



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 10 aprile 2024**



Prime Pagine

10/04/2024	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	Il Foglio	11
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	Il Giornale	12
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	Il Giorno	13
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	Il Manifesto	14
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	Il Mattino	15
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	Il Messaggero	16
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	Il Tempo	20
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	Italia Oggi	21
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	La Nazione	22
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	La Repubblica	23
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	La Stampa	24
Prima pagina del 10/04/2024		
10/04/2024	MF	25
Prima pagina del 10/04/2024		

Primo Piano

09/04/2024	Agenparl	26
CROCIERE. ROTELLI (FDI): SEATRADE DI MIAMI E' VETRINA DI PROMOZIONE PER SETTORE NAZIONALE E PER TUSCIA		

09/04/2024	Travel Quotidiano	27
Italian Port Days, al via la VI Edizione: focus su integrazione tra aree portuali e comunità		

Trieste

09/04/2024	Shipping Italy	28
Sancito il matrimonio fra Dfds ed Ekol, manca solo l'ok di Bruxelles		
09/04/2024	Trieste Prima	29
Ex serbatoi di petrolio produrranno energia grazie al mare: il progetto Noghère		
09/04/2024	Trieste Prima	30
Guardia costiera e associazione "Il porto dei piccoli" insieme per i bimbi del Burlo		

Venezia

10/04/2024	La Gazzetta Marittima	31
Venezia-Philadelphia ogni giorno		
10/04/2024	La Gazzetta Marittima	32
Venezia aggiorna tariffe art.17		

Savona, Vado

10/04/2024	La Gazzetta Marittima	33
A Vado boom delle auto		
09/04/2024	Shipping Italy	34
Alta produttività al terminal Vado Gateway con 35 movimenti/ora di container per gru		

Genova, Voltri

09/04/2024	(Sito) Ansa	35
Nuova diga: Bucci, il primo cassone tra il 20 e 30 maggio		
09/04/2024	Genova Today	36
Diga, Bucci annuncia il ricorso contro le critiche di Anac		
10/04/2024	La Gazzetta Marittima	37
Per salvare cetacei e balene		
10/04/2024	La Gazzetta Marittima	38
Milioni di "velette" sul Tirreno		
09/04/2024	PrimoCanale.it	39
Fumi delle navi, Monzani: "Fra un anno stop"		
09/04/2024	PrimoCanale.it	40
Nuova Diga, Bucci: "A maggio primo cassone, ricorso contro Anac"		

09/04/2024	Rai News	41
<hr/>		
09/04/2024	Ship Mag	42
<hr/>		
09/04/2024	Shipping Italy	43
<hr/>		

La Spezia

09/04/2024	BizJournal Liguria	44
<hr/>		
09/04/2024	Citta della Spezia	46
<hr/>		
09/04/2024	Citta della Spezia	47
<hr/>		
10/04/2024	La Gazzetta Marittima	49
<hr/>		
09/04/2024	Port Logistic Press	50
<hr/>		

Ravenna

09/04/2024	Il Nautilus	51
<hr/>		
10/04/2024	La Gazzetta Marittima	53
<hr/>		
09/04/2024	Ravenna Today	55
<hr/>		
09/04/2024	Ravenna Today	57
<hr/>		
09/04/2024	RavennaNotizie.it	59
<hr/>		
09/04/2024	RavennaNotizie.it	61
<hr/>		
09/04/2024	RavennaNotizie.it	62
<hr/>		
09/04/2024	ravennawebtv.it	64
<hr/>		
09/04/2024	ravennawebtv.it	66
<hr/>		
09/04/2024	ravennawebtv.it	67
<hr/>		

09/04/2024	Sea Reporter	68
Porto di Ravenna, calano i traffici del 9% nei primi tre mesi dell'anno		

Livorno

09/04/2024	(Sito) Ansa	71
Migranti, attesa nave Ocean Viking a Livorno con 53 uomini		
09/04/2024	Agenparl	72
Iniziative aggiornate anniversario Moby Prince		
09/04/2024	Agenparl	75
VIVICITTÀ 2024: LIVORNO SI PREPARA PER FESTEGGIARE AL MEGLIO I 40 ANNI DELLA MANIFESTAZIONE PODISTICA TARGATA UISP		
10/04/2024	La Gazzetta Marittima	77
Chi becca il verme più buono		
10/04/2024	La Gazzetta Marittima	78
Primo esame AdSP Nord Tirreno		
10/04/2024	La Gazzetta Marittima	79
Livorno pronta alla "Settimana Velica Internazionale"		
10/04/2024	La Gazzetta Marittima	81
"Chi siamo noi portuali"		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

10/04/2024	Corriere Adriatico Pagina 11	83
Lungomare nord domani la firma al nuovo accordo di programma		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

09/04/2024	(Sito) Adnkronos	84
Porti, scenario sfavorevole ma nel 2023 Civitavecchia limita calo a -5,7%		
09/04/2024	Affari Italiani	85
Porti, scenario sfavorevole ma nel 2023 Civitavecchia limita calo a -5,7%		
09/04/2024	CivOnline	86
Guerra, inflazione e carbone pesano sui traffici		
09/04/2024	Il Nautilus	87
AdSP MTCS: la guerra in Ucraina ha influito sui traffici		
09/04/2024	Informare	88
Nel 2023 il traffico delle merci nei porti del Lazio è calato del -5,7%. Record delle crociere Passeggeri dei servizi di linea in crescita del +10,0%		
09/04/2024	Informazioni Marittime	89
Scali laziali, bene ro-ro e passeggeri nel 2023. Le merci arrancano		
09/04/2024	Messaggero Marittimo	90
Civitavecchia tiene botta nonostante la crisi globale		

09/04/2024	Messaggero Marittimo	AdSp Civitavecchia, soddisfazione dei sindacati per l'accordo di Il livello	91
09/04/2024	Port News	Un 2023 col segno meno per i porti di Roma	92
09/04/2024	Sea Reporter	Traffico delle merci in calo nei porti laziali	93
09/04/2024	Shipping Italy	Calo del 5,7% per le merci nei porti del Lazio nell'ultimo anno	94
10/04/2024	Shipping Italy	Più concreto per Civitavecchia il rischio di vedere sfumare il progetto del polo agroalimentare	95
09/04/2024	The Medi Telegraph	Crociere, nel 2024 il Lazio prima regione in Italia: superata la Liguria	97

Napoli

09/04/2024	Affari Italiani	Msc, la stagione riparte col botto: previsti 550 mila croceristi a Napoli	98
09/04/2024	Cronache Della Campania	Sorrentino: "L'accesso libero agli arenili di Napoli è impegno dell'amministrazione"	99
09/04/2024	FerPress	AdSP Tirreno centrale: visita ambasciatore del Belgio nel porto di Napoli	100
10/04/2024	La Gazzetta Marittima	Maxi-bacino in porto a Napoli	102
09/04/2024	Messaggero Marittimo	L'Ambasciatore del Belgio visita il porto di Napoli	103
09/04/2024	Napoli Village	L'ambasciatore del Belgio in visita al Porto di Napoli	105

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

10/04/2024	La Gazzetta Marittima	Maxi-ponte, forse parte davvero	107
09/04/2024	Stretto Web	World Europa, la nave da crociera da record al Porto di Messina con 6.400 turisti a bordo	108
09/04/2024	TempoStretto	Msc inaugura la stagione crocieristica a Messina: previsti 31 scali e 200mila passeggeri	110

Palermo, Termini Imerese

09/04/2024	LiveSicilia	Palermo, una nave da guerra americana al porto per rifornimento	111
------------	--------------------	---	-----

09/04/2024	Palermo Today	112
<u>Dal conflitto in Yemen a Palermo, nave da guerra americana attracca al porto</u>		

Trapani

09/04/2024	quotidianodisicilia.it	113
<u>Caronte & Tourist Isole Minori, giovedì il primo rifornimento di GNL della "Nerea"</u>		
09/04/2024	Stretto Web	115
<u>Caronte & Tourist chiede un deposito GNL nello Stretto: "abbiamo navi ultra moderne ma siamo costretti ad alimentarle ancora a gasolio"</u>		
09/04/2024	Informazioni Marittime	117
<u>Gni, Caronte & Tourist annuncia il primo bunkeraggio per la nave "Nerea"</u>		
09/04/2024	Trapani Oggi	118
<u>Primo rifornimento al Porto di Trapani con GNL per il traghetto Nerea</u>		
09/04/2024	Shipping Italy	119
<u>Primo bunkeraggio truck to ship a Trapani per il traghetto Nerea di Caronte & Tourist</u>		

Focus

09/04/2024	(Sito) Ansa	121
<u>Crociere, in Italia 13,8 mln di passeggeri nel 2024</u>		
09/04/2024	Il Nautilus	122
<u>Il Regno Unito finanzia le rotte marittime internazionali verdi</u>		
09/04/2024	Informare	124
<u>NCL ordina a Fincantieri quattro nuove navi da crociera con lettera di intenti per altre quattro unità</u>		
09/04/2024	Informare	125
<u>Quest'anno nei porti italiani sono attesi 13,8 milioni di crocieristi</u>		
09/04/2024	Informare	126
<u>Patto di cooperazione tra le associazioni dei porti e delle compagnie traghetto della Grecia</u>		
09/04/2024	Informare	127
<u>Aggiornamento delle norme che disciplinano il servizio di ormeggio</u>		
09/04/2024	Informare	128
<u>Lo scorso anno sulle navi da crociera mondiali si è imbarcato il numero record di 31,7 milioni di passeggeri (+55,4%)</u>		
09/04/2024	Informatore Navale	129
<u>Norwegian Cruise Line: visione audace per il futuro con un'espansione della flotta e sviluppo delle isole private</u>		
09/04/2024	Informatore Navale	131
<u>"Crociere 2024 un altro anno da record e previsioni di crescita anche per il 2025"</u>		
09/04/2024	Informatore Navale	133
<u>FINCANTIERI CONCLUDE UN MAXI ACCORDO CON NORWEGIAN CRUISE LINE HOLDINGS</u>		
09/04/2024	Informazioni Marittime	135
<u>Maxi ordine Norwegian Cruise per Fincantieri</u>		
10/04/2024	La Gazzetta Marittima	136
<u>Partito il master in Shipping Management</u>		

09/04/2024	Messaggero Marittimo	137
Stena Line fa l'ingresso nel trasporto ro-ro sul Mediterraneo		
09/04/2024	Port Logistic Press	138
Il futuro delle crociere al Seatrade Cruise Global al Miami Beach Convention Center		
09/04/2024	Port News	139
Nel 2024 attesi 13,8 mln di passeggeri nei porti italiani		
09/04/2024	Sea Reporter	140
Fincantieri riceve da Norwegian Cruise Line Holdings, commessa per la realizzazione di 4 navi da crociera		
09/04/2024	Sea Reporter	142
M.A.R.E. 2024: La missione si sposta nel Mediterraneo Nord-Oves		
09/04/2024	Ship Mag	145
Crociere, il 2024 sarà un altro anno record per l'Italia		
09/04/2024	Shipping Italy	147
Numeri record per le crociere in Italia: nel 2024 attesi 13,8 milioni di passeggeri e 5.187 approdi		
09/04/2024	Shipping Italy	149
Mercitalia Logistics e Logtainer uniscono le forze per nuove iniziative		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

ITLAS
IL LEGNO LA TUA CASA.

Salone de Mobile, Milano 16-21/04
Pal. 6 Stand D40



Lo scienziato aveva 94 anni
Addio a Peter Higgs
il padre del bosone
di **Alessandra Arachi**
e **Massimo Sideri** a pagina 19



Oggi e domani gratis
Le pagine storiche
del Corriere
In edicola con il quotidiano
le stampe da collezionare

ITLAS
IL LEGNO LA TUA CASA.

Salone de Mobile, Milano 16-21/04
Pal. 6 Stand D40

La tragedia Lo scoppio di una turbina sulla quale erano in corso dei lavori. I testimoni: «Il boato, poi il fumo». Ci sono feriti gravi. Mattarella: «Chiarire»

Strage nella centrale idroelettrica

Esplosione nel Bolognese, i pompieri a 40 metri sotto il livello del lago. «Almeno tre morti e quattro dispersi»

VITTIME SENZA LUCE

di **Giulio Fasano**

Gli, nel profondo di un incubo. Al piano meno otto l'esplosione, al meno nove l'acqua che entra prepotente e inonda tutto. Vista dall'elicottero dei vigili del fuoco, alla luce del giorno, la centrale idroelettrica è una terrazza sul lago che sbuffa fumo nero; denso e scuro come quest'altro giorno da segnare sul calendario delle stragi.

È spaventoso anche soltanto immaginare una trappola mortale del genere, a 50-60 metri di profondità. Sotto la centrale di Suviana come sotto terra nella miniera di Marcinelle, in quel lontano 8 agosto del 1956 che si prese la vita di 136 immigrati italiani. Qui è l'Appennino, lì era il Belgio. Allora come oggi parliamo di lavoratori che hanno finito i loro giorni senza nemmeno rivedere un'ultima volta la luce del sole.

Per certi versi quel che è successo ieri ci riporta anche a un'altra data funesta: il 7 maggio del 2013. Un portacontainer si schiantò contro la banchina del porto di Genova e la torre dei piloti crollò in acqua. Nove morti, anche loro in trappola, fra polvere e acqua, senza scampo. «Io ho visto le mani di mio figlio, signor giudice», disse poi in aula la madre di uno di loro, Adele Chiello Tusa. «Le sue dita erano consumate... chissà quanto tempo avrà provato ad aprire quella porta».

continua a pagina 5



Nelle immagini riprese dall'elicottero dei vigili del fuoco la centrale idroelettrica Enel di Bargi, sul lago artificiale di Suviana, nell'Appennino bolognese

di **Marco Merlino**
e **Alfio Scacca**

Esplosione alla centrale idroelettrica della diga di Suviana, sull'Appennino bolognese: 3 morti, 4 dispersi.
da pagina 2 a pagina 6

I DRAMMI, LE STORIE
Vincenzo, Mario
Le vite spezzate

di **Francesca Blesio**
e **Daniela Corneo** a pagina 4

I SOCCORRITORI
«I sub tra detriti
e acque scure»

a pagina 3

L'IMPIANTO
I rumori, il crollo
Cosa è successo

di **Alessio Ribauda**
a pagina 6

«MAFIA E VOTO DI SCAMBIO»
Palermo, in cella
un ex consigliere
di Fratelli d'Italia

di **Lara Sirignano**
a pagina 13

PARENTE, ANTITERRORISMO
«Dal 7 ottobre
massima allerta:
siamo un target»

di **Rinaldo Frignani**
a pagina 25

GIANNELLI

DEF: DATI DI TENDENZA

I conti Obiettivi programmatici rimandati. Il sì della Ue
Via libera al Def «leggero»:
crescita all'1%, c'è il cuneo fiscale

di **Monica Guerzoni**
e **Mario Sensi**

Approvato il Def «leggero». Con una crescita rivista all'1%. Gli obiettivi programmatici sono stati rinviati. Ma c'è il sì dell'Unione europea. «Superbonus devastante», ha detto il ministro dell'Economia Giorgetti.

da pagina 9 a pagina 11
Basso, Voltattorni

IL COSTO DEL RINVIO

di **Federico Fubini**

Quando nel dicembre scorso i ministri finanziari dell'Unione europea negoziarono le nuove regole di debito e deficit, ciascuno di loro aveva sotto gli occhi un foglio. La Commissione europea lo aveva distribuito a tutti.

continua a pagina 34

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Riceviamo e volentieri pubblichiamo: «Mi chiamo Giulietta Capuleti, sono un personaggio di Shakespeare e sono nata, vissuta e precocemente morta a Verona intorno al 1300. Ho saputo che, nel nuovo allestimento della tragedia che porta il mio nome, verrà interpretata da una giovane attrice nera, Francesca Amewudah-Rivers. Voglio esprimere la solidarietà, mia e di Romeo, per gli insulti razzisti pubblicati sui social dalla congrega dei tasteristi anonimi: nessuno più di noi può comprendere i guasti prodotti dal pregiudizio. Al tempo stesso, spero che nessuno si offenda se proverò a spiegare le ragioni del mio disagio. Se ho capito bene, ciò che vi spinge ad affidare la mia parte a un'attrice nera è il desiderio di essere inclusivi, cioè di non emarginare

Giulietta nera

nessuna cultura e non urtare nessuna sensibilità. Giusto, giustissimo. Ma forse non vi rendete conto che, nel tentativo di apparire inclusivi, state escludendo proprio me. Sono un personaggio del 1300, ve l'ho detto, ma a quel tempo, a Verona, non poteva esserci una Giulietta nera. Perché dovette rappresentarmi diversa da come sono? Non pensate che, così facendo, potreste urtare la mia, di sensibilità, e quella del mio creatore? Il razzismo non c'entra niente. È che la riscrittura woke delle trame del passato, che a voi sembra un segnale di vitalità, a me appare come un sintomo di pigrizia. Non vedo l'ora di applaudire una storia d'amore che abbia per protagonista un'adolescente nera. Ma una storia nuova. Con affetto, G.C.».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

...è l'ora dell'oro

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

ORO - GIOIELLI - MONETE

OBRELLI

DAL 1929

www.oro.obrelli.it

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

AUTORIZZAZIONE BANCA D'ITALIA n. 5007737

VENDIAMO E ACQUISTIAMO LINGOTTI E MONETE ALLE MIGLIORI CONDIZIONI

40410
0771120-498108



Strasburgo, ultima chiamata per votare l'istituzione di un centro Ue per la ricerca farmacologica. Big Pharma si oppone, però 50 europarlamentari non mollano



Mercoledì 10 aprile 2024 - Anno 16 - n° 99
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

VOTI&MAFIA A TORINO
Il dem al "tavolo" col boss e i poteri intatti da 50 anni

BOFFANO E GRASSO A PAG. 8 - 9

CUNEO FISCALE E ALTRO
Ecco il Def vuoto: mancano 10 mld di tagli in manovra
A PAG. 4

APERTURA DI LAFORGIA
Pd-5S: a Firenze accordo a metà e a Bari si tratta
DE CAROLIS E MARRA A PAG. 6

NODO SANITÀ AL M5S
Todde e la giunta che fa lo slalom tra i cacicchi dem
LISSIA A PAG. 10

GRUPPO "ARTISTI 7607"
Gli attori portano Netflix in tribunale "Paghe ridicole"
Federico Pontiggia

Prima di arrivare alla scelta di citare in giudizio Netflix abbiamo tentato di portare il caso sui tavoli Agcom, del governo, dei nostri competitor, ovvero le altre collecting: nulla da fare, ci siamo sempre trovati a parlare con dei sordi, malgrado le piattaforme non rispettino le regole stabilite dalla stessa Agcom", spiega Michele Riondino.

A PAG. 22

Mannelli
Giorgia BELLA
SETTIMANALE DELLA NUOVA EGEMONIA
DOPO MESI DI ROVAGGIO DEL PROTOTIPO BOCCINO/MELONI NASCONO I NUOVI FORMIDABILI BOCCALONI PER SOSTITUIRE FINALMENTE I GIORNALISTI DA TUTTI TALK
INTERVISTA ESCLUSIVA BOCCINO: LA MUTAZIONE GENETICA NUOVA FRONTIERA DEL GIORNALISMO

CAMUGNANO (BOLOGNA) Almeno 3 morti, 5 feriti e 4 dispersi
Centrale Enel e appalti esterni: strage per la turbina scoppiata

Incidente sul lavoro nell'impianto idroelettrico: esplose una macchina motrice in collaudo a 30 metri sott'acqua. Le vittime non sono dipendenti diretti del gruppo



BUONO E RONCHETTI A PAG. 11

Ci vorrebbe un Vaffa

Marco Travaglio

Vuoi rifare il partito del "vaffa"? domanda Bersani a Conte. Magari. Ma è il Pd che dovrebbe iniziare a dire qualche vaffa. Il partito del vaffa, peraltro, non è mai esistito: nel 2007, due anni prima di fondare i 5Stelle, Grillo e Casaleggio padre organizzarono a Bologna e in decine di piazze collegate il V-Day (dal film cult *V per vendetta*), dove il comico leggeva i nomi dei 21 condannati in via definitiva serenamente seduti in Parlamento a destra e a sinistra e decine di migliaia di manifestanti li mandavano affanculo. Ma lo scopo era raccogliere le firme per tre leggi di iniziativa popolare: inleggibilità dei pregiudicati per reati non colposi puniti con pene superiori a 10 mesi e 20 giorni; limite di due legislature per i parlamentari; legge elettorale con la preferenza al posto del Porcellum. La prima proposta fu raccolta dalla Severino nel 2012 prima ancora che i 5S entrassero in Parlamento. La seconda è tuttora una loro regola. La terza non ha mai visto la luce. Mille volte meglio quelle dell'ennesimo Codice etico del Pd, che fa firmare ai candidati l'impegno a "denunciare alle forze dell'ordine tentativi di condizionamento del voto, voto di scambio, intimidazione, corruzione o di concussione". Così la gente ora pensa che finora i candidati Pd fossero tenuti a praticare e occultare quelle prassi criminali (inclusa l'omessa denuncia, già punita non dal Codice etico, ma penale).

Inutile anche rinfacciare a Conte la condanna di Marcello De Vito per fare pari e patta coi voti comprati e/o mafiosi da Torino a Bari: Conte (all'epoca neppure iscritto al M5S) non ha mai sostenuto che chiunque si candidi con lui ha l'onestà infusa. Il guaio non sono i grillini, o i pidini, o i destri presi con le mani nel sacco. Ma ciò che fanno i partiti a chi viene beccato: De Vito, appena arrestato per corruzione, fu messo alla porta da Di Maio e, appena imputato, fu accolto in FL. Invece dall'inchiesta torinese fotografa al fianco di Fassino non solo l'indagato Gallo, ma persino Quagliariotti, condannato 30 anni fa con Greganti per una mazzetta Fiat. Il problema è chi dice vaffa ai pregiudicati o chi se li tiene in casa? Se poi si vogliono "estirpare capibastone e cacicchi", come promise la neosegretaria Schlein, non c'è altra soluzione che quella del V Day: un limite severo e inderogabile alle cariche. Forse il tetto di due mandati è troppo basso per quelli elettivi e collegiali in Parlamento, consigli regionali, provinciali e comunali (Fassino però è al decimo). Ma per quelli elettivi e esecutivi monocratici tipo sindaco e presidente di Regione è sacrosanto. Se infine si vuol fermare il trasformismo, tocca copiare ancora i famigerati Grillo e Casaleggio: porte chiuse a chi è stato eletto in altri partiti. Al Pd un bel V Day non potrebbe fare che bene.

