolo Nautico di Torre del Greco. La regata è organizzata dal Comitato Vesuvio Race, composto da un team di giovani velisti professionisti e appassionati, sotto l'egida del Circolo

Napoli Village

Napoli

boa alla Corricella di Procida e ritorno verso Castellammare di Stabia (Classi: Orc con L.O.A. a partire dai 9 metri). Vesuvio Race Coastal (20 miglia nautiche) dedicato ai piccoli ed agguerriti minialtura con partenza dalla baia dell'Oncino di Torre Annunziata - scoglio del Vervece - Castellammare di Stabia. (Classe: Orc Minialtura) A supporto dell'intera logistica della manifestazione vi è il **Porto** Turistico Marina di Stabia, partner essenziale e apprezzato dalla flotta partecipante, luogo ideale per tutto il programma sportivo e conviviale dell'evento. Qui infatti si terrà il briefing tecnico in modalità webinar sul canale youtube ufficiale previsto per il giorno 28 Marzo ore 19:00 ed a seguire, il 29 Marzo il briefing pre-regata con la partecipazione del presidente del Comitato di Regata Francesco Coraggio coadiuvato dal primo membro Luciano Cosentino e ai fini dell'informazione relativa alle condizioni meteo, del prof. Raffaele Montella in rappresentanza del Centro Campano per il Monitoraggio e la Modellistica Marina e Atmosferica dell'Università Parthenope diretto dal prof. Giorgio Budillon. Nel prestigioso Yacht Club del Marina è programmata la premiazione il giorno 5 aprile alle ore 20.00. Come ad ogni edizione, non mancheranno il sistema di tracciamento satellitare della flotta, il cui link verrà reso pubblico su tutti i social e sul sito ufficiale www.vesuviorace.com. Il comitato organizzativo ha poi previsto dirette della regata con video e scatti dei principali passaggi costieri. Main sponsor anche quest'anno Banca Progetto, banca digitale specializzata nei servizi per le piccole e medie imprese italiane e per la clientela privata, che condivide la base valoriale dell'evento. Con la collaborazione del Club Nautico della Vela di Napoli, le sezioni della Lega Navale Italiana sezioni di Procida e Pozzuoli che forniscono un prezioso supporto logistico. Sponsor associati: Ferrarelle, Nautic Sales & Marketing, Oplonti Charter, Abbazia di Crapolla. L'evento è patrocinato dai comuni di: Torre Annunziata, Napoli, Portici, Ercolano, Torre del Greco, Vico Equense, Capri, Forio d'Ischia e Procida.

Il Nautilus

Bari

L'AdSP MAM ha ottenuto la certificazione UNI EN ISO 9001:2015

Un riconoscimento internazionale e un traguardo di qualità e eccellenza che attesta l'elevato standard dell'Ente nella gestione dei servizi e nell'amministrazione dei sei porti del **Sistema**. L'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM)**, in data 26 marzo 2025, ha ottenuto la certificazione UNI EN ISO 9001:2015, un riconoscimento internazionale che attesta l'elevato standard di qualità nella gestione dei compiti istituzionali di competenza dell'Ente. La certificazione riguarda tutte le attività che rientrano nelle competenze dell'AdSPMAM, tra cui l'indirizzo strategico e la programmazione, il coordinamento e la regolazione, la promozione e il controllo delle operazioni e dei servizi portuali. Inoltre, attesta la qualità dei processi relativi alle attività autorizzatorie e concessorie, nonché delle altre attività commerciali e industriali, le procedure contabili e contrattuali, i servizi legali, la digitalizzazione, ecc esercitate nei sei porti e nelle rispettive circoscrizioni territoriali. Infine, riconosce la conformità dell'Ente agli standard di qualità nello svolgimento degli ulteriori compiti propri delle **Autorità di Sistema Portuale**. "Riceviamo un riconoscimento che oltre a confermare l'elevato livello di professionalità e di dedizione del nostro Ente, funge per noi da sprone per continuare a migliorarci- commenta il commissario Straordinario, Ammiraglio Vincenzo Leone. Quotidianamente, lavoriamo per garantire standard sempre più elevati nella gestione dei servizi portuali, a beneficio degli operatori e delle imprese nei sei porti del nostro **Sistema**. E' un valore aggiunto- conclude l'Ammiraglio- che contribuirà a rafforzare la competitività e l'attrattività- a livello nazionale ed internazionale- dei nostri scali e dei territori ad essi connessi". La certificazione è stata rilasciata dall'ente Dasa-Rägister S.p.A. che ha attestato la conformità dell'AdSPMAM a tutti i requisiti previsti dalla normativa. La certificazione fornisce un quadro di riferimento per le organizzazioni, indipendentemente dal settore di appartenenza, per garantire che i propri processi siano efficienti, coerenti e orientati alla soddisfazione del cliente. La certificazione ISO 9001 viene rilasciata da strutture accreditate, come Dasa-Rägister S.p.A., Bureau Veritas, RINA, TÜV o altri organismi di certificazione riconosciuti a livello internazionale e si basa su principi fondamentali come l'approccio per processi, il miglioramento continuo, la centralità del cliente e la leadership organizzativa. Le aziende e gli enti certificati dimostrano di avere avviato procedure che garantiscono il controllo della qualità, l'ottimizzazione delle risorse e la conformità ai requisiti normativi, con l'obiettivo di aumentare l'affidabilità e la trasparenza dei servizi offerti. Il certificato è disponibile sezione Amministrazione Trasparente al link: https://adspmam.etrasparenza.it/archivio77_news-e-avvisi_0_545.html.



Informazioni Marittime

Bari

Adriatico Meridionale, certificata la gestione dei servizi nei porti dell'AdSP

Il riconoscimento internazionale UNI EN ISO 9001:2015 attesta l'elevato standard di qualità nello svolgimento dei compiti istituzionali dell'ente L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale** ha ottenuto la certificazione UNI EN ISO 9001:2015 , riconoscimento internazionale che attesta l'elevato standard di qualità nella gestione dei compiti istituzionali di competenza dell'ente. La certificazione riguarda tutte le attività che rientrano nelle competenze dell'AdSP MAM, tra cui l'indirizzo strategico e la programmazione, il coordinamento e la regolazione, la promozione e il controllo delle operazioni e dei servizi portuali. Inoltre, attesta la qualità dei processi relativi alle attività autorizzatorie e concessorie, nonché delle altre attività commerciali e industriali, le procedure contabili e contrattuali, i servizi legali, la digitalizzazione, ecc esercitate nei sei porti e nelle rispettive circoscrizioni territoriali. Infine, riconosce la conformità dell'ente agli standard di qualità nello svolgimento degli ulteriori compiti propri delle **Autorità** di **Sistema Portuale**. "Riceviamo un riconoscimento che oltre a confermare l'elevato livello di professionalità e di dedizione del nostro Ente, funge per noi da sprone per continuare a migliorarci- commenta il commissario straordinario, ammiraglio Vincenzo Leone. Quotidianamente, lavoriamo per garantire standard sempre più elevati nella gestione dei servizi portuali, a beneficio degli operatori e delle imprese nei sei porti del nostro **Sistema**. È un valore aggiunto - conclude l'ammiraglio - che contribuirà a rafforzare la competitività e l'attrattività - a livello nazionale ed internazionale- dei nostri scali e dei territori ad essi connessi". La certificazione è stata rilasciata dall'ente Dasa-Rägister S.p.A. che ha attestato la conformità dell'AdSPMAM a tutti i requisiti previsti dalla normativa. La certificazione fornisce un quadro di riferimento per le organizzazioni, indipendentemente dal settore di appartenenza, per garantire che i propri processi siano efficienti, coerenti e orientati alla soddisfazione del cliente. La certificazione ISO 9001 viene rilasciata da strutture accreditate, come Dasa-Rägister S.p.A., Bureau Veritas, RINA, TÜV o altri organismi di certificazione riconosciuti a livello internazionale e si basa su principi fondamentali come l'approccio per processi, il miglioramento continuo, la centralità del cliente e la leadership organizzativa. Le aziende e gli enti certificati dimostrano di avere avviato procedure che garantiscono il controllo della qualità, l'ottimizzazione delle risorse e la conformità ai requisiti normativi, con l'obiettivo di aumentare l'affidabilità e la trasparenza dei servizi offerti. Condividi Tag porti bari Articoli correlati.



Il riconoscimento internazionale UNI EN ISO 9001:2015 attesta l'elevato standard di qualità nello svolgimento dei compiti istituzionali dell'ente L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto la certificazione UNI EN ISO 9001:2015 , riconoscimento internazionale che attesta l'elevato standard di qualità nella gestione dei compiti istituzionali di competenza dell'ente. La certificazione riguarda tutte le attività che rientrano nelle competenze dell'AdSP MAM, tra cui l'indirizzo strategico e la programmazione, il coordinamento e la regolazione, la promozione e il controllo delle operazioni e dei servizi portuali. Inoltre, attesta la qualità dei processi relativi alle attività autorizzatorie e concessorie, nonché delle altre attività commerciali e industriali, le procedure contabili e contrattuali, i servizi legali, la digitalizzazione, ecc esercitate nei sei porti e nelle rispettive circoscrizioni territoriali. Infine, riconosce la conformità dell'ente agli standard di qualità nello svolgimento degli ulteriori compiti propri delle Autorità di Sistema Portuale. "Riceviamo un riconoscimento che oltre a confermare l'elevato livello di professionalità e di dedizione del nostro Ente, funge per noi da sprone per continuare a migliorarci- commenta il commissario straordinario, ammiraglio Vincenzo Leone. Quotidianamente, lavoriamo per garantire standard sempre più elevati nella gestione dei servizi portuali, a beneficio degli operatori e delle imprese nei sei porti del nostro Sistema. È un valore aggiunto - conclude l'ammiraglio - che contribuirà a rafforzare la competitività e l'attrattività - a livello nazionale ed internazionale- dei nostri scali e dei territori ad essi connessi". La certificazione è stata rilasciata dall'ente Dasa-Rägister S.p.A. che ha attestato la conformità dell'AdSPMAM a tutti i requisiti previsti dalla normativa. La certificazione fornisce un quadro di riferimento per le organizzazioni, indipendentemente dal settore di appartenenza, per garantire che i propri processi siano efficienti, coerenti e orientati

Port News

Bari

L'AdSP di Bari riceve la certificazione UNI EN ISO

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) ha ottenuto la certificazione UNI EN ISO 9001:2015. Lo comunica la stessa port authority sottolineando l'importanza di un riconoscimento internazionale che attesta l'elevato standard di qualità nella gestione dei compiti istituzionali di competenza dell'Ente. La certificazione riguarda tutte le attività che rientrano nelle competenze dell'AdSPMAM, tra cui l'indirizzo strategico e la programmazione, il coordinamento e la regolazione, la promozione e il controllo delle operazioni e dei servizi portuali. Inoltre, attesta la qualità dei processi relativi alle attività autorizzatorie e concessorie, nonché delle altre attività commerciali e industriali, le procedure contabili e contrattuali, i servizi legali, la digitalizzazione, ecc esercitate nei sei porti e nelle rispettive circoscrizioni territoriali. Infine, riconosce la conformità dell'Ente agli standard di qualità nello svolgimento degli ulteriori compiti propri delle Autorità di Sistema Portuale. Riceviamo un riconoscimento che oltre a confermare l'elevato livello di professionalità e di dedizione del nostro Ente, funge per noi da sprone per continuare a migliorarci - commenta il commissario Straordinario, Ammiraglio Vincenzo Leone. Quotidianamente, lavoriamo per garantire standard sempre più elevati nella gestione dei servizi portuali, a beneficio degli operatori e delle imprese nei sei porti del nostro Sistema. E' un valore aggiunto conclude l'Ammiraglio - che contribuirà a rafforzare la competitività e l'attrattività - a livello nazionale ed internazionale - dei nostri scali e dei territori ad essi connessi. La certificazione è stata rilasciata dall'ente Dasa-Rägister S.p.A. che ha attestato la conformità dell'AdSPMAM a tutti i requisiti previsti dalla normativa.



Puglia Live

Bari

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto la certificazione UNI EN ISO 9001:2015.

Un riconoscimento internazionale e un traguardo di qualità e eccellenza che attesta l'elevato standard dell'Ente nella gestione dei servizi e nell'amministrazione dei sei porti del **Sistema**. L'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM), in data 26 marzo 2025, ha ottenuto la certificazione UNI EN ISO 9001:2015, un riconoscimento internazionale che attesta l'elevato standard di qualità nella gestione dei compiti istituzionali di competenza dell'Ente. La certificazione riguarda tutte le attività che rientrano nelle competenze dell'AdSPMAM, tra cui l'indirizzo strategico e la programmazione, il coordinamento e la regolazione, la promozione e il controllo delle operazioni e dei servizi portuali. Inoltre, attesta la qualità dei processi relativi alle attività autorizzatorie e connessorie, nonché delle altre attività commerciali e industriali, le procedure contabili e contrattuali, i servizi legali, la digitalizzazione, ecc esercitate nei sei porti e nelle rispettive circoscrizioni territoriali. Infine, riconosce la conformità dell'Ente agli standard di qualità nello svolgimento degli ulteriori compiti propri delle **Autorità di Sistema Portuale**. "Riceviamo un riconoscimento che oltre a confermare

l'elevato livello di professionalità e di dedizione del nostro Ente, funge per noi da sprone per continuare a migliorarci - commenta il commissario Straordinario, Ammiraglio Vincenzo Leone. Quotidianamente, lavoriamo per garantire standard sempre più elevati nella gestione dei servizi portuali, a beneficio degli operatori e delle imprese nei sei porti del nostro **Sistema**. E' un valore aggiunto - conclude l'Ammiraglio - che contribuirà a rafforzare la competitività e l'attrattività - a livello nazionale ed internazionale - dei nostri scali e dei territori ad essi connessi". La certificazione è stata rilasciata dall'ente Dasa-Rägister S.p.A. che ha attestato la conformità dell'AdSPMAM a tutti i requisiti previsti dalla normativa. La certificazione fornisce un quadro di riferimento per le organizzazioni, indipendentemente dal settore di appartenenza, per garantire che i propri processi siano efficienti, coerenti e orientati alla soddisfazione del cliente. La certificazione ISO 9001 viene rilasciata da strutture accreditate, come Dasa-Rägister S.p.A., Bureau Veritas, RINA, TÜV o altri organismi di certificazione riconosciuti a livello internazionale e si basa su principi fondamentali come l'approccio per processi, il miglioramento continuo, la centralità del cliente e la leadership organizzativa. Le aziende e gli enti certificati dimostrano di avere avviato procedure che garantiscono il controllo della qualità, l'ottimizzazione delle risorse e la conformità ai requisiti normativi, con l'obiettivo di aumentare l'affidabilità e la trasparenza dei servizi offerti. Il certificato è disponibile sezione Amministrazione Trasparente al link: https://adspmam.etrasparenza.it/archivio77_news-e-avvisi_0_545.html.



Un riconoscimento internazionale e un traguardo di qualità e eccellenza che attesta l'elevato standard dell'Ente nella gestione dei servizi e nell'amministrazione dei sei porti del Sistema. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), in data 26 marzo 2025, ha ottenuto la certificazione UNI EN ISO 9001:2015, un riconoscimento internazionale che attesta l'elevato standard di qualità nella gestione dei compiti istituzionali di competenza dell'Ente. La certificazione riguarda tutte le attività che rientrano nelle competenze dell'AdSPMAM, tra cui l'indirizzo strategico e la programmazione, il coordinamento e la regolazione, la promozione e il controllo delle operazioni e dei servizi portuali. Inoltre, attesta la qualità dei processi relativi alle attività autorizzatorie e connessorie, nonché delle altre attività commerciali e industriali, le procedure contabili e contrattuali, i servizi legali, la digitalizzazione, ecc esercitate nei sei porti e nelle rispettive circoscrizioni territoriali. Infine, riconosce la conformità dell'Ente agli standard di qualità nello svolgimento degli ulteriori compiti propri delle Autorità di Sistema Portuale. "Riceviamo un riconoscimento che oltre a confermare l'elevato livello di professionalità e di dedizione del nostro Ente, funge per noi da sprone per continuare a migliorarci - commenta il commissario Straordinario, Ammiraglio Vincenzo Leone. Quotidianamente, lavoriamo per garantire standard sempre più elevati nella gestione dei servizi portuali, a beneficio degli operatori e delle imprese nei sei porti del nostro Sistema. E' un valore aggiunto - conclude l'Ammiraglio - che contribuirà a rafforzare la competitività e l'attrattività - a livello nazionale ed internazionale - dei nostri scali e dei territori ad essi connessi". La certificazione è stata rilasciata dall'ente Dasa-Rägister S.p.A. che ha attestato la conformità dell'AdSPMAM a tutti i requisiti previsti dalla normativa. La certificazione fornisce un quadro di riferimento per le organizzazioni, indipendentemente dal settore di

Shipping Italy

Taranto

La Regione Puglia pagherà la formazione ai portuali della Taranto Port Workers

La Regione Puglia ha stanziato 15 milioni di euro per la formazione dei portuali iscritti alla **Taranto Porto** Workers Agency, l'agenzia finanziata dalla Stato che ha riassorbito gli oltre 300 lavoratori licenziati nel 2016 dall'ex concessionario del terminal container Tct. Da allora i portuali sono beneficiari di Ima - Indennità di mancato avviamento e, grazie all'ultima proroga decisa dal Governo a fine anno, lo saranno fino a tutto il 2026. Nel frattempo potranno seguire i corsi finanziati ora dalla Regione e affidati ad Arpal (Agenzia Regionale Politiche Attive del Lavoro). Il provvedimento attua un protocollo sottoscritto un anno fa da Regione, Autorità di sistema portuale di **Taranto** e la notizia è stata diffusa dai sindacati. "Si tratta di un vero e proprio intervento di riqualificazione professionale, per un investimento che si aggira attorno ai 15 milioni di euro" ha detto Giovanni D'Arcangelo, segretario generale della Cgil di **Taranto** che insieme al segretario della Filt Cgil jonica, Francesco Zotti, e Michele De Ponzio componente di segreteria con delega al **porto**, ha partecipato alla riunione del Comitato di Pilotaggio, convocata nella sede del Dipartimento Sviluppo Economico della Regione Puglia. "È un processo che auspicavamo da tempo - hanno evidenziato D'Arcangelo, Zotti e De Ponzio - considerato che l'approvazione del percorso e della presa in carico di Arpal (Agenzia Regionale Politiche Attive del Lavoro), oggi fornisce non solo a questi lavoratori, ma anche allo stesso **porto** di **Taranto**, uno scenario di prospettiva capace di essere appetibile anche per nuovi investimenti di rilancio delle attività portuali. Ed è questo un intervento di politiche attive del lavoro che sarà di grande impatto per la riqualificazione dei lavoratori. Un percorso in cui tutte le parti, a partire dal Comitato Sepac e tutte le strutture della Regione Puglia in tutte le sue articolazioni, hanno messo in campo impegno, dedizione e attenzione a un territorio che ha bisogno di emergere dalle proprie difficoltà". L'Arpal Puglia, infatti, coordinerà i percorsi di formazione, progettati per garantire l'aggiornamento delle competenze e il reinserimento nel mercato del lavoro. I corsi, della durata variabile tra 300 e 630 ore, includeranno stage aziendali e culmineranno con il rilascio di certificazioni valide a livello europeo. La finalità è fornire strumenti concreti per affrontare nuove sfide professionali e garantire un futuro lavorativo stabile.