15 MILIARDI I DATI DEL FLOP ECONOMICO: PIÙ COSTI CHE BENEFICI
IL PONTE E IL MISTERO DEL PROGETTISTA IGNOTO

DI FOGGIA A PAG. 2 - 3

IERI ATENEI IN PROTESTA
Meloni "piazziista" a Riad: sempre più armi a Bin Salman

BISONI E SALVINI A PAG. 18

- LE NOSTRE FIRME**
- Fini Il benessere che porta ai suicidi a pag. 13
 - Gallo Ci sparano con le nostre armi a pag. 13
 - Robecchi Fascino da trash condicio a pag. 13
 - Viroli Bobbio e Sartori, gli antipoteri a pag. 21
 - Delbecchi Più inchieste, meno talk a pag. 24
 - Luttazzi Caso Molinari: i commenti a pag. 12

RAFAH, BLITZ PRONTO
Gaza in macerie
Ma i capi Hamas restano in sella
CARIOLI E GROSSI a pag. 16-17
La cattiveria
Elly Schlein: "Ogni giorno scopro un nuovo capobastone". Non li ha visti arrivare
LA PALESTRA/LEA LUCCHESI





IL FOGGIO

quotidiano



ANNO XXIX NUMERO 85

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 10 APRILE 2024 - € 1,80 + € 0,60 con il FOGGIO REVIEW n. 28

Il libro è autentico e intenso, lo stile sontuoso, la scrittura mirabile. Nei risvolti di copertina sono tutti da premio i dodici promessi Strega

Dodici. Ora sono dodici gli scrittori a eccelsa del Premio Strega, in attesa della prossima cerimonia che li porterà a cinque: la cinquina dei sogni, per chi non riesce a entrarci (già ci sono 70 scontenti, convinti di essere più bravi di uno tra gli ammessi, forse anche di un paio). Siamo indietreggiando, per le lettere, ma curiosi. Dei risvolti di copertina, per esempio, ultima e decisiva fatica dello scrittore. O del suo editor, capita perfino che i titoli scelti in casa editrice siano decisivi per il successo: avreste mai comprato un libro intitolato "Dentro e fuori dall'acqua"? No, per questo è stato ribattezzato "La solitudine dei numeri primi", e ha vinto lo Strega nel 2008.

Parlando di titoli, neuroscienze "Autobiogrammatica" di Tommaso Giartosio. Le parole di una vita. Raccontare di sé è sempre una gran tentazione, farlo attraverso un "lessico personale" attenua - o alimenta, forse - il narcisismo. Si comincia con una parca al forma con i peroni, e nei servizi di piastre che hanno "pastestata" scritto sul fondo. Al sud. In vacanza. Ci vorrà un po' per risalire la china. "L'età fragile" e "Cose che non si raccontano" fanno lampeggiare fin dal titolo la parola "donna", quindi parlano di vantaggi. Donatella Di Pietrantonio e Antonella Lattanzi sono due tra le sette finaliste, su dodici libri. La prima racconta un ritorno al paese (grande classico, per la letteratura del sud), la seconda ripercorre una maternità insistentemente voluta. Gli aggi-

vi dei lettori affezionati si sprecano: "necessario e potente", viene citato "Stephen King ma soprattutto Shirley Jackson". C'è libertà di paragone, nel mondo letterario. Non esiste un reato paragonabile alla "sofisticazione alimentare", ma se fosse l'etichetta di una scatola di tonno salta una piccola truffa. "Storia dei miei soldi" di Melissa Panarello - la scrittrice di "100 colpi di spazzola prima di andare a dormire", se avrete lettori nel 2003 ricorderete lo scandalo "erovico autobiografico" dice Wikipedia - ora un tonno detto del mondo letterario. Che i libri facciano guadagnare, se azzeccate il titolo giusto. A patto però di non legarsi con Susanna Tamaro, convinta di essere maltrattata dalle patrie lettere (meglio sarebbe prendersela con il regista che ha messo un libro Adel-

phi in un film tratto da un suo romanzo). Troppo spesso prima. Pochi o niente soldi poi. Vive in miseria, quasi di carità, l'attrice che 15 anni addietro aveva recitato nel film tratto da un romanzo della scrittrice Panarello. Autoreferenziale - ormai solo a dire autobiografico - vuole voglia di allontanare il libro come se scotasse. "Autentico e intenso", si pretende: due aggettivi che non si negano a nessuna. Luogò: il quartiere Monti a Roma. Sapete a cosa andate incontro, la prudenza non è mai troppa quando un ritardo a pranzo diventa materia romantica. Chiara Valerio, con "Chi dice e chi tace", è la vincitrice annunciata, quest'anno con meno granchessa e certezze degli anni passati. "Ritratto di donne in costante mutazione", leggiamo sul risvolto. (segue a pagina quattro)

L'AGENDA CHE NON C'È

Il Superbonus gonfia il debito. Tutto ciò che non torna nei conti fatti dal governo sul nuovo Def

Roma. Presentando il Def, che mostra il mantenimento degli obiettivi sul deficit della Ndr, ma con un andamento crescente del debito pubblico, Giancarlo Giorgetti dice che l'effetto dei pagamenti del Superbonus "ha un impatto devastante" sul bilancio. Completamente imprevisto dalle stesse strutture tecniche del Def, che hanno sottovalutato il costo dei bonus edilizi "arrivato a 219 miliardi". Una voragine senza precedenti nella storia della Repubblica. Ma alla domanda: il ministro dell'Economia ha fiducia nelle stime del dipartimento Finanze del Def e della Ragioneria dello stato, che ha "bollinato" le coperture e avrebbe dovuto monitorare la spesa? Giorgetti, in conferenza stampa, dribbla il quesito: "Il mio naso mi suggerisce che c'era qualcosa che non andava - dice - ma ora che abbiamo i numeri definitivi tiriamo una riga". Non proprio un grande attestato di stima verso la Ragioneria di stato. (Coppola segue nell'inserto V)

I piani della premier

I bonus si mangiano la finanziaria, non ci sono gettoni elettorali. Ma c'è l'immigrazione

Roma. "Purtroppo ci sono due guerre in atto vicino a noi e quindi fattori di congiuntura internazionale le contro i quali possiamo fare poco. Per non parlare poi del Superbonus". Prima di presentare nel dettaglio il Def i colleghi, Giancarlo Giorgetti ha fatto questa premessa in Consiglio dei ministri. E tutti hanno notato l'espressione di Giorgia Meloni. La premier ha annuito, senza proferire parola. D'altronde aveva già detto tutto il titolare dell'Economia. La situazione non è facile: il prezzo della benzina è in salita, così come rimergono i video dell'allora leader dell'opposizione che prometteva, una volta al governo, di tagliare le accise. E poi c'è il pannello del computer. Un Paolo Gentiloni sul Pnr da attuare senza rinvii e una serie di dossier economici che preoccupano la "capa". Ecco perché in mancanza di conigli nel cappello ha in mente di lanciare un'operazione virale in vista delle europee. (Contestieri segue nell'inserto V)

Risparmiatori e debitori
Giorgetti affronta i gestori del risparmio nazionale a cui il Mef ha "tutto" 50 miliardi con i Btp

Milano. E' consuetudine che il ministro dell'Economia intervenga al Salone del risparmio a Milano, evento che, per le sue dimensioni, non ha pari in Europa rappresentando di riflesso il primato detenuto dall'Italia nella raccolta privata. Il patrimonio gestito da operatori professionali è arrivato a fine febbraio a 2340 miliardi. "Un ammontare ben superiore al prodotto interno lordo del paese", ha osservato il ministro Giancarlo Giorgetti, intervenendo da remoto nel giorno dell'approvazione del Def.

Quest'anno Giorgetti era molto atteso dalla sala gemellistica dei gestori patrimoniali che stanno facendo i conti con la fuga dei risparmiatori verso i titoli di stato. Ammonta a 50 miliardi, infatti, il "rosso" nella raccolta registrato nel 2023 che è seguito al sensibile calo del 2022 rispetto al 2021 (da 93 a 14 miliardi). (Marchesoni segue nell'inserto V)

Il Def è lunare ma l'opposizione parla da Marte e sull'economia si continua a dribblare la realtà

L'approvazione del nuovo Documento di economia e finanza da parte del Consiglio dei ministri, avvenuta ieri mattina, mette di fronte agli occhi degli osservatori alcuni spunti di riflessione interessanti. Lo spunto di riflessione più importante riguarda naturalmente l'approccio scelto dal governo sul tenersi delle finanze pubbliche e la sintesi brutale del Def potrebbe essere questa. Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti sa che per essere credibile il governo deve dimostrare di essere impegnato a tenere sotto controllo il debito e per dimostrare di avere la situazione sotto controllo il Def del governo non comprende una promessa che il presidente del Consiglio ha fatto e che il suo ministro dell'Economia non sa ancora come finanziare: la conferma del taglio al cuneo contributivo e all'Irpef (valore: quindici miliardi). La prudenza che il governo ha scelto di mostrare sul Def è accompagnata però da un senso di spaesamento suggerito dal fatto che il documento che alla voce debito pubblico offre indicazioni scoraggianti. Da un lato, il Def ammette che nei prossimi anni il governo non ha ancora trovato soluzioni concrete per evitare di far aumentare il debito dell'Italia (debito al 137,8 per cento quest'anno, dal 137,3 per cento del 2023, che poi aumenterà al 138,9 per cento nel 2025 e al 139,8 per cento nel 2026). Dall'altro, il Def ammette che l'unica soluzione che il governo ha trovato per provare a frenare la lievitazione del debito corrisponde a una scommessa spericolata: avere un pil superiore a tutte le previsioni. Lo scorso autunno, il governo stimo, andando in direzione contraria a tutte le previsioni, che nel 2024 il pil italiano sarebbe cresciuto di oltre il 2,5 per cento. (segue nell'inserto V)

L'INCIDENTE NELLA CENTRALE
La tragedia di Suviana e le rinnovabili belle ma pericolose

La Svizzera era verde

Vendere l'anima in cambio di tutto il mondo è già un cattivo affare, ma per il Galles poi, diceva san Tommaso.

CONTRÒ MASTRO CILEGIA
mas More. Una malinconia non dissimile, per quanto più di grana grossa, assale al pensiero che si possono fare sacrifici ai totem green, dai tappi delle bottiglie alle auto elettriche, per salvare il futuro dei pischelli alla ricerca. Ma per l'associazione Anziane per il clima, per giunta svizzere, poi. Allungare la vita alle amiche con età media 73 anni persino a noi boomer sembra una forma di hybris. Il clima per noi non è un problema, ma per l'umanità, non nuova a decisioni al limite della stamberga, la pensano diversa. E hanno condannato la Svizzera in una causa delle Anziane per il clima per non aver fatto abbastanza nel contrasto al cambiamento climatico. E' la prima volta che uno stato viene condannato per una colpa simile di cui non è semplice vedere i limiti giuridici. Ma vecchi e giovani a rischio di estinzione ieri ballavano la rumba. Peccato che la Svizzera già nel 2013 certificasse emissioni di gas serra corrispondenti all'0,1 per cento delle emissioni globali. Ma denunciare la Cina era troppo scomodo, a quell'età. (Maurizio Crispo)

Attaccatevi al telefono

Dentro la "campagna americana" di David Cameron, fra Trump e Blinken: date i soldi a Kyiv

Milano. Attaccatevi al telefono, ha detto il ministro degli Esteri britannico, David Cameron, la settimana scorsa, rivolgendosi agli alleati europei della Nato: attaccatevi al telefono, chiamate i deputati repubblicani americani, lo speaker del Congresso Mike Johnson, i deputati democratici, tutti quanti. Gli aiuti americani all'Ucraina devono essere sbloccati subito, sono mesi che Kyiv aspetta, pagando con i suoi morti i ritardi occidentali: ora basta. In un editoriale sul Daily Telegraph confermato assieme al ministro degli Esteri francese, Stéphane Séjourné, Cameron scrive: "Il costo di non sostenere l'Ucraina oggi sarà di gran lunga più alto del costo di respingere Putin. Il mondo ci sta guardando - e ci giudicherà se falliremo". Poi Cameron è partito per l'America: primo appuntamento in Florida, da Donald Trump, quando Trump fu eletto nel 2016, Cameron si era già dimesso da primo ministro inglese: aveva perso il referendum sul Brexit, il giorno successivo aveva lasciato Downing Street. Nel 2015, quando Trump era presidente alla Casa Bianca, preparativi di leadership da parte di Cameron, che fa parte del disastroso Partito conservatore inglese, che in quest'anno elettorale potrebbe subire uno scossone notevole. (Fediuzzi segue nell'inserto V)

Estremisti senza denti

Ben Gvir e Smotrich minacciano, ma Israele che decide è un altro e sondaggi lo premiano

Roma. Il ministro della Sicurezza nazionale israeliano, Itamar Ben Gvir, ha scelto il nome del prossimo capo della Polizia, facendo una scommessa sulla tenuta del governo di emergenza. La selezione non è stata difficile, ha ripescato un suo estimatore che si è sbilanciato fino a promettere, secondo fonti della stampa israeliana, di esaudire ogni desiderio del ministro. La scommessa di Ben Gvir sta negli ostacoli e l'unico ostacolo alla nomina di Avshalom Peled è capo della Polizia è il veto di Benny Gantz che quando è stato in carica parte del governo di Benjamin Netanyahu per dare una risposta unilaterale il 7 ottobre ha chiesto che nel contratto di coalizione gli venisse concesso il potere di bloccare le nomine degli alti funzionari. Peled è stato comandante del distretto di Hebron e Ben Gvir lo stima perché, quando non aveva ancora il posto politico di oggi ma era soltanto un estremista di destra molto noto, aveva imparato ad "amare la Polizia" guardando il lavorare. A Gantz, Peled non piace per i suoi legami con l'ultradestra israeliana, non capi gli amministratori e gli eletti di Ben Gvir e perché crede che le nuove nomine debbano ispirare un clima diverso in Israele. Ben Gvir si preoccupa poco di Gantz e convinto che tra qualche settimana si lascerà il governo e quindi non potrà più avere voce in capitolo su nessuna nomina. Per quanto riguarda lo stesso, il ministro Itamar Ben Gvir si tiene stretto il suo dicastero perché sa bene che perderebbe molto del suo potere con nuove elezioni: lui e gli estremisti a cui è legato Benjamin Netanyahu nel 2022, nel caso in cui Israele andasse a votare, perderebbero molto del loro potere. Il premier e i suoi alleati sono aggrappati all'attuale governo, in cui la nomina senza convinzione perché hanno i numeri per continuare a governare insieme, e hanno la determinazione a non incappare in nuove elezioni: Israele oggi è molto diverso da due anni fa e l'alchimia che li ha portati a cucire insieme un governo potrebbe non ripetersi. Quindi meglio mordere, ma senza farsi troppo male. (Flaminio segue nell'inserto V)

MA MA ORA CI DOTIAMO DI UN CODICE ETICO CHE PERE' IMBULLIPIRE CONTEI I NOSTRI DONANDI ESSERE SUPERONESTI INENSCARTE E AUREA LAUREA COME SAN FRANCESCO

CHE PERO' ERA UN'ERFATA DISOLUTO, PRIMA?

PRIMO DI ENTRATA NEL PDP

AMSK - IL CAPO DEI QUANTISTI

Meglio della fiction

Milei vuole andare a vedere cosa c'è nella base spaziale cinese top secret in Argentina

Roma. C'è un posto, in Argentina, che somiglia a Costa Rossa, la base militare top secret cinese che è la vera protagonista de "Il problema dei tre corpi", romanzo di Liu Cixin poi diventato una delle serie tv più viste e discusse su Netflix. Ufficialmente si tratta di una stazione spaziale cinese di extraterritoriale, l'"Espacio Lejano Station", situata nella provincia di Neuquén. L'area di due chilometri quadrati è stata concessa alla Cina nel 2014, ma da allora nessuno è più potuto avvicinare alla base. Ora il presidente Javier Milei vorrebbe mandarci degli ispettori. (Pavagali segue nell'inserto V)

Ayatollah al bivio

Dopo il raid sul consolato, Khameini tra la ricerca di un patto e una vendetta-suicidio

Roma. Ieri l'intelligence americana ha ridimensionato l'allarme su un possibile attacco iraniano contro Israele dicendo che, quando la vendetta per il raid di Tshah che ha polverizzato il consolato di Teheran a Damasco arriverà, probabilmente sarà ad opera delle milizie amiche dell'Iran, non sarà un attacco dal territorio della Repubblica islamica. Il giorno prima il generale di Mohammed Reza Zohabi, il figlio pasdaran morto sotto le macerie del consolato raso al suolo, aveva detto: "La mia famiglia non chiederà che mio padre venga vendicato a meno che non lo faccia la Guida suprema per prima". (Sola segue nell'inserto V)

Avere di cacicchi

Se tutto diventa profilo penale, non ha senso lamentarsi per la democrazia fragile dell'opinione

Cacicchi, capibastone, ras: il disprezzo per la gente di partito, organizza un sistema di voti e consenso anche mediante lo scambio di interessi popolari legalmente consentiti, e al suo culmine nell'Italia di questi anni. Eppure gli stessi che demoliscono moralmente il ceto accusato in blocco, codice penale alla mano, di voto di scambio e di traffico di influenza, tra questi gli amministratori che coalizzano consensi territoriali e per questo sono sempre in sospetto di scambio contiguo alla corruzione e alla mafia, non sopportano i sondaggi come strumento di indirizzo dell'opinione, non amano la cosiddetta personalizzazione plebiscitaria di politica e leadership, dannano le aziende-partito e partiti-azienda, identificano nel berlusconismo e poi nel grillismo fenomeni di natura eversiva, mutamenti genetici del sistema democratico, veicoli di incompetenza e arrivismo che destabilizzano le istituzioni. Non vogliono i partiti, ma detestano l'antipolitica o le nuove forme di opinione diffusa dalla tv e dai social come vettori della politica. La nostra Costituzione prevede i partiti, dunque la loro gente. I loro capi, gli amministratori e gli eletti da questi espressi, per non dire della piccola minoranza sopravvissuta di funzionari e attivisti. Ci si contraddice palesemente quando si fa appello alla Costanza contro la politica spettacolarizzata, i meet-up, i club, i partiti di plastica, i conflitti di interesse e le guerre mediatiche e al tempo stesso si rigelano le basi e i protagonisti della vita di partito, che ruotano intorno a uno scambio e rappresentanza di istanze popolari, di comunità di gruppi di settori della società, di bisogni diffusi nell'ambito del territorio, dei servizi, della lavoro, della vita familiare. Se cala la cappa del giudizio criminalizzante sulle tessere, le affiliazioni sociali, i signori degli apparati, le primarie, i sindacati e i governatori con un sistema di consenso affermatosi e trasversale, se tutto diventa profilo penale, voto di scambio e traffico di influenza proccacciati da malaffari della politica clientelare, da controllare con le manette o con il codice etico, allora non ha senso lamentarsi per la democrazia fragile dell'opinione, dove l'appartenenza e la solidarietà di partito sono sostituite da risorse campagne controllo dei media culti personali e amplificano che si rincorrono e amplificano. (segue nell'inserto V)

Eutanasia per età

In Europa si apre la nuova frontiera: la senescenza occidentale, il tabù cadrà?

Roma. Come Stefan Zweig e la moglie Lotte, il 5 febbraio scorso l'ex primo ministro olandese Dries van Agt, già leader sia del Partito popolare cattolico sia di quello cristiano-democratico, è morto tenendo per mano la moglie Eugenie nella sua città natale di Nijmegen. Entrambi avevano 83 anni; la coppia di anni ha sostenuto un'operazione di eutanasia. "Non potevamo vivere l'uno senza l'altra". "Il nostro interesse per la morte assistita riflette una consapevolezza inconcisa: che semplicemente non possiamo permetterci la senescenza estrema che la nostra società sta producendo, e questa è una buona cosa". Così scrive Matthew Parris in un articolo sul Times che ha fatto scalpore. L'ex parlamentare conservatore immagina l'eutanasia come una soluzione all'invecchiamento di massa che investe l'Occidente. (Meola segue nell'inserto V)

Regia di Sangiuliano

Ultimo tango a Zagorolo: chi difende il cinema vuole soldi, il ministro taglia e sogna i suoi film

A scena clou, lo spin-off di tutte le polemiche che scendono in giudizio, di gruppi di settore della società, di bisogni diffusi nell'ambito del territorio, dei servizi, della lavoro, della vita familiare. Se cala la cappa del giudizio criminalizzante sulle tessere, le affiliazioni sociali, i signori degli apparati, le primarie, i sindacati e i governatori con un sistema di consenso affermatosi e trasversale, se tutto diventa profilo penale, voto di scambio e traffico di influenza proccacciati da malaffari della politica clientelare, da controllare con le manette o con il codice etico, allora non ha senso lamentarsi per la democrazia fragile dell'opinione, dove l'appartenenza e la solidarietà di partito sono sostituite da risorse campagne controllo dei media culti personali e amplificano che si rincorrono e amplificano. (segue nell'inserto V)

¡Ay Papa que dolor!

Il gran concerto dei laici folgorati da Francesco dopo la lettura di "Dignitas infinita"

Roma. Perfino Emma Bonino, che Papa Francesco qualche anno fa assolvere "tra i grandi dell'Italia di oggi", si è sentita in dovere di commentare Dignitas infinita, la Dichiarazione del dicastero per la Dottrina della fede che chiude - e in maniera netta e a gender, maternità surrogata, cambio di sesso, aborto, eutanasia e suicidio assistito. Bonino dice di rispettare la Chiesa ma che non condivide la linea, perché il peccato non può essere reato. E come lei tanti, dal "gay e cattolico" padre di tre bambini avuto grazie all'utero in affitto che si dice "offeso", al vato universo folgorato dalla massima "chi sono io per giudicare" che parla di preti e papi e morale cattolica ma che orgogliosamente in chiesa non ci mette neanche mezzo piede. Marco Cappato, che anni fa frainesse le sagge parole di Francesco che elogiava "il bravo medico che accompagna il malato fino alla fine" - l'esponente pro suicidio assistito pensa che Bergoglio stesse "accompagnando la Chiesa su una strada più ragionevole" - parla di errori contenuti nella Dichiarazione. (Mazzanti segue nell'inserto V)

Andrea's Version

Da settimane è in corso una vera e propria gara dei mullah iriani e delle alte sfere del loro tagliando di Hezbollah sulle intenzioni rivolte a vendicare nel modo più sanguinoso e devastante gli attacchi difensivi portati da Tshah alle centrali stragiste ammainate nel Consolato di Damasco e alla solidarietà impegnata con centinaia di irazi e cannonate contro il nord di Israele con già decine di migliaia di ebrei fuggiti dalle loro case (senza surplus di foto internazionali). E sempre da settimane, non una parola di più, non una di meno, i generali di Israele che prendono in serissima considerazione le minacce e gli ultimatum iriani ogni dieci minuti da Teheran e dalla sua teppaglia pseudo resistenziale, rispondono laconici: "Attacheremo chiunque ci attacchi per primo". E silenzio. Non solo genocidi, maleducati.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23:30



il Giornale



DA 50anni CONTRO IL CORO

MERCOLEDÌ 10 APRILE 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 86 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

Editoriale

LA «PAR CONDICIO» È UN'OSSESSIONE MA NON SPOSTA VOTI

di Alessandro Sallusti

L'ossessione della politica per la «par condicio» mediatica (diritto di parola per pari minuti) in campagna elettorale è vecchia come la politica stessa. Chi è in maggioranza, e quindi si presume possa influire sui mezzi di informazione pubblica, prova a tenere la posizione di vantaggio, chi è minoranza strepita e sgomita per farsi largo. È l'ultima eredità di un mondo che non esiste più, se non nella testa dei politici, quello in cui la televisione, sia pubblica sia privata, aveva il monopolio dell'informazione rivolta alle masse.

Nei fatti oggi non è vero che chi è al governo, per quanti trucchetti o forzature possa mettere in campo, si può avvantaggiare a scapito delle povere opposizioni. Nel 2022 Giorgia Meloni e il centrodestra vinsero alla grande le elezioni dopo una campagna elettorale in cui due dei tre tg Rai (Tg1 e Tg3) e la trasmissione di punta (*In mezz'ora* di Lucia Annunziata) misero in scena un vero e proprio plotone di esecuzione contro il centrodestra per tirare la volata alla sinistra, allora socio di maggioranza del governo Draghi e quindi della stessa Rai.

È proprio così: Giorgia Meloni vinse le elezioni senza poter contare in Rai neppure sull'aiutino di un usciere, così come due anni scarsi prima il premier Giuseppe Conte venne mandato a casa pur controllando i vertici della tv di Stato e avendo un suo uomo di fiducia alla guida del Tg1 (Giuseppe Carbone). E non è che nelle tv private le cose siano andate diversamente: la benevola attenzione di Mediaset per il centrodestra non ha impedito i quattro rovesci elettorali della coalizione guidata allora da Silvio Berlusconi ma ancora di più la sfacciata faziosità dei programmi di punta di La7 non ha mai contribuito a ribaltare la situazione a vantaggio della sinistra.

Chi ancora oggi pensa che un'elezione si vinca in base al «minutaggio» in tv o al numero di titoli sui giornali è sulla strada sbagliata. Se così fosse, Renzi e Calenda sarebbero maggioranza assoluta, Bersani sarebbe da tempo presidente della Repubblica, Di Battista capo assoluto dei Cinque Stelle. Ci sono politici che ogni volta che aprono la bocca perdono consenso per la quantità di fesserie che riescono a dire «a parità di minuti». L'unità di misura delle idee non sono i minuti, bensì la loro forza: quelle buone non hanno bisogno di ripetitori, volano veloci nell'etere ma di bocca in bocca.

Braccalini, Di Sanzo, Greco e Minzolini alle pagine 2-3

IN FINALE ANCHE CHI HA VENDUTO MENO DI 500 COPIE

Allo Strega il libro che nega Acca Larentia

«Dalla stessa parte mi troverai», una ricostruzione a senso unico della tragedia

Matteo Sacchi

Non c'è Premio Strega senza polemica. Il nodo del contendere è il romanzo di Valentina Mira «Dalla stessa parte mi troverai»: una ricostruzione a senso unico dei fatti di Acca Larentia.

a pagina 26

POLEMICA A ROMA

Docenti all'evento con Travaglio: permesso pagato

Filippo Facci a pagina 7

1979, I PEGGIORI ANNI

Quella zuffa sapeva ancora di piombo

Michele Brambilla a pagina 27

NELLA CENTRALE IDROELETTRICA

La strage sotto terra

Esplode la turbina in una diga: 3 morti e 4 dispersi

Intervista a Salvini

«Con il piano salva-casa avremo affitti più bassi»

Stefano Zurlo a pagina 5



VICEPREMIER Matteo Salvini, ministro dei Trasporti

NON PASSA LA MOZIONE IN REGIONE

Ma sul no al Ramadan a scuola Lega «bocciata» in Lombardia

Serena Coppetti a pagina 6

Esplode la centrale idroelettrica di Suviana, sull'Appennino modenese, 3 morti, 5 feriti e quattro operai dispersi a oltre 30 metri di profondità. E solo per miracolo la diga regge all'urto e non si sgretola inondando i paesi circostanti. Fumo e fiamme avvolgono i locali mentre una squadra di tecnici effettuava il collaudo a uno dei due gruppi di produzione dopo un intervento di manutenzione straordinaria.

Siefano Vladovich alle pagine 14-15

LA VORAGINE SUPERBONUS

Il Def del governo: quattro anni per sistemare i conti

Gian Maria De Francesco e Adalberto Signore

Il Documento di Economia e Finanza, approvato ieri dal Consiglio dei ministri, fissa a +1% la stima di crescita del Pil 2024, rivedendo al ribasso l'1,2% ipotizzato lo scorso autunno. «Andamento condizionato dal pagamento dei crediti fiscali del Superbonus» spiega il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti.

a pagina 4

la stanza di Feltri

alle pagine 20-21

Oggi a Torino

«Il Giornale» racconta l'intelligenza artificiale



Il Giornale in questo 2024 festeggia i 50 anni. Lo fa con una serie di incontri dedicati ai temi chiave della stagione che stiamo vivendo. Oggi, al Polo del '900, di piazzetta Franco Antonicelli a Torino, si parlerà dalle 9,30 fino alle 13,30 di «Intelligenza Artificiale, la quinta rivoluzione». Un viaggio nel nostro futuro.

all'interno del Giornale

I NOSTRI 50 ANNI

L'identità è restare differenti

di Francesco Maria Del Vigo

LO SVILUPPO

Vizi e virtù della rivoluzione

di Osvaldo De Paolini

GLI SCENARI

La guerra del tempo libero

di Vittorio Macloce

PAOLO DEL DEBBIO
IN NOME DELLA LIBERTÀ

LA FORZA DELLE IDEE DI SILVIO BERLUSCONI

CON IL SUO ULTIMO SCRITTO (INEDITO)

IN TUTTE LE LIBRERIE E NEGLI STORE ONLINE

HASTA SIEMPRE LA CERETTA

di Luigi Mascheroni



Una vita per la *contouring*. È una biografia che, con una immediatezza pari all'uso del *filling*, ha intitolato *La vita rivoluzionaria di una donna comune*. Avremmo tolto il «rivoluzionaria» e lasciato il «comune», ma va bene lo stesso. Ormai a scrivere libri ci si mette meno tempo che a leggerli. E così anche Alessandra Moretti - la prova che il comunismo non ha fatto cose buone ma il Partito democratico ha espresso donne belle - ne ha scritto uno. Non vediamo l'ora di trovare il tempo per non leggerlo. Intanto però possiamo scriverne. In sintesi: dentro c'è tutto il fallimento della sinistra moralmente migliore, borghesuccia e modaiola, che sa come si partecipa a un corteo della Cgil. Con una

Gucci da 1.500 euro. In quanto alla «rivoluzione» nella sua vita, beh: si riferisce ai passaggi da Bersani a Renzi e dal marito a Giletta.

Lei si definì *ladylike*. Non tanto per rivendicare il diritto delle donne politiche a essere curate, ma pensando ai *like* sui social. Di solito più dei voti presi alle elezioni.

Ora. Non le rinfacciamo l'afflato terzo-mondista che manifestò quando, mentre il Consiglio regionale veneto votava la legge di bilancio, si diede malata per svaccanzare in India. E stendiamo un velo pietoso su quando lei voleva stenderne uno davanti alle tombe cristiane per non offendere i musulmani.

Restiamo alle cose serie. Quelle che rendono insondabile la superficialità della donna. La depilazione, la tinta, l'antirughe. E il massaggio, più del messaggio.

NUOVA

AMICA in Chignon

ELDORADA

L'AMICA D'ORO



IL GIORNO

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATAMENTE

MERCOLEDÌ 10 aprile 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, occupazione al Severi: maxi sospensioni

Scuola, la Lega isolata sulla norma anti Ramadan Ora si muove il ministro

Anastasio, Ballatore e Giorgi a pagina 18



Intervista al presidente Abi

Patuelli: «Attesa per la Bce, ma tassi giù»

Neri a pagina 23



TRAPPOLA MORTALE

Esplorazione a 40 metri sotto terra nella centrale elettrica di Bargi sull'Appennino Tosco-Emiliano. Tre morti, quattro dispersi, cinque gravemente feriti

Corsa contro il tempo
La lunga notte dei soccorsi
F. Moroni a pagina 3

La comunità della diga
Dove è l'acqua a dare lavoro
Rosato e Degliesposti alle p. 6 e 7

I vigili del fuoco al lavoro per cercare i dispersi nelle viscere della centrale

Caravelli, Carbutti, Carmignani, Mecarozzi, Orlandi, Pederzoli e Sella da p. 2 a p. 9

Critiche le opposizioni
Bruxelles: molti i piani 'snelli'

Def senza previsioni Caccia a 20 miliardi per tagli a Irpef e cuneo fiscale

Coppari e Marin alle pag. 10 e 11



L'Iran: alleanza di eserciti islamici

Israele prepara assedio di Rafah

Farruggia e Boni alle pag. 14 e 15



Turisti italiani a Maiorca

Stupro di gruppo, quattro arresti

G. Rossi a pagina 17

SUSTENIUM PLUS

PER LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.



Domani l'ExtraTerrestre

ENERGIA Civitavecchia riparte con l'eolico. Il progetto off-shore che sostituirà la centrale a carbone ha superato la Valutazione ambientale



Culture

MAAZA MENGISTE Intervista all'autrice etiopico-americana, tra gli ospiti di «incroci di civiltà», da oggi a Venezia

Guido Caldiron pagina 13



L'ultima

IL RICORDO Dal nostro grande inviato K. S. Karol. Dieci anni fa la scomparsa della «prima firma» del manifesto

Guido Moltedo pagina 16

il manifesto quotidiano comunista

IN DON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,30

MERCOLEDÌ 10 APRILE 2024 - ANNO LIV - N° 86

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

L'esplosione nella centrale idroelettrica di Bargi nel bacino artificiale di Suviana, sull'Appennino Bolognese foto Vigili del fuoco/Ansa

Esplode la centrale idroelettrica sul lago di Suviana, sull'Appennino bolognese, trenta metri sott'acqua. È una strage: per ora tre morti e quattro dispersi. Tutti lavoratori in subappalto pagine 2, 3



Lavoro sommerso

Morti in appalto Precarietà, non c'è diga che tenga

MASSIMO FRANCHI

Morti atroci di operai, schiacciati, divelti, sommersi. Il copione «in appalto» è sempre lo stesso da decenni. Le aziende, anche quelle grandi come Enel, riducono i lavoratori non rimpiazzando quelli che vanno (faticosamente) in pensione. E tagliano fortemente sul costo del lavoro: la voce più grande di questo risparmio è quella sulla manutenzione. Per farla serve personale qualificato, sono lavorazioni complicate e salutarie. Dunque vengono tutte esternalizzate a ditte in appalto o in sub appalto. Il guadagno - per i grandi - è duplice: riduzione dei costi e de-responsabilizzazione totale degli esiti. La gran parte delle ditte in appalto che effettuano manutenzione sono quanto di più precario esiste nel già disastrato mondo del lavoro odierno. Lo abbiamo imparato a Brandizzo, lo scopriremo ora per Suviana. Ancora non sappiamo quanti dei morti dell'incendio nel trasformatore a 40 metri sotto terra nella diga dell'appennino bolognese fossero in appalto. Di certo la colpa di quanto accaduto sarà fatta ricadere su di loro. — segue a pagina 2 —

MOBILITAZIONI IN TUTTA ITALIA. INTANTO A GAZA EMERGONO I MASSACRI

Atenei, sciopero anti-guerra

Roma, Napoli, Milano, Padova, Bari, Pisa, Siena... ieri studenti, ricercatori e docenti delle università italiane hanno protestato contro la collaborazione nella ricerca dual use (civile-militare) con gli atenei israeliani. Alla vigilia della scadenza del bando Maeci, la protesta ha assunto varie forme: occupazioni lampo, presidi, sit-in, scioperi. A Roma si arriva sotto la Parnesina, il ministro Tajani però non riceve nessuno. «L'università è diventata l'inizio della filiera bellica», dicono i manifestanti. Intanto a Gaza si contano i cadaveri,

all'ospedale Shifa e nel sud, a Khan Younis: dopo il ritiro dell'esercito israeliano, emergono i massacri. Nella seconda città di Gaza per grandezza ieri tra le macerie sono stati recuperati 46 corpi, tra loro cinque bambini. Ma l'orrore vero è nel più grande ospedale della

Striscia: scavando la terra, appaiono cadaveri e parti di corpi, alcuni irriconoscibili. Ne sono stati trovati già 409. I testimoni presenti parlano di donne e bambini senza vita, con le mani legate, altri vittime di esecuzioni. CIMINO, GIORGIO ALLE PAGINE 8, 9

«È SOLO L'INIZIO» Il clima è diritto umano, condannata la Svizzera



La Corte europea dei diritti dell'uomo condanna la Svizzera per l'inerzia del Paese di fronte al cambiamento climatico. La sentenza è un precedente per i 46 Stati del Consiglio d'Europa. Il merito va alle «Anziane per il clima», l'associazione elvetica che ha fatto causa alla Confederazione. MARTINELLI, MASTRANDREA, LATINO A PAGINA 10 E 12

UCRAINA/RUSSIA Zelensky al fronte: aiuti «o perdiamo la guerra»



Il presidente ucraino lancia dal fronte un appello più drammatico del solito: «Se i russi continuano a colpire come nell'ultimo mese potremmo restare senza difesa aerea. Per Borrell, alto rappresentante Ue, «inconcepibile» il mancato invio dei Patriot. E «un conflitto convenzionale ad alta intensità in Europa non è fantasia». ANGIERI A PAGINA 11

25 aprile a Milano L'antifascismo non è mai stato così urgente

MARIO RICCIARDI

Perché il 25 aprile? Perché questo 25 aprile? La prima questione se la poneva Piero Scoppola già nel 1995, in un breve libro che si apriva proprio con la domanda se avesse senso e, nel caso, quale fosse il senso di celebrare l'anniversario della liberazione. — segue a pagina 6 —

all'interno



Bari Laforgia chiede la fiducia ai partiti. Conte: vada avanti

L'avvocato Laforgia si dice pronto al ritiro a Bari e chiede la fiducia ai partiti: «Non sarò io a trovare un terzo nome». 155: avanti con lui. I dubbi di Si, gelo dal Pd.

ANDREA CARUGATI PAGINA 4

Verso le europee Il Def è per finta. Pnrr: lo scontro con l'Ue è reale

Il governo vara un Documento di Economia e Finanza (Def) scritto sulla sabbia. No della Commissione Ue a Giorgetti sulla proroga del Pnrr oltre il 2026

ROBERTO CICCARELLI PAGINA 5

Editoria Crisi a Repubblica Il Cdr: il direttore ci deve incontrare

Molinari non ha battuto ciglio, dopo che lunedì sera la redazione gli ha votato la sfiducia. E alla richiesta del sindacato interno ha dato appuntamento alla prossima settimana

GIULIANO SANTORO PAGINA 4



Printed in Italy. Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gruppo Editoriale L'Espresso S.p.A. - Via... 02-4780151



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CINQUEMIGLIAIO
ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 456 - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 10 Aprile 2024

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RESEA E PRODDA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" €1,80 L.33

1929-2024
L'addio a Higgs
il premio Nobel
che ha individuato
la particella di Dio
Ugo Cundari a pag. 14



Iniziativa del Consorzio
Intelligenza artificiale
Nina scoprirà la falsa
mozzarella di bufala
Nando Santonastaso a pag. 35



Con il Mattino
Irpinia, Sannio
e tanta qualità:
Campania super
al "Vinitaly"
Luciano Pignataro a pag. 35



Esplosione nel bacino di Suviana (Bologna): tre operai perdono la vita. Quattro dispersi e cinque feriti gravi



Gianluca Carini, Claudia Guasco e servizi da pag. 2 a 5

Gli ultimi giorni
in profondità
«Si torna a casa»

Mauro Evangelisti

Avevano quasi terminato il lavoro «ora torniamo a casa»
A pag. 3

La corsa
dei soccorritori
«È un inferno»

«Qui sotto esplose tutto», la corsa dei soccorritori tra fiamme e allagamenti per provare a salvare delle vite. Evangelisti a pag. 4

La riflessione
La nostalgia
degli elettori
per la politica
di un tempo

Ferdinando Adornato

I nostri leader politici, specie in questi tempi di baruffe elettorali, dovrebbero fermarsi a riflettere su un singolare dato statistico. Tutti i più recenti sondaggi (l'ultimo di qualche giorno fa) segnalano come una larga percentuale dei cittadini italiani, quasi il 40 per cento, esprima una dichiarata nostalgia per i partiti di un tempo e segnatamente per il centro della Democrazia cristiana.

È facile immaginare che si riferiscano all'epoca d'oro della Prima Repubblica, e non certo alle degenerazioni che ne hanno segnato il tramonto. In ogni caso si tratta di un dato assai sorprendente. E significativo. Cosa racconta infatti questa nostalgia? C'è chi la interpreta solo come il bisogno di riaffermare i valori cristiani ormai oscurati dalla dominante secolarizzazione. In parte è certamente così, visto anche il consenso al centrodestra meloniano di "Dio, patria, famiglia".

Eppure non si sfugge alla sensazione che il "messaggio nella bottiglia" degli italiani sia più direttamente politico, assumendo i tratti di un monito sul fallimento della Seconda Repubblica. Non c'è dubbio, infatti che tale nostalgia metta in primo luogo in discussione la credibilità degli attuali attori politici.

Continua a pag. 35

Tasse sul lavoro, tagli prorogati

►Gli sgravi sul cuneo fino al 2025 nel via libera del Cdm al Def. Crescita confermata all'1% Il "peso" dei bonus edilizi. Nascono le Autostrade di Stato: gestiranno le tratte a pedaggio

Def. il taglio del cuneo prorogato. La decontribuzione del 7 per cento per i redditi fino a 25mila euro e del 6 per cento per quelli tra 25 e 35mila euro, che equivale in media ad un aumento in busta paga di 100 euro al mese, proseguirà anche nel 2025. La proroga costa una decina di miliardi di euro. Altri quattro saranno necessari per confermare il taglio dell'Irpef a tre aliquote, pesa il costo dei bonus edilizi. Via libera ad Autostrade di Stato: gestiranno le tratte a pedaggio.

Bassi, Dimito e Mancini alle pagg. 6 e 7

Massima allerta per le partite di Madrid, Parigi e Londra

Minaccia Isis anche sulla Champions



Il tetto del Santiago Bernabeu chiuso per sicurezza

«Uccideteli tutti»: il ramo afghano dell'Isis alza il tiro e minaccia direttamente l'Europa, indicando tra gli obiettivi da colpire gli stadi di calcio dove vanno in scena i quarti di finale di Champions League. Minacce che vengono prese molto sul serio, tanto che Francia, Gran Bretagna e Spagna hanno subito rafforzato le misure di sicurezza. E ieri per il match Real Madrid-Manchester City l'antiterrorismo ha deciso di far chiudere la copertura del Santiago Bernabeu. Rossi a pag. 16

A Campagna

Carabinieri travolti

Meloni: si faccia presto chiarezza

Si sono svolti ieri in Puglia i funerali dei due carabinieri travolti a Campagna da un suv. «Due giovani che amavano la loro divisa», commenta la premier Meloni auspicando «chiarezza, accertando ogni eventuale responsabilità». Carillo a pag. 12

Le mosse di DeLa per portare a Napoli l'ex tecnico di Juve e Inter

Ingaggio, mercato, staff: il piano Conte



Pino Taormina a pag. 15

Il personaggio

Se un campione come Ronaldo invecchia male

Bruno Majorano

Uno come Cristiano Ronaldo farebbe la fortuna di Oscar Wilde. E d'altra parte, se potesse, l'attaccante portoghese pagherebbe qualunque cifra per trasformarsi in Dorian Grey.

Continua a pag. 34

La promozione

La Juve Stabia sia di esempio per tutta la città

Gianfelice Imparato*

Juve Stabia in serie B. B come Bello; Bene; Brava; Bentornata; Basta cu sta serie C. Ora Castellammare, avendo raggiunto il traguardo con molto anticipo, sarà in festa come è stato a Napoli per lo scudetto, per molti giorni. Continua a pag. 34

CRIS CITTÀ DELLA UNIVERSITARIA POGGIARDO

AREA DEI TRASPORTI E DEI BENI CULTURALI	AREA TECNOLOGICA E DELL'INGEGNERIA
AREA PSICOLOGICA ED EDUCATIVA	AREA ECONOMICO - GIURIDICA
AREA DELL'ORGANIZZAZIONE E GESTIONE AZIENDALE	AREA DELLE SCIENZE MOTORIE E NUTRIZIONALI

CONTATTI
 VIA A. DE GASPERI, 11 POGGIARDO
 330 07 87 66 - 330 11 63 308
 CRISTROSP@UNIVERSITARIA.POGGIARDO.COM
 CRIS POGGIARDO
 CRIS CITTÀ DELLA UNIVERSITARIA POGGIARDO
 WWW.UNICRIS.IT



VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
villamafalda.com

Il Messaggero

VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
villamafalda.com

€ 1,40* ARNO 248 - N° 80
ITALIA
Sped. in A.P. DL 353/2003 con L. 48/2004 art. 1 c. 1 DGR N°

NAZIONALE



Mercoledì 10 Aprile 2024 • S. Ezechiele

IL GIORNALE DEL M...

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

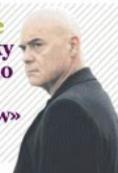
1929-2024
Se ne va Peter Higgs
il premio Nobel
che ha scoperto
la "particella di Dio"
Travisi a pag. 22



Fedez si confessa a Belve
«Crisi con Chiara?
Il caso pandoro
c'entra eccome»
Ravarino a pag. 23



Il ritorno del Re
Zingaretti su Sky
«Un personaggio
che amo, alla
Apocalypse Now»
Satta a pag. 23



Voglia di stabilità
La nostalgia
degli elettori
per la politica
di un tempo

Ferdinando Adornato

I nostri leader politici, specie in questi tempi di baruffe elettorali, dovrebbero fermarsi a riflettere su un singolare dato statistico. Tutti i più recenti sondaggi (l'ultimo di qualche giorno fa) segnalano come una larga percentuale dei cittadini italiani, quasi il 40 per cento, esprima una dichiarata nostalgia per i partiti di un tempo e segnatamente per il centro della Democrazia Cristiana.

È facile immaginare che si riferiscano all'epoca d'oro della Prima Repubblica, e non certo alle degenerazioni che ne hanno segnato il tramonto. In ogni caso si tratta di un dato assai sorprendente. È significativo. Cosa racconta infatti questa nostalgia? C'è chi la interpreta solo come il bisogno di riaffermare i valori cristiani ormai oscurati dalla dominante secolarizzazione. In parte è certamente così, visto anche il consenso al centrodestra meloniano di "Dio, patria, famiglia".

Eppure non si sfugge alla sensazione che il "messaggio nella bottiglia" degli italiani sia più direttamente politico, assumendo i tratti di un monito sul fallimento della Seconda Repubblica. Non c'è dubbio, infatti che tale nostalgia metta in primo luogo in discussione la credibilità degli attuali attori politici.

Nella Prima Repubblica, al di là di inevitabili eccezioni, chi intraprendeva la vita politica (maggioranza o opposizione che fosse) metteva in campo passione, competenza, visioni del mondo. (...)