Porti Stanziati 15 milioni di euro per l'organizzazione di corsi di riqualificazione dei lavoratori ex Tct di REDAZIONE SHIPPING ITALY. La Regione Puglia ha stanziato 15 milioni di euro per la formazione dei portuali iscritti alla Taranto Porto Workers Agency, l'agenzia finanziata dalla Stato che ha riassorbito gli oltre 300 lavoratori licenziati nel 2016 dall'ex concessionario del terminal container Tct. Da allora i portuali sono beneficiari di Ima - Indennità di mancato avviamento e, grazie all'ultima proroga decisa dal Governo a fine anno, lo saranno fino a tutto il 2026. Nel frattempo potranno seguire i corsi finanziati ora dalla Regione e affidati ad Arpal (Agenzia Regionale Politiche Attive del Lavoro). Il provvedimento attua un protocollo sottoscritto un anno fa da Regione, Autorità di sistema portuale di Taranto e la notizia è stata diffusa dai sindacati. "Si tratta di un vero e proprio intervento di riqualificazione professionale, per un investimento che si aggira attorno ai 15 milioni di euro" ha detto Giovanni D'Arcangelo, segretario generale della Cgil di Taranto che insieme al segretario della Filt Cgil jonica, Francesco Zotti, e Michele De Ponzio componente di segreteria con delega al porto, ha partecipato alla riunione del Comitato di Pilotaggio, convocata nella sede del Dipartimento Sviluppo Economico della Regione Puglia. "È un processo che auspicavamo da tempo - hanno evidenziato D'Arcangelo, Zotti e De Ponzio - considerato che l'approvazione del percorso e della presa in carico di Arpal (Agenzia Regionale Politiche Attive del Lavoro), oggi fornisce non solo a questi lavoratori, ma anche allo stesso porto di Taranto, uno scenario di prospettiva capace di essere appetibile anche per nuovi investimenti di rilancio delle attività portuali. Ed è questo un intervento di politiche attive del lavoro che sarà di grande impatto per la riqualificazione dei lavoratori. Un percorso in cui tutte le parti, a partire dal Comitato Sepac e tutte le strutture della Regione Puglia in tutte le sue articolazioni, hanno

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, il mistero buffo dell'ammiraglio contestato eppure il porto ora vola

Sembra paradossale: ma al momento in cui il porto di Gioia Tauro, un tempo palude per il pascolo delle vacche, ha battuto tutti i record di traffici con quasi 4 milioni di teu, è diventato il "core business" in Italia del gigante Msc e si è aperto al territorio non più solo come transhipment, è scoppiata una dura battaglia con il Comune. Il cui sindaco Simona Scarcella, già in aspettativa come dirigente dell'area legale dell'Autorità di Sistema Portuale, ha ricevuto dall'Ufficio procedimenti disciplinari un'ulteriore contestazione da parte del presidente Agostinelli, che potrebbe condurre al suo licenziamento. In risposta, la giunta comunale, guidata dal vicesindaco Totò Parrello, ha approvato all'unanimità una delibera con cui si chiede al ministero delle infrastrutture e trasporti la rimozione immediata del presidente dell'istituzione portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Andrea Agostinelli, e il commissariamento dell'ente. È sembrata ai più, nei commenti che stanno una forma di rivalsa alle contestazioni fatte da Agostinelli a Scarcella, in sostanza di aver utilizzato il proprio ruolo per "minare" l'operato dell'Autorità di Sistema Portuale che lo stesso Pd locale ha definito invece "frutto di una gestione attenta e determinata, volta a scongiurare infiltrazioni mafiose e a consolidare il ruolo di Gioia Tauro nel sistema logistico internazionale". I fatti non sono chiacchiere: in più di dieci anni di lavoro duro, a volte anche pericoloso, Agostinelli ha portato l'ex cattedrale del deserto a quasi 4 milioni di teu e 350 mila auto nuove allo sbarco: ma specialmente ha reso il porto, un tempo realtà del tutto avulsa dal territorio, una fucina di iniziative e di lavoro, con una battaglia che a volte è sembrata disperata anche con le organizzazioni malavitose locali. L'ammiraglio Agostinelli intanto, amareggiato dalla vicenda, ha confermato di aver formalmente chiesto al ministro di non essere ulteriormente confermato alla carica alla scadenza del mandato, tra meno di due mesi. "Rimane la disponibilità a lavorare per la portualità italiana - ci ha detto - ma non più a Gioia Tauro". E c'è la conferma di un suo curriculum per esser tali altre Autorità di Sistema Portuale in scadenza, quella di **Livorno** compresa. (A.F.).



03/27/2025 19:07

Sembra paradossale: ma al momento in cui il porto di Gioia Tauro, un tempo palude per il pascolo delle vacche, ha battuto tutti i record di traffici con quasi 4 milioni di teu, è diventato il "core business" in Italia del gigante Msc e si è aperto al territorio non più solo come transhipment, è scoppiata una dura battaglia con il Comune. Il cui sindaco Simona Scarcella, già in aspettativa come dirigente dell'area legale dell'Autorità di Sistema Portuale, ha ricevuto dall'Ufficio procedimenti disciplinari un'ulteriore contestazione da parte del presidente Agostinelli, che potrebbe condurre al suo licenziamento. In risposta, la giunta comunale, guidata dal vicesindaco Totò Parrello, ha approvato all'unanimità una delibera con cui si chiede al ministero delle infrastrutture e trasporti la rimozione immediata del presidente dell'istituzione portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Andrea Agostinelli, e il commissariamento dell'ente. È sembrata ai più, nei commenti che stanno una forma di rivalsa alle contestazioni fatte da Agostinelli a Scarcella, in sostanza di aver utilizzato il proprio ruolo per "minare" l'operato dell'Autorità di Sistema Portuale che lo stesso Pd locale ha definito invece "frutto di una gestione attenta e determinata, volta a scongiurare infiltrazioni mafiose e a consolidare il ruolo di Gioia Tauro nel sistema logistico internazionale". I fatti non sono chiacchiere: in più di dieci anni di lavoro duro, a volte anche pericoloso, Agostinelli ha portato l'ex cattedrale del deserto a quasi 4 milioni di teu e 350 mila auto nuove allo sbarco: ma specialmente ha reso il porto, un tempo realtà del tutto avulsa dal territorio, una fucina di iniziative e di lavoro, con una battaglia che a volte è sembrata disperata anche con le organizzazioni malavitose locali. L'ammiraglio Agostinelli intanto, amareggiato dalla vicenda, ha confermato di aver formalmente chiesto al ministro di non essere ulteriormente confermato alla carica alla scadenza del mandato, tra meno di due mesi. "Rimane la disponibilità a lavorare per la portualità italiana - ci ha detto -

La giungla delle regole verdi di Bruxelles

Sostenibilità e ambiente sono ancora due obiettivi chiave per le agende politiche ed economiche globali? Una domanda legittima, se consideriamo la grande enfasi che la tematica ambientale ha avuto nel corso degli ultimi anni, a tutti i livelli della società. Considerando poi l'applicazione delle normative e l'entrata in servizio di nuovi regolamenti internazionali, spesso molto osteggiati dagli operatori del settore, sorge spontaneo chiedersi se queste policy europee siano ancora strumenti chiave per una crescita green, o se siano state rapidamente accantonate, a favore di aspetti più focalizzati sui conflitti e sulle crisi intorno al continente. La direttiva 959/2023 dell'Unione Europea ha ampliato l'ambito di applicazione del sistema Eu Ets (Emission Trading System), estendendo gli obblighi previsti dalla direttiva 2003/87/CE anche alle emissioni prodotte dal settore del trasporto marittimo. Contestualmente, il regolamento Ue 2015/757 è stato modificato per includere nuove tipologie di navi e ulteriori gas a effetto serra nel monitoraggio delle emissioni. Il calendario proposto dall'entrata in vigore della direttiva prevedeva che nel 2025 le compagnie di navigazione dovessero restituire quote corrispondenti al 40% delle emissioni verificate e comunicate per l'anno precedente, che nel 2026 tale percentuale dovesse salire al 70% per le emissioni del 2025, e che nel 2027 si arrivasse a un 100% di emissioni verificate e comunicate per l'anno precedente. Questo calendario, così stringente prevedeva anche come conseguenza che le emissioni venissero calcolate in base alla rotta percorsa, e quindi per il delle emissioni per tratte che si svolgono interamente tra porti situati sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e per il delle emissioni per le tratte che collegano un porto Ue con uno extra-UE. Che il settore dello shipping avesse i capelli dritti a immaginarsi gli extra costi e il forte rischio dumping, è cosa nota. Ma il 18 marzo scorso la Commissione ha pubblicato la sua prima relazione sull'attuazione dell'estensione del sistema Eu Ets al trasporto marittimo. Il documento analizza gli effetti iniziali di questa nuova politica, che interessa circa 12.000 grandi navi, e l'analisi dei dati sul traffico marittimo non ha evidenziato segnali di elusione dei controlli. Non sono emerse prove di una tendenza diffusa alla delocalizzazione delle attività di trasbordo dei container, né di un aumento delle fermate in porti di paesi terzi limitrofi per evitare le nuove regole. Inoltre, non sono stati rilevati spostamenti significativi verso il trasporto su strada o l'utilizzo di navi più piccole, indicatori tipici di comportamenti elusivi. Anche gli annunci di nuove rotte e gli investimenti previsti nei porti non suggeriscono cambiamenti significativi legati all'estensione dell'Ets. La relazione non ha rilevato una riduzione dei servizi di trasporto verso aree extra Ue, fuggendo timori di una possibile penalizzazione logistica. La Commissione sottolinea però che i dati disponibili sono ancora limitati e che la crisi del Mar Rosso ha influenzato

Ship Mag	
La giungla delle regole verdi di Bruxelles	
03/27/2025 12:11	LEONARDO PARIGI
<p>Sostenibilità e ambiente sono ancora due obiettivi chiave per le agende politiche ed economiche globali? Una domanda legittima, se consideriamo la grande enfasi che la tematica ambientale ha avuto nel corso degli ultimi anni, a tutti i livelli della società. Considerando poi l'applicazione delle normative e l'entrata in servizio di nuovi regolamenti internazionali, spesso molto osteggiati dagli operatori del settore, sorge spontaneo chiedersi se queste policy europee siano ancora strumenti chiave per una crescita green, o se siano state rapidamente accantonate, a favore di aspetti più focalizzati sui conflitti e sulle crisi intorno al continente. La direttiva 959/2023 dell'Unione Europea ha ampliato l'ambito di applicazione del sistema Eu Ets (Emission Trading System), estendendo gli obblighi previsti dalla direttiva 2003/87/CE anche alle emissioni prodotte dal settore del trasporto marittimo. Contestualmente, il regolamento Ue 2015/757 è stato modificato per includere nuove tipologie di navi e ulteriori gas a effetto serra nel monitoraggio delle emissioni. Il calendario proposto dall'entrata in vigore della direttiva prevedeva che nel 2025 le compagnie di navigazione dovessero restituire quote corrispondenti al 40% delle emissioni verificate e comunicate per l'anno precedente, che nel 2026 tale percentuale dovesse salire al 70% per le emissioni del 2025, e che nel 2027 si arrivasse a un 100% di emissioni verificate e comunicate per l'anno precedente. Questo calendario, così stringente prevedeva anche come conseguenza che le emissioni venissero calcolate in base alla rotta percorsa, e quindi per il delle emissioni per tratte che si svolgono interamente tra porti situati sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e per il delle emissioni per le tratte che collegano un porto Ue con uno extra-UE. Che il settore dello shipping avesse i capelli dritti a immaginarsi gli extra costi e il forte rischio dumping, è cosa nota. Ma il 18 marzo scorso la Commissione ha pubblicato la sua prima relazione sull'attuazione dell'estensione del sistema Eu Ets al trasporto marittimo. Il documento analizza gli effetti iniziali di questa nuova politica, che interessa circa 12.000 grandi navi, e l'analisi dei dati sul traffico marittimo non ha evidenziato segnali di elusione dei controlli. Non sono emerse prove di una tendenza diffusa alla delocalizzazione delle attività di trasbordo dei container, né di un aumento delle fermate in porti di paesi terzi limitrofi per evitare le nuove regole. Inoltre, non sono stati rilevati spostamenti significativi verso il trasporto su strada o l'utilizzo di navi più piccole, indicatori tipici di comportamenti elusivi. Anche gli annunci di nuove rotte e gli investimenti previsti nei porti non suggeriscono cambiamenti significativi legati all'estensione dell'Ets. La relazione non ha rilevato una riduzione dei servizi di trasporto verso aree extra Ue, fuggendo timori di una possibile penalizzazione logistica. La Commissione sottolinea però che i dati disponibili sono ancora limitati e che la crisi del Mar Rosso ha influenzato</p>	

Ship Mag

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

i traffici marittimi, rendendo necessaria un'interpretazione prudente dei risultati. Per questo, Bruxelles ha annunciato un rafforzamento delle attività di monitoraggio, coinvolgendo stati membri, agenzie e stakeholder per individuare tempestivamente eventuali cambiamenti di tendenza nel mercato. Parallelamente, la Commissione ha pubblicato una seconda relazione riguardante l'inclusione delle navi di stazza lorda compresa tra 400 e 5.000 tonnellate nel regolamento Ue sul monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di gas a effetto serra (Mrv). Si stima che oltre 5.300 di queste navi, attualmente escluse dalla normativa, emettano circa 11 milioni di tonnellate di CO2 all'anno. La loro integrazione potrebbe aumentare del 9% il volume complessivo delle emissioni monitorate e del 42% il numero di navi regolamentate. L'analisi ha però evidenziato che i costi amministrativi legati all'Mrv per le navi più piccole sarebbero simili, se non superiori, a quelli delle imbarcazioni più grandi. Questo elemento riduce l'efficacia del rapporto costi-benefici per le aziende coinvolte. Tuttavia, la Commissione valuta che i benefici potrebbero aumentare qualora l'integrazione di queste navi si accompagnasse ad altre misure di riduzione delle emissioni, come l'inclusione nell'Ets o nel regolamento FuelEU. Il 26 marzo una delegazione di Assarmatori, composta dai vertici dell'associazione, armatori, manager e componenti del consiglio direttivo, ha fatto visita a Bruxelles per incontrare, fra gli altri, il vice presidente esecutivo della Commissione europea Raffaele Fitto. "Il settore marittimo-portuale è parte essenziale della sicurezza delle catene del valore europee e della coesione della società e dell'economia del nostro continente" ha commentato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, che ha aggiunto: "In tempi nei quali il controllo di queste catene e degli approvvigionamenti è diventato un fattore centrale della geopolitica delle grandi potenze, il ruolo strategico del settore marittimo emerge con chiarezza, come già accaduto durante la crisi pandemica. A ciò va aggiunta l'imprescindibile funzione svolta per il trasporto passeggeri e merci per le isole, maggiori e minori, sia italiane sia più in generale del bacino mediterraneo, e i servizi delle Autostrade del Mare, che contribuiscono significativamente alla sostenibilità ambientale grazie allo shift modale. La coesione dei territori insulari e costieri è garantita anche e soprattutto dalle rotte marittime che ne rendono possibili i collegamenti in modo efficiente e puntuale. Allo stesso tempo, va tutelato il ruolo del transhipment dei contenitori dalle distorsioni dell'ETS, che regalano un vantaggio competitivo agli scali posti appena al di fuori dei confini europei, come quelli del nord Africa. Il rischio è quello di una desertificazione di hub strategici come quello di Gioia Tauro, con conseguente perdita di controllo sugli snodi cruciali del trasporto marittimo containerizzato". Leonardo Parigi.

Esercitazione Mare Aperto, oltre 120 mezzi e 6mila militari

Tre settimane nel Mediterraneo centrale Prende il via ufficialmente Mare Aperto 2025, la più grande esercitazione addestrativa annuale della Difesa in ambito marittimo, pianificata e condotta dal comando in capo della Squadra Navale. L'operazione coinvolgerà oltre 120 mezzi, tra unità navali, sommergibili, aerei, elicotteri e veicoli non pilotati di tipo subacqueo, aereo e di superficie, con la partecipazione di oltre 6.000 militari provenienti da otto nazioni della Nato e la presenza di osservatori di 21 marine estere. Per le prossime tre settimane, con il concorso di componenti di Esercito, Aeronautica, Carabinieri, Guardia di Finanza e Capitaneria di Porto, equipaggi e reparti operativi della Marina Militare si addestreranno nel Mediterraneo centrale, affrontando scenari operativi complessi e ad alto realismo. Tutto il gruppo navale da sbarco anfibio della Marina Militare, l'Amphibious Task Group, sosterrà nel porto di Cagliari dal 28 al 30 marzo e apriranno per le visite al pubblico: nave Trieste al molo Rinascita, nave San Giusto al molo Ichnusa, nave San Giorgio e nave San Marco al molo Sabauda.



L'Amphibious Task Group in sosta nel porto di Cagliari

L'Amphibious Task Group (ATG), Il gruppo navale da sbarco anfibio, della Marina Militare sosterrà nel porto di Cagliari dal 28 al 30 marzo. La sosta in porto avviene nell'ambito dell'esercitazione Mare Aperto 25, in cui le navi sono coinvolte. Durante la sosta in porto, le navi Trieste, San Giusto, San Giorgio e San Marco apriranno per le visite al pubblico: - Nave Trieste, presso molo Rinascita: 29 e 30 marzo dalle 10.00 alle 12.00 - Nave San Giusto, presso molo Ichnusa: 29 marzo dalle 10.00 alle 12.00 e dalle 15.00 alle 19.00 30 marzo dalle 10.00 alle 12.00 - Nave San Giorgio e Nave San Marco, presso molo Sabauda: 29 marzo dalle 10.00 alle 12.00 e dalle 15.00 alle 19.00 30 marzo dalle 10.00 alle 12.00 Esercitazione Mare Aperto 25 Mare Aperto è la più grande esercitazione addestrativa annuale della Difesa in ambito marittimo, pianificata e condotta dal Comando in Capo della Squadra Navale. L'operazione coinvolgerà oltre 120 mezzi, tra unità navali, sommergibili, aerei, elicotteri e veicoli non pilotati di tipo subacqueo, aereo e di superficie, con la partecipazione di oltre 6.000 militari provenienti da 9 nazioni della NATO e la presenza di osservatori di circa 20 marine estere. Per le prossime tre settimane, con il concorso di componenti di Esercito e Difesa, equipaggi e reparti operativi della Marina Militare si addestreranno nel Mediterraneo Centrale, affrontando scenari operativi complessi e ad alto realismo. L'esercitazione prevede un intenso programma di addestramento, con particolare attenzione al contrasto delle minacce CBRN (chimiche, biologiche, radiologiche e nucleari) nella dimensione marittima e alle loro possibili ripercussioni a terra. L'edizione 2025 vedrà il debutto operativo della nave d'assalto anfibio multiruolo Trieste, la più grande unità militare costruita in Italia dal secondo dopoguerra, che subentra nel ruolo di portaeromobili a Nave Garibaldi dopo oltre 40 anni di servizio.