Continua a pag. 14

Disastro per lo scoppio nel bacino di Suviana: 3 morti, 4 dispersi, 5 feriti gravi. Mattarella: «Fare chiarezza»



Strage alla centrale

I SERVIZI

L'incidente

La turbina esplosa
50 metri sotto terra

Guasco a pag. 2

Le storie degli operai

Erano lì da un mese:
«Ora si torna a casa»

Evangelisti a pag. 3

I soccorritori

Corsa contro il tempo
«Ma qui è un inferno»

A pag. 4

La centrale idroelettrica di Bargi, dove è avvenuta la tragedia. Da pag. 2 a pag. 5

Tasse sul lavoro, tagli fino al 2025

► Via libera in Cdm al Def: gli sgravi sul cuneo saranno prorogati. Crescita confermata all'1%
► Nascono le Autostrade di Stato: gestiranno le tratte a pedaggio. Mps, partner entro l'anno

ROMA Via libera al Def: il taglio del cuneo prorogato al 2025. Il debito torna a salire al 137,8%. Pesano 219 miliardi impegnati per il Superbonus. Il ministro dell'Economia Giorgetti: «Nuove stime prima di settembre». Eredità e passaggi aziendali, arrivano le semplificazioni: «Più certezze ai contribuenti». Nascono le Autostrade di Stato: la nuova società si occuperà di 200 chilometri di rete e dei trafori del Frejus e del Monte Bianco. Mps, partner entro l'anno.

Bassi, Dimito, Mancini, e Pacifico alle pag. 6 e 7

Le nuove povertà

La Sanità in crisi:
2 milioni di italiani
rinunciano alle cure

ROMA Sanità, il rapporto Gimbe: ci sono quasi 2 milioni di persone in Italia che rinunciano a curarsi per motivi economici ed è a rischio la salute di oltre 2,1 milioni di famiglie indigenti.

Melina a pag. 19

Massima allerta a Madrid, Londra e Parigi

Isis, paura attentati sulla Champions
Al Bernabeu si gioca con il tetto chiuso

PARIGI I nomi degli stadi di sono stati scritti con un'ortografia zoppicante, ma il messaggio in inglese è chiaro e lapidario: «Kill them all», ammazzateli tutti. L'Isis punta alla Champions League e alle decine di

migliaia di tifosi richiamati tra ieri sera e stasera negli stadi di Madrid, Londra e Parigi per i quarti di finale. È al Santiago Bernabeu ieri sera è stato chiuso il tetto.

Pierantozzi a pag. 11

Stavano ripartendo

«Stupro di gruppo»
4 turisti italiani
fermati a Maiorca

ROMA Maiorca, accusati di stupro di gruppo: arrestati e in cella 4 turisti italiani. Sono stati fermati al momento di riprendere l'aereo per l'Italia. Denunciati da una ragazza brasiliana.

Zaniboni a pag. 12

L'omicidio di Willy



Un nuovo processo
per i fratelli Bianchi
«Via le attenuanti»

Valeria Di Corrado

Delitto Willy, la Cassazione: «Nuovo processo ai Bianchi». Vanno ridiscusse le attenuanti generiche. A pag. 12

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

Il Segno di LUCA

GEMELLI, SVOLTA
PROFESSIONALE

La congiunzione esatta di Marte con Saturno potrebbe aiutarci a mettere un punto fermo nel lavoro, chiarendo una faccenda complessa e difficile da risolvere e coronando in qualche modo i tuoi sforzi. Molti valori contribuiscono ad aiutarti nella soluzione di questo nodo, la tua tenacia ha ovviamente svolto il compito più impegnativo. In questo periodo a te l'energia non manca, un po' come se avessi un motore supplementare segreto... MANTRA DEL GIORNO L'immobilità a volte fa andare avanti.

© RIPUBBLICAZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 14

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



il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 10 aprile 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



L'ex campione romagnolo salvato dal casco

**Paura per Dovizioso
Schianto in moto
sulla pista da cross**

D'Ascoli a pagina 16



Intervista al presidente Abi

**Patuelli: «Attesa
per la Bce,
ma tassi giù»**

Neri a pagina 23



TRAPPOLA MORTALE

**Esplosione
a 40 metri sotto
terra nella centrale
elettrica di Bargi
sull'Appennino
Tosco-Emiliano
Tre morti, quattro
dispersi, cinque
gravemente feriti**

Corsa contro il tempo

**La lunga notte
dei soccorsi**

F. Moroni a pagina 3

La comunità della diga

**Dove è l'acqua
a dare lavoro**

Rosato e Degliesposti alle p. 6 e 7

I vigili del fuoco al lavoro per cercare
i dispersi nelle viscere della centrale

Caravelli, Carbutti, Carmignani, Mecarozzi, Orlandi, Pederzoli e Sella da p. 2 a p. 9

Critiche le opposizioni
Bruxelles: molti i piani 'snelli'

**Def senza
previsioni
Caccia
a 20 miliardi
per tagli a Irpef
e cuneo fiscale**

Coppari e Marin alle pag. 10 e 11



L'Iran: alleanza di eserciti islamici

**Israele prepara
assedio di Rafah**

Farruggia e Boni alle pag. 14 e 15



Turisti italiani a Maiorca

**Stupro di gruppo,
quattro arresti**

G. Rossi a pagina 17

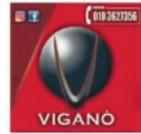
SUSTENIUM PLUS

PER LA TUA
ENERGIA FISICA E MENTALE

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SALVO.



IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 10 APRILE 2024

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVIII - NUMERO 85, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

MIGLIAIA DI VOLUMI AL MACERO
Biblioteche liguri alleggerite
serve spazio per i nuovi libri
DARIO FRECCERO / PAGINA 17



ANIMA DELLA FRIGGITORIA DI SOTTORIPA
Carega, addio al simbolo
dello street food genovese
DANILO D'ANNA / PAGINA 30



AZIONE LEGALE PER I GIUSTI COMPENSI
Pasino: noi attori in campo
vogliamo equità da Netflix
TIZIANA LEONE / PAGINA 39



SCOPPIA UNA TURBINA IN FASE DI COLLAUDO DENTRO L'IMPIANTO IDROELETTRICO SOTTO LA DIGA DI SUVIANA, NELL'APPENNINO BOLOGNESE. È UNA STRAGE



Vigili del fuoco all'interno della centrale Enel di Bargi, sul lago artificiale di Suviana, impegnati nelle operazioni di soccorso (foto Vigili del fuoco)

Inferno nella centrale

Il bilancio è terribile: tre morti, quattro dispersi, cinque ustionati gravi. Erano addetti di ditte in appalto. I sindacati proclamano lo sciopero: «Basta tragedie». Mattarella chiede chiarezza. Il cordoglio di Meloni

Il boato di un'esplosione, poi una colonna di fumo. Si è consumata così, ieri alle 15, la tragedia dei lavoratori della centrale idroelettrica Enel di Bargi, sul lago artificiale di Suviana. Il bilancio è di 3 morti accertati, dipendenti di ditte in appalto, 4 dispersi, 5 ustionati gravi. I soccorsi sono stati ostacolati dal fumo, dal calore e dalla difficoltà ad accedere al luogo in cui è esplosa una delle turbine, 30 metri sotto il lago. I sindacati hanno proclamato uno sciopero contro la nuova tragedia sul lavoro. Il presidente Mattarella ha chiesto chiarezza sull'accaduto. **SERVIZI / PAGINE 2-5**

IVIGILI DEL FUOCO
Leonardo Di Paco / PAGINA 3

Parlano i soccorritori:
«Fumo ed esplosioni
là sotto è un disastro»

«Un disastro impressionante, mi tremano le gambe per il fumo e le esplosioni». Questo il racconto di uno dei primi soccorritori, sceso sul luogo della tragedia, 30 metri sotto il livello del lago. Il comandante Turturici: «Presto per capire le cause».



LA MALEDIZIONE DI BARGI I LAVORI DI COSTRUZIONE ERANO COSTATI 13 VITTIME
PAOLO BARONI / PAGINA 5

IL COMMENTO
CHIARA SARACENO / PAGINA 1B

LO STILLICIDIO
DEI CADUTI
SUL LAVORO

Ancora oggi, nelle economie avanzate, qualsiasi lavoro manuale, anche il più specializzato, sembra esposto al rischio concreto di provocare la morte di chi lo fa. Ma davvero possiamo dare per scontato che morire sul lavoro sia una fatalità?

LA POLITICA

L'Europa dice sì al Def senza le cifre Pnrr, niente proroga

M. Bresolin e L. Monticelli / PAGINE 6-7

Con il benestare di Bruxelles il Cdm approva il Def senza indicazioni sulle misure. Ma Gentiloni dice no alla proroga del Pnrr oltre il 2026.

Gli alleati al Pd «Su Orlando non decide da solo»

Emanuele Rossi / PAGINA 9

Nella coalizione di centrosinistra in Liguria cresce l'irritazione per il dibattito tutto interno al Pd sulla candidatura di Andrea Orlando alle Regionali.

MEDIO ORIENTE

Evacuare Rafah Israele prepara l'offensiva finale

Fabiana Magri / PAGINA 11

Israele si appresta ad acquistare 40 mila tende da campo. Segno che prepara l'evacuazione di Rafah prima dell'attacco finale.

ROLLI



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

BUONGIORNO

Le grandi patologie, mi disse un amico psicologo, si colgono talvolta dai più piccoli dettagli. Non intendo addentrarmi in una disciplina a me oscura, ma credo di poter applicare il medesimo criterio ai casi della politica, sollecitato da un ipnotico comunicato stampa diffuso ieri dal Pd. Conteneva una protesta indirizzata alla Rai poiché i notiziari non avevano dato adeguata copertura all'arresto di un politico meloniano a Palermo. Una copertura adeguata e (se non siete seduti, sedetevi) "analoga". Analoga a che cosa? Alla copertura data agli arresti dei politici di sinistra in Puglia. La par condicio delle manette in tv mi pare un ulteriore passo dentro le più oscure profondità del delirio. Me li vedo già i giornalisti alle prese con complicate equazioni in base al numero e alla portata degli arrestati, alla gravità del reato

Ladri e fessi | **MATTIA FELTRI**

e a qualsiasi altra variabile utile a stabilire il minutaggio. Ma l'aspetto più esoterico della lamentela è che non richiama la Costituzione, la presunzione d'innocenza, l'abnorme clamore destinato alle indagini e quello minimo alle sentenze, specie di assoluzione. No, troppo complicato per il pensiero contemporaneo, retrocesso all'età della scuola primaria: caro giornalista, se hai dato tre calci a me, dai tre calci anche a lui. E nemmeno gli viene in mente che sarebbe meglio non scalfiare. Nemmeno gli viene in mente che, al limite, se al mio arrestato dedicano uno spazio maggiore dello spazio dedicato all'arrestato altrui, sarebbe minima furbizia chiedere poco spazio anche persé, e non molto spazio per tutti. Quello che non sanno è che in politica nessun delinquente è peggiore del fesso.

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





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Controlli e società
Sindaci, arriva il primo via libera alla responsabilità legata ai compensi



Federica Micardi — a pag. 40

Domani con Il Sole
Superbonus, cosa cambia dopo la stretta del decreto fiscale



— a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano



FTSE MIB 33946,29 -1,08% | SPREAD BUND 10Y 133,60 -0,90 | SOLE24ESG MORN. 1330,56 -0,77% | SOLE40 MORN. 1245,89 -1,23% | **Indici & Numeri** → p. 43-47

NEL PROSSIMO DECCENNIO SPESA AL 4% DEL PIL

Vale 10mila miliardi di \$ il riarmo dei Paesi del G7: come con la Guerra fredda

Roberto Bongiorno — a pag. 10



Macerie a Rafah. Bambini sulle rovine di un palazzo nel sud della Striscia

L'ANALISI
PALESTINESI, UN POPOLO DI PROFUGHI E RIFUGIATI DALLA NASCITA

di Ugo Tramballi — a pagina 18

PANORAMA

TRAGEDIA NEL BOLOGNESE

Esplorazione alla centrale idroelettrica di Suviana: quattro dispersi e tre morti

È di tre il numero delle vittime per l'esplosione nella centrale idroelettrica del bacino di Suviana, sull'Appennino bolognese. Quattro i dispersi e cinque i feriti gravi. Un incendio nelle turbine a 30 metri di profondità ha provocato l'esplosione. Il presidente Sergio Mattarella ha espresso il suo cordoglio, auspicando che sia fatta piena chiarezza sull'incidente. — a pagina 27

TRASPORTI E PEDAGGI

Nasce Autostrade di Stato per gestire le tratte Anas

Il ministro dei Trasporti Salvini ha presentato in Consiglio dei ministri il decreto istitutivo della nuova società, Autostrade di Stato, per gestire le quattro tratte a pedaggio ora dell'Anas. — a pagina 27

SVOLTA DELLA CEDU

Clima, Svizzera condannata. Vince il ricorso delle nonne

Beda Romano — a pag. 19

ADDII, 1958-2024

Morto Paolo Pininfarina, presidente della società

Dopo lunga malattia è morto ieri all'età di 65 anni Paolo Pininfarina, nipote del fondatore dello storico marchio del design automobilistico e presidente della società torinese. — a pagina 28

OGGI CON IL SOLE



L'esperto risponde+ Tutte le risposte sulle pensioni

— il terzo inserto a 1 euro più il giornale

Lavoro 24

Retribuzioni

Contratti, rinnovi con aumenti subito

Cristina Casadei — a pag. 39

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

-25% di sconto. Per info: ilssole24ore.com/abbonamento Servizio Clienti 02.30.300.600

Successioni e aziende, ecco le novità

Riforma fiscale

Spazio alle semplificazioni Per ora nessun intervento sul superbollo auto

La mappa di aumenti e sconti: prelievo ridotto per chi usa la telematica

Successioni e donazioni semplificate, attenzione alla tassazione del trust così come ai passaggi delle aziende familiari per tutelare la continuità delle imprese. Il Governo punta a un deciso restyling sulle procedure calibrato sui meccanismi dei calcoli fai da te e dei successivi controlli e di un forte impulso alla digitalizzazione. Sulle ispezioni ipotecarie sconto fiscale del 20%, se la richiesta è telematica. Nessun intervento, invece, sul superbollo auto in attesa di reperire le risorse necessarie. **Mobili, Parente, Busani** — a pag. 5 e 37

LA NUOVA OPZIONE

Trust, imposta anche al conferimento

Angelo Busani — a pag. 37

Def: debito su per tre anni Bonus casa a 219 miliardi

Consiglio dei ministri

Il peso del debito quest'anno cresce di circa 11 miliardi e prosegue la propria salita per arrivare a fine 2024 al 139,8% del Pil, oltre 70 miliardi in più

di quanto previsto un anno fa. È l'effetto Superbonus, «devastante» secondo la definizione ribadita ieri dal ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, sui saldi di finanza pubblica scritti nel nuovo Def esaminato dal Consiglio dei ministri. Il ministro però conferma la decontribuzione anche per il 2024. **Latour, Parente, Trovati** — alle pag. 2 e 3

DAL 23 AL 26 MAGGIO



Numeri da record. Presentata la diciannovesima edizione del Festival dell'Economia di Trento

L'EVENTO

Seicento relatori: inaugura Ravasi e chiude Orsini

Laura La Posta — a pag. 12

IL FORMAT

I territori sono protagonisti dello sviluppo

Luca Benecchi — a pag. 13

NON SOLO ECONOMIA

Il Fuori Festival: cultura, musica e spettacoli

Marta Cagnola — a pag. 13

Lavoro, sanità, imprese: il governo delimita l'intelligenza artificiale

Tecnologie

Principi, regole e un primo stanziamento di risorse pubbliche. In 25 articoli di un disegno di legge il governo intende delimitare il perimetro di azione dell'intelligenza artificiale in Italia, soprattutto per quanto riguarda imprese, lavoro e

sanità. Restano da sciogliere alcuni nodi, come la tutela del copyright e le norme di natura penale, e poi dovrebbe avvenire l'approdo in consiglio dei ministri, ma non prima della prossima settimana. Entro dodici mesi inoltre il governo, con uno o più decreti legislativi, dovrà adeguare la normativa nazionale al regolamento europeo recentemente approvato, l'AI Act. **Carmine Fotina** — a pag. 23

INTELLIGENZE DIVERSE
INSOSTITUIBILE IL PATRIMONIO EMPATICO DELL'UOMO
di Giovanna De Minico — a pag. 21

LOTTA ALLA CRIMINALITÀ

172° ANNIVERSARIO

Mattarella: vanno condannate le aggressioni alla Polizia

Cimmarusti, Monaci, Palmerini — a pag. 14

77mila

ALERT SU CRIMINI INFORMATICI
Il Centro nazionale anticrimine informatico ha diramato oltre 77mila alert e gestito 632 attacchi a sistemi informatici di strutture nazionali di rilievo strategico.

LOTTA ALLE MAFIE

Confische, dal 2020 i beni recuperati sono aumentati del 265%

Manuela Perrone — a pag. 9

Darti certezze. Ecco il nostro **IMpegno**.

A SUPPORTO DELLE IMPRESE E DELL'INNOVAZIONE. A GARANZIA DELLA QUALITÀ DEL MERCATO.

IMQ group

TESTING, CERTIFICAZIONI, SOLUZIONI PER LA SICUREZZA, LA QUALITÀ, LA SOSTENIBILITÀ, LA CYBER SECURITY.

IMQ CSI Intury MINDED SECURITY ambiente

ITALIA, CINA, USA, GERMANIA, POLONIA, SPAGNA, TURCHIA, UK



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 10 aprile 2024
Anno LXXX - Numero 99 - € 1,20
San Terenzio martire

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

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

VALENSISE ALL' AISE
Ai Servizi segreti lo 007 di Mantovano
Bruno Valensise dirigerà l'Agenzia per la sicurezza interna. La scelta avallata da Mattarella.
a pagina 6



ALMENO TRE MORTI E QUATTRO DISPERSI
Esplosione nella diga La strage degli operai alla centrale di Suviana
Bruni a pagina 10

PALMA DE MAIORCA
Stupro di gruppo arrestati 4 italiani
Stupro di gruppo in Spagna: arrestati quattro italiani Palma di Maiorca. Vittima una ragazza brasiliana.
Garbato a pagina 11

CAOS PD/LA CONGIURA DI ROMA

RutEly

Lo scontro finale

Patto Bettini-Orlando-Conte contro Schlein Tarquinio, l'ex sindaco e il «gruppo» cattolico Così la Capitale tenta l'assalto al Nazareno

Martini a pagina 4

SPECIALE DEF

La stangata di Conte La ricetta di Giorgetti «No alla manovra bis»

- 1 Buco Superbonus da 219 miliardi Toppa spending e privatizzazioni
- 2 Caccia ai 19 miliardi mancanti per salvare taglio al cuneo e Irpef
- 3 Successioni e capitali all'estero Ecco le novità volute dal governo

Alcamo, Caleri e Mineo alle pagine 2 e 3



IL BAVAGLIO TV

Par condicio legge sbagliata e fuori tempo

DI RICCARDO MAZZONI

«La vigilia di ogni campagna elettorale la par condicio - da sempre oggetto di aspre polemiche - torna puntualmente al centro del dibattito politico e stavolta ad agitare le acque sono stati gli emendamenti della maggioranza (senza Forza Italia) sulle presenze televisive dei (...)

Segue a pagina 12



L' AUTOGOL DOPO IL CASO BARI
Il «codice etico» boomerang vieta ai Dem di candidare Salis
Romagnoli a pagina 5

L'INTERVISTA/UGO SPOLETTI
«Il leader M5s ha fatto il premier ma della politica non sa l'Abc»
Campigli a pagina 4

Il Tempo di Osho

L'Isis minaccia attentati alle Olimpiadi di Parigi

"Quasi che mo' sentivo che era mejo nun falle a Roma"

Musacchio a pagina 8



OMICIDIO WILLY MONTEIRO

Appello bis per i Bianchi, rispunta l'ergastolo

Sereni a pagina 18

MONTEVERDE
Rapina in villa a Roma domestico in ostaggio Colpo da 300mila euro
Parboni a pagina 19

IL CASO
Lo skipper della Ong sale in cattedra al liceo La Lega: «Propaganda»
a pagina 10

NUOVA TEGOLA

Fedez piange dalla Fagnani L'Antitrust contro Chiara

Fedez in lacrime dalla Fagnani: «Ho tentato il suicidio a 18 anni». E l'Antitrust avvia un'istruttoria sulle uova di Pasqua della Fagnani.
Guadalaxara a pagina 24



ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO 7 GIORNI SU 7

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE • ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it www.artemisialabyoung.it

Oroscopo
Le stelle di Branko

a pagina 12

DI TIZIANO CARMELLINI

Addio a Paolo Ultimo erede dei Pininfarina

a pagina 23





a pag. 37

PNRR

Marcia indietro sui contratti Al personale impiegato si applicheranno i normali contratti collettivi

Ceriano a pag. 37

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

IO Successioni e donazioni - Il dlgs attuativo della riforma fiscale

Collegi sindacali - La pdl sulla responsabilità solidale

Ormezzatori - Lo schema di regolamento

Ambiente - Fanghi come rifiuti, la risposta del Mase

Secessione dalla Lega verso Forza Italia in Umbria: ad Assisi restano solo due iscritti
Carlo Valentini a pag. 7

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Aziende familiari tutelate

Passaggi generazionali di azienda con facilitazioni sul versante tributario quando si trasferisca una partecipazione di controllo, vale a dire almeno il 51%, ai familiari

Barulli a pag. 51

DIFFUSIONE FEBBRAIO

- Fatto +5%,
- Avvenire +5%,
- Giornale -6%,
- Messaggero -8%,
- Repubblica -9%,
- Corsera -9%,
- Qn Nazione -10%,
- Sole -11%,
- Libero -11%,
- Stampa -14%,
- Verità -18%

Capiani a pag. 19

Claudio Velardi: il Pd si è ormai ridotto ad un partito irrecuperabile di dinosauri



«Elly Schlein ha in mente un partito radical sui diritti civili e l'ambiente. Ma la struttura del Pd non glielo consente. E per ora deve barcamenarsi tra i dinosauri dem e uno pseudo alleato riottoso come Giuseppe Conte per sperare di cavarsela alle Europee e non essere cacciata», dice Claudio Velardi, analista politico e saggista. E, a proposito del caso della presunta compravendita di voti a Bari, Velardi sottolinea: «Inutile girarci intorno, la vera questione morale è quella degli oltre 120 miliardi dati per coprire il superbonus o del 30 miliardi per il reddito di cittadinanza».

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

La parziale sterilizzazione del Superbonus edilizio del 110% decisa dal ministro Giurgetti è una decisione pesante perché, in questo modo, lo Stato viene meno alla parola data ai cittadini. Cosa che non si dovrebbe mai verificare. Ma è anche inevitabile perché il Superbonus ha già creato una voragine di 210 miliardi che è diventata del tutto insostenibile. Il Superbonus infatti è stata una misura assurdamente demagogica. Prima, ha concesso il 110% per fare investimenti immobiliari. Non bastava (se proprio lo si voleva introdurre) consentire il 50%? Inoltre perché non è stato posto un tetto alla spesa. Né è stata creata una rete per tenere sotto controllo il consumo. Si dice che Robin Hood rubava ai ricchi per dare ai poveri. Il Superbonus invece fa l'opposto perché quel che regala ai ricchi (o anche ai semplici possessori) lo sottrae alle prestazioni sociali destinate ai poveri. Vedi, oggi, la sanità. In una via del centro di Milano un lussuoso condominio sistemato con il 110% vende gli appartamenti a 20 mila euro al mq.

BIANCO CONSULTING

“Accelera il Business della tua azienda oggi!”

Angelica Bianco

La nuova frontiera della consulenza strategica che unisce in sinergia:

COMUNICAZIONE

RELAZIONI ISTITUZIONALI

RELAZIONI INDUSTRIALI

Bianco Consulting Srl
Largo Augusto n.3
20122 Milano
www.angelicabianco.com

Riforma Fiscoletta € 8,90 in più

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 10 aprile 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



[Incidente nell'Aretino, ricoverato a Careggi](#)

**Paura per Dovizioso
Salvato dal casco
nella pista di motocross**

D'Ascoli a pagina 16



[Intervista al presidente Abi](#)

**Patuelli: «Attesa
per la Bce,
ma tassi giù»**

Neri a pagina 24



TRAPPOLA MORTALE

Esplorazione a 40 metri sotto terra nella centrale elettrica di Bargi sull'Appennino Tosco-Emiliano. Tre morti, quattro dispersi, cinque gravemente feriti

Corsa contro il tempo
La lunga notte dei soccorsi
F. Moroni a pagina 3

La comunità della diga
Dove è l'acqua a dare lavoro
Rosato e Degliesposti alle p. 6 e 7

I vigili del fuoco al lavoro per cercare i dispersi nelle viscere della centrale

Carmignani, Mecarozzi, Orlandi, Selleri e Pederzoli da p. 2 a p. 7



[Critiche le opposizioni
Bruxelles: molti i piani 'snelli'](#)

**Def senza
previsioni
Caccia
a 20 miliardi
per tagli a Irpef
e cuneo fiscale**

Coppari e Marin alle pag. 8 e 9



[L'Iran: alleanza di eserciti islamici](#)

**Israele prepara
assedio di Rafah**

Farruggia e Boni alle pag. 12 e 13



[Turisti italiani a Maiorca](#)

**Stupro di gruppo,
quattro arresti**

G. Rossi a pagina 15

SUSTENIUM PLUS

PER LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SALVO.



VALLEVERDE

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

VALLEVERDE
SOFTSYSTEM MADE IN ITALY



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

Mercoledì 10 aprile 2024

Anno 69° N° 96 - In Italia € 1,70

I soccorsi
I vigili del fuoco al lavoro all'interno della centrale di Suviana
VIGILI DEL FUOCO/REUTERS



Collaudo con strage

Disastro nella centrale idroelettrica sul lago di Suviana, nel Bolognese. Esplose una turbina: 3 morti, 4 dispersi, 5 feriti. Nell'impianto Enel Green Power era in corso una verifica. Cordoglio di Meloni. Monito di Mattarella: sia fatta piena luce

L'inchiesta parte dalla manutenzione. Il procuratore: ora i corpi, poi le cause

Il commento

L'ipocrisia che affiora il giorno dopo

di **Marco Patucchi**

Il monte che si è rotto e ha fatto lo sterminio è uno dei monti della mia vita, il cui profilo è impresso nel mio animo e vi rimarrà per sempre». Il monte di Dino Buzzati sessantuno anni fa franò nell'invaso della diga del Vajont innescando un'inondazione che travolse tutto e cancellando 1.917 vite. Da oggi nel nostro immaginario un'altra diga - fatte tutte le dovute differenze - resterà legata ai peggiori incubi e rimorsi. Tre operai morti, quattro dispersi, cinque feriti gravi per l'esplosione di una turbina nella centrale idroelettrica Enel, a Suviana, Appennino Bolognese. L'ipocrisia indignazione del giorno dopo è scattata come sempre. Automatica. Insopportabile. A dirla con De André, «il cuore d'Italia da Palermo ad Aosta si gonfiava in un coro di vibrante protesta».

● a pagina 27

di **Giuseppe Baldessarro e Marco Bettazzi**

CAMUGNANO (BOLOGNA) - «È un disastro. È scoppiato l'alternatore della diga, al piano otto. È tutto sott'acqua, dopo non si va più giù. Ci sono persone sotto». Ha la voce sfinita uno dei soccorritori arrivati per primi alla centrale idroelettrica di Bargi, sul lago di Suviana.

● alle pagine 2 e 4

Le vittime e i testimoni

Mario, Vincenzo e Pavel travolti dal crollo

di **Eleonora Capelli e Caterina Giusberti** ● a pagina 7

“Quell'ultimo pranzo con gli operai”

di **Maria Elena Gottarelli** ● a pagina 3

La politica

Sale il debito scende la crescita Arriva il Def senza soldi

di **Carlo Cottarelli**

Abbiamo il Def (Documento di Economia e Finanza), ma lo abbiamo senza il quadro programmatico (ossia senza gli obiettivi di finanza pubblica del governo). Questo sarà definito solo a settembre. Strano che Giorgetti abbia in parte parlato di tali obiettivi.

● a pagina 26
servizi di **Colombo, Conte e Occorsio** ● alle pagine 8 e 9

Commissione Ue Meloni pronta a proporre Draghi



di **Tommaso Ciriaco e Claudio Tito**

● alle pagine 10 e 11

Rai, par condicio: il governo strappa avrà più spazio in tv

di **Giovanna Vitale**

● a pagina 13

CITRUS
Certo Italiano

Vivi un'esperienza vitaminica!

Scopri di più

Milano Design Week | 16-21 aprile
CITRUS ti aspetta al Fuori Salone

Attacco nel Baltico



Ucraini incendiano nave russa a Kaliningrad

di **Di Feo e Raineri**

● a pagina 15

Addio al premio Nobel



Higgs, il fisico che pianse per il bosone

di **Chiara Valerio**

● a pagina 29

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/498121, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



IL PERSONAGGIO
Addio a Paolo Pininfarina
 testimone dell'auto di classe
 PAOLO GRISERI - PAGINA 27

LE CONFESSIONI A BELVE
Fedez: "A 18 anni ero drogato
 e arrivai a tentare il suicidio"
 PAOLA ITALIANO - PAGINA 24

LA SENTENZA
"Troppo caldo non ci fa vivere"
 La vittoria delle nonne di Greta
 NICOLAS LOZZITO - PAGINA 25



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 10 APRILE 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 158 € II N. 99 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPELIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DOB-TO II www.lastampa.it **GNN**

SCOPPIO NELLE CENTRALE ELETTRICA ENEL DELLA DIGA DI SUVIANA. IL PREFETTO: ESPLOSA UNA TURBINA. MATTARELLA: FARE SUBITO CHIAREZZA

Bruciati vivi trenta metri sotto il lago

Il bilancio: 3 morti, 5 feriti gravi e 4 dispersi al piano - 8 dell'impianto invaso dall'acqua. Erano tutti operai in subappalto

IL COMMENTO

NON RASSEGNIAMO CI A QUESTO STILLICIDIO

CHIARA SARACENO

Ie indagini ci diranno le cause e le responsabilità di questa ennesima tragedia del lavoro. Ma lo stillicidio quotidiano di morti sul lavoro rischia di produrre fatalistica assuefazione in noi che ne leggiamo sui giornali. Un fenomeno che colpisce la nostra attenzione per un breve tempo, quando qualche caratteristica del lavoratore o lavoratrice coinvolto lo fa entrare in un cono di luce, o quando come ieri sera nella centrale idroelettrica bolognese e qualche settimana fa nel supermercato in costruzione a Firenze, diventa una tragedia collettiva di grandi proporzioni; ma poi torna rapidamente nell'ombra. Ciò che colpisce in questo stillicidio è che ancora oggi, nelle economie avanzate, qualsiasi lavoro manuale, anche il più specializzato, sembra esposto al rischio concreto di provocare la morte di chi lo fa. - PAGINA 7



LA GUERRA IN UCRAINA

L'amicizia Putin-Xi non è "senza limiti"

NATHALIE TOCCI

Gli incontri del ministro degli Esteri russo Sergei Lavrov a Pechino con l'omologo cinese Wang Yi e con il presidente Xi Jinping accendono i riflettori sulle relazioni sino-russe e sul loro significato per lo scacchiere internazionale. - PAGINA 29

IL RACCONTO

Una centrale maledetta aveva già fatto 13 vittime

PAOLO BARONI

Quando venne realizzata a cavallo degli anni Trenta la diga di Suviana, senza la quale quarant'anni dopo non sarebbe stato possibile costruire a due chilometri di distanza la centrale "maledetta" di Bardi, era la più alta d'Italia, ben 97 metri, e purtroppo già prima di entrare in funzione i lavori di scavo della montagna avevano comportato un grande sacrificio di vite umane: 13 operai morti oltre a un'immense quantità di infortuni. - PAGINA 5

PRESENTATO IL DOCUMENTO. GENTILONI A GIORGETTI: PNRR, NESSUNA PROROGA

Def, il governo va a caccia di 20 miliardi

BARBERA, BRESOLIN, MONTICELLI

L'incognita della buona riuscita del Pnrr, l'impatto del Superbonus, la procedura per deficit eccessivo che sarà aperta dalla Commissione Ue e il contesto internazionale: 4 macigni pesano sui conti pubblici. Il governo non ha svelato le carte alla presentazione del Documento di economia e finanza, rimandando le brutte sorprese a dopo il voto europeo. - PAGINE 8 E 9

L'ANALISI

Finito il tempo dei rinvii bisogna pagare il conto

VERONICA DE ROMANIS

Il conto è arrivato. E tocca all'attuale governo saldarlo. Almeno per ora, è terminata la lunga fase dei pasti gratis, delle misure di spesa presentate come fossero senza costi. - PAGINA 29

L'INCHIESTA

Voto di scambio a Torino l'Antimafia vuole le carte

Niccolò Carratelli, Andrea Rossi

Finanziamento pubblico e retorica anti-partiti

Flavia Perina

L'UNIVERSITÀ

Bernini e Piantedosi "Stretta sugli Atenei"

DIPACO, MOSCATELLI

Uno sciopero nazionale, indetto dal sindacato Usb, manifestazioni e presidi negli atenei di Bari, Firenze, Bologna, Venezia, Modena, Genova, Siena, Roma, Pisa, Padova (dove ieri ci sono stati tafferugli con le forze dell'ordine), nei politecnici di Milano e Torino e sotto la sede del ministero degli Esteri, diventato il principale bersaglio della protesta. - PAGINA 20

BUONGIORNO

Le grandi patologie, mi disse un amico psicologo, si colgono talvolta dai più piccoli dettagli. Non intendo addentrarmi in una disciplina a me oscura, ma credo di poter applicare il medesimo criterio ai casi della politica, sollecitato da un ipnotico comunicato stampa diffuso ieri dal Pd. Conteneva una protesta indirizzata alla Rai poiché i notiziari non avevano dato adeguata copertura all'arresto di un politico meloniano a Palermo. Una copertura adeguata e (se non siete seduti, sedetevi) "analoga". Analoga a che cosa? Alla copertura data agli arresti dei politici di sinistra in Puglia. La par condicio delle manette in tv mi pare un ulteriore passo dentro le più oscure profondità del delirio. Me lo vedo già i giornalisti alle prese con complicate equazioni in base al numero e alla portata degli arrestati, alla gravità

Ladri e fessi | **MATTIA FELTRI**

del reato e a qualsiasi altra variabile utile a stabilire il minutaggio. Ma l'aspetto più esoterico della lamentela è che non richiama la Costituzione, la presunzione d'innocenza, l'abnorme clamore destinato alle indagini e quello minimo alle sentenze, specie di assoluzione. No, troppo complicato per il pensiero contemporaneo, retrocesso all'età della scuola primaria: caro giornalista, se hai dato tre calci a me, dai tre calci anche a lui. E nemmeno gli viene in mente che sarebbe meglio non scalfiare. Nemmeno gli viene in mente che, al limite, se al mio arresto dedicano uno spazio maggiore dello spazio dedicato all'arrestato altrui, sarebbe minima furbizia chiedere poco spazio anche per sé, e non molto spazio per tutti. Quello che non sanno è che in politica nessun delinquente è peggiore del fesso.

Vendi all'Asta
 VALUTAZIONI GRATUITE

Rolax Daytona
 Venduto a 65.880€

Salvo
 Venduto a 48.800€

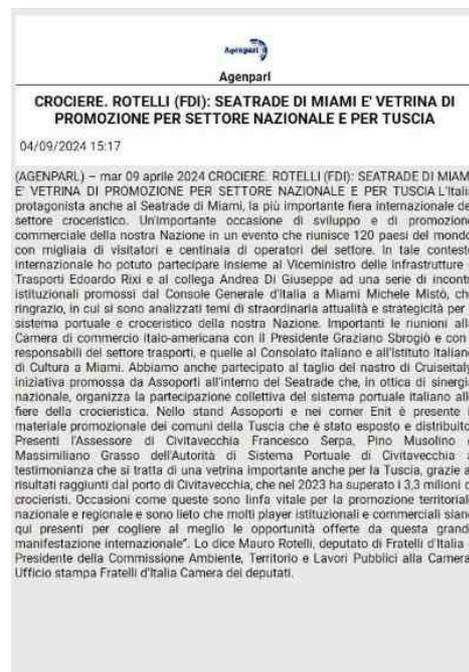
Cartier
 Venduto a 41.480€

Corso Tassoni 56 - Torino
www.santagostinoaste.it

Contattaci 011.437.77.70

CROCIERE. ROTELLI (FDI): SEATRADE DI MIAMI E' VETRINA DI PROMOZIONE PER SETTORE NAZIONALE E PER TUSCIA

(AGENPARL) - mar 09 aprile 2024 CROCIERE. ROTELLI (FDI): SEATRADE DI MIAMI E' VETRINA DI PROMOZIONE PER SETTORE NAZIONALE E PER TUSCIA L'Italia protagonista anche al Seatrade di Miami, la più importante fiera internazionale del settore crocieristico. Un'importante occasione di sviluppo e di promozione commerciale della nostra Nazione in un evento che riunisce 120 paesi del mondo, con migliaia di visitatori e centinaia di operatori del settore. In tale contesto internazionale ho potuto partecipare insieme al Viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi e al collega Andrea Di Giuseppe ad una serie di incontri istituzionali promossi dal Console Generale d'Italia a Miami Michele Mistò, che ringrazio, in cui si sono analizzati temi di straordinaria attualità e strategicità per il sistema portuale e crocieristico della nostra Nazione. Importanti le riunioni alla Camera di commercio italo-americana con il Presidente Graziano Sbrogiò e con i responsabili del settore trasporti, e quelle al Consolato italiano e all'Istituto Italiano di Cultura a Miami. Abbiamo anche partecipato al taglio del nastro di Cruiseitaly, iniziativa promossa da **Assoporti** all'interno del Seatrade che, in ottica di sinergia nazionale, organizza la partecipazione collettiva del sistema portuale italiano alle fiere della crocieristica. Nello stand **Assoporti** e nei corner Enit è presente il materiale promozionale dei comuni della Tuscia che è stato esposto e distribuito. Presenti l'Assessore di Civitavecchia Francesco Serpa, Pino Musolino e Massimiliano Grasso dell'Autorità di Sistema Portuale di Civitavecchia a testimonianza che si tratta di una vetrina importante anche per la Tuscia, grazie ai risultati raggiunti dal porto di Civitavecchia, che nel 2023 ha superato i 3,3 milioni di crocieristi. Occasioni come queste sono linfa vitale per la promozione territoriale nazionale e regionale e sono lieto che molti player istituzionali e commerciali siano qui presenti per cogliere al meglio le opportunità offerte da questa grande manifestazione internazionale". Lo dice Mauro Rotelli, deputato di Fratelli d'Italia e Presidente della Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici alla Camera. Ufficio stampa Fratelli d'Italia Camera dei deputati.



Travel Quotidiano

Primo Piano

Italian Port Days, al via la VI Edizione: focus su integrazione tra aree portuali e comunità

Il porto di Bari Al via la VI edizione di Italian Port Days - Opening port life and culture to people nei porti italiani. Il progetto anche quest'anno è diviso in due sessioni a causa degli innumerevoli eventi e attività programmate dalle AdSP. Numerosi gli eventi già dall'11 aprile in occasione della Giornata Nazionale del Mare e della Cultura Marinara fino ad arrivare al 30 maggio prossimo - Giornata Marittima Europea. A questa prima sessione si aggiunge una seconda che va dal 20 settembre al 20 ottobre, periodo dedicato in particolare alle studentesse e agli studenti delle scuole di tutti gli ordini e gradi. Il tema individuato per l'edizione del 2024 riguarda l'inclusione con focus sulle disabilità (in linea con l'obiettivo n.10 di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite). Nella sessione autunnale si celebrerà anche l'anniversario del Patto per la Parità di Genere. Italian Port Days è stata candidata ed ammessa tra le iniziative di rilievo europeo facenti parte di EMD in My country della Commissione Europea. Si tratta di una convinta azione di comunicazione con le comunità che vivono intorno ai porti che vede gli scali impegnati proprio nella promozione dei rapporti con i territori circostanti. Durante il primo periodo dedicato, nei vari porti si terranno eventi, webinar, mostre e tanto altro ancora per far conoscere quanto possibile le attività portuali alle persone che vivono intorno agli scali. «L'obiettivo di Italian Port Days, fortemente voluta dalle AdSP - spiega il Presidente di **Assoporti Rodolfo Giampieri** - è quello di incentivare una migliore integrazione tra aree portuali e comunità . Il tema di quest'anno è molto attuale e riguarda tutti. L'inclusione come tema generale è uno degli obiettivi previsti anche nel PNRR che oggi vede le AdSP impegnate in maniera strutturale. Riteniamo che il focus sulle disabilità sia un argomento molto delicato e importante. Da qui anche una connessione forte con i territori, aprendo i porti per quanto possibile, creando un dialogo con il territorio e consentendo a tutti di prendere coscienza delle loro attività. Come **Assoporti**, riteniamo che occorrerà sempre di più dedicarsi a questo tema, perché lo sviluppo di un porto deve avvenire con la condivisione delle comunità con un forte richiamo all'inclusione in tutte le sue accezioni. Si tratta di un'attività complessa e variegata che riguarda delle competenze trasversali. In questo contesto, anche quest'anno l'iniziativa si svolge in due sessioni, questa primaverile e un'altra in autunno». Condividi.



Il porto di Bari Al via la VI edizione di Italian Port Days - Opening port life and culture to people nei porti italiani. Il progetto anche quest'anno è diviso in due sessioni a causa degli innumerevoli eventi e attività programmate dalle AdSP. Numerosi gli eventi già dall'11 aprile in occasione della Giornata Nazionale del Mare e della Cultura Marinara fino ad arrivare al 30 maggio prossimo - Giornata Marittima Europea. A questa prima sessione si aggiunge una seconda che va dal 20 settembre al 20 ottobre, periodo dedicato in particolare alle studentesse e agli studenti delle scuole di tutti gli ordini e gradi. Il tema individuato per l'edizione del 2024 riguarda l'inclusione con focus sulle disabilità (in linea con l'obiettivo n.10 di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite). Nella sessione autunnale si celebrerà anche l'anniversario del Patto per la Parità di Genere. Italian Port Days è stata candidata ed ammessa tra le iniziative di rilievo europeo facenti parte di EMD in My country della Commissione Europea. Si tratta di una convinta azione di comunicazione con le comunità che vivono intorno ai porti che vede gli scali impegnati proprio nella promozione dei rapporti con i territori circostanti. Durante il primo periodo dedicato, nei vari porti si terranno eventi, webinar, mostre e tanto altro ancora per far conoscere quanto possibile le attività portuali alle persone che vivono intorno agli scali. «L'obiettivo di Italian Port Days, fortemente voluta dalle AdSP - spiega il Presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri - è quello di incentivare una migliore integrazione tra aree portuali e comunità . Il tema di quest'anno è molto attuale e riguarda tutti. L'inclusione come tema generale è uno degli obiettivi previsti anche nel PNRR che oggi vede le AdSP impegnate in maniera strutturale. Riteniamo che il focus sulle disabilità sia un argomento molto delicato e importante. Da qui anche una connessione forte con i territori, aprendo i porti per quanto possibile, creando un dialogo con il territorio e consentendo a tutti di