Al via l'esercitazione 'Mare aperto 2025': coinvolte 120 unità, navi in porto anche a Cagliari

È ufficialmente iniziata "Mare Aperto 2025", la più grande esercitazione addestrativa annuale della Difesa in ambito marittimo. L'operazione, pianificata e condotta dal Comando in capo della Squadra Navale, coinvolgerà per tre settimane oltre 120 mezzi tra unità navali, sommergibili, aerei, elicotteri e veicoli non pilotati subacquei, aerei e di superficie. Più di 6.000 militari provenienti da otto nazioni della Nato prenderanno parte alle attività, con la presenza di osservatori di 21 marine estere. L'esercitazione si svolgerà nel Mediterraneo centrale e vedrà la partecipazione di componenti dell'Esercito, dell'Aeronautica, dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Capitaneria di **Porto**. I reparti operativi della Marina Militare saranno impegnati in scenari ad alta complessità e realismo, con un focus particolare sulla gestione delle minacce Cbrn (chimiche, biologiche, radiologiche e nucleari) e sulle loro possibili ripercussioni a terra. A Civitavecchia sarà attivato un posto medico avanzato per simulare la risposta a un'emergenza sanitaria derivante da una contaminazione chimica. L'operazione si svolgerà in stretta sinergia con esperti del settore a livello interforze e interagenzia, rafforzando la capacità di risposta a crisi multidimensionali. "Mare Aperto - spiega l'ammiraglio di squadra Aurelio De Carolis, comandante in capo della Squadra Navale - è un test imprescindibile per mettere alla prova interoperabilità e capacità di operare in scenari complessi e in continua evoluzione. Un modello addestrativo riconosciuto a livello internazionale, come dimostra la partecipazione di numerose unità e reparti stranieri. In questa edizione 2025 punteremo a rafforzare ulteriormente la prontezza e la coesione delle forze per garantire la sicurezza marittima e tutelare gli interessi nazionali." Un momento storico sarà segnato dal debutto operativo della nave d'assalto anfibia multiruolo Trieste, la più grande unità militare costruita in Italia dal secondo dopoguerra. Il nuovo vascello subentrerà nel ruolo di portaeromobili a Nave Garibaldi, che va in pensione dopo oltre 40 anni di servizio. Dal 28 al 30 marzo, il gruppo navale da sbarco anfibia della Marina Militare, l' Amphibious Task Group, farà tappa a Cagliari, dove sarà possibile visitare alcune unità: nave Trieste al molo Rinascita, nave San Giusto al molo Ichnusa, nave San Giorgio e nave San Marco al molo Sabaud.



È ufficialmente iniziata "Mare Aperto 2025", la più grande esercitazione addestrativa annuale della Difesa in ambito marittimo. L'operazione, pianificata e condotta dal Comando in capo della Squadra Navale, coinvolgerà per tre settimane oltre 120 mezzi tra unità navali, sommergibili, aerei, elicotteri e veicoli non pilotati subacquei, aerei e di superficie. Più di 6.000 militari provenienti da otto nazioni della Nato prenderanno parte alle attività, con la presenza di osservatori di 21 marine estere. L'esercitazione si svolgerà nel Mediterraneo centrale e vedrà la partecipazione di componenti dell'Esercito, dell'Aeronautica, dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Capitaneria di Porto. I reparti operativi della Marina Militare saranno impegnati in scenari ad alta complessità e realismo, con un focus particolare sulla gestione delle minacce Cbrn (chimiche, biologiche, radiologiche e nucleari) e sulle loro possibili ripercussioni a terra. A Civitavecchia sarà attivato un posto medico avanzato per simulare la risposta a un'emergenza sanitaria derivante da una contaminazione chimica. L'operazione si svolgerà in stretta sinergia con esperti del settore a livello interforze e interagenzia, rafforzando la capacità di risposta a crisi multidimensionali. "Mare Aperto - spiega l'ammiraglio di squadra Aurelio De Carolis, comandante in capo della Squadra Navale - è un test imprescindibile per mettere alla prova interoperabilità e capacità di operare in scenari complessi e in continua evoluzione. Un modello addestrativo riconosciuto a livello internazionale, come dimostra la partecipazione di numerose unità e reparti stranieri. In questa edizione 2025 punteremo a rafforzare ulteriormente la prontezza e la coesione delle forze per garantire la sicurezza marittima e tutelare gli interessi nazionali."

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ex Fiera, si sblocca il "caso acqua": 93mila euro ad Amam per l'allaccio

L'Autorità di Sistema portuale dello Stretto ha approvato il preventivo e lo schema di contratto con l'azienda. L'obiettivo resta aprire entro l'estate MESSINA - Con il decreto n.46 del 26 marzo l'Autorità di Sistema portuale dello Stretto ha approvato il preventivo e lo schema di contratto con Amam per l'allaccio per la fornitura di acqua a scopo irriguo non potabile relativi ai lavori di "Riqualificazione del waterfront della città di Messina nelle aree libere della zona ex-Fiera per il collegamento con la Passeggiata a mare". Si tratta di un passaggio fondamentale per lo sblocco dei lavori, fermi da mesi proprio a causa della mancata fornitura idrica che serve a portare avanti il cantiere. Il preventivo presentato da Amam parla di un importo di 92.663,47 euro ed è stato approvato insieme alla rimodulazione del quadro economico tecnico dell'intervento. Obiettivo completare i lavori Con questo passaggio dovrebbero sbloccarsi i lavori in Fiera con l'obiettivo di aprire entro l'estate, com'è stato annunciato nelle ultime settimane. Erano stati i vertici dell'Adsp dello Stretto durante una seduta della terza commissione, circa un mese fa, che la situazione era stata sbloccata. Il commissario Antonio Ranieri aveva spiegato : "L'unica questione rimasta in sospeso era la parte a verde per la fornitura dell'acqua che serviva a mantenere in vita il verde stesso. Sono state fatte una serie di interlocuzioni con Amam e si è trovata una soluzione. Siamo sulla parte finale dei lavori per cui con una tempistica che cercheremo di abbreviare, perché è nostro interesse restituire questa parte di città ai cittadini".



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto di Tremestieri, utilizzo esclusivo dello scivolo 1 dopo l'insabbiamento

Tag: giovedì 27 Marzo 2025 - 18:40 Ordinanza della Capitaneria. L'accumulo di sabbia ha ristretto il canale d'accesso MESSINA - Scivolo insabbiato al porto di Tremestieri in seguito alle mareggiate. L'effetto è la restrizione del canale di accesso. C'è un'ordinanza della Capitaneria di porto, entrata subito in vigore, infatti per l'utilizzo esclusivo dello scivolo 1 del porto a causa dell'insabbiamento parziale del passo di accesso. Dopo il sopralluogo di ieri, con l'ausilio di un'unità navale della corporazione Piloti dello Stretto, si è constatato "l'accumulo di sabbia" e pertanto si è deciso di utilizzare solo lo scivolo 1. L'accumulo restringe "il canale navigabile del passo di accesso a circa 40/45 metri" e fa diminuire "la porzione di banchina utilizzabile per l'ormeggio in sicurezza della navi di linea allo scivolo n. 2". Da qui l'utilizzo esclusivo per operazioni commerciali dello scivolo 1. L'obiettivo è fare continuare le attività "nella massima sicurezza". Il sopralluogo è stato fatto da personale militare, rappresentanti dell'**Autorità di sistema portuale** e personale della società Comet srl, concessionaria degli approdi di Tremestieri, oltre che da rappresentanti delle società di navigazione C&T e Blufferies che operano nel porto. Per rilevare l'accumulo di sabbia, è stata utilizzata una strumentazione elettronica di bordo (Ecoscandaglio). Si legge nell'ordinanza: "Le unità navali impegnate nel servizio di traghettamento commerciale presso gli approdi di Tremestieri dovranno procedere con la massima cautela e con l'obbligo di a) operare esclusivamente allo scivolo 1 e con condizioni meteomarine favorevoli, previa comunicazione con il responsabile (Capo Scalo) dell'impresa **portuale** Comet presente sul posto; b) mantenere una distanza non inferiore a mt. 40 dalla testata del molo di sopraflutto e comunque navigare oltre la boa di segnalamento indicante il limite di acque navigabili, durante le manovre di ingresso/uscita". "In caso di condizioni meteomarine ritenute sfavorevoli dai comandi di bordo, le operazioni commerciali dovranno essere effettuate presso gli altri scali normalmente utilizzati dalle società di navigazione cui la nave appartiene, previa comunicazione all'**Autorità** marittima ed all'**Autorità di sistema portuale** dello Stretto". La fine dei lavori per l'ampliamento del porto è prevista nell'ottobre 2026. Proseguono, intanto, i lavori per l'ampliamento del porto, che prevedono anche opere per evitare nuovi insabbiamenti. La consegna definitiva è avvenuta a ottobre 2024; la fine è prevista a ottobre 2026 per quella che, tra tanti "stop", è considerata un'eterna incompiuta.



Tag: giovedì 27 Marzo 2025 - 18:40 Ordinanza della Capitaneria. L'accumulo di sabbia ha ristretto il canale d'accesso MESSINA - Scivolo insabbiato al porto di Tremestieri in seguito alle mareggiate. L'effetto è la restrizione del canale di accesso. C'è un'ordinanza della Capitaneria di porto, entrata subito in vigore, infatti per l'utilizzo esclusivo dello scivolo 1 del porto a causa dell'insabbiamento parziale del passo di accesso. Dopo il sopralluogo di ieri, con l'ausilio di un'unità navale della corporazione Piloti dello Stretto, si è constatato "l'accumulo di sabbia" e pertanto si è deciso di utilizzare solo lo scivolo 1. L'accumulo restringe "il canale navigabile del passo di accesso a circa 40/45 metri" e fa diminuire "la porzione di banchina utilizzabile per l'ormeggio in sicurezza della navi di linea allo scivolo n. 2". Da qui l'utilizzo esclusivo per operazioni commerciali dello scivolo 1. L'obiettivo è fare continuare le attività "nella massima sicurezza". Il sopralluogo è stato fatto da personale militare, rappresentanti dell'Autorità di sistema portuale e personale della società Comet srl, concessionaria degli approdi di Tremestieri, oltre che da rappresentanti delle società di navigazione C&T e Blufferies che operano nel porto. Per rilevare l'accumulo di sabbia, è stata utilizzata una strumentazione elettronica di bordo (Ecoscandaglio). Si legge nell'ordinanza: "Le unità navali impegnate nel servizio di traghettamento commerciale presso gli approdi di Tremestieri dovranno procedere con la massima cautela e con l'obbligo di a) operare esclusivamente allo scivolo 1 e con condizioni meteomarine favorevoli, previa comunicazione con il responsabile (Capo Scalo) dell'impresa portuale Comet presente sul posto; b) mantenere una distanza non inferiore a mt. 40 dalla testata del molo di sopraflutto e comunque navigare oltre la boa di segnalamento indicante il limite di acque navigabili, durante le manovre di ingresso/uscita". "In caso di condizioni meteomarine ritenute sfavorevoli dai comandi di bordo, le operazioni commerciali dovranno essere effettuate presso gli altri scali normalmente utilizzati dalle società di navigazione cui la nave appartiene, previa comunicazione all'Autorità marittima ed all'Autorità di sistema portuale dello Stretto". La fine dei lavori per l'ampliamento del porto è prevista nell'ottobre 2026. Proseguono, intanto, i lavori per l'ampliamento del porto, che prevedono anche opere per evitare nuovi insabbiamenti. La consegna definitiva è avvenuta a ottobre 2024; la fine è prevista a ottobre 2026 per quella che, tra tanti "stop", è considerata un'eterna incompiuta.

Sicilia Report

Catania

Porto di Catania 28 marzo: Via Crucis dei Lavoratori appuntamento per il mondo del lavoro

Venerdì 28 marzo 2025 alle ore 10:30 presso il Porto di Catania un appuntamento per il mondo del lavoro: la Via Crucis dei Lavoratori. L'evento, organizzato dall'Arcidiocesi di Catania - Ufficio Problemi Sociali e Lavoro, vedrà la partecipazione della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Catania, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale e di altri enti legati alla realtà portuale. A presiedere sarà S.E. Mons. Luigi Renna, Arcivescovo di Catania.



Lora

Augusta

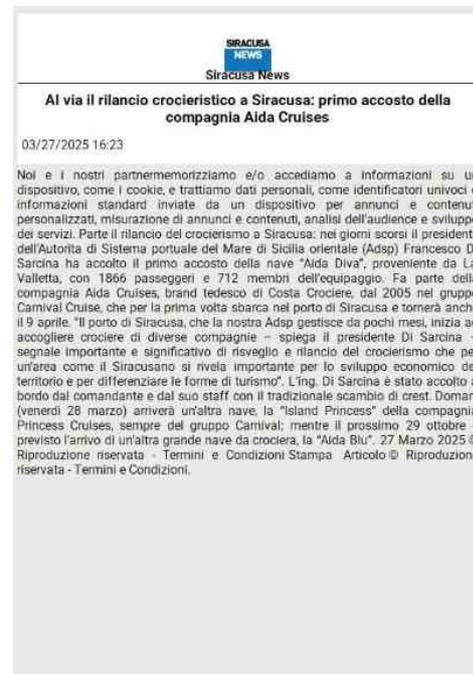
Accolta la nave Aida Diva nel porto dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale della Sicilia orientale Francesco Di Sarcina

SIRACUSA - Parte il rilancio del crocierismo a Siracusa: nei giorni scorsi il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale (Adsp) Francesco Di Sarcina ha accolto il primo accosto della nave "Aida Diva", proveniente da La Valletta, con 1866 passeggeri e 712 membri dell'equipaggio. "Il porto di Siracusa, che la nostra Adsp gestisce da pochi mesi, inizia ad accogliere crociere di diverse compagnie - spiega il presidente Di Sarcina - segnale importante e significativo di risveglio e rilancio del crocierismo che per un'area come il Siracusano si rivela importante per lo sviluppo economico del territorio e per differenziare le forme di turismo". L'ing. Di Sarcina è stato accolto a bordo dal comandante e dal suo staff con il tradizionale scambio di crest. Domani (venerdì 28 marzo) arriverà un'altra nave, la "Island Princess" della compagnia Princess Cruises, sempre del gruppo Carnival; mentre il prossimo 29 ottobre è previsto l'arrivo di un'altra grande nave da crociera, la "Aida Blu". Nelle foto: alcuni immagini della nave nel porto di Siracusa e il saluto a bordo del presidente Adsp Di Sarcina.



Al via il rilancio crocieristico a Siracusa: primo accosto della compagnia Aida Cruises

Noi e i nostri partner memorizziamo e/o accediamo a informazioni su un dispositivo, come i cookie, e trattiamo dati personali, come identificatori univoci e informazioni standard inviate da un dispositivo per annunci e contenuti personalizzati, misurazione di annunci e contenuti, analisi dell'audience e sviluppo dei servizi. Parte il rilancio del crocierismo a Siracusa: nei giorni scorsi il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del **Mare di Sicilia orientale (Adsp)** **Francesco Di Sarcina** ha accolto il primo accosto della nave "Aida Diva", proveniente da La Valletta, con 1866 passeggeri e 712 membri dell'equipaggio. Fa parte della compagnia Aida Cruises, brand tedesco di Costa Crociere, dal 2005 nel gruppo Carnival Cruise, che per la prima volta sbarca nel porto di Siracusa e tornerà anche il 9 aprile. "Il porto di Siracusa, che la nostra **Adsp** gestisce da pochi mesi, inizia ad accogliere crociere di diverse compagnie - spiega il presidente Di **Sarcina** - segnale importante e significativo di risveglio e rilancio del crocierismo che per un'area come il Siracusano si rivela importante per lo sviluppo economico del territorio e per differenziare le forme di turismo". L'ing. Di **Sarcina** è stato accolto a bordo dal comandante e dal suo staff con il tradizionale scambio di crest. Domani (venerdì 28 marzo) arriverà un'altra nave, la "Island Princess" della compagnia Princess Cruises, sempre del gruppo Carnival; mentre il prossimo 29 ottobre è previsto l'arrivo di un'altra grande nave da crociera, la "Aida Blu". 27 Marzo 2025 © Riproduzione riservata - Termini e Condizioni Stampa Articolo © Riproduzione riservata - Termini e Condizioni.



Siracusa Oggi

Augusta

Rilancio del turismo crocieristico, le grandi navi ritornano nel porto di Siracusa

Al via il rilancio del crocierismo a Siracusa. Nei giorni scorsi il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale (Adsp) Francesco Di Sarcina ha accolto il primo accosto della nave "Aida Diva", proveniente da La Valletta, con 1866 passeggeri e 712 membri dell'equipaggio. Fa parte della compagnia Aida Cruises, brand tedesco di Costa Crociere, dal 2005 nel gruppo Carnival Cruise, che per la prima volta sbarca nel porto di Siracusa e tornerà anche il 9 aprile. "Il porto di Siracusa, che la nostra Adsp gestisce da pochi mesi, inizia ad accogliere crociere di diverse compagnie - spiega il presidente Di Sarcina - segnale importante e significativo di risveglio e rilancio del crocierismo che per un'area come il Siracusano si rivela importante per lo sviluppo economico del territorio e per differenziare le forme di turismo". L'ing. Di Sarcina è stato accolto a bordo dal comandante e dal suo staff con il tradizionale scambio di crest. Domani, venerdì 28 marzo, arriverà un'altra nave: la "Island Princess" della compagnia Princess Cruises, sempre del gruppo Carnival; mentre il prossimo 29 ottobre è previsto l'arrivo di un'altra grande nave da crociera, la "Aida Blu".



Siracusa Oggi

Rilancio del turismo crocieristico, le grandi navi ritornano nel porto di Siracusa



03/27/2025 16:25

Al via il rilancio del crocierismo a Siracusa. Nei giorni scorsi il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale (Adsp) Francesco Di Sarcina ha accolto il primo accosto della nave "Aida Diva", proveniente da La Valletta, con 1866 passeggeri e 712 membri dell'equipaggio. Fa parte della compagnia Aida Cruises, brand tedesco di Costa Crociere, dal 2005 nel gruppo Carnival Cruise, che per la prima volta sbarca nel porto di Siracusa e tornerà anche il 9 aprile. "Il porto di Siracusa, che la nostra Adsp gestisce da pochi mesi, inizia ad accogliere crociere di diverse compagnie - spiega il presidente Di Sarcina - segnale importante e significativo di risveglio e rilancio del crocierismo che per un'area come il Siracusano si rivela importante per lo sviluppo economico del territorio e per differenziare le forme di turismo". L'ing. Di Sarcina è stato accolto a bordo dal comandante e dal suo staff con il tradizionale scambio di crest. Domani, venerdì 28 marzo, arriverà un'altra nave: la "Island Princess" della compagnia Princess Cruises, sempre del gruppo Carnival; mentre il prossimo 29 ottobre è previsto l'arrivo di un'altra grande nave da crociera, la "Aida Blu".

Al via il rilancio crocieristico a Siracusa: al porto la nave Aida Diva

Parte il rilancio del crocierismo a Siracusa: nei giorni scorsi il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale (Adsp) Francesco Di Sarcina ha accolto il primo accosto della nave "Aida Diva" Previous Next

Parte il rilancio del crocierismo a Siracusa : nei giorni scorsi il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale (Adsp) Francesco Di Sarcina ha accolto il primo accosto della nave "Aida Diva" , proveniente da

La Valletta, con 1866 passeggeri e 712 membri dell'equipaggio. Fa parte della

compagnia Aida Cruises, brand tedesco di Costa Crociere, dal 2005 nel

gruppo Carnival Cruise, che per la prima volta sbarca nel porto di Siracusa e

tornerà anche il 9 aprile. "Il porto di Siracusa, che la nostra Adsp gestisce da

pochi mesi, inizia ad accogliere crociere di diverse compagnie - spiega il

presidente Di Sarcina - segnale importante e significativo di risveglio e rilancio

del crocierismo che per un'area come il Siracusano si rivela importante per lo

sviluppo economico del territorio e per differenziare le forme di turismo". L'ing.

Di Sarcina è stato accolto a bordo dal comandante e dal suo staff con il

tradizionale scambio di crest. Domani (venerdì 28 marzo) arriverà un'altra

nave, la "Island Princess" della compagnia Princess Cruises, sempre del gruppo Carnival; mentre il prossimo 29

ottobre è previsto l'arrivo di un'altra grande nave da crociera, la "Aida Blu".



Siracusa | Con il primo approdo della Aida Cruises, riparte la stagione crocieristica

Con il primo approdo della nave Aida Diva, della compagnia Aida Cruises, è ripartita oggi la stagione crocieristica a Siracusa. Ad accogliere la nave, proveniente da La Valletta, con 1866 passeggeri e 712 membri dell'equipaggio, c'era il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale **Francesco Di Sarcina**, che a sua volta è stato accolto a bordo dal comandante e dal suo staff con il tradizionale scambio di crest. La nave della compagnia Aida Cruises, brand tedesco di Costa Crociere, dal 2005 nel gruppo Carnival Cruise, è a Siracusa per la prima volta e tornerà il 9 aprile. Il porto di Siracusa, che la nostra Adsp gestisce da pochi mesi, inizia ad accogliere crociere di diverse compagnie spiega il presidente Di **Sarcina** segnale importante e significativo di risveglio e rilancio del crocierismo che per un'area come il Siracusano si rivela importante per lo sviluppo economico del territorio e per differenziare le forme di turismo. Già domani, venerdì 28 marzo, arriverà un'altra nave, la Island Princess della compagnia Princess Cruises, sempre del gruppo Carnival, mentre il prossimo 29 ottobre è previsto l'arrivo di un'altra grande nave da crociera, la Aida Blu. Iscriviti al Canale WhatsApp di Webmarte TV in modo semplice e veloce. [Clicca qui](#) per entrare nel canale e quindi premi il pulsante in alto a destra Iscriviti. Non riceverai notifiche, ma potrai consultare i nostri articoli aggiornati quando vorrai.



Msc crociere, tre cerimonie per tre nuove navi a Saint Nazaire

A Miami il 9 aprile il battesimo di Msc World America. Tre cerimonie per tre nuove navi. Oggi Msc **Crociere** e Chantier de l'Atlantique hanno celebrato a Saint Nazaire la consegna della nuova ammiraglia, Msc World America, che sarà battezzata il 9 aprile nel nuovo terminal **crociere** Msc di Miami, la cerimonia della moneta di Msc World Asia e il taglio della lamiera di Msc World Atlantic. "E' un momento di grande orgoglio per tutti noi di MSC **Crociere** e di Chantiers de l'Atlantique. La nuova ammiraglia è una testimonianza della nostra lunga e innovativa collaborazione, che dura da oltre 20 anni e ha dato vita a cinque prototipi rivoluzionari e 19 navi", ha commentato Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo della divisione **crociere** di Msc intervenendo alla cerimonia cui hanno partecipato anche il fondatore e presidente del gruppo Msc, il comandante Gianluigi Aponte, Laurent Castaing, direttore generale di Chantiers de l'Atlantique, e il ministro francese dell'Industria e dell'Energia, Marc Ferracci. Msc World America è la 23esima unità della flotta di Msc **crociere**. Lunga 333,3 metri e larga 47, una capacità di 6.762 passeggeri e 2.138 membri dell'equipaggio, alimentata a Gnl, predisposta per l'allaccio alla rete elettrica terrestre e dotata di impianti di trattamento acque reflue e gestione rifiuti, ha 22 ponti, 19 ristoranti, 18 bar e lounge, negozi e un'area all'aperto dedicata alle famiglie. La stagione inaugurale partirà da Miami il 12 aprile. "Ad oggi, Msc World America vanta il miglior indice di efficienza energetica (EEDI) dell'Imo che si traduce nell'impronta di carbonio più bassa dell'intero settore crocieristico - ha aggiunto Castaing -. Andremo ancora oltre con le due navi gemelle che stiamo celebrando oggi». Msc World Asia entrerà in servizio nell'inverno 2026-2027 con **crociere** nel Mediterraneo verso Francia, Italia e Malta. La terza nave, di cui è stato rivelato oggi il nome, Msc World Atlantic ha avviato oggi la costruzione ed effettuerà **crociere** nei Caraibi a partire dall'inverno 2027-2028.



03/27/2025 19:17

A Miami il 9 aprile il battesimo di Msc World America. Tre cerimonie per tre nuove navi. Oggi Msc Crociere e Chantier de l'Atlantique hanno celebrato a Saint Nazaire la consegna della nuova ammiraglia, Msc World America, che sarà battezzata il 9 aprile nel nuovo terminal crociere Msc di Miami, la cerimonia della moneta di Msc World Asia e il taglio della lamiera di Msc World Atlantic. "E' un momento di grande orgoglio per tutti noi di MSC Crociere e di Chantiers de l'Atlantique. La nuova ammiraglia è una testimonianza della nostra lunga e innovativa collaborazione, che dura da oltre 20 anni e ha dato vita a cinque prototipi rivoluzionari e 19 navi", ha commentato Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo della divisione crociere di Msc intervenendo alla cerimonia cui hanno partecipato anche il fondatore e presidente del gruppo Msc, il comandante Gianluigi Aponte, Laurent Castaing, direttore generale di Chantiers de l'Atlantique, e il ministro francese dell'Industria e dell'Energia, Marc Ferracci. Msc World America è la 23esima unità della flotta di Msc crociere. Lunga 333,3 metri e larga 47, una capacità di 6.762 passeggeri e 2.138 membri dell'equipaggio, alimentata a Gnl, predisposta per l'allaccio alla rete elettrica terrestre e dotata di impianti di trattamento acque reflue e gestione rifiuti, ha 22 ponti, 19 ristoranti, 18 bar e lounge, negozi e un'area all'aperto dedicata alle famiglie. La stagione inaugurale partirà da Miami il 12 aprile. "Ad oggi, Msc World America vanta il miglior indice di efficienza energetica (EEDI) dell'Imo che si traduce nell'impronta di carbonio più bassa dell'intero settore crocieristico - ha aggiunto Castaing -. Andremo ancora oltre con le due navi gemelle che stiamo celebrando oggi». Msc World Asia entrerà in servizio nell'inverno 2026-2027 con crociere nel Mediterraneo verso Francia, Italia e Malta. La terza nave, di cui è stato rivelato oggi

Il Nautilus

Focus

OGGI LA CONSEGNA DI MSC WORLD AMERICA, 23MA UNITÀ DELLA FLOTTA, INSIEME A DUE CERIMONIE PER MSC WORLD ASIA E MSC WORLD ATLANTIC

-La nuova ammiraglia ha il miglior indice di efficienza energetica (EEDI) dell'IMO, che si traduce nell'impronta di carbonio più bassa dell'intero settore crocieristico -Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Oggi è un momento di grande orgoglio per tutti noi. Insieme a Chantiers de l'Atlantique continuiamo a superare i confini, combinando design all'avanguardia, le tecnologie più avanzate e un'ampia gamma di esperienze per definire nuovi standard nelle crociere, cercando sempre di migliorare le prestazioni ambientali di ogni nave». Ginevra - MSC Crociere e Chantiers de l'Atlantique hanno celebrato oggi a Saint-Nazaire tre importanti traguardi per le navi World Class: la consegna della nuova ammiraglia MSC World America, la cerimonia della moneta di MSC World Asia e il taglio della lamiera di MSC World Atlantic. All'evento hanno partecipato il Comandante Gianluigi Aponte, Fondatore e Presidente del Gruppo MSC, Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo della Divisione Crociere, Laurent Castaing, Direttore Generale di Chantiers de l'Atlantique, e il Ministro francese dell'Industria e dell'Energia, Marc Ferracci, insieme ai rappresentanti del team di costruzione di MSC Crociere e alle maestranze del cantiere che hanno lavorato alla nave negli ultimi 30 mesi. MSC World America è la 23ma unità della moderna flotta della Compagnia e sarà ufficialmente battezzata il 9 aprile negli Stati Uniti, presso il nuovo «MSC Cruise Terminal» di Port Miami, il terminal crocieristico più grande e tecnologicamente avanzato al mondo. La nave offre spazi e concept ripensati appositamente per il mercato statunitense e per tutti gli ospiti europei, coniugando perfettamente lo stile europeo con il comfort americano. Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Oggi è un momento di grande orgoglio per tutti noi di MSC Crociere e di Chantiers de l'Atlantique perché celebriamo importanti traguardi nello sviluppo della nostra flotta. La nuova ammiraglia è una testimonianza della nostra lunga e innovativa collaborazione, che dura da oltre 20 anni e ha dato vita a cinque prototipi rivoluzionari e 19 navi. Insieme, continuiamo a superare i confini, combinando design all'avanguardia, le tecnologie più avanzate e un'ampia gamma di esperienze per definire nuovi standard nelle crociere, cercando sempre di migliorare le prestazioni ambientali di ogni nave. Siamo impazienti di alzare ancora di più l'asticella con le prossime MSC World Asia e MSC World Atlantic». Laurent Castaing, Direttore Generale di Chantiers de l'Atlantique, ha aggiunto: «Con grande emozione celebriamo oggi non una, ma tre navi World Class di MSC. Il miglioramento continuo dell'esperienza a bordo e l'ottimizzazione delle prestazioni energetiche sono il risultato del magnifico lavoro svolto dai team di MSC Crociere e Chantiers de l'Atlantique. Ad oggi, MSC World America vanta il miglior indice di efficienza energetica (EEDI) dell'IMO, che si traduce nell'impronta di carbonio più bassa dell'intero



«La nuova ammiraglia ha il miglior indice di efficienza energetica (EEDI) dell'IMO, che si traduce nell'impronta di carbonio più bassa dell'intero settore crocieristico - Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Oggi è un momento di grande orgoglio per tutti noi. Insieme a Chantiers de l'Atlantique continuiamo a superare i confini, combinando design all'avanguardia, le tecnologie più avanzate e un'ampia gamma di esperienze per definire nuovi standard nelle crociere, cercando sempre di migliorare le prestazioni ambientali di ogni nave». Ginevra - MSC Crociere e Chantiers de l'Atlantique hanno celebrato oggi a Saint-Nazaire tre importanti traguardi per le navi World Class: la consegna della nuova ammiraglia MSC World America, la cerimonia della moneta di MSC World Asia e il taglio della lamiera di MSC World Atlantic. All'evento hanno partecipato il Comandante Gianluigi Aponte, Fondatore e Presidente del Gruppo MSC, Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo della Divisione Crociere, Laurent Castaing, Direttore Generale di Chantiers de l'Atlantique, e il Ministro francese dell'Industria e dell'Energia, Marc Ferracci, insieme ai rappresentanti del team di costruzione di MSC Crociere e alle maestranze del cantiere che hanno lavorato alla nave negli ultimi 30 mesi. MSC World America è la 23ma unità della moderna flotta della Compagnia e sarà ufficialmente battezzata il 9 aprile negli Stati Uniti, presso il nuovo «MSC Cruise Terminal» di Port Miami, il terminal crocieristico più grande e tecnologicamente avanzato al mondo. La nave offre spazi e concept ripensati appositamente per il mercato statunitense e per tutti gli ospiti europei, coniugando perfettamente lo stile europeo con il comfort americano. Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Oggi è un momento di grande orgoglio per tutti noi di MSC Crociere e di Chantiers de l'Atlantique perché celebriamo importanti traguardi nello sviluppo della nostra flotta. La nuova ammiraglia è una testimonianza della nostra lunga e innovativa collaborazione, che dura da oltre 20 anni e ha dato vita a cinque prototipi rivoluzionari e 19 navi. Insieme, continuiamo a superare i confini, combinando design all'avanguardia, le tecnologie più avanzate e un'ampia gamma di esperienze per definire nuovi standard nelle crociere, cercando sempre di migliorare le prestazioni ambientali di ogni nave. Siamo impazienti di alzare ancora di più l'asticella con le prossime MSC World Asia e MSC World Atlantic». Laurent Castaing, Direttore Generale di Chantiers de l'Atlantique, ha aggiunto: «Con grande emozione celebriamo oggi non una, ma tre navi World Class di MSC. Il miglioramento continuo dell'esperienza a bordo e l'ottimizzazione delle prestazioni energetiche sono il risultato del magnifico lavoro svolto dai team di MSC Crociere e Chantiers de l'Atlantique. Ad oggi, MSC World America vanta il miglior indice di efficienza energetica (EEDI) dell'IMO, che si traduce nell'impronta di carbonio più bassa dell'intero

Il Nautilus

Focus

settore crocieristico. Andremo ancora oltre con le due navi gemelle che stiamo celebrando oggi». Nella giornata di oggi si è svolta inoltre la tradizionale cerimonia della moneta di MSC World Asia, durante la quale alcune monete commemorative sono state inserite all'interno della nave come segno di benedizione e buona fortuna. Le due madrine dell'evento, Marialuisa Iaccarino, VP Shore Excursions di MSC Crociere, e Flavie Biondo, Chargé d'affaires di Chantiers de l'Atlantique, hanno avuto l'onore di compiere questo rito marittimo. MSC World Asia entrerà in servizio nell'inverno 2026-27, svolgendo crociere in Mediterraneo verso Francia, Italia, Spagna e Malta. MSC Crociere ha celebrato anche la cerimonia del taglio della lamiera della quarta unità World Class della Compagnia, che segna ufficialmente l'inizio della costruzione della nave, destinata a entrare in servizio nel 2027. Il nome della nave è stato rivelato per la prima volta: si chiamerà MSC World Atlantic e opererà nei Caraibi con partenze da Port Canaveral, a partire dall'inverno 2027-2028. Il prototipo World Class ha fissato nuovi standard nel settore delle crociere con l'introduzione di MSC World Europa nel 2022. Il progetto continua a evolversi perché ogni nuova nave presenta innovazioni nel design, nella tecnologia e nell'esperienza degli ospiti. Coerentemente al posizionamento globale di MSC Crociere, le navi derivano il loro nome dai continenti e dagli oceani, senza necessariamente indicare le aree in cui saranno impiegate, ma esprimendo l'ampia offerta di destinazioni della compagnia che naviga in tutte le parti del mondo. MSC World America è una delle navi da crociera più efficienti al mondo dal punto di vista energetico, superando tutti i requisiti di progettazione stabiliti dall'Indice di Efficienza Energetica dell'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale). I suoi motori di ultima generazione funzionano a GNL, consentendo una transizione diretta verso biocarburanti e combustibili sintetici rinnovabili. La nave è dotata inoltre di connessione alla rete elettrica terrestre, che permette di spegnere i motori nei **porti** attrezzati con l'alimentazione da terra come il nuovo terminal MSC crociere di Miami. Tra le numerose altre caratteristiche, la nave dispone di un avanzato sistema di trattamento delle acque reflue e di un impianto di gestione dei rifiuti a bordo che, combinati, riducono significativamente la produzione di rifiuti. La stagione inaugurale della nave partirà da Miami il 12 aprile. Offrirà itinerari alternati di 7 notti nei Caraibi orientali verso Puerto Plata (Repubblica Dominicana), San Juan (Porto Rico) e l'isola privata di MSC, Ocean Cay, e 7 notti nei Caraibi occidentali verso Costa Maya e Cozumel (Messico), Isla de Roatan (Honduras) e Ocean Cay. MSC World America - numeri e caratteristiche MSC World America ha 22 ponti e una stazza lorda di 216.638 tonnellate, misura 333,3 metri di lunghezza e 47 metri di larghezza. La nave ha una capacità di 6.762 passeggeri e ospita 2.138 membri dell'equipaggio, disponendo di 2.614 cabine e di oltre 38.400 m² di spazi pubblici. L'unità inaugura una nuova era delle crociere, fondendo perfettamente lo stile europeo con il comfort americano. Tra le caratteristiche: -sette distretti progettati per offrire esperienze di vacanza personalizzate -19 ristoranti, incluso l'unico ristorante Eataty presente a bordo di una nave -18 bar e lounge, con nuove location come All Stars Sports Bar e The Loft Comedy Club -The Harbour: un'area all'aperto dedicata alle famiglie con giostre, percorsi di avventura,

Il Nautilus

Focus

parco acquatico, aree relax e ristorazione informale -World Promenade, con negozi, ristoranti e uno degli scivoli asciutti più presenti su una nave da crociera -World Galleria di 3 livelli, con bar, negozi e ristoranti -Il più grande MSC Yacht Club dei Caraibi, con servizi esclusivi come maggiordomo 24 ore su 24 e accesso riservato.