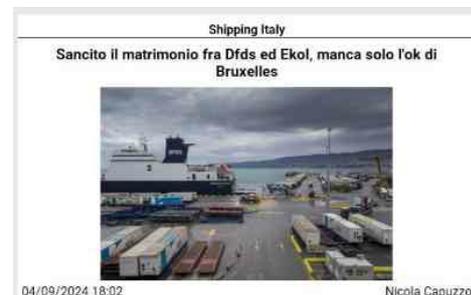
Shipping Italy

Trieste

Sancito il matrimonio fra Dfds ed Ekol, manca solo l'ok di Bruxelles

Spedizioni A cambiare di proprietà (260 milioni di euro il valore complessivo dell'acquisizione) anche il terminal portuale concessionaria del Molo VI di **Trieste** (Emt) di Redazione SHIPPING ITALY Incassato l'estate scorsa il via libera dall'autorità antitrust turca, il gruppo danese Dfds ha annunciato di aver definito i dettagli economici per l'acquisizione del gruppo logistico di quel paese Ekol. Secondo il colosso danese "la rete di trasporti internazionali di Ekol Logistics trasporta merci tra la Turchia e l'Europa attraverso i propri uffici e strutture in 10 paesi europei. La rete di trasporti internazionali di Ekol Logistics conta 3.700 dipendenti e un fatturato di 3,5 miliardi di corone danesi (470 milioni di euro) nel 2023. Il prezzo di acquisto è di 1,9 miliardi di corone danesi (260 milioni di euro)". "Questa acquisizione rappresenta un'eccellente combinazione strategica per Dfds. Il nostro core business è il trasporto di grandi volumi di rimorchi in modo affidabile ed efficiente utilizzando combinazioni di strada, traghetto e ferrovia. Inoltre, riteniamo che il ruolo della Turchia come hub produttivo per l'Europa diventerà ancora più forte in futuro poiché il nearshoring avvicinerà le catene di fornitura ai mercati finali" ha affermato Torben Carlsen, Ceo di Dfds. "Sono lieto che la rete di trasporti internazionali di Ekol Logistics e tutti i suoi dipendenti qualificati e dedicati abbiano trovato una nuova casa con il nostro partner di lunga data Dfds. Questa combinazione ha il potenziale per rendere più efficiente l'infrastruttura di trasporto tra la Turchia e l'Europa e contribuire ad aumentare ulteriormente l'attrattiva della Turchia come polo produttivo" ha aggiunto Ahmet Musul, fondatore e presidente del consiglio di amministrazione di Ekol Logistics. Nella nota Dfds prevede "che il mercato dei trasporti Turchia-Europa cresca in media di circa il 14% annuo fino al 2028, sostenuto dal nearshoring delle catene di approvvigionamento più vicine all'Europa". Nel 2023 Ekol ha registrato un fatturato di 3,5 miliardi di corone danesi (470 milioni di euro) e un margine Ebit del 2,5%, in calo rispetto al 4,8% nel 2022. "È in atto un piano aziendale e di integrazione con la obiettivo finanziario di migliorare il margine Ebit a circa il 5% entro il 2027". Detto che "il completamento della transazione è condizionato all'approvazione del controllo delle concentrazioni da parte dell'Ue e che il closing è previsto intorno all'inizio del quarto trimestre del 2024", l'operazione avrà un effetto diretto sul terminalismo italiano, dal momento che Ekol è l'azionista unico di Emt - Europea Multipurpose Terminal, concessionaria di larga parte del Molo VI di **Trieste**, dove Dfds già opera sul Molo V (attraverso Samer Seaports).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Spedizioni A cambiare di proprietà (260 milioni di euro il valore complessivo dell'acquisizione) anche il terminal portuale concessionaria del Molo VI di Trieste (Emt) di Redazione SHIPPING ITALY Incassato l'estate scorsa il via libera dall'autorità antitrust turca, il gruppo danese Dfds ha annunciato di aver definito i dettagli economici per l'acquisizione del gruppo logistico di quel paese Ekol. Secondo il colosso danese "la rete di trasporti internazionali di Ekol Logistics trasporta merci tra la Turchia e l'Europa attraverso i propri uffici e strutture in 10 paesi europei. La rete di trasporti internazionali di Ekol Logistics conta 3.700 dipendenti e un fatturato di 3,5 miliardi di corone danesi (470 milioni di euro) nel 2023. Il prezzo di acquisto è di 1,9 miliardi di corone danesi (260 milioni di euro)". "Questa acquisizione rappresenta un'eccellente combinazione strategica per Dfds. Il nostro core business è il trasporto di grandi volumi di rimorchi in modo affidabile ed efficiente utilizzando combinazioni di strada, traghetto e ferrovia. Inoltre, riteniamo che il ruolo della Turchia come hub produttivo per l'Europa diventerà ancora più forte in futuro poiché il nearshoring avvicinerà le catene di fornitura ai mercati finali" ha affermato Torben Carlsen, Ceo di Dfds. "Sono lieto che la rete di trasporti internazionali di Ekol Logistics e tutti i suoi dipendenti qualificati e dedicati abbiano trovato una nuova casa con il nostro partner di lunga data Dfds. Questa combinazione ha il potenziale per rendere più efficiente l'infrastruttura di trasporto tra la Turchia e l'Europa e contribuire ad aumentare ulteriormente l'attrattiva della Turchia come polo produttivo" ha aggiunto Ahmet Musul, fondatore e presidente del consiglio di amministrazione di Ekol Logistics. Nella nota Dfds prevede "che il mercato dei trasporti Turchia-Europa cresca in media di circa il 14% annuo fino al 2028, sostenuto dal nearshoring delle catene di approvvigionamento più vicine all'Europa". Nel 2023 Ekol ha registrato un fatturato di 3,5 miliardi di corone danesi

Trieste Prima

Trieste

Ex serbatoi di petrolio produrranno energia grazie al mare: il progetto Noghere

Il masterplan di parte della riconversione della zona, prevista grazie ai 60 milioni di euro provenienti dal Pnrr, è stato diffuso nei giorni scorsi dalla Carlo Ratti associati. **Zeno D'Agostino**: "È parte integrante per lo sviluppo di tutta l'area" TRIESTE - Un parco energetico inserito all'interno del cosiddetto "orto franco" e dove spiccherà la riconversione, in enormi batterie d'acqua, di sei ex serbatoi di petrolio. È quanto è contenuto nel masterplan, commissionato dall'Autorità portuale di Trieste alla Carlo Ratti associati, diffuso nei giorni scorsi attraverso i canali ufficiali dello stesso studio di design e innovazione. La zona interessata corrisponde all'area ovest del comprensorio Noghere, con i vecchi serbatoi che andranno a contenere complessivamente circa 110 mila metri cubi d'acqua.



Trieste Prima

Trieste

Guardia costiera e associazione "Il porto dei piccoli" insieme per i bimbi del Burlo

Presentato il progetto "Mare Dentro: Harbours & Children" che ha lo scopo di prendersi cura non solo dei piccoli che vivono situazioni di fragilità importanti, ma anche delle loro famiglie **TRIESTE** - Oggi, presso la sede della capitaneria di **porto** di **Trieste**, si è tenuto l'incontro organizzato dalla guardia costiera in collaborazione con l'associazione "Il **Porto** dei piccoli", finalizzato alla presentazione del progetto "Mare Dentro: Harbours & Children" dedicato all'Irccs materno infantile Burlo Garofalo di **Trieste**. "Scopo del progetto - ha sottolineato il direttore del "**Porto** dei piccoli" Gloria Camurati Leonardi - è quello di prendersi cura non solo dei piccoli che vivono situazioni di fragilità importanti, ma anche delle loro famiglie, al fine di regalar loro, durante il percorso di cura dei piccoli pazienti, alcuni momenti di svago nonché creare quel piccolo luogo di serenità chiamato appunto "Il **Porto** dei piccoli". Dopo l'importante esperienza del Gaslini di Genova, città che nel 2005 ha dato i natali all'associazione, anche il Burlo di **Trieste** costituirà, per le famiglie del Friuli Venezia Giulia e per quelle provenienti da fuori regione, un nuovo punto di riferimento in grado di alleviare l'esperienza complessa del ricovero e della malattia. I piccoli pazienti del Burlo non solo continueranno a vedere il mare dalla finestra delle loro stanze ma sarà il "Mare Dentro" le loro stanze, ad entrare in ospedale, regalando loro, attraverso attività e progetti ispirati alla cultura del mare e del **porto**, momenti di gioco e gioia". L'idea di portare la cultura del mare e sostenere, con attività ludico didattiche legate al mondo marittimo-portuale, i bambini e i rispettivi nuclei familiari, costituisce infatti lo scopo principale della partnership che lega, ormai da diversi anni, la guardia costiera all'associazione "Il **Porto** dei piccoli". Partnership rinnovatasi, poi, nel maggio 2023, con la firma del relativo accordo di collaborazione tra il comando generale del corpo delle capitanerie di **porto** e la stessa associazione. "La Guardia Costiera e "Il **Porto** dei piccoli" - ha concluso il capitano di vascello e comandante del **porto** di **Trieste**, Luciano Del Prete - oltre a condividere gli stessi ambienti di vita come il mare e il **porto**, perseguono dunque il comune obiettivo di porsi al servizio dei piccoli pazienti e delle loro famiglie nonché di intervenire laddove c'è bisogno di aiuto e di speranza".



La Gazzetta Marittima

Venezia

Venezia-Philadelphia ogni giorno

VENEZIA - American Airlines e Gruppo SAVE annunciano la ripresa, già da sabato scorso, dei collegamenti giornalieri tra l'Aeroporto Marco Polo di **Venezia** (VCE) e Philadelphia International Airport (PHL). Con partenze comode e orari studiati per massimizzare il tempo dei viaggiatori - dice l'agenzia - American Airlines si impegna a offrire un'esperienza di volo senza pari, reintroducendo per la stagione estiva i collegamenti diretti tra **Venezia** e Philadelphia su base giornaliera. "Siamo orgogliosi di poter offrire ai nostri passeggeri più opzioni e flessibilità nei loro viaggi estivi, grazie ai voli stagionali tra **Venezia** e il nostro hub di Philadelphia ai quali andranno presto ad aggiungersi, dal prossimo 6 giugno - anche i collegamenti con Chicago", ha commentato José Freig, vice president International Operations di American Airlines. "La ripresa dei collegamenti giornalieri con **Venezia** testimonia l'impegno di American Airlines nel rafforzare i legami tra il Nord-Est dell'Italia e gli Stati Uniti, offrendo maggiori opportunità di viaggio per turismo e affari". "La ripartenza stagionale del volo su Philadelphia e il ritorno a giugno del collegamento con Chicago confermano la vivacità che contraddistingue il mercato nordamericano" - ha dichiarato Camillo Bozzolo, direttore sviluppo aviation del Gruppo SAVE. "I voli diretti da **Venezia** su questi due hub primari di American Airlines hanno una valenza fondamentale per il nostro bacino d'utenza, in quanto garantiscono una capillarità di prosecuzioni verso destinazioni nell'intero Continente americano".



La Gazzetta Marittima

Venezia

Venezia aggiorna tariffe art.17

Fulvio Lino Di Blasio **VENEZIA** - Il Comitato di Gestione dei porti di **Venezia** e Chioggia si è riunito venerdì scorso in via straordinaria, aprendosi con un minuto di silenzio in ricordo dell'avvocato Giuseppe Roberto Chiaia, recentemente scomparso, e accogliendo il nuovo componente di nomina della Città Metropolitana, il dottor Dennis Wellington, responsabile del Servizio Gestione Progetti strategici del Comune di **Venezia**. Oggetto dell'incontro, che è seguito alla riunione della Commissione Consultiva del **porto** di **Venezia**, è stato l'aggiornamento tariffario dell'impresa ex art. 17 L. 84/1994 deputata alla fornitura del lavoro portuale temporaneo che è stato elevato a 290 euro come tariffa base per il turno di 6 ore. L'Ordinanza, che interviene sul tema scatenante dell'agitazione sindacale proclamata nei giorni scorsi dai rappresentanti sindacali della Nuova Compagnia Lavoratori Portuali accogliendo le richieste dei lavoratori, è stata approvata all'unanimità dal Comitato. "L'Autorità - e colgo l'occasione per ringraziare pubblicamente tutto lo staff dell'AdSP e il segretario generale - ha organizzato in tempi rapidissimi un Comitato di Gestione straordinario al fine di agevolare la ripresa dell'attività dello scalo veneziano" ha dichiarato il presidente AdSPMAS Fulvio Lino Di Blasio. "Lo sciopero stava già provocando notevoli problemi a tutte le aziende operanti a **Venezia**, pertanto abbiamo deciso di venire incontro alle richieste avanzate dalla Nuova Compagnia Lavoratori Portuali e dalle Organizzazioni Sindacali in merito all'aumento tariffario per le prestazioni regolamentate dall'art. 17 della Legge 84/94. L'Ordinanza, che è stata condivisa da tutti i soggetti presenti in Comitato e avrà effetto immediato interessando circa un centinaio di lavoratori, si è resa necessaria per dare un segnale di certezza e garantire la ripresa delle attività di un **porto** in cui operano oltre un migliaio di aziende e lavorano 21 mila persone".



La Gazzetta Marittima

Savona, Vado

A Vado boom delle auto

Santi Casciano GENOVA - Anche **Vado** entra nel business, in forte crescita, dello sbarco e imbarco di auto con l'export. La nascita di Vehicle Logistic **Vado** è una notizia importante per l'infrastruttura portuale di **Vado** Gateway e i suoi due terminal, da tempo attivi anche in questo ambito della logistica» ha affermato Santi Casciano, ad di **Vado** Gateway e Reefer Terminal. «La scelta della nuova società costituita dal Gruppo Fratelli Cosulich e da XCA di realizzare questo importante progetto a **Vado** Ligure - ha proseguito Casciano - testimonia la centralità dei nostri terminal anche per questo segmento di mercato e confidiamo possa dare un ulteriore impulso al loro percorso di crescita. Nel 2023 abbiamo registrato un incremento dei volumi di auto pari a +284% e nel primo trimestre 2024 il traffico ha segnato un +38% rispetto al medesimo periodo dello scorso anno». «Grazie alla banchina RoRo di Reefer Terminal lunga 200 metri con raccordo ferroviario che offre la possibilità di attivare treni auto, fondali in grado di accogliere navi fino a 17,25 metri e uno specifico know-how maturato, il sistema portuale **Vado** Gateway ha tutte le caratteristiche tecniche e le competenze necessarie per servire al meglio questo mercato e si candida a diventare uno dei principali gateway del Mediterraneo per la logistica automotive» ha concluso Casciano.



Shipping Italy

Savona, Vado

Alta produttività al terminal Vado Gateway con 35 movimenti/ora di container per gru

Porti Ad annunciarlo il risultato raggiunto presso il terminal semi-automatizzato di **Vado** Ligure è stato l'a.d. Santi Casciano di Redazione SHIPPING ITALY Il terminal container di **Vado** Ligure controllato da Apm Terminals e partecipato da Cosco ha raggiunto un nuovo importante primato in termini di produttività durante le operazioni di imbarco e sbarco. Ad annunciarlo è stato l'amministratore delegato Santi Casciano: "Siamo lieti di condividere che **Vado** Gateway ha iniziato il mese di aprile con un'ottima performance! Il nostro impegno per l'eccellenza si è dimostrato ancora una volta con una velocità di movimentazione straordinaria sulla Maersk Felistowe, raggiungendo un incredibile 35 CMPH (movimentazione per ora per gru da banchina)" ha scritto il manager che dallo scorso inverno guida la banchina savonese. "Questo risultato riflette anche il know-how e l'esperienza del nostro personale altamente qualificato. Siamo estremamente orgogliosi del team di professionisti che lavorano instancabilmente per garantire prestazioni di livello superiore e soddisfare le esigenze dei nostri clienti" aggiunge ancora Casciano. Entrato in servizio a fine 2019, **Vado** Gateway può contare su una serie di equipment tecnologicamente all'avanguardia e in particolare su una flotta di gru di piazzale e di banchina che opera grazie alle più moderne tecnologie dell'automazione. In particolare lo yard (ovvero il piazzale) è il primo in Italia ad essere altamente automatizzato: le gru di piazzale Armg (Automatic Rail Mounted Gantry cranes) operano infatti in completa autonomia. L'operatore interviene soltanto in caso di necessità su singole operazioni da una sala di controllo remoto grazie a un particolare software. Questo consentirà di mantenere elevati standard di sicurezza nel settore in quanto nessuna persona è fisicamente presente in piazzale durante la movimentazione dei container; l'accesso al piazzale automatizzato è possibile soltanto per attività di manutenzione durante il fermo delle gru. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Porti Ad annunciarlo il risultato raggiunto presso il terminal semi-automatizzato di Vado Ligure è stato l'a.d. Santi Casciano di Redazione SHIPPING ITALY Il terminal container di Vado Ligure controllato da Apm Terminals e partecipato da Cosco ha raggiunto un nuovo importante primato in termini di produttività durante le operazioni di imbarco e sbarco. Ad annunciarlo è stato l'amministratore delegato Santi Casciano: "Siamo lieti di condividere che Vado Gateway ha iniziato il mese di aprile con un'ottima performance! Il nostro impegno per l'eccellenza si è dimostrato ancora una volta con una velocità di movimentazione straordinaria sulla Maersk Felistowe, raggiungendo un incredibile 35 CMPH (movimentazione per ora per gru da banchina)" ha scritto il manager che dallo scorso inverno guida la banchina savonese. "Questo risultato riflette anche il know-how e l'esperienza del nostro personale altamente qualificato. Siamo estremamente orgogliosi del team di professionisti che lavorano instancabilmente per garantire prestazioni di livello superiore e soddisfare le esigenze dei nostri clienti" aggiunge ancora Casciano. Entrato in servizio a fine 2019, Vado Gateway può contare su una serie di equipment tecnologicamente all'avanguardia e in particolare su una flotta di gru di piazzale e di banchina che opera grazie alle più moderne tecnologie dell'automazione. In particolare lo yard (ovvero il piazzale) è il primo in Italia ad essere altamente automatizzato: le gru di piazzale Armg (Automatic Rail Mounted Gantry cranes) operano infatti in completa autonomia. L'operatore interviene soltanto in caso di necessità su singole operazioni da una sala di controllo remoto grazie a un particolare software. Questo consentirà di mantenere elevati standard di sicurezza nel settore in quanto nessuna persona è fisicamente presente in piazzale durante la movimentazione dei container; l'accesso al piazzale automatizzato è possibile soltanto per attività di manutenzione durante il fermo delle gru. ISCRIVITI

(Sito) Ansa

Genova, Voltri

Nuova diga: Bucci, il primo cassone tra il 20 e 30 maggio

"Il primo cassone della nuova diga foranea del porto di Genova potrà essere posato tra il 20 e il 30 maggio". Lo ha detto il sindaco di Genova e commissario straordinario dell'opera, Marco Bucci, intervenendo in consiglio comunale su un documento di approfondimento presentato dalla lista Rossoverde in merito ai rilievi dell'Anac relativi all'appalto della nuova diga. Bucci, per la prima volta se si eccettua una breve nota scritta in cui non era entrato nel merito della questione, è intervenuto sulla materia annunciando anche che, come struttura commissariale, oltre che come Autorità portuale, sarà portato avanti un ricorso in Consiglio di Stato contro le contestazioni dell'autorità anticorruzione. Il sindaco-commissario ha ribadito che, contrariamente a quanto contestato dall'Anac, "la nuova diga rientra a tutti gli effetti nel programma straordinario legato alla ricostruzione dopo il crollo del ponte Morandi" e ha specificato che le procedure di gara sono "quelle previste per le opere finanziate dal Pnrr anche se l'opera è finanziata dal fondo complementare dello Stato". Inoltre Bucci ha osservato: "Questa è una brutta storia, dimostra che come Paese non stiamo lavorando nella stessa direzione, sono cose che fanno male a chi si sta impegnando per realizzare un'opera importante per lo sviluppo della città, per questo fino a ora ho scelto di tenere un profilo basso".



Diga, Bucci annuncia il ricorso contro le critiche di Anac

L'Anticorruzione aveva evidenziato alcune anomalie: è in arrivo un ricorso al Consiglio di Stato da parte sia dell'**Autorità portuale** sia della struttura commissariale. Ascolta questo articolo ora... Contro le critiche dell'Anac sulle procedure per realizzare la diga di Genova è in arrivo un ricorso al Consiglio di Stato da parte sia dell'**Autorità portuale** sia della struttura commissariale. Ad annunciarlo, il sindaco-commissario Marco Bucci in consiglio comunale. Così la nuova diga finisce nuovamente sotto i riflettori: l'opposizione e il consigliere della lista Rossoverde Filippo Bruzzone hanno sollecitato il sindaco Marco Bucci che dopo le critiche sollevate dall'Anac ha sempre tenuto un profilo basso. "Cosa che continuerò a fare - ha detto Bucci parlando in Aula Rossa - perché non ha senso entrare in queste polemiche, tutto questo non fa bene a chi deve impegnarsi per realizzare un lavoro del genere nella nostra città". Dopo la discussione dei consiglieri il sindaco (che con una battuta ha spiegato di "conoscere bene il commissario") ha confermato che al momento la delibera dell'Anac non ha provocato nessun effetto sui lavori e sul cronoprogramma, come aveva ribadito qualche giorno fa anche il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini: "È una storia molto amara - ha commentato il primo cittadino - perché fa vedere che non stiamo lavorando tutti nella stessa direzione. Qui non si tratta di reprimere persone che hanno preso 'bustarelle' o che hanno svolto una gara pubblica con modalità sbagliate". Bucci ha ripercorso la storia della diga per sottolinearne l'importanza, con anche gli ultimi step: "I lavori vanno avanti ed è questa la cosa importante. È già iniziato il lavoro del primo cassone e siamo a buon punto con i lavori necessari alla posa: il 48% della ghiaia è stato messo sott'acqua ed è stato completato il 30% delle colonne". Per quanto riguarda il primo cassone, si prevede che possa essere posato dal 20 al 30 maggio: "Il 24 maggio è la data giusta, ma vedremo le condizioni del mare".



L'Anticorruzione aveva evidenziato alcune anomalie: è in arrivo un ricorso al Consiglio di Stato da parte sia dell'Autorità portuale sia della struttura commissariale. Ascolta questo articolo ora... Contro le critiche dell'Anac sulle procedure per realizzare la diga di Genova è in arrivo un ricorso al Consiglio di Stato da parte sia dell'Autorità portuale sia della struttura commissariale. Ad annunciarlo, il sindaco-commissario Marco Bucci in consiglio comunale. Così la nuova diga finisce nuovamente sotto i riflettori: l'opposizione e il consigliere della lista Rossoverde Filippo Bruzzone hanno sollecitato il sindaco Marco Bucci che dopo le critiche sollevate dall'Anac ha sempre tenuto un profilo basso. "Cosa che continuerò a fare - ha detto Bucci parlando in Aula Rossa - perché non ha senso entrare in queste polemiche, tutto questo non fa bene a chi deve impegnarsi per realizzare un lavoro del genere nella nostra città". Dopo la discussione dei consiglieri il sindaco (che con una battuta ha spiegato di "conoscere bene il commissario") ha confermato che al momento la delibera dell'Anac non ha provocato nessun effetto sui lavori e sul cronoprogramma, come aveva ribadito qualche giorno fa anche il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini: "È una storia molto amara - ha commentato il primo cittadino - perché fa vedere che non stiamo lavorando tutti nella stessa direzione. Qui non si tratta di reprimere persone che hanno preso 'bustarelle' o che hanno svolto una gara pubblica con modalità sbagliate". Bucci ha ripercorso la storia della diga per sottolinearne l'importanza, con anche gli ultimi step: "I lavori vanno avanti ed è questa la cosa importante. È già iniziato il lavoro del primo cassone e siamo a buon punto con i lavori necessari alla posa: il 48% della ghiaia è stato messo sott'acqua ed è stato completato il 30% delle colonne".

Per salvare cetacei e balene

GENOVA - GNV (Gruppo MSC), insieme a Fondazione CIMA nell'ambito del progetto Life Conceptu Maris, ha avviato dei corsi di formazione per la "conservazione della biodiversità e rischio di collisione" destinati a oltre 100 tra comandanti e ufficiali delle proprie navi. L'iniziativa ha l'obiettivo di formare e sensibilizzare il personale e gli equipaggi illustrando loro i comportamenti da adottare per ridurre al minimo il rischio di collisione con cetacei e tartarughe marine. Con questo scopo esperti ricercatori spiegheranno loro come individuare e determinare le specie, e gli verranno forniti gli strumenti per poter segnalare gli avvistamenti all'interno di un'apposita piattaforma volta a condividere l'informazione con capitanerie e altre imbarcazioni in tempo reale. Tramite tali segnalazioni, non solo verrà svolto un lavoro di prevenzione alle collisioni delle navi con la fauna marina, ma verrà dato anche un contributo importante alla raccolta di dati per il monitoraggio ed il censimento delle specie che abitano il Mediterraneo. "Come GNV siamo da anni partner di Fondazione CIMA, impegnati a supporto del progetto Life Conceptu Maris, perché crediamo fermamente nella necessità di tutelare la biodiversità. Per questo, dal 2019, ospitiamo a bordo delle nostre navi ricercatori e studiosi per il monitoraggio della macro-fauna marina, del traffico marittimo e dei rifiuti marini galleggianti, oltre che per il rilevamento di microscopiche tracce di DNA per comprendere al meglio la distribuzione delle specie." Ha dichiarato Mattia Canevari, energy & environmental compliance manager di GNV.



Milioni di "velelle" sul Tirreno

GENOVA - Nelle ultime settimane, in anticipo rispetto agli ultimi anni, si sono registrati i primi avvistamenti di velelle lungo le coste della Toscana e Liguria, nello specifico anche davanti alla passeggiata sul lungomare di Livorno e al largo di Genova Pegli e a Ceriale. Una presenza che non sorprende - riferisce ARPA - dal momento che durante i monitoraggi svolti per la Marine Strategy a febbraio ne erano state avvistate già molte, soprattutto tra le 6 e le 12 miglia nautiche. La "Velella velella" (detta anche "barchetta di San Pietro") è una parente stretta delle meduse, per la precisione un idrozoo, che forma colonie di polipi galleggianti. È caratterizzata dal colore blu, che le fornisce una schermatura alla luce ultravioletta, e da una piastra chitinoso con la caratteristica "vela" sopra. Il diametro di una singola velella misura pochi centimetri, ma l'aggregazione tra diverse unità forma grandi chiazze bluastre che si estendono sulla superficie marina anche per chilometri. Il colore e la formazione di questi agglomerati a volte inducono l'osservatore a credere che queste chiazze siano in realtà macchie di petrolio. Il successivo spiaggiamento a riva provoca, invece, odori sgradevoli come tutti gli organismi in decomposizione. La Velella velella, nonostante possiede cnidocisti (organi urticanti), non è urticante. Nello scorso fine settimana, anche a causa della mareggiata che ha battuto le coste del Tirreno, migliaia di velette sono state gettate a terra: particolarmente rilevante ante nel fenomeno sul viale Italia di Livorno, dove gli organismi in decomposizione hanno per alcune reso l'aria quasi irrespirabile per il forte odore di ammoniaca. In Liguria, riferisce ancora l'ARPA - un monitoraggio delle velelle ha cadenza bimestrale lungo 4 transetti localizzati tra 3 e 12 miglia nautiche dalla costa davanti a **Vado** ligure, Genova Voltri, Portofino e Punta Mesco. In caso di avvistamento, gli operatori Arpa Liguria hanno il compito di annotare coordinate, data e ora, condizioni meteo-marine, specie osservate, abbondanza, densità e tipo di aggregazione. I dati raccolti vengono quindi trasmessi al Ministero dell'Ambiente unitamente agli altri parametri rilevati.



La Gazzetta Marittima
Milioni di "velelle" sul Tirreno
04/10/2024 00:09

GENOVA - Nelle ultime settimane, in anticipo rispetto agli ultimi anni, si sono registrati i primi avvistamenti di velelle lungo le coste della Toscana e Liguria, nello specifico anche davanti alla passeggiata sul lungomare di Livorno e al largo di Genova Pegli e a Ceriale. Una presenza che non sorprende - riferisce ARPA - dal momento che durante i monitoraggi svolti per la Marine Strategy a febbraio ne erano state avvistate già molte, soprattutto tra le 6 e le 12 miglia nautiche. La "Velella velella" (detta anche "barchetta di San Pietro") è una parente stretta delle meduse, per la precisione un idrozoo, che forma colonie di polipi galleggianti. È caratterizzata dal colore blu, che le fornisce una schermatura alla luce ultravioletta, e da una piastra chitinoso con la caratteristica "vela" sopra. Il diametro di una singola velella misura pochi centimetri, ma l'aggregazione tra diverse unità forma grandi chiazze bluastre che si estendono sulla superficie marina anche per chilometri. Il colore e la formazione di questi agglomerati a volte inducono l'osservatore a credere che queste chiazze siano in realtà macchie di petrolio. Il successivo spiaggiamento a riva provoca, invece, odori sgradevoli come tutti gli organismi in decomposizione. La Velella velella, nonostante possiede cnidocisti (organi urticanti), non è urticante. Nello scorso fine settimana, anche a causa della mareggiata che ha battuto le coste del Tirreno, migliaia di velette sono state gettate a terra: particolarmente rilevante ante nel fenomeno sul viale Italia di Livorno, dove gli organismi in decomposizione hanno per alcune reso l'aria quasi irrespirabile per il forte odore di ammoniaca. In Liguria, riferisce ancora l'ARPA - un monitoraggio delle velelle ha cadenza bimestrale lungo 4 transetti localizzati tra 3 e 12 miglia nautiche dalla costa davanti a Vado ligure, Genova Voltri, Portofino e Punta Mesco. In caso di avvistamento, gli operatori Arpa Liguria hanno il compito di annotare coordinate, data e ora, condizioni meteo-marine, specie osservate, abbondanza, densità e tipo di aggregazione. I dati raccolti vengono quindi trasmessi al Ministero dell'Ambiente unitamente agli altri parametri rilevati.

Fumi delle navi, Monzani: "Fra un anno stop"

Il punto col presidente di Stazioni marittime dopo le proteste dei cittadini, in corteo a Genova, qualche giorno fa GENOVA - "Una battaglia di retroguardia incredibile, questa dei fumi delle navi, perché il problema è già risolto". Così il presidente di Stazioni Marittime Edoardo Monzani, in risposta alla manifestazione di qualche giorno fa a Genova in cui, tra le altre cose, i cittadini hanno protestato contro i fumi delle navi in porto (LEGGI QUI). "Il problema sarà risolto con il cold Ironing, che abatterà le emissioni delle navi a Stazioni marittime, quando sono ancorate. Inoltre la normativa internazionale di IMO (International maritime organization) prevede una percentuale di zolfo, nel combustibile delle navi, dello 0,1% quindi il problema è già risolto, poi si andrà anche oltre ma comunque verranno rispettati i parametri europei". Cold ironing, quindi elettrificazione delle banchine? A che punto siamo? "Sono iniziati i lavori di **Autorità portuale**, che impiegheranno circa un anno, quindi l'anno prossimo saremo pronti" Quindi l'anno prossimo non si vedranno più fumi uscire dalle navi nella zona della Stazione marittima? "Se ne vedranno pochissimi, almeno quando sono ancorate, poi è chiaro che quando riavvieranno i motori per per forza qualcosa si vedrà".



The screenshot shows a news article from PrimoCanale.it. The title is "Fumi delle navi, Monzani: 'Fra un anno stop'". The author is Elisabetta Biancalani and the date is 04/09/2024 11:23. The article text is partially visible, starting with "Il punto col presidente di Stazioni marittime dopo le proteste dei cittadini, in corteo a Genova, qualche giorno fa GENOVA - 'Una battaglia di retroguardia incredibile, questa dei fumi delle navi, perché il problema è già risolto'".

Nuova Diga, Bucci: "A maggio primo cassone, ricorso contro Anac"

Il primo cittadino: "Questa è una brutta storia, dimostra che come Paese non stiamo lavorando nella stessa direzione" Un ricorso contro le critiche Anac sulle procedure per realizzare la nuova diga di Genova. Lo ha annunciato il sindaco Marco Bucci intervenendo in consiglio comunale su un documento di approfondimento presentato dalla lista Rossoverde in merito ai rilievi dell'Anac. Il ricorso sarà portato avanti dalla struttura commissariale e dall'**Autorità portuale**. Il sindaco-commissario ha ribadito che, contrariamente a quanto contestato dall'Anac, "la nuova diga rientra a tutti gli effetti nel programma straordinario legato alla ricostruzione dopo il crollo del ponte Morandi" e ha specificato che le procedure di gara sono "quelle previste per le opere finanziate dal Pnrr anche se l'opera è finanziata dal fondo complementare dello Stato". Inoltre Bucci ha osservato: " Questa è una brutta storia, dimostra che come Paese non stiamo lavorando nella stessa direzione, sono cose che fanno male a chi si sta impegnando per realizzare un'opera importante per lo sviluppo della città, per questo fino a ora ho scelto di tenere un profilo basso". Il sindaco ha poi fornito anche una data sulla posa del primo cassone "che potrebbe essere dal 20 al 30 maggio, il giorno giusto potrebbe essere il 24 ma dipenderà dalle condizioni del mare".



Nuova diga: Bucci, il primo cassone tra il 20 e 30 maggio

"Faremo ricorso contro le contestazioni dell'Anac" "Il primo cassone della nuova diga foranea del porto di Genova potrà essere posato tra il 20 e il 30 maggio ". Lo ha detto il sindaco di Genova e commissario straordinario dell'opera, Marco Bucci, intervenendo in consiglio comunale su un documento di approfondimento presentato dalla lista Rossoverde in merito ai rilievi dell'Anac relativi all'appalto della nuova diga. Bucci, per la prima volta se si eccettua una breve nota scritta in cui non era entrato nel merito della questione, è intervenuto sulla materia annunciando anche che, come struttura commissariale, oltre che come Autorità portuale, sarà portato avanti un ricorso in Consiglio di Stato contro le contestazioni dell'autorità anticorruzione. Il sindaco-commissario ha ribadito che, contrariamente a quanto contestato dall'Anac, "la nuova diga rientra a tutti gli effetti nel programma straordinario legato alla ricostruzione dopo il crollo del ponte Morandi" e ha specificato che le procedure di gara sono "quelle previste per le opere finanziate dal Pnrr anche se l'opera è finanziata dal fondo complementare dello Stato". Inoltre Bucci ha osservato: "Questa è una brutta storia, dimostra che come Paese non stiamo lavorando nella stessa direzione, sono cose che fanno male a chi si sta impegnando per realizzare un'opera importante per lo sviluppo della città, per questo fino a ora ho scelto di tenere un profilo basso".



"Faremo ricorso contro le contestazioni dell'Anac" "Il primo cassone della nuova diga foranea del porto di Genova potrà essere posato tra il 20 e il 30 maggio". Lo ha detto il sindaco di Genova e commissario straordinario dell'opera, Marco Bucci, intervenendo in consiglio comunale su un documento di approfondimento presentato dalla lista Rossoverde in merito ai rilievi dell'Anac relativi all'appalto della nuova diga. Bucci, per la prima volta se si eccettua una breve nota scritta in cui non era entrato nel merito della questione, è intervenuto sulla materia annunciando anche che, come struttura commissariale, oltre che come Autorità portuale, sarà portato avanti un ricorso in Consiglio di Stato contro le contestazioni dell'autorità anticorruzione. Il sindaco-commissario ha ribadito che, contrariamente a quanto contestato dall'Anac, "la nuova diga rientra a tutti gli effetti nel programma straordinario legato alla ricostruzione dopo il crollo del ponte Morandi" e ha specificato che le procedure di gara sono "quelle previste per le opere finanziate dal Pnrr anche se l'opera è finanziata dal fondo complementare dello Stato". Inoltre Bucci ha osservato: "Questa è una brutta storia, dimostra che come Paese non stiamo lavorando nella stessa direzione, sono cose che fanno male a chi si sta impegnando per realizzare un'opera importante per lo sviluppo della città, per questo fino a ora ho scelto di tenere un profilo basso".

Nuova diga di Genova, Bucci: "Il primo cassone posato entro fine maggio"

09 Aprile 2024 Matteo De Carolis Lo ha annunciato il sindaco-commissario a proposito dei rilievi dell'Anac **Genova** - Il primo cassone della nuova diga foranea del **porto di Genova** sarà probabilmente posato tra il 20 e il 30 maggio . Lo ha annunciato il sindaco di **Genova** e commissario straordinario dell'opera, Marco Bucci , a proposito di un documento di approfondimento presentato dalla lista Rossoverde sui rilievi dell'Anac relativi all'appalto dell'opera. Bucci ha anche spiegato che, come struttura commissariale, oltre che come Autorità portuale, sarà portato avanti un ricorso in Consiglio di Stato c ontro le contestazioni dell'Autorità anticorruzione . Il sindaco ha ribadito che, contrariamente a quanto contestato dall'Anac, "la nuova diga rientra a tutti gli effetti nel programma straordinario legato alla ricostruzione dopo il crollo del ponte Morandi" e ha specificato che le procedure di gara sono "quelle previste per le opere finanziate dal Pnrr anche se l'opera è finanziata dal fondo complementare dello Stato". "Questa è una brutta storia, dimostra che come Paese non stiamo lavorando nella stessa direzione, sono cose che fanno male a chi si sta impegnando per realizzare un'opera importante per lo sviluppo della città, per questo fino a ora ho scelto di tenere un profilo basso", ha concluso Bucci.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Moby e Ichnusa Lines ancora a braccetto sulla linea estiva S. Teresa - Bonifacio

Navi Le due compagnie, che hanno ottenuto le autorizzazioni con Osp per la stagione 2024, hanno approntato ancora un piano operativo congiunto di REDAZIONE SHIPPING ITALY Non cambierà nell'estate 2024 l'impostazione dei collegamenti marittimi tra Santa Teresa di Gallura e Bonifacio, in Corsica. La Regione Sardegna ha infatti reso noto di avere autorizzato a operare sulla linea, nel periodo compreso tra il 1 aprile e il 31 ottobre, Moby e Ichnusa Lines, brand commerciale della joint venture, tra Finsea e San Giorgio del Porto, **Genova** Trasporti Marittimi. Le autorizzazioni rilasciate ai due operatori, come già noto, prevedono l'assolvimento di obblighi di servizio pubblico (in assenza però di compensazioni, trattandosi di un collegamento per il quale le indagini effettuate in passato hanno evidenziato la presenza di un "parziale interesse" del mercato per il periodo estivo). Uniche ad avere partecipato alla procedura, le due compagnie hanno già presentato un piano operativo congiunto che prevede una ripartizione delle attività che pure ricalca quello della stagione 2023: in particolare Moby si farà carico del 62,5% del totale delle corse programmate, mentre il rimanente 37,5% sarà effettuato da Gtm. Anche queste, come aveva chiarito la determinazione che aveva dato inizio al procedimento, seguiranno l'impostazione dell'estate 2023, poiché la richiesta è stata quella di garantire almeno 4 coppie di corse al giorno con ro-pax dalla capacità minima di trasporto di 200 passeggeri e un garage con almeno 190 metri lineari, di cui 50 da adibire al trasporto di veicoli commerciali. In relazione al naviglio, il documento della Regione chiarisce ora inoltre che i mezzi impiegati continueranno a essere la Ichnusa (capacità di 350 persone e 50 auto) per Gtm e la Giraglia (400 passeggeri e 100 automobili) per Moby. F.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Navi Le due compagnie, che hanno ottenuto le autorizzazioni con Osp per la stagione 2024, hanno approntato ancora un piano operativo congiunto di REDAZIONE SHIPPING ITALY Non cambierà nell'estate 2024 l'impostazione dei collegamenti marittimi tra Santa Teresa di Gallura e Bonifacio, in Corsica. La Regione Sardegna ha infatti reso noto di avere autorizzato a operare sulla linea, nel periodo compreso tra il 1 aprile e il 31 ottobre, Moby e Ichnusa Lines, brand commerciale della joint venture, tra Finsea e San Giorgio del Porto, Genova Trasporti Marittimi. Le autorizzazioni rilasciate ai due operatori, come già noto, prevedono l'assolvimento di obblighi di servizio pubblico (in assenza però di compensazioni, trattandosi di un collegamento per il quale le indagini effettuate in passato hanno evidenziato la presenza di un "parziale interesse" del mercato per il periodo estivo). Uniche ad avere partecipato alla procedura, le due compagnie hanno già presentato un piano operativo congiunto che prevede una ripartizione delle attività che pure ricalca quello della stagione 2023: in particolare Moby si farà carico del 62,5% del totale delle corse programmate, mentre il rimanente 37,5% sarà effettuato da Gtm. Anche queste, come aveva chiarito la determinazione che aveva dato inizio al procedimento, seguiranno l'impostazione dell'estate 2023, poiché la richiesta è stata quella di garantire almeno 4 coppie di corse al giorno con ro-pax dalla capacità minima di trasporto di 200 passeggeri e un garage con almeno 190 metri lineari, di cui 50 da adibire al trasporto di veicoli commerciali. In relazione al naviglio, il documento della Regione chiarisce ora inoltre che i mezzi impiegati continueranno a essere la Ichnusa (capacità di 350 persone e 50 auto) per Gtm e la Giraglia (400 passeggeri e 100 automobili) per Moby. F.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Giornata nazionale del Made in Italy, il 16 aprile alla Spezia il racconto dell'economia del mare

Appuntamento all'Auditorium "Giorgio S. Bucchioni" in via del Molo 1 Nell'ambito della prima edizione della Giornata Nazionale del Made in Italy promossa dal Mimit-ministero delle Imprese e del Made in Italy, Confindustria La Spezia e Confindustria Nautica, con il contributo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, organizzano l'evento: " Made in Italy - Storie di Mare di ieri e di oggi. Racconti di persone, creatività e ingegno " in programma il 16 aprile dalle ore 9 all'Auditorium "Giorgio S. Bucchioni" in via del Molo 1, La Spezia. L'appuntamento, inserito nel calendario ufficiale del Mimit, sarà un'occasione per ripercorrere lo storico legame fra economia e mare nel Golfo della Spezia e per raccontare il prossimo futuro caratterizzato da grandi investimenti in nuove tecnologie e ricerca. Un racconto che prenderà avvio dai record storici di traversata atlantica del Rex nel 1933 e del Destriero nel 1992, si scopriranno i magnifici recuperi di barche d'epoca da parte dei "nostri" maestri d'ascia, fino ad arrivare alle sfide tecnologiche più avanzate applicate ai gioielli della navigazione di lusso, e non solo, e alle prospettive avveniristiche legate alla dimensione subacquea, che rappresentano nel mondo l'eccellenza del "nostro" Made in Italy. Il programma Dopo i saluti del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, del Prefetto della Spezia, Maria Luisa Inversini e del presidente Provincia della Spezia, Pierluigi Peracchini, ad aprire i lavori saranno Mario Gerini, presidente di Confindustria La Spezia; Alessandro Gianneschi - vicepresidente Confindustria Nautica e Lisa Rizzardi - funzionario Mimit - Casa del made in Italy, del Piemonte, della Liguria e della Valle d'Aosta. Nella prima parte: " La storia dell'ingegno e della creatività legata al mare ": "Pillole di navigazione: Il Rex - racconto dell'impresa - Il comandante Francesco Tarabotto e la conquista del Nastro Azzurro nel 1933": Andrea Calzolari - in memoria del professore Enrico Calzolari autore del libro "Rex Lerici Tarabotto"; "Capolavori d'ingegneria: Il Destriero - come l'ingegno e la tecnica portano alla vittoria, la conquista del Nastro Azzurro del 1992": Mauro Parodi - capocommissa Fincantieri spa per Destriero; "Cantieri e uomini: la tradizione dei maestri d'ascia": Alessio Donno - direttore operativo Valdetaro Group; "La cantieristica navale e le imprese del territorio legate al comparto della difesa marina": Mario De Biase - capitano di Fregata (GN) - Arsenale Militare Marittimo La Spezia; "170 anni di storia dei Cantieri Baglietto": Diego Michele Deprati - ceo Baglietto spa Modera; Corrado Ricci - Giornalista e fondatore de "Il cantiere della memoria". Seconda parte: " La storia continua: le frontiere dell'innovazione blue, la dimensione subacquea le eccellenze del Made in Italy ". Ne parleranno: Carla Demaria - Ceo Bluegame Srl a brand of Sanlorenzo spa Lino Magnoni - Head Unmanned Systems Integration Fincantieri spa



04/09/2024 17:00

Appuntamento all'Auditorium "Giorgio S. Bucchioni" in via del Molo 1 Nell'ambito della prima edizione della Giornata Nazionale del Made in Italy promossa dal Mimit-ministero delle Imprese e del Made in Italy, Confindustria La Spezia e Confindustria Nautica, con il contributo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, organizzano l'evento: " Made in Italy - Storie di Mare di ieri e di oggi. Racconti di persone, creatività e ingegno " in programma il 16 aprile dalle ore 9 all'Auditorium "Giorgio S. Bucchioni" in via del Molo 1, La Spezia. L'appuntamento, inserito nel calendario ufficiale del Mimit, sarà un'occasione per ripercorrere lo storico legame fra economia e mare nel Golfo della Spezia e per raccontare il prossimo futuro caratterizzato da grandi investimenti in nuove tecnologie e ricerca. Un racconto che prenderà avvio dai record storici di traversata atlantica del Rex nel 1933 e del Destriero nel 1992, si scopriranno i magnifici recuperi di barche d'epoca da parte dei "nostri" maestri d'ascia, fino ad arrivare alle sfide tecnologiche più avanzate applicate ai gioielli della navigazione di lusso, e non solo, e alle prospettive avveniristiche legate alla dimensione subacquea, che rappresentano nel mondo l'eccellenza del "nostro" Made in Italy. Il programma Dopo i saluti del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, del Prefetto della Spezia, Maria Luisa Inversini e del presidente Provincia della Spezia, Pierluigi Peracchini, ad aprire i lavori saranno Mario Gerini, presidente di Confindustria La Spezia; Alessandro Gianneschi - vicepresidente Confindustria Nautica e Lisa Rizzardi - funzionario Mimit - Casa del made in Italy, del Piemonte, della Liguria e della Valle d'Aosta. Nella prima parte: " La storia dell'ingegno e della creatività legata al mare ": "Pillole di navigazione: Il Rex - racconto dell'impresa - Il comandante Francesco Tarabotto e la conquista del Nastro Azzurro nel 1933": Andrea Calzolari - in memoria del professore Enrico Calzolari autore del libro "Rex

BizJournal Liguria

La Spezia

Guido Penco - direttore Sviluppo Tecnico Baglietto spa Per la sessione: "Giovani e start-up di successo: il coraggio di iniziare una nuova storia": Nicola Di Luca - ceo Ecodrone srl e Francesca Picasso - Local Manager & Project Leader La Spezia Hub di Faros Accelerator. Modera: Marco Bartolini - Giornalista A chiusura, Francesca Cozzani componente consiglio direttivo Federazione Nazionale cavalieri del lavoro. Sempre in relazione alle iniziative dedicate alla Settimana del Made in Italy, dal 15 al 19 aprile, Confindustria La Spezia organizzerà: "Open days in cantiere - La nautica, eccellenza del Made in Italy, si apre alle scuole". Si tratta di visite aziendali presso i cantieri nautici del territorio rivolte, prioritariamente, alle scuole secondarie di primo grado, realizzate anche nell'ambito del progetto "Ragazzi in Azienda", iniziativa di Confindustria Liguria e Ufficio Scolastico Regionale, finanziata da Regione Liguria. Le aziende che, complessivamente, sono state coinvolte nelle visite degli studenti sono: Baglietto spa, Cantiere Riva - Ferretti Group, Cantiere Valdettaro, Fincantieri spa, Sanlorenzo spa. L'appuntamento, quindi, è per il 16 aprile alle ore 9 in Auditorium "Giorgio S. Bucchioni" dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale con "Made in Italy - Storie di Mare di ieri e di oggi. Racconti di persone, Creatività e Ingegno". La partecipazione è aperta a tutti previa iscrizione.