Informare

Focus

ICS, le misure contro le navi cinesi prospettate da Trump rischiano di avere importanti conseguenze indesiderate, anche per gli USA

Forte contrarietà alla loro introduzione espressa anche dal WSC L'International Chamber of Shipping (ICS) è favorevole ad un rafforzamento della cantieristica navale statunitense, che è uno degli obiettivi della nuova amministrazione federale annunciata da Donald Trump, anche perché un settore della cantieristica navale forte e competitivo va a vantaggio degli scambi commerciali mondiali e della stessa industria dello shipping, che desidera disporre di più opzioni di scelta piuttosto che meno, ma le nuove tasse a carico delle navi costruite o operate in Cina proposte dalla nuova amministrazione di Washington rischiano di avere importanti conseguenze indesiderate. Lo ha detto il segretario generale dell'ICS, Guy Platten, nel corso delle audizioni pubbliche che si sono concluse ieri presso l'ufficio dell'U.S. Trade Representative che fa parte dell'Ufficio esecutivo del presidente americano e che sono state realizzate nell'ambito delle indagini sugli obiettivi della Cina nei settori marittimo, logistico e navalmecanico che sono state avviate quando l'inquilino della Casa Bianca era Joe Biden. L'ICS ritiene che le nuove tasse portuali a carico delle navi cinesi potrebbero causare un'interruzione delle supply chain nonché aumentare i costi per i consumatori e gli esportatori statunitensi e ridurre la competitività in settori vitali degli USA come quelli dell'agricoltura, dell'energia e della produzione industriale. «Se si prende in esame il nostro settore - ha dichiarato Platten nella sua audizione - il settore dello shipping è uno dei più ottimizzati al mondo quanto ai costi. Il modello di business - ha spiegato il segretario generale dell'ICS - è progettato per ridurre i costi senza compromettere gli standard di sicurezza, in modo che le merci possano viaggiare in modo efficiente da e verso le nazioni, a vantaggio delle economie e delle popolazioni di quelle nazioni. L'industria dello shipping - ha sottolineato - non è come un'attività tradizionale, è unica». Secondo l'ICS, le misure proposte dall'amministrazione Trump nei confronti delle navi cinesi, «così come sono attualmente concepite, non disincentiveranno la costruzione navale, mentre potrebbero sconvolgere gravemente le catene di fornitura marittime statunitensi e minacciare la sicurezza energetica, alimentare ed economica degli Stati Uniti e, in ultima analisi, impedire alle imprese statunitensi l'accesso alle navi su cui fanno affidamento». «Queste misure - ha specificato Guy Platten nella sua audizione - potrebbero danneggiare i nostri clienti, ovvero il popolo americano. Renderanno le vitali esportazioni statunitensi meno competitive a livello globale. Ciò è un danno per i posti di lavoro, che siano nei porti o nelle fabbriche, e per l'industria americana dello shipping, che è proprio ciò che state cercando di supportare». Una «forte contrarietà» all'introduzione di tasse portuali negli USA a carico delle navi cinesi è stata espressa nella sua audizione presso

Informare

ICS, le misure contro le navi cinesi prospettate da Trump rischiano di avere importanti conseguenze indesiderate, anche per gli USA

03/27/2025 17:17

Forte contrarietà alla loro introduzione espressa anche dal WSC L'International Chamber of Shipping (ICS) è favorevole ad un rafforzamento della cantieristica navale statunitense, che è uno degli obiettivi della nuova amministrazione federale annunciata da Donald Trump, anche perché un settore della cantieristica navale forte e competitivo va a vantaggio degli scambi commerciali mondiali e della stessa industria dello shipping, che desidera disporre di più opzioni di scelta piuttosto che meno, ma le nuove tasse a carico delle navi costruite o operate in Cina proposte dalla nuova amministrazione di Washington rischiano di avere importanti conseguenze indesiderate. Lo ha detto il segretario generale dell'ICS, Guy Platten, nel corso delle audizioni pubbliche che si sono concluse ieri presso l'ufficio dell'U.S. Trade Representative che fa parte dell'Ufficio esecutivo del presidente americano e che sono state realizzate nell'ambito delle indagini sugli obiettivi della Cina nei settori marittimo, logistico e navalmecanico che sono state avviate quando l'inquilino della Casa Bianca era Joe Biden. L'ICS ritiene che le nuove tasse portuali a carico delle navi cinesi potrebbero causare un'interruzione delle supply chain nonché aumentare i costi per i consumatori e gli esportatori statunitensi e ridurre la competitività in settori vitali degli USA come quelli dell'agricoltura, dell'energia e della produzione industriale. «Se si prende in esame il nostro settore - ha dichiarato Platten nella sua audizione - il settore dello shipping è uno dei più ottimizzati al mondo quanto ai costi. Il modello di business - ha spiegato il segretario generale dell'ICS - è progettato per ridurre i costi senza compromettere gli standard di sicurezza, in modo che le merci possano viaggiare in modo efficiente da e verso le nazioni, a vantaggio delle economie e delle popolazioni di quelle nazioni. L'industria dello shipping - ha sottolineato - non è come un'attività tradizionale, è unica». Secondo l'ICS, le misure proposte dall'amministrazione Trump nei confronti delle navi cinesi, «così come sono attualmente concepite, non disincentiveranno la costruzione navale, mentre potrebbero sconvolgere gravemente le catene di fornitura marittime statunitensi e minacciare la sicurezza energetica, alimentare ed economica degli Stati Uniti e, in ultima analisi, impedire alle imprese statunitensi l'accesso alle navi su cui fanno affidamento». «Queste misure - ha specificato Guy Platten nella sua audizione - potrebbero danneggiare i nostri clienti, ovvero il popolo americano. Renderanno le vitali esportazioni statunitensi meno competitive a livello globale. Ciò è un danno per i posti di lavoro, che siano nei porti o nelle fabbriche, e per l'industria americana dello shipping, che è proprio ciò che state cercando di supportare». Una «forte contrarietà» all'introduzione di tasse portuali negli USA a carico delle navi cinesi è stata espressa nella sua audizione presso l'ufficio dell'U.S. Trade Representative anche dal World Shipping Council (WSC), l'associazione che

Informare

Focus

L'U.S. Trade Representative anche dal World Shipping Council (WSC), l'associazione che rappresenta le principali compagnie di navigazione mondiali del settore del trasporto marittimo containerizzato e che è membro associato dell'ICS. La contrarietà rispetto alle misure ideate dalla nuova amministrazione americana sono fondate sui medesimi argomenti addotti dall'ICS: «queste proposte - ha dichiarato l'amministratore delegato del WSC, Joe Kramek - determineranno un aumento dei costi per gli esportatori e i consumatori statunitensi nonché inefficienze nella supply chain, senza fornire alla Cina incentivi efficaci affinché modifichi le proprie azioni, le sue politiche e le sue pratiche. Gli impatti economici si ripercuoterebbero sull'intera economia, con un effetto negativo sulle aziende, sui consumatori e in particolar modo sugli agricoltori che esportano materie prime sensibili ai prezzi». Le tasse portuali proposte, se adottate - ha proseguito Kramek - «genererebbero congestione nei porti più grandi riducendo al contempo il servizio nei porti più piccoli dato che gli operatori delle navi ridurrebbero al minimo il numero di scali portuali statunitensi che le loro navi effettuano su ogni rotta». Secondo il World Shipping Council, inoltre, l'imposizione delle nuove tasse portuali alle navi cinesi non sarebbe una misura consentita dall'U.S. Trade Act del 1974. In particolare - ha sostenuto Kramek nella sua audizione - «generare la domanda di prodotti nazionali e aumentare le entrate governative, sia per sostenere un'industria nazionale che per altri scopi, non sono basi ammissibili per azioni ai sensi della Sezione 301 dell'U.S. Trade Act del 1974, che è stato promulgato allo scopo di "determinare l'eliminazione delle attività, delle politiche e delle pratiche straniere di cui trattasi"».

Informare

Focus

Tre cerimonie nel cantiere navale di Saint-Nazaire per altrettante nuove navi di MSC Crociere

Consegnata la nuova ammiraglia "MSC World America"; posa della moneta di "MSC World Asia" e taglio della prima lamiera di "MSC World Atlantic" Ginevra 27 marzo 2025 Oggi nel cantiere navale di Saint-Nazaire di Chantiers de l'Atlantique si sono celebrate tre cerimonie per altrettante navi della MSC

Crociere: la consegna della nuova ammiraglia MSC World America , la posa della moneta di MSC World Asia e il taglio della prima lamiera di MSC World Atlantic MSC World America , che è la ventitreesima unità della flotta della compagnia, sarà ufficialmente battezzata il prossimo 9 aprile negli Stati Uniti presso il nuovo MSC Cruise Terminal del porto di Miami. La nuova nave ha stazza lorda di 216.638 tonnellate, misura 333,3 metri di lunghezza e 47 metri di larghezza, ed ha una capacità di 6.762 passeggeri e di 2.138 membri dell'equipaggio disponendo di 2.614 cabine e di oltre 38.400 metri quadri di spazi pubblici. Oltre alla tradizionale cerimonia della moneta, durante la quale alcune monete commemorative - come segno di benedizione e buona fortuna - vengono inserite all'interno della nave, in questo caso MSC World Asia che entrerà in servizio nell'inverno 2026-27 svolgendo **crociere** in Mediterraneo verso Francia, Italia, Spagna e Malta, MSC **Crociere** ha celebrato anche la cerimonia del taglio della prima lamiera della MSC World Atlantic , la quarta unità di classe "World Class" della compagnia che opererà nei Caraibi con partenze da Port Canaveral, a partire dall'inverno 2027-2028.

Informare

Tre cerimonie nel cantiere navale di Saint-Nazaire per altrettante nuove navi di MSC Crociere

03/27/2025 17:33

Consegnata la nuova ammiraglia "MSC World America"; posa della moneta di "MSC World Asia" e taglio della prima lamiera di "MSC World Atlantic" Ginevra 27 marzo 2025 Oggi nel cantiere navale di Saint-Nazaire di Chantiers de l'Atlantique si sono celebrate tre cerimonie per altrettante navi della MSC Crociere: la consegna della nuova ammiraglia MSC World America , la posa della moneta di MSC World Asia e il taglio della prima lamiera di MSC World Atlantic MSC World America , che è la ventitreesima unità della flotta della compagnia, sarà ufficialmente battezzata il prossimo 9 aprile negli Stati Uniti presso il nuovo MSC Cruise Terminal del porto di Miami. La nuova nave ha stazza lorda di 216.638 tonnellate, misura 333,3 metri di lunghezza e 47 metri di larghezza, ed ha una capacità di 6.762 passeggeri e di 2.138 membri dell'equipaggio disponendo di 2.614 cabine e di oltre 38.400 metri quadri di spazi pubblici. Oltre alla tradizionale cerimonia della moneta, durante la quale alcune monete commemorative - come segno di benedizione e buona fortuna - vengono inserite all'interno della nave, in questo caso MSC World Asia che entrerà in servizio nell'inverno 2026-27 svolgendo crociere in Mediterraneo verso Francia, Italia, Spagna e Malta, MSC Crociere ha celebrato anche la cerimonia del taglio della prima lamiera della MSC World Atlantic , la quarta unità di classe "World Class" della compagnia che opererà nei Caraibi con partenze da Port Canaveral, a partire dall'inverno 2027-2028.

CONSEGNA DELLA MSC WORLD AMERICA INSIEME A DUE CERIMONIE PER MSC WORLD ASIA E MSC WORLD ATLANTIC

La nuova ammiraglia ha il miglior indice di efficienza energetica (EEDI) dell'IMO, che si traduce nell'impronta di carbonio più bassa dell'intero settore crocieristico Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Oggi è un momento di grande orgoglio per tutti noi. Insieme a Chantiers de l'Atlantique continuiamo a superare i confini, combinando design all'avanguardia, le tecnologie più avanzate e un'ampia gamma di esperienze per definire nuovi standard nelle crociere, cercando sempre di migliorare le prestazioni ambientali di ogni nave». Ginevra, 27 marzo 2025 - MSC Crociere e Chantiers de l'Atlantique hanno celebrato oggi a Saint-Nazaire tre importanti traguardi per le navi World Class: la consegna della nuova ammiraglia MSC World America, la cerimonia della moneta di MSC World Asia e il taglio della lamiera di MSC World Atlantic. All'evento hanno partecipato il Comandante Gianluigi Aponte, Fondatore e Presidente del Gruppo MSC, Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo della Divisione Crociere, Laurent Castaing, Direttore Generale di Chantiers de l'Atlantique, e il Ministro francese dell'Industria e dell'Energia, Marc Ferracci, insieme ai rappresentanti del team di costruzione di MSC Crociere e alle maestranze del cantiere che hanno lavorato alla nave negli ultimi 30 mesi. MSC World America è la 23ma unità della moderna flotta della Compagnia e sarà ufficialmente battezzata il 9 aprile negli Stati Uniti, presso il nuovo «MSC Cruise Terminal» di Port Miami, il terminal crocieristico più grande e tecnologicamente avanzato al mondo. La nave offre spazi e concept ripensati appositamente per il mercato statunitense e per tutti gli ospiti europei, coniugando perfettamente lo stile europeo con il comfort americano. Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Oggi è un momento di grande orgoglio per tutti noi di MSC Crociere e di Chantiers de l'Atlantique perché celebriamo importanti traguardi nello sviluppo della nostra flotta. La nuova ammiraglia è una testimonianza della nostra lunga e innovativa collaborazione, che dura da oltre 20 anni e ha dato vita a cinque prototipi rivoluzionari e 19 navi. Insieme, continuiamo a superare i confini, combinando design all'avanguardia, le tecnologie più avanzate e un'ampia gamma di esperienze per definire nuovi standard nelle crociere, cercando sempre di migliorare le prestazioni ambientali di ogni nave. Siamo impazienti di alzare ancora di più l'asticella con le prossime MSC World Asia e MSC World Atlantic». Laurent Castaing, Direttore Generale di Chantiers de l'Atlantique, ha aggiunto: «Con grande emozione celebriamo oggi non una, ma tre navi World Class di MSC. Il miglioramento continuo dell'esperienza a bordo e l'ottimizzazione delle prestazioni energetiche sono il risultato del magnifico lavoro svolto dai team di MSC Crociere e Chantiers de l'Atlantique. Ad oggi, MSC World America vanta il miglior indice di efficienza energetica (EEDI) dell'IMO, che si traduce nell'impronta di carbonio più

Informatore Navale	
CONSEGNA DELLA MSC WORLD AMERICA INSIEME A DUE CERIMONIE PER MSC WORLD ASIA E MSC WORLD ATLANTIC	
03/27/2025 18:20	
<p>La nuova ammiraglia ha il miglior indice di efficienza energetica (EEDI) dell'IMO, che si traduce nell'impronta di carbonio più bassa dell'intero settore crocieristico Pierfrancesco Vago, Executive Chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Oggi è un momento di grande orgoglio per tutti noi. Insieme a Chantiers de l'Atlantique continuiamo a superare i confini, combinando design all'avanguardia, le tecnologie più avanzate e un'ampia gamma di esperienze per definire nuovi standard nelle crociere, cercando sempre di migliorare le prestazioni ambientali di ogni nave». Ginevra, 27 marzo 2025 - MSC Crociere e Chantiers de l'Atlantique hanno celebrato oggi a Saint-Nazaire tre importanti traguardi per le navi World Class: la consegna della nuova ammiraglia MSC World America, la cerimonia della moneta di MSC World Asia e il taglio della lamiera di MSC World Atlantic. All'evento hanno partecipato il Comandante Gianluigi Aponte, Fondatore e Presidente del Gruppo MSC, Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo della Divisione Crociere, Laurent Castaing, Direttore Generale di Chantiers de l'Atlantique, e il Ministro francese dell'Industria e dell'Energia, Marc Ferracci, insieme ai rappresentanti del team di costruzione di MSC Crociere e alle maestranze del cantiere che hanno lavorato alla nave negli ultimi 30 mesi. MSC World America è la 23ma unità della moderna flotta della Compagnia e sarà ufficialmente battezzata il 9 aprile negli Stati Uniti, presso il nuovo «MSC Cruise Terminal» di Port Miami, il terminal crocieristico più grande e tecnologicamente avanzato al mondo. La nave offre spazi e concept ripensati appositamente per il mercato statunitense e per tutti gli ospiti europei, coniugando perfettamente lo stile europeo con il comfort americano. Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Oggi è un momento di grande orgoglio per tutti noi di MSC Crociere e di Chantiers de l'Atlantique perché celebriamo importanti traguardi nello sviluppo della nostra flotta. La nuova ammiraglia è una testimonianza della nostra lunga e innovativa collaborazione, che dura da oltre 20 anni e ha dato vita a cinque prototipi rivoluzionari e 19 navi. Insieme, continuiamo a superare i confini, combinando design all'avanguardia, le tecnologie più avanzate e un'ampia gamma di esperienze per definire nuovi standard nelle crociere, cercando sempre di migliorare le prestazioni ambientali di ogni nave. Siamo impazienti di alzare ancora di più l'asticella con le prossime MSC World Asia e MSC World Atlantic». Laurent Castaing, Direttore Generale di Chantiers de l'Atlantique, ha aggiunto: «Con grande emozione celebriamo oggi non una, ma tre navi World Class di MSC. Il miglioramento continuo dell'esperienza a bordo e l'ottimizzazione delle prestazioni energetiche sono il risultato del magnifico lavoro svolto dai team di MSC Crociere e Chantiers de l'Atlantique. Ad oggi, MSC World America vanta il miglior indice di efficienza energetica (EEDI) dell'IMO, che si traduce nell'impronta di carbonio più</p>	

Informatore Navale

Focus

settore crocieristico. Andremo ancora oltre con le due navi gemelle che stiamo celebrando oggi». Nella giornata di oggi si è svolta inoltre la tradizionale cerimonia della moneta di MSC World Asia, durante la quale alcune monete commemorative sono state inserite all'interno della nave come segno di benedizione e buona fortuna. Le due madrine dell'evento, Marialuisa Iaccarino, VP Shore Excursions di MSC Crociere, e Flavie Biondo, Chargé d'affaires di Chantiers de l'Atlantique, hanno avuto l'onore di compiere questo rito marittimo. MSC World Asia entrerà in servizio nell'inverno 2026-27, svolgendo crociere in Mediterraneo verso Francia, Italia, Spagna e Malta. MSC Crociere ha celebrato anche la cerimonia del taglio della lamiera della quarta unità World Class della Compagnia, che segna ufficialmente l'inizio della costruzione della nave, destinata a entrare in servizio nel 2027. Il nome della nave è stato rivelato per la prima volta: si chiamerà MSC World Atlantic e opererà nei Caraibi con partenze da Port Canaveral, a partire dall'inverno 2027-2028. Il prototipo World Class ha fissato nuovi standard nel settore delle crociere con l'introduzione di MSC World Europa nel 2022. Il progetto continua a evolversi perché ogni nuova nave presenta innovazioni nel design, nella tecnologia e nell'esperienza degli ospiti. Coerentemente al posizionamento globale di MSC Crociere, le navi derivano il loro nome dai continenti e dagli oceani, senza necessariamente indicare le aree in cui saranno impiegate, ma esprimendo l'ampia offerta di destinazioni della compagnia che naviga in tutte le parti del mondo. MSC World America è una delle navi da crociera più efficienti al mondo dal punto di vista energetico, superando tutti i requisiti di progettazione stabiliti dall'Indice di Efficienza Energetica dell'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale). I suoi motori di ultima generazione funzionano a GNL, consentendo una transizione diretta verso biocarburanti e combustibili sintetici rinnovabili. La nave è dotata inoltre di connessione alla rete elettrica terrestre, che permette di spegnere i motori nei **porti** attrezzati con l'alimentazione da terra come il nuovo terminal MSC crociere di Miami. Tra le numerose altre caratteristiche, la nave dispone di un avanzato sistema di trattamento delle acque reflue e di un impianto di gestione dei rifiuti a bordo che, combinati, riducono significativamente la produzione di rifiuti. La stagione inaugurale della nave partirà da Miami il 12 aprile. Offrirà itinerari alternati di 7 notti nei Caraibi orientali verso Puerto Plata (Repubblica Dominicana), San Juan (Porto Rico) e l'isola privata di MSC, Ocean Cay, e 7 notti nei Caraibi occidentali verso Costa Maya e Cozumel (Messico), Isla de Roatan (Honduras) e Ocean Cay. MSC World America - numeri e caratteristiche MSC World America ha 22 ponti e una stazza lorda di 216.638 tonnellate, misura 333,3 metri di lunghezza e 47 metri di larghezza. La nave ha una capacità di 6.762 passeggeri e ospita 2.138 membri dell'equipaggio, disponendo di 2.614 cabine e di oltre 38.400 m² di spazi pubblici. L'unità inaugura una nuova era delle crociere, fondendo perfettamente lo stile europeo con il comfort americano. Tra le caratteristiche: sette distretti progettati per offrire esperienze di vacanza personalizzate 19 ristoranti, incluso l'unico ristorante Eataly presente a bordo di una nave 18 bar e lounge, con nuove location come All Stars Sports Bar e The Loft Comedy Club The Harbour: un'area all'aperto dedicata alle famiglie con giostre, percorsi di avventura, parco acquatico, aree relax e ristorazione informale

Informatore Navale

Focus

World Promenade, con negozi, ristoranti e uno degli scivoli asciutti più presenti su una nave da crociera World Galleria di 3 livelli, con bar, negozi e ristoranti Il più grande MSC Yacht Club dei Caraibi, con servizi esclusivi come maggiordomo 24 ore su 24 e accesso riservato.

Informazioni Marittime

Focus

Saint-Nazaire, Msc Crociere prende in consegna Msc World America

Nello stesso giorno cerimonia della moneta per "Msc World Asia" e taglio della lamiera della quarta unità di classe, "Msc World Atlantic" Msc Crociere e Chantiers de l'Atlantique hanno celebrato oggi a Saint-Nazaire tre importanti traguardi per le navi World Class: la consegna della nuova ammiraglia Msc World America, la cerimonia della moneta di Msc World Asia e il taglio della lamiera di Msc World Atlantic. All'evento hanno partecipato Gianluigi Aponte, fondatore e presidente del gruppo Msc; Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo della divisione Crociere; Laurent Castaing, direttore generale di Chantiers de l'Atlantique; e il ministro francese dell'Industria e dell'Energia, Marc Ferracci, insieme ai rappresentanti del team di costruzione di Msc Crociere e alle maestranze del cantiere che hanno lavorato alla nave negli ultimi due anni e mezzo. Msc World America è la 23ma unità della flotta Msc Crociere e sarà battezzata il 9 aprile negli Stati Uniti, presso il nuovo Msc Cruise Terminal di Port Miami. Secondo Vago «la nuova ammiraglia è una testimonianza della nostra lunga e innovativa collaborazione, che dura da oltre 20 anni e ha dato vita a cinque prototipi rivoluzionari e 19 navi. Insieme, continuiamo a superare i confini, combinando design all'avanguardia, le tecnologie più avanzate e un'ampia gamma di esperienze per definire nuovi standard nelle crociere, cercando sempre di migliorare le prestazioni ambientali di ogni nave. Siamo impazienti di alzare ancora di più l'asticella con le prossime MSC World Asia e MSC World Atlantic». Nella giornata di oggi si è svolta inoltre la tradizionale cerimonia della moneta di Msc World Asia, durante la quale alcune monete commemorative sono state inserite all'interno della nave come segno di benedizione e buona fortuna. Le due madrine dell'evento, Marialuisa Iaccarino, VP Shore Excursions di Msc Crociere, e Flavie Biondo, Chargé d'affaires di Chantiers de l'Atlantique, hanno avuto l'onore di compiere questo rito marittimo. Msc World Asia entrerà in servizio nell'inverno 2026-27, svolgendo crociere in Mediterraneo verso Francia, Italia, Spagna e Malta. Infine, Msc Crociere ha anche celebrato, sempre nel cantiere Saint-Nazaire, anche la cerimonia del taglio della lamiera della quarta unità World Class della compagnia, Msc World Atlantic, che segna ufficialmente l'inizio della costruzione della nave, destinata a entrare in servizio nel 2027. Il nome della nave è stato rivelato oggi. La opererà nei Caraibi con partenze da Port Canaveral, a partire dall'inverno 2027-2028. I motori di Msc World America funzionano a gas naturale liquefatto, consentendo una transizione diretta verso biocarburanti e combustibili sintetici rinnovabili. La nave è dotata inoltre di connessione alla rete elettrica terrestre, che permette di spegnere i motori nei **porti** attrezzati con l'alimentazione da terra. Tra le numerose altre caratteristiche, la nave dispone di un avanzato sistema di trattamento delle acque reflue e di un impianto di gestione dei rifiuti a bordo che, combinati, riducono significativamente



Informazioni Marittime
Saint-Nazaire, Msc Crociere prende in consegna Msc World America

03/27/2025 18:09

Nello stesso giorno cerimonia della moneta per "Msc World Asia" e taglio della lamiera della quarta unità di classe, "Msc World Atlantic" Msc Crociere e Chantiers de l'Atlantique hanno celebrato oggi a Saint-Nazaire tre importanti traguardi per le navi World Class: la consegna della nuova ammiraglia Msc World America, la cerimonia della moneta di Msc World Asia e il taglio della lamiera di Msc World Atlantic. All'evento hanno partecipato Gianluigi Aponte, fondatore e presidente del gruppo Msc; Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo della divisione Crociere; Laurent Castaing, direttore generale di Chantiers de l'Atlantique; e il ministro francese dell'Industria e dell'Energia, Marc Ferracci, insieme ai rappresentanti del team di costruzione di Msc Crociere e alle maestranze del cantiere che hanno lavorato alla nave negli ultimi due anni e mezzo. Msc World America è la 23ma unità della flotta Msc Crociere e sarà battezzata il 9 aprile negli Stati Uniti, presso il nuovo Msc Cruise Terminal di Port Miami. Secondo Vago «la nuova ammiraglia è una testimonianza della nostra lunga e innovativa collaborazione, che dura da oltre 20 anni e ha dato vita a cinque prototipi rivoluzionari e 19 navi. Insieme, continuiamo a superare i confini, combinando design all'avanguardia, le tecnologie più avanzate e un'ampia gamma di esperienze per definire nuovi standard nelle crociere, cercando sempre di migliorare le prestazioni ambientali di ogni nave. Siamo impazienti di alzare ancora di più l'asticella con le prossime MSC World Asia e MSC World Atlantic». Nella giornata di oggi si è svolta inoltre la tradizionale cerimonia della moneta di Msc World Asia, durante la quale alcune monete commemorative sono state inserite all'interno della nave come segno di benedizione e buona fortuna. Le due madrine dell'evento, Marialuisa Iaccarino, VP Shore Excursions di Msc Crociere, e Flavie Biondo, Chargé d'affaires di Chantiers de l'Atlantique, hanno avuto l'onore di compiere questo rito marittimo. Msc World Asia entrerà in servizio nell'inverno 2026-27, svolgendo crociere in Mediterraneo verso Francia, Italia, Spagna e Malta. Infine, Msc Crociere ha anche celebrato, sempre nel cantiere Saint-Nazaire, anche la cerimonia del taglio della lamiera della quarta unità World Class della compagnia, Msc World Atlantic, che segna ufficialmente l'inizio della costruzione della nave, destinata a entrare in servizio nel 2027. Il nome della nave è stato rivelato oggi. La opererà nei Caraibi con partenze da Port Canaveral, a partire dall'inverno 2027-2028. I motori di Msc World America funzionano a gas naturale liquefatto, consentendo una transizione diretta verso biocarburanti e combustibili sintetici rinnovabili. La nave è dotata inoltre di connessione alla rete elettrica terrestre, che permette di spegnere i motori nei **porti** attrezzati con l'alimentazione da terra. Tra le numerose altre caratteristiche, la nave dispone di un avanzato sistema di trattamento delle acque reflue e di un impianto di gestione dei rifiuti a bordo che, combinati, riducono significativamente

Informazioni Marittime

Focus

la produzione di rifiuti. La stagione inaugurale della nave partirà da Miami il 12 aprile. Offrirà itinerari alternati di 7 notti nei Caraibi orientali verso Puerto Plata (Repubblica Dominicana), San Juan (Porto Rico) e l'isola privata di MSC, Ocean Cay, e 7 notti nei Caraibi occidentali verso Costa Maya e Cozumel (Messico), Isla de Roatan (Honduras) e Ocean Cay. Condividi Tag msc crociere Articoli correlati.

Cosa c'è dietro il business della premiata ditta Pirati & C.

Muove una montagna di soldi: fra 7 e 12 miliardi di dollari **LIVORNO**. Correva l'anno 1581 quando Elisabetta I d'Inghilterra concesse a Francis Drake il titolo di "sir", dopo che, l'anno prima, aveva circumnavigato la Terra, per la prima volta nella storia della navigazione. La regina fu ricompensata pochi anni dopo, quando Drake sconfisse l'Invincibile Armata spagnola, nel 1588, fatto che gli meritò l'appellativo di "corsaro" da parte degli iberici, con una taglia di 20mila ducati messa sulla sua testa da parte di Filippo II. Taglia che non fu mai riscossa, visto che sir Francis Drake morì non in battaglia, bensì di una banale, ma al tempo letale, dissenteria, nel 1596, a soli 55 anni. Da allora, scrittori di ogni tendenza si sbizzarrirono a raffigurare pirati e anche piratesse - dalle britanniche Anne Bonny e Mary Read alla cinese Ching Shih - facendone eroi ed eroine, e identificandole con l'avventura, la libertà, l'anticonformismo. La realtà, però, è stata ben diversa, e lo è ancora oggi: la pirateria è un fenomeno ancora presente in alcune parti del pianeta, avendo ben poco di eroico e leggendario. I dati parlano da soli: secondo i report dell'International Maritime Bureau, nel 2024 gli attacchi associati alla pirateria sono stati 116 in tutto il mondo. Un numero in diminuzione, rispetto ai 132 del 2021, o ai 120 del 2023. Ma comunque un dato significativo, e concentrato in alcune, specifiche aree del pianeta: nei Caraibi, dove il fenomeno è tornato in voga a partire dal decennio scorso, nei pressi del Falcon Lake, un lago al confine fra Messico e Stati Uniti, nel Golfo di Guinea, nell'Oceano Indiano, all'altezza delle coste somale, nello Stretto della Malacca, in Indonesia, nel Mar di Sulu e Celebes, nel Pacifico Occidentale. Il costo della pirateria a livello mondiale è stimato attestarsi fra i 7 e i 12 miliardi di dollari, per la maggior parte da attribuire ad aspetti assicurativi (fino a 3 miliardi di dollari), mentre, nel 2021, i paesi dell'Africa Occidentale, Nigeria in primo luogo, hanno speso circa 550 milioni di dollari per combattere e prevenire la pirateria. Un dato che sale a circa 4,5 miliardi di dollari nell'intervallo di tempo fra il 2011 e il 2021. Gli assalti dei pirati sono oggi più violenti che in passato: le armi disponibili sono ormai molto sofisticate, tanto che i vari pugnali, spade e coltelli sono un mero ricordo. La maggior concentrazione degli assalti avviene in spazi marittimi di paesi in forte crisi istituzionale, o addirittura al collasso, quali Haiti o Somalia. Anche le tipologie di chi realizza gli assalti variano. Nei Caraibi, per esempio, la terra di elezione di mitici corsari, quali Henry Morgan o Amaro Pargo, e di porti altrettanto famigerati (Fort Saint Louis nella Martinica, Port Royal in Jamaica e altri), si tratta di un'attività portata avanti da criminali comuni. In alcuni casi, addirittura, è un ripiego da parte di semplici pescatori, che le circostanze contingenti hanno indotto a intraprendere azioni illecite. Con la crisi dello stato venezuelano,



Muove una montagna di soldi: fra 7 e 12 miliardi di dollari LIVORNO. Correva l'anno 1581 quando Elisabetta I d'Inghilterra concesse a Francis Drake il titolo di "sir", dopo che, l'anno prima, aveva circumnavigato la Terra, per la prima volta nella storia della navigazione. La regina fu ricompensata pochi anni dopo, quando Drake sconfisse l'Invincibile Armata spagnola, nel 1588, fatto che gli meritò l'appellativo di "corsaro" da parte degli iberici, con una taglia di 20mila ducati messa sulla sua testa da parte di Filippo II. Taglia che non fu mai riscossa, visto che sir Francis Drake morì non in battaglia, bensì di una banale, ma al tempo letale, dissenteria, nel 1596, a soli 55 anni. Da allora, scrittori di ogni tendenza si sbizzarrirono a raffigurare pirati e anche piratesse - dalle britanniche Anne Bonny e Mary Read alla cinese Ching Shih - facendone eroi ed eroine, e identificandole con l'avventura, la libertà, l'anticonformismo. La realtà, però, è stata ben diversa, e lo è ancora oggi: la pirateria è un fenomeno ancora presente in alcune parti del pianeta, avendo ben poco di eroico e leggendario. I dati parlano da soli: secondo i report dell'International Maritime Bureau, nel 2024 gli attacchi associati alla pirateria sono stati 116 in tutto il mondo. Un numero in diminuzione, rispetto ai 132 del 2021, o ai 120 del 2023. Ma comunque un dato significativo, e concentrato in alcune, specifiche aree del pianeta: nei Caraibi, dove il fenomeno è tornato in voga a partire dal decennio scorso, nei pressi del Falcon Lake, un lago al confine fra Messico e Stati Uniti, nel Golfo di Guinea, nell'Oceano Indiano, all'altezza delle coste somale, nello Stretto della Malacca, in Indonesia, nel Mar di Sulu e Celebes, nel Pacifico Occidentale. Il costo della pirateria a livello mondiale è stimato attestarsi fra i 7 e i 12 miliardi di dollari, per la maggior parte da attribuire ad aspetti assicurativi (fino a 3 miliardi di dollari), mentre, nel 2021, i paesi dell'Africa Occidentale, Nigeria in primo luogo, hanno speso circa 550 milioni di dollari per combattere e prevenire la pirateria. Un dato che sale a circa 4,5 miliardi di dollari nell'intervallo di tempo fra il

La Gazzetta Marittima

Focus

per esempio, la maggior parte di questi ex-pescatori ha dovuto cedere le attrezzature per la pesca al tonno, al polpo, ai gamberi e ad altri crostacei di alto valore commerciale, cosicché la scelta è stata necessaria. Si sono messi in mare ad assaltare navi nelle acque al largo di paesi come Guyana, Suriname e Trinidad e Tobago, al fine di procacciarsi quanto non riescono più a pescare in modo diretto; in alcuni casi, la loro attività è sfociata anche in sequestri a fini di riscatto degli equipaggi, come accaduto nel 2019 presso le acque di Trinidad da parte di pirati venezuelani. Ancora peggio è andata a gennaio del 2024, quando una nave Msc Magali battente bandiera panamense è stata assalata da pirati haitiani (altro paese in via di dissoluzione, comandato da bande rivali) presso il porto di Port-au-Prince. L'intero equipaggio fu catturato, una parte del materiale trasportato (soprattutto riso) fu rubato, mentre alla polizia locale non restò altro da fare che impegnarsi in un vero e proprio assalto alla nave sequestrata, con tanto di ferimento di due membri delle locali forze dell'ordine, e l'uccisione di diversi uomini che avevano partecipato all'azione di pirateria. Se nei Caraibi la pirateria rappresenta un fenomeno di criminalità comune, in altre aree del pianeta esso è associato ad attività e gruppi di stampo terroristico. È questo il caso della Somalia, anche se negli ultimi anni l'attività di pirateria risulta essere in forte diminuzione, nonostante, a febbraio di quest'anno, un attacco a una nave battente bandiera yemenita al largo del Puntland (un territorio autonomo della Somalia) abbia fatto scattare un ulteriore allarme. I parziali successi ottenuti in Somalia devono essere ascritti all'attività di cooperazione marittima con vari paesi occidentali, ma anche altri dell'emisfero Sud, come il Brasile. Il Golfo di Aden, in particolare, rappresenta un corridoio marittimo essenziale, visto che il 15% dei traffici di petrolio e il 20% di quelli complessivi a livello planetario passano proprio da lì. Per questo vari soggetti internazionali si stanno impegnando per renderlo di nuovo sicuro. Si è così formato il Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, supportato da una risoluzione delle Nazioni Unite del dicembre del 2021, volta a combattere le attività legate alla pirateria nelle acque somale. Così, si è costituita la Combined Task Force 151, che ha coinvolto vari paesi, con una presenza molto significativa degli Stati Uniti. Questa operazione è andata ad integrare quella dell'Unione Europea, l'Eunavfor Atlanta, iniziata nel 2008, e basata su un misto di pattugliamento della costa e del mare somali con una più stretta cooperazione fra le parti riguardo all'attività di intelligence. Le difficoltà, tuttavia, sono adesso legate al rapporto che sembra si sia venuto a instaurare in modo strutturale fra pirateria "classica" e il gruppo terroristico prevalente in Somalia, Al-Shabaab. Dato che la pirateria contemporanea non ha, oggi, il controllo di interi porti come nei secoli passati, si sarebbe stretta un'alleanza fra Al-Shabaab e bande di pirati, in cui il gruppo locale jihadista fornisce sicurezza e basi logistiche, mentre i pirati cedono il 30% dei bottini conquistati ai loro protettori. Al-Shabaab ha controllato per anni una città (e un porto) importante, quali Harardhere, riconquistato soltanto nel 2023 dalle truppe somale. La battaglia, tuttavia, è ben lungi dall'essere vinta, come attesta la forza che, dall'altra parte del Mar Rosso e del Golfo di Aden sta dimostrando il gruppo Houti dello

La Gazzetta Marittima

Focus

Yemen, legato allo stato iraniano, che controlla gran parte delle isole yemenite. Neanche il Mediterraneo è esente da attacchi . Certo, essi sono molto più limitati rispetto a quanto avviene in Asia o in Africa, tuttavia la costante di assalti portati in acque di stati fragili, o inesistenti, permane. Dal 2016, le acque libiche non sono così sicure, soprattutto nella provincia di Derna (Cirenaica) . Questa zona è stata ufficialmente dichiarata come a rischio appunto nel 2016, mentre gruppi criminali tunisini hanno da qualche tempo iniziato ad attaccare imbarcazioni che stavano portando in Italia uomini di origine africana, rubando loro telefoni cellulari e denaro, e scortandoli poi vicino a Lampedusa. Nella varietà delle attività legate alla pirateria internazionale, la sicurezza marittima internazionale è ancora ben lungi dall'essere raggiunta, per la felicità dei nipotini di Francis Drake e di Henry Morgan. Luca Bussotti (Luca Bussotti è un africanista, docente nelle università di Mozambico, Brasile e Portogallo, ed è visiting professor in atenei italiani come Milano e Macerata) HANNO SCRITTO:.

Sea Reporter

Focus

Consegnata a Saint-Nazaire la World America, 23esima nave della moderna flotta MSC

Ginevra - MSC Crociere e Chantiers de l'Atlantique hanno celebrato oggi a Saint-Nazaire tre importanti traguardi per le navi World Class: la consegna della nuova ammiraglia MSC World America, la cerimonia della moneta di MSC World Asia e il taglio della lamiera di MSC World Atlantic. All'evento hanno partecipato il Comandante Gianluigi Aponte, Fondatore e Presidente del Gruppo MSC, Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo della Divisione Crociere, Laurent Castaing, Direttore Generale di Chantiers de l'Atlantique, e il Ministro francese dell'Industria e dell'Energia, Marc Ferracci, insieme ai rappresentanti del team di costruzione di MSC Crociere e alle maestranze del cantiere che hanno lavorato alla nave negli ultimi 30 mesi. MSC World America è la 23ma unità della moderna flotta della Compagnia e sarà ufficialmente battezzata il 9 aprile negli Stati Uniti, presso il nuovo «MSC Cruise Terminal» di Port Miami, il terminal crocieristico più grande e tecnologicamente avanzato al mondo. La nave offre spazi e concept ripensati appositamente per il mercato statunitense e per tutti gli ospiti europei, coniugando perfettamente lo stile europeo con il comfort americano.

Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Oggi è un momento di grande orgoglio per tutti noi di MSC Crociere e di Chantiers de l'Atlantique perché celebriamo importanti traguardi nello sviluppo della nostra flotta. La nuova ammiraglia è una testimonianza della nostra lunga e innovativa collaborazione, che dura da oltre 20 anni e ha dato vita a cinque prototipi rivoluzionari e 19 navi. Insieme, continuiamo a superare i confini, combinando design all'avanguardia, le tecnologie più avanzate e un'ampia gamma di esperienze per definire nuovi standard nelle crociere, cercando sempre di migliorare le prestazioni ambientali di ogni nave. Siamo impazienti di alzare ancora di più l'asticella con le prossime MSC World Asia e MSC World Atlantic». Laurent Castaing, Direttore Generale di Chantiers de l'Atlantique ha aggiunto: «Con grande emozione celebriamo oggi non una, ma tre navi World Class di MSC. Il miglioramento continuo dell'esperienza a bordo e l'ottimizzazione delle prestazioni energetiche sono il risultato del magnifico lavoro svolto dai team di MSC Crociere e Chantiers de l'Atlantique. Ad oggi, MSC World America vanta il miglior indice di efficienza energetica (EEDI) dell'IMO, che si traduce nell'impronta di carbonio più bassa dell'intero settore crocieristico. Andremo ancora oltre con le due navi gemelle che stiamo celebrando oggi». Nella giornata di oggi si è svolta inoltre la tradizionale cerimonia della moneta di MSC World Asia, durante la quale alcune monete commemorative sono state inserite all'interno della nave come segno di benedizione e buona fortuna. Le due madrine dell'evento, Marialuisa Iaccarino, VP Shore Excursions di MSC Crociere, e Flavie Biondo, Chargé d'affaires di Chantiers de l'Atlantique, hanno avuto l'onore di compiere questo rito marittimo. MSC World Asia entrerà in servizio nell'inverno



Ginevra - MSC Crociere e Chantiers de l'Atlantique hanno celebrato oggi a Saint-Nazaire tre importanti traguardi per le navi World Class: la consegna della nuova ammiraglia MSC World America, la cerimonia della moneta di MSC World Asia e il taglio della lamiera di MSC World Atlantic. All'evento hanno partecipato il Comandante Gianluigi Aponte, Fondatore e Presidente del Gruppo MSC, Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo della Divisione Crociere, Laurent Castaing, Direttore Generale di Chantiers de l'Atlantique, e il Ministro francese dell'Industria e dell'Energia, Marc Ferracci, insieme ai rappresentanti del team di costruzione di MSC Crociere e alle maestranze del cantiere che hanno lavorato alla nave negli ultimi 30 mesi. MSC World America è la 23ma unità della moderna flotta della Compagnia e sarà ufficialmente battezzata il 9 aprile negli Stati Uniti, presso il nuovo «MSC Cruise Terminal» di Port Miami, il terminal crocieristico più grande e tecnologicamente avanzato al mondo. La nave offre spazi e concept ripensati appositamente per il mercato statunitense e per tutti gli ospiti europei, coniugando perfettamente lo stile europeo con il comfort americano. Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Oggi è un momento di grande orgoglio per tutti noi di MSC Crociere e di Chantiers de l'Atlantique perché celebriamo importanti traguardi nello sviluppo della nostra flotta. La nuova ammiraglia è una testimonianza della nostra lunga e innovativa collaborazione, che dura da oltre 20 anni e ha dato vita a cinque prototipi rivoluzionari e 19 navi. Insieme, continuiamo a superare i confini, combinando design all'avanguardia, le tecnologie più avanzate e un'ampia gamma di esperienze per definire nuovi standard nelle crociere, cercando sempre di migliorare le prestazioni ambientali di ogni nave. Siamo impazienti di alzare ancora di più l'asticella con le prossime MSC World Asia e MSC World Atlantic». Laurent

Sea Reporter

Focus

2026-27, svolgendo crociere in Mediterraneo verso Francia, Italia, Spagna e Malta. MSC Crociere ha celebrato anche la cerimonia del taglio della lamiera della quarta unità World Class della Compagnia, che segna ufficialmente l'inizio della costruzione della nave, destinata a entrare in servizio nel 2027. Il nome della nave è stato rivelato per la prima volta: si chiamerà MSC World Atlantic e opererà nei Caraibi con partenze da Port Canaveral, a partire dall'inverno 2027-2028. Il prototipo World Class ha fissato nuovi standard nel settore delle crociere con l'introduzione di MSC World Europa nel 2022. Il progetto continua a evolversi perché ogni nuova nave presenta innovazioni nel design, nella tecnologia e nell'esperienza degli ospiti. Coerentemente al posizionamento globale di MSC Crociere, le navi derivano il loro nome dai continenti e dagli oceani, senza necessariamente indicare le aree in cui saranno impiegate, ma esprimendo l'ampia offerta di destinazioni della compagnia che naviga in tutte le parti del mondo. MSC World America è una delle navi da crociera più efficienti al mondo dal punto di vista energetico, superando tutti i requisiti di progettazione stabiliti dall'Indice di Efficienza Energetica dell'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale). I suoi motori di ultima generazione funzionano a GNL, consentendo una transizione diretta verso biocarburanti e combustibili sintetici rinnovabili. La nave è dotata inoltre di connessione alla rete elettrica terrestre, che permette di spegnere i motori nei **porti** attrezzati con l'alimentazione da terra come il nuovo terminal MSC crociere di Miami. Tra le numerose altre caratteristiche, la nave dispone di un avanzato sistema di trattamento delle acque reflue e di un impianto di gestione dei rifiuti a bordo che, combinati, riducono significativamente la produzione di rifiuti. La stagione inaugurale della nave partirà da Miami il 12 aprile. Offrirà itinerari alternati di 7 notti nei Caraibi orientali verso Puerto Plata (Repubblica Dominicana), San Juan (Porto Rico) e l'isola privata di MSC, Ocean Cay, e 7 notti nei Caraibi occidentali verso Costa Maya e Cozumel (Messico), Isla de Roatan (Honduras) e Ocean Cay. MSC World America - numeri e caratteristiche MSC World America ha 22 ponti e una stazza lorda di 216.638 tonnellate, misura 333,3 metri di lunghezza e 47 metri di larghezza. La nave ha una capacità di 6.762 passeggeri e ospita 2.138 membri dell'equipaggio, disponendo di 2.614 cabine e di oltre 38.400 m² di spazi pubblici. L'unità inaugura una nuova era delle crociere, fondendo perfettamente lo stile europeo con il comfort americano. Tra le caratteristiche: sette distretti progettati per offrire esperienze di vacanza personalizzate 19 ristoranti, incluso l'unico ristorante Eataly presente a bordo di una nave 18 bar e lounge, con nuove location come All Stars Sports Bar e The Loft Comedy Club The Harbour: un'area all'aperto dedicata alle famiglie con giostre, percorsi di avventura, parco acquatico, aree relax e ristorazione informale World Promenade, con negozi, ristoranti e uno degli scivoli asciutti più presenti su una nave da crociera World Galleria di 3 livelli, con bar, negozi e ristoranti Il più grande MSC Yacht Club dei Caraibi, con servizi esclusivi come maggiordomo 24 ore su 24 e accesso riservato.

Somec, approvati i risultati dell'esercizio 2024: Ebitda adjusted+65,5% a 30 mln di euro

San Vendemiano (TV) - Il Consiglio di Amministrazione di Somec S.p.A. (Euronext Milan: SOM), specializzata nell'ingegnerizzazione, produzione e messa in opera di progetti complessi chiavi in mano nell'ingegneria civile e navale, riunitosi in data odierna sotto la presidenza di Oscar Marchetto, ha approvato il progetto di Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 e il bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2024 inclusivo della rendicontazione consolidata di sostenibilità ai sensi del D.lgs. n. 125/2024. I ricavi del Gruppo ammontano a 382,8 milioni di euro, e registrano una crescita del 3,2% rispetto ai 371,0 milioni di euro al 31 dicembre 2023 trainati da una performance positiva della divisione Horizons-Sistemi ingegnerizzati di architetture navali e facciate civili, che ha registrato un incremento delle proprie attività. In particolare, ottimi risultati sono stati raggiunti dal refitting in ambito navale che ha saputo cogliere le numerose opportunità offerte dall'attuale domanda. La marginalità ha registrato una performance in forte miglioramento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un EBITDA adjusted pari a 30,1 milioni di euro (EBITDA adjusted margin del 7,9%). L'incremento (+65,5%) è stato sostenuto da una maggiore efficienza nei costi operativi e da un mix di commesse a più alto valore aggiunto, in particolare nell'ambito del refitting e nel mercato delle vetrofacciate nordamericano, che hanno rappresentato i principali driver di profittabilità nel periodo. La Posizione Finanziaria Netta ante-IFRS 16 al 31 dicembre 2024 è pari a 36,1 milioni di euro (rispetto ai 60,1 milioni del 2023). Questa positiva performance è riconducibile alla robusta generazione di cassa operativa, che ha consentito il rafforzamento della solidità finanziaria complessiva. Oscar Marchetto, Presidente di Somec, ha dichiarato: "Nel 2024 abbiamo lavorato con determinazione per generare cassa e migliorare la redditività del Gruppo, raggiungendo ottimi livelli di Ebitda e di Posizione Finanziaria Netta. Siamo soddisfatti dei risultati conseguiti che sono frutto di un grande impegno da parte di tutto il team, dell'inserimento di nuove figure professionali di alto profilo e di investimenti nella formazione e nell'ottimizzazione dei processi. Guardando all'esercizio in corso, il nostro focus rimane il continuo miglioramento dei margini, con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente la solidità e la sostenibilità del nostro modello di business. Il portafoglio ordini, che è in costante e significativa espansione come testimoniato dalle commesse aggiudicate nell'ultimo trimestre, conferma l'effervescenza della **crocieristica**, dove si susseguono progetti per la costruzione di nuove navi e per refitting di quelle più datate".



San Vendemiano (TV) - Il Consiglio di Amministrazione di Somec S.p.A. (Euronext Milan: SOM), specializzata nell'ingegnerizzazione, produzione e messa in opera di progetti complessi chiavi in mano nell'ingegneria civile e navale, riunitosi in data odierna sotto la presidenza di Oscar Marchetto, ha approvato il progetto di Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 e il bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2024 inclusivo della rendicontazione consolidata di sostenibilità ai sensi del D.lgs. n. 125/2024. I ricavi del Gruppo ammontano a 382,8 milioni di euro, e registrano una crescita del 3,2% rispetto ai 371,0 milioni di euro al 31 dicembre 2023 trainati da una performance positiva della divisione Horizons-Sistemi ingegnerizzati di architetture navali e facciate civili, che ha registrato un incremento delle proprie attività. In particolare, ottimi risultati sono stati raggiunti dal refitting in ambito navale che ha saputo cogliere le numerose opportunità offerte dall'attuale domanda. La marginalità ha registrato una performance in forte miglioramento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un EBITDA adjusted pari a 30,1 milioni di euro (EBITDA adjusted margin del 7,9%). L'incremento (+65,5%) è stato sostenuto da una maggiore efficienza nei costi operativi e da un mix di commesse a più alto valore aggiunto, in particolare nell'ambito del refitting e nel mercato delle vetrofacciate nordamericano, che hanno rappresentato i principali driver di profittabilità nel periodo. La Posizione Finanziaria Netta ante-IFRS 16 al 31 dicembre 2024 è pari a 36,1 milioni di euro (rispetto ai 60,1 milioni del 2023). Questa positiva performance è riconducibile alla robusta generazione di cassa operativa, che ha consentito il rafforzamento della solidità finanziaria complessiva. Oscar Marchetto, Presidente di Somec, ha dichiarato: "Nel 2024 abbiamo lavorato con determinazione per generare cassa e migliorare la redditività del Gruppo, raggiungendo ottimi livelli di Ebitda e di Posizione Finanziaria Netta. Siamo

Shipping Italy

Focus

Dopo il frontloading, per le spedizioni di vino in Usa arriva lo stallo

Finito l'effetto frontloading, per l'export di vino italiano negli Stati Uniti è arrivata ora la fase dello stallo, con spedizioni ferme in attesa dell'implementazione dei dazi voluti dalla amministrazione Trump sui prodotti di origine europea. Del fenomeno ha parlato ieri un articolo del Sole 24 Ore , rilevando come questo sia in atto da "cinque-sei giorni", coerentemente con il fatto che eventuali carichi inviati a partire da quella data verrebbero sbarcati nel paese dopo il 2 aprile, data indicata dal presidente Usa come scadenza per l'implementazione delle nuove tariffe. Un riscontro simile è stato fornito da Micaela Pallini, presidente di Federvini, al Corriere della Sera . Alla testata Pallini ha spiegato come i suoi associati abbiano "spedito tutto quello che [si] poteva spedire" e che "adesso è tutto fermo". Pallini ha aggiunto che gli stessi esportatori si stavano trovando a fronteggiare costi aumentati, poiché gli importatori "chiedono ai produttori un aiuto per far fronte ai costi del magazzino e di estendere i termini di pagamento"; inoltre "sono aumentati i noli, i container". Tra gli operatori che stanno vivendo la situazione descritta c'è ad esempio la Ruffino di Pontassieve, società che fa capo al gruppo americano Constellation Brands. Secondo quanto riferito al Sole24Ore, la società, che esporta negli Usa la metà del suo fatturato (per 60 milioni di euro), ha dovuto prendere atto dello stop agli ordini da parte della catena TotalWine e al momento avrebbe circa un milione di bottiglie bloccate a **Livorno**, dopo la cancellazione di tutti gli ordini di marzo. Pochi giorni prima, l'associazione di importatori Us Wine Trade Alliance aveva dato al riguardo precise e perentorie indicazioni ai suoi membri: "Consigliamo a tutte le società americane di sospendere l'importazione di vini, spiriti e birra dalla Ue". Secondo la Uwta, il rischio che il 2 aprile gli Usa rispondano ai dazi che saranno applicati dalla Ue a partire dal 1 aprile su bourbon e altri prodotti statunitensi è alto. L'associazione ha aggiunto di essere al lavoro per far sì che possa valere una eccezione per i cosiddetti goods on the water (merce in transito al momento dell'introduzione della nuova normativa), ma di non poter offrire garanzie al riguardo. L'associazione si poi espressa molto criticamente verso queste potenziali misure, evidenziando che per importatori e distributori Usa dazi che siano "tra il 50 e il 200%" potrebbero portare le attività al fallimento. Secondo quanto aggiunto al Sole24Ore da Renzo Cotarella, amministratore delegato della Marchesi Antinori di Firenze, casa viticola che esporta in Usa quasi il 15% del fatturato (per circa 35 milioni di euro) e che pure si trova con un fermo delle spedizioni, lo stock presente sul mercato americano dovrebbe permettere di soddisfare la domanda almeno per un paio di mesi. Leggermente diverso il riscontro fornito dalla cantina trentina Cavit (export negli Usa per il 30%, circa 75 milioni), che ha parlato solo di un "rallentamento degli ordini" negli ultimi cinque-sei giorni. Ancora in precedenza i rappresentanti



Spedizioni Gli importatori sospendono gli ordini in attesa dell'implementazione dei dazi promessi da Trump di REDAZIONE SHIPPING ITALY Finito l'effetto frontloading, per l'export di vino italiano negli Stati Uniti è arrivata ora la fase dello stallo, con spedizioni ferme in attesa dell'implementazione dei dazi voluti dalla amministrazione Trump sui prodotti di origine europea. Del fenomeno ha parlato ieri un articolo del Sole 24 Ore , rilevando come questo sia in atto da "cinque-sei giorni", coerentemente con il fatto che eventuali carichi inviati a partire da quella data verrebbero sbarcati nel paese dopo il 2 aprile, data indicata dal presidente Usa come scadenza per l'implementazione delle nuove tariffe. Un riscontro simile è stato fornito da Micaela Pallini, presidente di Federvini, al Corriere della Sera . Alla testata Pallini ha spiegato come i suoi associati abbiano "spedito tutto quello che [si] poteva spedire" e che "adesso è tutto fermo". Pallini ha aggiunto che gli stessi esportatori si stavano trovando a fronteggiare costi aumentati, poiché gli importatori "chiedono ai produttori un aiuto per far fronte ai costi del magazzino e di estendere i termini di pagamento"; inoltre "sono aumentati i noli, i container". Tra gli operatori che stanno vivendo la situazione descritta c'è ad esempio la Ruffino di Pontassieve, società che fa capo al gruppo americano Constellation Brands. Secondo quanto riferito al Sole24Ore, la società, che esporta negli Usa la metà del suo fatturato (per 60 milioni di euro), ha dovuto prendere atto dello stop agli ordini da parte della catena TotalWine e al momento avrebbe circa un milione di bottiglie bloccate a Livorno, dopo la cancellazione di tutti gli ordini di marzo. Pochi giorni prima, l'associazione di importatori Us Wine Trade Alliance aveva dato al riguardo precise e perentorie indicazioni ai suoi membri: "Consigliamo a tutte le società americane di sospendere l'importazione di vini, spiriti e birra dalla Ue". Secondo la Uwta, il rischio che il 2 aprile gli Usa rispondano ai dazi che saranno applicati dalla

Shipping Italy

Focus

dei tre consorzi Prosecco Doc, Conegliano e Valdobbiadene Prosecco Superiore Docg e Asolo Prosecco Docg, che pure invece hanno sospeso le spedizioni verso gli Usa, avevano inviato una lettera al ministro dell'Agricoltura, Francesco Lollobrigida dove, oltre a paventare il rischio di una applicazione di dazi a beni 'on the water', ricordavano il peso del paese sul totale delle vendite estere (circa 130 milioni di bottiglie per il Prosecco Doc, ovvero il 23%; oltre 3,5 milioni di bottiglie di Conegliano Valdobbiadene Prosecco Docg, 32 milioni bottiglie per la Docg Asolo Prosecco, 75%). Sul tema nella giornata di ieri si è espressa anche Federvini, che ha spiegato per voce del direttore generale Marco Montanaro di avere chiesto alle istituzioni italiane ed europee di "intervenire senza indugio per rimuovere i vini e i whiskey statunitensi dalla lista tariffaria europea", in modo a suo dire di evitare le ritorsioni Usa sulla produzione di vino comunitaria. Montanaro ha anche descritto il mercato Usa come "insostituibile". Secondo l'ultimo report di Ismea (su base dati Istat), l'export di vini italiani ha toccato nel 2024 gli 8,135 miliardi di euro in valore (+5,5% sull'anno precedente) e i 21,738 milioni di ettolitri in volume (+3,2%). gli Stati Uniti continuano a essere la principale meta dei vini italiani, per una quota pari al 24% del totale, con un valore di 1,938 miliardi di euro (+10,3%) per 3,6 milioni di ettolitri (+7% sul 2023).

Shipping Italy

Focus

Il traghetto Moby Zaza è stato venduto e si prepara a lasciare l'Italia

Un avviso di dismissione bandiera pubblicato dalla Capitaneria di **Porto** di **Livorno** rende noto che il traghetto Moby Zaza si prepara a lasciare la flotta della famiglia Onorato. Con un'istanza presentata a fine febbraio la compagnia di traghetti della balena blu ha infatti richiesto la dismissione della bandiera italiana dalla nave che è destinata alla vendita alla società Atlantis Maritime S.A. con sede alle Marshall Islands per successiva iscrizione in un registro non comunitario. Come di consueto in questi casi "tutti coloro che vantano diritti sulla suddetta unità - specifica l'avviso - a promuovere formali opposizioni, indicando e qualificando i crediti vantati mediante comunicazione scritta da far pervenire all'Autorità Marittima entro 60 giorni" dal 4 marzo (data di pubblicazione dell'avviso). Nel prossimo futuro si potrà dunque sapere meglio se questo traghetto continuerà a navigare per un'altra compagnia di navigazione o se invece è destinato allo smaltimento. In ogni caso è giunto al termine il suo percorso all'interno di Moby, flotta nella quale era entrato dieci anni fa. Negli ultimi mesi il traghetto ha prestato servizio tra la Corsica (**Porto** Vecchio) e la Sardegna (Golfo Aranci) in sostituzione del Giraglia (fermo per un guasto) e lo scorso 18 dicembre era rimasto vittima di un blackout a bordo che aveva indotto l'equipaggio a chiedere l'intervento dei rimorchiatori per riportarlo al traino al **porto** di Olbia. Moby Zaza è un traghetto di oltre 40 anni costruito dal cantiere tedesco A.G. Weser Seebeck Werft ed entrato in servizio nel 1982; è lungo 153 metri, largo 24, la stazza lorda è di 22mila tonnellate e può trasportare oltre 1.500 passeggeri e circa 500 automobili.



Navi L'avviso di dismissione bandiera preannuncia la cessione di questa nave del 1982 da oltre 1.500 passeggeri e circa 500 automobili di capacità di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Un avviso di dismissione bandiera pubblicato dalla Capitaneria di Porto di Livorno rende noto che il traghetto Moby Zaza si prepara a lasciare la flotta della famiglia Onorato. Con un'istanza presentata a fine febbraio la compagnia di traghetti della balena blu ha infatti richiesto la dismissione della bandiera italiana dalla nave che è destinata alla vendita alla società Atlantis Maritime S.A. con sede alle Marshall Islands per successiva iscrizione in un registro non comunitario. Come di consueto in questi casi "tutti coloro che vantano diritti sulla suddetta unità - specifica l'avviso - a promuovere formali opposizioni, indicando e qualificando i crediti vantati mediante comunicazione scritta da far pervenire all'Autorità Marittima entro 60 giorni" dal 4 marzo (data di pubblicazione dell'avviso). Nel prossimo futuro si potrà dunque sapere meglio se questo traghetto continuerà a navigare per un'altra compagnia di navigazione o se invece è destinato allo smaltimento. In ogni caso è giunto al termine il suo percorso all'interno di Moby, flotta nella quale era entrato dieci anni fa. Negli ultimi mesi il traghetto ha prestato servizio tra la Corsica (Porto Vecchio) e la Sardegna (Golfo Aranci) in sostituzione del Giraglia (fermo per un guasto) e lo scorso 18 dicembre era rimasto vittima di un blackout a bordo che aveva indotto l'equipaggio a chiedere l'intervento dei rimorchiatori per riportarlo al traino al porto di Olbia. Moby Zaza è un traghetto di oltre 40 anni costruito dal cantiere tedesco A.G. Weser Seebeck Werft ed entrato in servizio nel 1982; è lungo 153 metri, largo 24, la stazza lorda è di 22mila tonnellate e può trasportare oltre 1.500 passeggeri e circa 500 automobili. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED

Barcellona, 124 milioni per realizzare il molo dei carburanti sostenibili

La Spagna accelera: finanziato il piano per trasformare lo scalo catalano nell'hub energetico dell'Europa **Genova** - Il consiglio di amministrazione del Porto di Barcellona ha approvato l'avvio della costruzione di tre nuovi attracchi per rinfuse liquide sul lato est del Muelle de la Energía (Molo dell'Energia), con un investimento stimato di 124 milioni di euro. Lo annuncia l'Authority portuale. Il progetto, in attesa dell'approvazione del Consiglio dei Ministri spagnolo, aumenterà la capacità di scarico dei carburanti sostenibili e ottimizzerà la gestione del traffico. I nuovi attracchi (simili all'attuale 34B) supporteranno gli sforzi di decarbonizzazione nei settori dei trasporti e della logistica, con un tempo di costruzione previsto di 38 mesi. Una volta operativi, l'attracco 32 sarà riconvertito per il traffico di prodotti chimici sfusi e liquidi agroalimentari, mentre le nuove infrastrutture rafforzeranno il ruolo di Barcellona come hub energetico del Sud Europa. Inoltre, il porto ha autorizzato un appalto da 11,5 milioni di euro per l'installazione di sistemi automatizzati di controllo delle frontiere. Puertos del Estado è l'ente governativo spagnolo che supervisiona 46 porti di proprietà statale e gestisce oltre 400 milioni di tonnellate di merci all'anno. E' il modello che lo Stato italiano vuole prendere ad esempio per la riforma dei porti nazionale.



The Medi Telegraph

Focus

Consegnata a Saint-Nazaire la "World America", 23esima nave della flotta Msc

La nuova ammiraglia ha il miglior indice di efficienza energetica (Eedi) dell'Imo, che si traduce nell'impronta di carbonio più bassa dell'intero settore crocieristico **Genova** - Msc Crociere e Chantiers de l'Atlantique hanno celebrato oggi a Saint-Nazaire tre importanti traguardi per le navi World Class: la consegna della nuova ammiraglia Msc World America, la cerimonia della moneta di Msc World Asia e il taglio della lamiera di Msc World Atlantic. All'evento hanno partecipato Gianluigi Aponte, fondatore e presidente del Gruppo Msc, Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo della Divisione crociere, Laurent Castaing, direttore generale di Chantiers de l'Atlantique, e il ministro francese dell'Industria e dell'Energia, Marc Ferracci, insieme ai rappresentanti del team di costruzione di Msc Crociere e alle maestranze del cantiere che hanno lavorato alla nave negli ultimi 30 mesi. Msc World America è la 23esima unità della flotta della compagnia ginevrina e sarà ufficialmente battezzata il 9 aprile negli Stati Uniti, presso il nuovo Msc cruise terminal di Port Miami. La nave offre spazi e concept pensati appositamente per il mercato statunitense e per tutti gli ospiti europei, coniugando lo stile europeo con il comfort americano. Pierfrancesco Vago ha dichiarato: «Oggi è un momento di grande orgoglio per tutti noi di Msc Crociere e di Chantiers de l'Atlantique perché celebriamo importanti traguardi nello sviluppo della nostra flotta. La nuova ammiraglia è una testimonianza della nostra lunga e innovativa collaborazione, che dura da oltre 20 anni e ha dato vita a cinque prototipi rivoluzionari e 19 navi. Insieme, continuiamo a superare i confini, combinando design all'avanguardia, le tecnologie più avanzate e un'ampia gamma di esperienze per definire nuovi standard nelle crociere, cercando sempre di migliorare le prestazioni ambientali di ogni nave. Siamo impazienti di alzare ancora di più l'asticella con le prossime Msc World Asia e Msc World Atlantic». Laurent Castaing, direttore generale di Chantiers de l'Atlantique, ha aggiunto: «Con grande emozione celebriamo oggi non una, ma tre navi World Class di Msc. Il miglioramento continuo dell'esperienza a bordo e l'ottimizzazione delle prestazioni energetiche sono il risultato del magnifico lavoro svolto dai team di Msc Crociere e Chantiers de l'Atlantique. Ad oggi, Msc World America vanta il miglior indice di efficienza energetica (Eedi) dell'Imo, che si traduce nell'impronta di carbonio più bassa dell'intero settore crocieristico. Andremo ancora oltre con le due navi gemelle che stiamo celebrando oggi». Nella giornata di oggi si è svolta inoltre la tradizionale cerimonia della moneta di Msc World Asia, durante la quale alcune monete commemorative sono state inserite all'interno della nave come segno di benedizione e buona fortuna. Le due madrine dell'evento, Marialuisa Iaccarino, vicepresidente shore excursions di Msc Crociere, e Flavie Biondo, chargée d'affaires di Chantiers de l'Atlantique, hanno avuto l'onore di compiere questo rito marittimo. Msc World Asia entrerà in servizio



03/27/2025 17:49

The Medi Telegraph
Consegnata a Saint-Nazaire la "World America", 23esima nave della flotta Msc

La nuova ammiraglia ha il miglior indice di efficienza energetica (Eedi) dell'Imo, che si traduce nell'impronta di carbonio più bassa dell'intero settore crocieristico Genova - Msc Crociere e Chantiers de l'Atlantique hanno celebrato oggi a Saint-Nazaire tre importanti traguardi per le navi World Class: la consegna della nuova ammiraglia Msc World America, la cerimonia della moneta di Msc World Asia e il taglio della lamiera di Msc World Atlantic. All'evento hanno partecipato Gianluigi Aponte, fondatore e presidente del Gruppo Msc, Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo della Divisione crociere, Laurent Castaing, direttore generale di Chantiers de l'Atlantique, e il ministro francese dell'Industria e dell'Energia, Marc Ferracci, insieme ai rappresentanti del team di costruzione di Msc Crociere e alle maestranze del cantiere che hanno lavorato alla nave negli ultimi 30 mesi. Msc World America è la 23esima unità della flotta della compagnia ginevrina e sarà ufficialmente battezzata il 9 aprile negli Stati Uniti, presso il nuovo Msc cruise terminal di Port Miami. La nave offre spazi e concept pensati appositamente per il mercato statunitense e per tutti gli ospiti europei, coniugando lo stile europeo con il comfort americano. Pierfrancesco Vago ha dichiarato: «Oggi è un momento di grande orgoglio per tutti noi di Msc Crociere e di Chantiers de l'Atlantique perché celebriamo importanti traguardi nello sviluppo della nostra flotta. La nuova ammiraglia è una testimonianza della nostra lunga e innovativa collaborazione, che dura da oltre 20 anni e ha dato vita a cinque prototipi rivoluzionari e 19 navi. Insieme, continuiamo a superare i confini, combinando design all'avanguardia, le tecnologie più avanzate e un'ampia gamma di esperienze per definire nuovi standard nelle crociere, cercando sempre di migliorare le prestazioni ambientali di ogni nave. Siamo impazienti di alzare ancora di più l'asticella con le prossime Msc World Asia e Msc World Atlantic». Laurent Castaing, direttore generale di Chantiers de l'Atlantique, ha aggiunto: «Con grande emozione celebriamo oggi non una, ma tre navi World Class di Msc. Il miglioramento continuo dell'esperienza a bordo e l'ottimizzazione delle prestazioni energetiche sono il risultato del magnifico lavoro svolto dai team di Msc Crociere e Chantiers de l'Atlantique. Ad oggi, Msc World America vanta il miglior indice di efficienza energetica (Eedi) dell'Imo, che si traduce nell'impronta di carbonio più bassa dell'intero settore crocieristico. Andremo ancora oltre con le due navi gemelle che stiamo celebrando oggi». Nella giornata di oggi si è svolta inoltre la tradizionale cerimonia della moneta di Msc World Asia, durante la quale alcune monete commemorative sono state inserite all'interno della nave come segno di benedizione e buona fortuna. Le due madrine dell'evento, Marialuisa Iaccarino, vicepresidente shore excursions di Msc Crociere, e Flavie Biondo, chargée d'affaires di Chantiers de l'Atlantique, hanno avuto l'onore di compiere questo rito marittimo. Msc World Asia entrerà in servizio

The Medi Telegraph

Focus

nell'inverno 2026-27, svolgendo crociere in Mediterraneo verso Francia, Italia, Spagna e Malta. Msc Crociere ha celebrato anche la cerimonia del taglio della lamiera della quarta unità World Class della compagnia, che segna ufficialmente l'inizio della costruzione della nave, destinata a entrare in servizio nel 2027. Il nome della nave è stato rivelato per la prima volta: si chiamerà Msc World Atlantic e opererà nei Caraibi con partenze da Port Canaveral, a partire dall'inverno 2027-2028. Il prototipo World Class ha fissato nuovi standard nel settore delle crociere con l'introduzione di Msc World Europa nel 2022. Il progetto continua a evolversi perché ogni nuova nave presenta innovazioni nel design, nella tecnologia e nell'esperienza degli ospiti. Coerentemente al posizionamento globale di Msc Crociere, le navi derivano il loro nome dai continenti e dagli oceani, senza necessariamente indicare le aree in cui saranno impiegate, ma esprimendo l'ampia offerta di destinazioni della compagnia che naviga in tutte le parti del mondo. Msc World America è una delle navi da crociera più efficienti al mondo dal punto di vista energetico, superando tutti i requisiti di progettazione stabiliti dall'indice di efficienza energetica dell'Imo (Organizzazione marittima internazionale). I suoi motori di ultima generazione funzionano a gnl, consentendo una transizione diretta verso biocarburanti e combustibili sintetici rinnovabili. La nave è dotata inoltre di connessione alla rete elettrica terrestre (cold ironing), che permette di spegnere i motori nei porti attrezzati con l'alimentazione da terra come il nuovo terminal crociere Msc di Miami. Tra le numerose altre caratteristiche, la nave dispone di un avanzato sistema di trattamento delle acque reflue e di un impianto di gestione dei rifiuti a bordo che, combinati, riducono significativamente la produzione di rifiuti. La stagione inaugurale della nave partirà da Miami il 12 aprile. Offrirà itinerari alternati di sette notti nei Caraibi orientali verso Puerto Plata (Repubblica Dominicana), San Juan (Porto Rico) e l'isola privata di Msc, Ocean Cay, e sette notti nei Caraibi occidentali verso Costa Maya e Cozumel (Messico), Isla de Roatan (Honduras) e Ocean Cay.

The Medi Telegraph

Focus

Manodopera in calo, costi in crescita: la logistica dei market studia i robot

Sempre più concentrati nei grandi centri di distribuzione (Cedi) in aree geografiche comuni, alle prese con le sfide di una (lenta) automazione e di un crescente impegno per la sostenibilità, in cui la logistica gioca un ruolo centrale

Milano - Sempre più concentrati nei grandi centri di distribuzione (Cedi) in aree geografiche comuni, alle prese con le sfide di una (lenta) automazione e di un crescente impegno per la sostenibilità, in cui la logistica gioca un ruolo centrale. Il sistema di distribuzione delle grandi catene di vendita in Italia ogni anno si stima movimenti 4,6 miliardi di colli attraverso oltre 450 strutture, che raccolgono la merce dai produttori e la fanno arrivare sugli scaffali di supermercati, iper, discount. Sono i numeri della nuova mappatura Efficient Consumer Response presentata ieri a Milano da Gs1 (l'organizzazione globale che gestisce il sistema dei codici a barre) e curata dalle università Liuc e Politecnico di Milano. Una fotografia che serve alle aziende produttrici e alla grande distribuzione organizzata per capire come efficientare la filiera, ottimizzando costi e sostenibilità. Nel comparto dei prodotti secchi e in quello dei freschi, oltre il 90% dei prodotti passa ormai per i 454 Cedi diffusi in tutta Italia: solo un 10% passa per vie secondarie, essenzialmente quindi dal produttore (fabbrica o magazzino) al punto di vendita, oppure dal produttore al deposito periferico o da altri punti di transito. Trent'anni fa la quota era del 77% per i secchi, 29% per i freschi. La superficie coperta di questi Cedi è di nove milioni di metri quadrati (in Liguria ci sono solo due strutture di questo genere: una più grande in provincia di Savona e una più piccola nell'entroterra di Genova). La filiera, spiegano gli esperti, soffre della grande malattia della logistica: la carenza di manodopera, la difficoltà a reperire autisti, l'aumento dei costi. Una delle risposte sta nell'automazione: un processo che risulta più facile per i produttori, più complesso per i centri della grande distribuzione: per questi è difficile avere sistemi che si possano adattare a tutte le tipologie di merce che arrivano dai vari produttori. La difficoltà aumenta ancora di più nel settore dei prodotti freschi. Per questo oggi i sistemi sono perlopiù concentrati nella gestione dei colli più pesanti, come l'acqua e il beverage in genere. I gruppi della Gdo hanno poi timore che la progettazione e realizzazione di centri ad alta automazione porti a tempi lunghi, con il rischio di trovarsi al momento dell'inaugurazione con tecnologie già superate. Altri timori sono i costi di esercizio e la rigidità delle attività rispetto ai picchi di lavoro (tema condiviso con i terminal portuali). Tuttavia ci sono eccezioni: Coop Alleanza 3.0 ha per esempio un centro totalmente automatizzato. I gruppi che hanno investito in automazione lo hanno fatto per aumentare la produttività, ridurre gli errori di allestimento, migliorare l'uso degli spazi e anche per riservare alle macchine le attività più ripetitive e faticose. Cresce, ma comunque con prudenza, la digitalizzazione,



03/28/2025 00:03

Alberto Quarati

Sempre più concentrati nei grandi centri di distribuzione (Cedi) in aree geografiche comuni, alle prese con le sfide di una (lenta) automazione e di un crescente impegno per la sostenibilità, in cui la logistica gioca un ruolo centrale. Milano - Sempre più concentrati nei grandi centri di distribuzione (Cedi) in aree geografiche comuni, alle prese con le sfide di una (lenta) automazione e di un crescente impegno per la sostenibilità, in cui la logistica gioca un ruolo centrale. Il sistema di distribuzione delle grandi catene di vendita in Italia ogni anno si stima movimenti 4,6 miliardi di colli attraverso oltre 450 strutture, che raccolgono la merce dai produttori e la fanno arrivare sugli scaffali di supermercati, iper, discount. Sono i numeri della nuova mappatura Efficient Consumer Response presentata ieri a Milano da Gs1 (l'organizzazione globale che gestisce il sistema dei codici a barre) e curata dalle università Liuc e Politecnico di Milano. Una fotografia che serve alle aziende produttrici e alla grande distribuzione organizzata per capire come efficientare la filiera, ottimizzando costi e sostenibilità. Nel comparto dei prodotti secchi e in quello dei freschi, oltre il 90% dei prodotti passa ormai per i 454 Cedi diffusi in tutta Italia: solo un 10% passa per vie secondarie, essenzialmente quindi dal produttore (fabbrica o magazzino) al punto di vendita, oppure dal produttore al deposito periferico o da altri punti di transito. Trent'anni fa la quota era del 77% per i secchi, 29% per i freschi. La superficie coperta di questi Cedi è di nove milioni di metri quadrati (in Liguria ci sono solo due strutture di questo genere: una più grande in provincia di Savona e una più piccola nell'entroterra di Genova). La filiera, spiegano gli esperti, soffre della grande malattia della logistica: la carenza di manodopera, la difficoltà a reperire autisti, l'aumento dei costi. Una delle risposte sta nell'automazione: un processo che risulta più facile per i produttori, più complesso per i centri della grande distribuzione: per questi è difficile avere sistemi

The Medi Telegraph

Focus

aumentano gli standard come lo scambio di dati elettronico tra produttore e distributore (Edi) passata dal 34% al 50%, ma resta ancora molto da fare per migliorare l'integrazione tra i sistemi informativi di fornitori e Gdo. Analogo lo scenario per la sostenibilità: è proprio alla fase del trasporto, alla logistica che si chiedono gli sforzi più importanti, come la revisione degli imballaggi per aumentare il rendimento volumetrico e massimizzare la saturazione dei mezzi di trasporto. Alle aziende della logistica viene richiesta anche maggiore trasparenza, specie dai produttori, circa i percorsi della merce. Gli anelli della filiera insomma si avvicinano, e in tutto questo «la capacità di collaborare è determinante - dice Bruno Aceto, ceo di Gs1 Italia -. Per le aziende di questa filiera sarà sempre più importante stabilire relazioni di fiducia con cui sviluppare progetti condivisi di collaborazione, per rimuovere le inefficienze, superare le criticità e promuovere un sapere condiviso così da costruire una catena logistica più efficiente, resiliente e sostenibile».