Citta della Spezia

La Spezia

Area Enel, Cgil, Cisl e Uil: "Errore non coinvolgere i sindacati. E 15 ettari su 70 da dedicare ad attività produttive non sono sufficienti"

"Non avere coinvolto i sindacati nella presentazione della manifestazione di interesse sull'area Enel rappresenta un errore al limite dello sgarbo istituzionale". Così Luca Comiti, Cgil, Antonio Carro, Cisl e Marco Furletti, Uil, che continuano: "Da mesi chiediamo la convocazione di un tavolo operativo con la nostra presenza e ieri alla presentazione erano presenti tutte le associazioni datoriali che hanno potuto esprimere la propria posizione alla stampa; sul merito, a nostro avviso 15 ettari su 70 da dedicare ad attività produttive sono insufficienti, anche considerando che l'impatto occupazionale del parco fotovoltaico e delle batterie e' irrisorio. Quindi, chiediamo di aumentare l'estensione dell'area da dedicare ad insediamenti industriali. Inoltre, chiediamo di inserire nei parametri di valutazione delle manifestazioni di interesse l'impegno delle aziende al rispetto dei contratti nazionali, anche in caso di appalti. Ribadiamo la nostra disponibilità a sedere ad un tavolo operativo con Enel e tutti gli attori economici ed istituzionali e chiediamo anche un incontro con l'**Autorità Portuale** per la destinazione delle aree a mare."

Citta della Spezia

Area Enel, Cgil, Cisl e Uil: "Errore non coinvolgere i sindacati. E 15 ettari su 70 da dedicare ad attività produttive non sono sufficienti"



04/09/2024 11:22

"Non avere coinvolto i sindacati nella presentazione della manifestazione di interesse sull'area Enel rappresenta un errore al limite dello sgarbo istituzionale". Così Luca Comiti, Cgil, Antonio Carro, Cisl e Marco Furletti, Uil, che continuano: "Da mesi chiediamo la convocazione di un tavolo operativo con la nostra presenza e ieri alla presentazione erano presenti tutte le associazioni datoriali che hanno potuto esprimere la propria posizione alla stampa; sul merito, a nostro avviso 15 ettari su 70 da dedicare ad attività produttive sono insufficienti, anche considerando che l'impatto occupazionale del parco fotovoltaico e delle batterie e' irrisorio. Quindi, chiediamo di aumentare l'estensione dell'area da dedicare ad insediamenti industriali. Inoltre, chiediamo di inserire nei parametri di valutazione delle manifestazioni di interesse l'impegno delle aziende al rispetto dei contratti nazionali, anche in caso di appalti. Ribadiamo la nostra disponibilità a sedere ad un tavolo operativo con Enel e tutti gli attori economici ed istituzionali e chiediamo anche un incontro con l'Autorità Portuale per la destinazione delle aree a mare."

Città della Spezia

La Spezia

"Storie di mare di ieri e di oggi". All'auditorium Bucchioni incontro sul made in Italy con Confindustria

Nell'ambito della prima edizione della Giornata Nazionale del Made in Italy promossa dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Confindustria La Spezia e Confindustria Nautica, con il contributo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, organizzano l'evento: "Made in Italy- Storie di Mare di ieri e di oggi. Racconti di persone, Creatività e Ingegno" in programma il 16 aprile dalle ore 9:00 all'Auditorium "Giorgio S. Bucchioni" dell'AdSPmlo - Via del Molo 1, La Spezia. L'appuntamento, inserito nel calendario ufficiale del Mimit, sarà un'occasione per ripercorrere lo storico legame fra economia e mare nel Golfo della Spezia e per raccontare il prossimo futuro caratterizzato da grandi investimenti in nuove tecnologie e ricerca. Un imperdibile racconto che prenderà avvio dai record storici di traversata atlantica del Rex nel 1933 e del Destriero nel 1992, si scopriranno i magnifici recuperi di barche d'epoca da parte dei "nostri" maestri d'ascia, fino ad arrivare alle sfide tecnologiche più avanzate applicate ai gioielli della navigazione di lusso - e non solo - e alle prospettive avveniristiche legate alla dimensione subacquea, che rappresentano nel mondo l'eccellenza del "nostro"

Made in Italy. Il programma Dopo i saluti del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, del prefetto della Spezia, Maria Luisa Inversini e del presidente Provincia della Spezia, Pierluigi Peracchini, ad aprire i lavori saranno Mario Gerini, presidente di Confindustria La Spezia; Alessandro Gianneschi - vicepresidente Confindustria Nautica e Lisa Rizzardi - Funzionario Mimit- Casa del made in Italy, del Piemonte, della Liguria e della Valle d'Aosta. Nella prima parte: "La storia dell'ingegno e della creatività legata al mare": "Pillole di navigazione: Il Rex - racconto dell'impresa - Il Comandante Francesco Tarabotto e la conquista del Nastro Azzurro nel 1933": Andrea Calzolari - in memoria del Prof. Enrico Calzolari autore del libro "Rex Lerici Tarabotto"; "Capolavori d'ingegneria: Il Destriero - come l'ingegno e la tecnica portano alla vittoria, la conquista del Nastro Azzurro del 1992": Mauro Parodi - Capocommessa Fincantieri S.p.A. per Destriero; "Cantieri e uomini: la tradizione dei maestri d'ascia": Alessio Donno - Direttore operativo Valdetaro Group; "La cantieristica navale e le imprese del territorio legate al comparto della difesa marina": Mario De Biase - Capitano di Fregata (GN) - Arsenale Militare Marittimo La Spezia; "170 anni di storia dei Cantieri Baglietto": Diego Michele Deprati - CEO Baglietto S.p.A. Modera: Corrado Ricci - Giornalista e fondatore de "Il cantiere della memoria". Seconda parte: "La storia continua: le frontiere dell'innovazione blue, la dimensione subacquea le eccellenze del Made in Italy". Ne parleranno: Carla Demaria - CEO Bluegame Srl a brand of Sanlorenzo S.p.A. Lino Magnoni - Head Unmanned Systems Integration Fincantieri S.p.A. Guido Penco - Direttore Sviluppo Tecnico Baglietto S.p.A. Per la sessione: "Giovani e start-up



Nell'ambito della prima edizione della Giornata Nazionale del Made in Italy promossa dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Confindustria La Spezia e Confindustria Nautica, con il contributo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, organizzano l'evento: "Made in Italy- Storie di Mare di ieri e di oggi. Racconti di persone, Creatività e Ingegno" in programma il 16 aprile dalle ore 9:00 all'Auditorium "Giorgio S. Bucchioni" dell'AdSPmlo - Via del Molo 1, La Spezia. L'appuntamento, inserito nel calendario ufficiale del Mimit, sarà un'occasione per ripercorrere lo storico legame fra economia e mare nel Golfo della Spezia e per raccontare il prossimo futuro caratterizzato da grandi investimenti in nuove tecnologie e ricerca. Un imperdibile racconto che prenderà avvio dai record storici di traversata atlantica del Rex nel 1933 e del Destriero nel 1992, si scopriranno i magnifici recuperi di barche d'epoca da parte dei "nostri" maestri d'ascia, fino ad arrivare alle sfide tecnologiche più avanzate applicate ai gioielli della navigazione di lusso - e non solo - e alle prospettive avveniristiche legate alla dimensione subacquea, che rappresentano nel mondo l'eccellenza del "nostro" Made in Italy. Il programma Dopo i saluti del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, del prefetto della Spezia, Maria Luisa Inversini e del presidente Provincia della Spezia, Pierluigi Peracchini, ad aprire i lavori saranno Mario Gerini, presidente di Confindustria La Spezia; Alessandro Gianneschi - vicepresidente Confindustria Nautica e Lisa Rizzardi - Funzionario Mimit- Casa del made in Italy, del Piemonte, della Liguria e della Valle d'Aosta. Nella prima parte: "La storia dell'ingegno e della creatività legata al mare": "Pillole di navigazione: Il Rex - racconto dell'impresa - Il Comandante Francesco Tarabotto e la conquista del Nastro Azzurro nel 1933": Andrea Calzolari - in memoria del Prof. Enrico Calzolari autore del libro "Rex Lerici Tarabotto"; "Capolavori d'ingegneria: Il Destriero - come l'ingegno e la tecnica portano alla vittoria, la conquista del Nastro Azzurro del 1992": Mauro Parodi - Capocommessa Fincantieri S.p.A. per Destriero; "Cantieri e uomini: la tradizione dei maestri d'ascia": Alessio Donno - Direttore operativo Valdetaro Group; "La cantieristica navale e le imprese del territorio legate al comparto della difesa marina": Mario De Biase - Capitano di Fregata (GN) - Arsenale Militare Marittimo La Spezia; "170 anni di storia dei Cantieri Baglietto": Diego Michele Deprati - CEO Baglietto S.p.A. Modera: Corrado Ricci - Giornalista e fondatore de "Il cantiere della memoria". Seconda parte: "La storia continua: le frontiere dell'innovazione blue, la dimensione subacquea le eccellenze del Made in Italy". Ne parleranno: Carla Demaria - CEO Bluegame Srl a brand of Sanlorenzo S.p.A. Lino Magnoni - Head Unmanned Systems Integration Fincantieri S.p.A. Guido Penco - Direttore Sviluppo Tecnico Baglietto S.p.A. Per la sessione: "Giovani e start-up

Citta della Spezia

La Spezia

di successo: il coraggio di iniziare una nuova storia": Nicola Di Luca - CEO Ecodrone Srl e Francesca Picasso - Local Manager & Project Leader La Spezia Hub di Faros Accelerator. Modera: Marco Bartolini - Giornalista A chiusura, Francesca Cozzani componente consiglio direttivo Federazione nazionale Cavalieri del Lavoro. Sempre in relazione alle iniziative dedicate alla Settimana del Made in Italy, dal 15 al 19 aprile, Confindustria La Spezia organizzerà: "Open days in cantiere - La nautica, eccellenza del Made in Italy, si apre alle scuole". Si tratta di visite aziendali presso i cantieri nautici del territorio rivolte, prioritariamente, alle scuole secondarie di primo grado, realizzate anche nell'ambito del progetto "Ragazzi in Azienda", iniziativa di Confindustria Liguria e Ufficio Scolastico Regionale, finanziata da Regione Liguria. Le aziende che, complessivamente, sono state coinvolte nelle visite degli studenti sono: Baglietto SpA, Cantiere Riva - Ferretti Group, Cantiere Valdettaro, Fincantieri SpA, Sanlorenzo SpA. L'appuntamento, quindi, è per il 16 aprile alle ore 9:00 in Auditorium "Giorgio S. Bucchioni" dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale con "Made in Italy - Storie di Mare di ieri e di oggi. Racconti di persone, Creatività e Ingegno". La partecipazione è aperta a tutti previa iscrizione a: www.confindustriasp.it/madeinitaly Più informazioni.

Un Festival dei Porti che collegano il mondo

Marco Sommariva LA **SPEZIA** - Marco Sommariva i suoi dell'AdSP pensano in grande, con un festival internazionale dedicato a portualità e culturali trasporti marittimi. La prima edizione si terrà alla **Spezia**, il 10-11-12 maggio prossimi e, sarà il primo evento europeo che affronterà i grandi temi. Il progetto vede il suo fulcro nell'idea di porto quale luogo primario di aggregazione e di scambio declinato nei grandi temi di Storia, Ambiente, Architettura, Industria e Tecnologia, Economia, Politica, Arte ed Enogastronomia. La volontà è quella di allargare il contatto non solo commerciale ed operativo tra i porti d'Europa, riallacciandosi anche alle tradizioni marittime e culturali che hanno fatto del mediterraneo allargato - comprendente anche le sponde nord atlantiche del continente europeo - una delle principali strade per gli scambi di costume e di conoscenza tra i paesi.



Port Logistic Press

La Spezia

"Ragazzi in Azienda": studenti di Castelnuovo Magra in visita alla Società Carpenteria Corsi

LA SPEZIA E' stata una settimana di emozioni anche quella degli studenti della 2^C ISA 17 di Castelnuovo Magra impegnati dal Progetto di Orientamento di Confindustria Liguria Ragazzi in Azienda 2024 #Progettiamocilfuturo. I ragazzi di Castelnuovo Magra (in foto con il fondatore Giocondo Corsi) sono stati accompagnati per tutta la visita alla Società Carpenteria Corsi dal Technical Manager Daniele Brizzi.

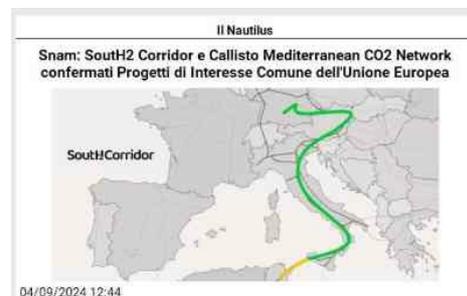


Il Nautilus

Ravenna

Snam: SouthH2 Corridor e Callisto Mediterranean CO2 Network confermati Progetti di Interesse Comune dell'Unione Europea

San Donato Milanese (Milan) - I due progetti SouthH2Corridor e Callisto Mediterranean CO2 Network, in cui Snam è coinvolta come partner, sono stati confermati dalla Commissione europea nella sesta lista dei Progetti di Interesse Comune (PCI) dell'Ue. Oggi, terminato il periodo di scrutinio da parte di Parlamento europeo e Consiglio dell'Ue, la sesta lista è stata formalmente adottata, confermando i progetti presenti al suo interno. I progetti erano stati inseriti nella lista lo scorso 28 novembre. Il SouthH2 Corridor, conosciuto come il "Corridoio dell'idrogeno Italia - Austria - Germania", vede Snam impegnata insieme ai Transmission System Operators (TSO) Trans Austria Gasleitung (TAG), Gas Connect Austria (GCA) in Austria, e bayernets in Germania, mentre il Callisto Mediterranean CO2 Network comprende il progetto Carbon Capture and Storage (CCS) di **Ravenna**, in joint venture con Eni, e parte della rete di trasporto di CO2 attualmente in fase di sviluppo. I Progetti di Interesse Comune (PCI) sono selezionati dalla Commissione Europea ogni due anni e sono considerati come progetti infrastrutturali transfrontalieri chiave, in grado di collegare i sistemi energetici dei paesi dell'Ue. I progetti PCI, oggi confermati ufficialmente, beneficeranno di procedure accelerate di approvazione e implementazione, nonché, sotto determinate condizioni, dell'accesso a finanziamenti europei dal Connecting Europe Facility (CEF). La dorsale italiana dell'idrogeno, un tassello cruciale del SouthH2 Corridor La dorsale italiana dell'idrogeno è un elemento cruciale del SouthH2 Corridor, la rete di gasdotti per il trasporto dell'idrogeno attualmente in fase di sviluppo da parte dei TSO europei Snam, TAG, GCA e bayernets. Comprende circa 3.300 km di condotte e diverse centinaia di MW di capacità di compressione, destinati a diventare assets strategici per il passaggio e l'utilizzo di idrogeno. Lo sviluppo del SouthH2 Corridor, che fa parte della European Hydrogen Backbone, è fondamentale per la creazione di una spina dorsale dell'idrogeno interconnessa e diversificata nel sud e nel centro dell'Europa. Con una capacità di importazione di idrogeno di 4 Mtpa dall'Africa del Nord, il corridoio potrebbe coprire oltre il 40% dell'obiettivo complessivo di importazione fissato dal Piano REPowerEU. L'iniziativa si concentra sull'utilizzo di infrastrutture mid-stream già esistenti, riadattate per il trasporto dell'idrogeno, con l'inclusione di alcune nuove infrastrutture dedicate dove necessario. Una quota elevata di condotte riadattate (>70%), garantendo nel medio-lungo termine la sicurezza dell'approvvigionamento di gas naturale, consentirà la produzione e il trasporto dell'idrogeno in modo economicamente vantaggioso e faciliterà l'accesso a luoghi favorevoli alla produzione di idrogeno rinnovabile (vento e solare) nella regione del Mediterraneo meridionale (Italia meridionale, Tunisia e Algeria). Snam ha raccolto lettere di supporto firmate dai produttori di idrogeno rinnovabile per diverse migliaia di tonnellate. Il corridoio ha ottenuto un forte sostegno



San Donato Milanese (Milan) - I due progetti SouthH2Corridor e Callisto Mediterranean CO2 Network, in cui Snam è coinvolta come partner, sono stati confermati dalla Commissione europea nella sesta lista dei Progetti di Interesse Comune (PCI) dell'Ue. Oggi, terminato il periodo di scrutinio da parte di Parlamento europeo e Consiglio dell'Ue, la sesta lista è stata formalmente adottata, confermando i progetti presenti al suo interno. I progetti erano stati inseriti nella lista lo scorso 28 novembre. Il SouthH2 Corridor, conosciuto come il "Corridoio dell'idrogeno Italia - Austria - Germania", vede Snam impegnata insieme ai Transmission System Operators (TSO) Trans Austria Gasleitung (TAG), Gas Connect Austria (GCA) in Austria, e bayernets in Germania, mentre il Callisto Mediterranean CO2 Network comprende il progetto Carbon Capture and Storage (CCS) di Ravenna, in joint venture con Eni, e parte della rete di trasporto di CO2 attualmente in fase di sviluppo. I Progetti di Interesse Comune (PCI) sono selezionati dalla Commissione Europea ogni due anni e sono considerati come progetti infrastrutturali transfrontalieri chiave, in grado di collegare i sistemi energetici dei paesi dell'Ue. I progetti PCI, oggi confermati ufficialmente, beneficeranno di procedure accelerate di approvazione e implementazione, nonché, sotto determinate condizioni, dell'accesso a finanziamenti europei dal Connecting Europe Facility (CEF). La dorsale italiana dell'idrogeno, un tassello cruciale del SouthH2 Corridor La dorsale italiana dell'idrogeno è un elemento cruciale del SouthH2 Corridor, la rete di gasdotti per il trasporto dell'idrogeno attualmente in fase di sviluppo da parte dei TSO europei Snam, TAG, GCA e bayernets. Comprende circa 3.300 km di condotte e diverse centinaia di MW di capacità di compressione, destinati a diventare assets strategici per il passaggio e l'utilizzo di idrogeno. Lo sviluppo del SouthH2 Corridor, che fa parte della European Hydrogen Backbone, è fondamentale per la creazione di una spina dorsale dell'idrogeno interconnessa e diversificata nel sud e nel centro dell'Europa. Con una capacità di importazione di idrogeno di 4 Mtpa dall'Africa del Nord, il corridoio potrebbe coprire oltre il 40% dell'obiettivo complessivo di importazione fissato dal Piano REPowerEU. L'iniziativa si concentra sull'utilizzo di infrastrutture mid-stream già esistenti, riadattate per il trasporto dell'idrogeno, con l'inclusione di alcune nuove infrastrutture dedicate dove necessario. Una quota elevata di condotte riadattate (>70%), garantendo nel medio-lungo termine la sicurezza dell'approvvigionamento di gas naturale, consentirà la produzione e il trasporto dell'idrogeno in modo economicamente vantaggioso e faciliterà l'accesso a luoghi favorevoli alla produzione di idrogeno rinnovabile (vento e solare) nella regione del Mediterraneo meridionale (Italia meridionale, Tunisia e Algeria). Snam ha raccolto lettere di supporto firmate dai produttori di idrogeno rinnovabile per diverse migliaia di tonnellate. Il corridoio ha ottenuto un forte sostegno

Il Nautilus

Ravenna

da parte degli acquirenti e degli operatori di stoccaggio lungo l'intero percorso, servendo cluster difficili da decarbonizzare in Italia (ad esempio Augusta, Taranto e il nord Italia), Austria (ad esempio Stiria, Vienna e Linz) e Germania (ad esempio Burghausen e Ingolstadt). Come prova del contributo rilevante del corridoio agli obiettivi di sicurezza dell'approvvigionamento e decarbonizzazione dell'UE, i Ministeri dell'Energia e dell'Ambiente di Italia, Austria e Germania hanno firmato congiuntamente una lettera trilaterale esprimendo il loro sostegno politico. Ulteriori informazioni sull'iniziativa sono disponibili su <https://www.south2corridor.net/> CALLISTO, pilastro del Piano CCS del Mediterraneo Il progetto CALLISTO (CARbon LIquefaction transportation and STORage) Mediterranean CO2 mira a sviluppare il più grande hub CO2 multimodale ad accesso aperto nel Mediterraneo, supportati da infrastrutture di trasporto onshore dedicate, con l'obiettivo di consentire la decarbonizzazione di vari cluster di emettitori industriali attraverso la cattura, l'aggregazione, il trasporto e lo stoccaggio permanente della CO2. Lo scopo di questa iniziativa è perseguire efficacemente gli obiettivi di decarbonizzazione preservando nel contempo i livelli di produzione delle industrie ad alta intensità energetica presenti nella regione. Nel suo schema principale, il candidato PCI CALLISTO Mediterranean CO2 Network include la raccolta e il trasporto sia onshore, attraverso condotte già esistenti o nuovi gasdotti in superficie, sia via mare tramite spedizione di CO2 da emettitori in Italia e Francia, con i relativi hub di rigassificazione e liquefazione della CO2 situati nei due Paesi per poi procedere con lo stoccaggio finale nell'hub CCS di **Ravenna**. Questo progetto, che si prevede diventerà operativo dal 2027, è coordinato da Airliquide e promosso da 18 aziende, tra cui Snam e Eni, in qualità di operatore dell'hub CCS di **Ravenna**. Contribuirà a ridurre le emissioni consentendo il trasporto e lo stoccaggio geologico della CO2 catturata dai punti di emissione industriali a un sito di stoccaggio offshore di Eni, la cui capacità è stimata in 500 MT di CO2 e dove le prime iniezioni inizieranno nel corso del 2024. La rete di trasporto CO2 onshore inserita nel progetto e collocata in territorio italiano è in fase di sviluppo da parte di Snam. Durante il processo di selezione, il progetto ha ottenuto il sostegno di entrambi gli Stati membri coinvolti, Italia e Francia. Inoltre, la collaborazione tra Italia e Francia nella progettazione di una strategia comune CCS è stata confermata dall'emissione nel marzo 2023 del "Mediterranean CCS Plan" firmato da entrambi i governi, che mira a presentare il piano a sostegno dello sviluppo del primo progetto CCS nel bacino del Mediterraneo, ovvero il Progetto Callisto Mediterranean CO2 Network, e a favorire ulteriori progetti CCS nella regione del Mediterraneo.

Ravenna in calo, ma non tutto

Daniele Rossi **RAVENNA** - Il porto ravennate nei primi due mesi del 2024 ha movimentato complessivamente 3.813.170 tonnellate, in calo del 9,0% (quasi 379 mila di tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2023. Gli sbarchi sono stati pari a 3.295.005 tonnellate e gli imbarchi pari a 518.165 tonnellate (rispettivamente, -10,6% e +2,4% in confronto ai primi 2 mesi del 2023). Il numero di toccate delle navi è stato pari a 405, con 35 toccate in più (+8,6%) rispetto al 2023. Il mese di febbraio 2024 però ha registrato una movimentazione complessiva di 2.049.990 tonnellate, in crescita del 2,1% (quasi 43 mila tonnellate in più) rispetto allo stesso mese del 2023. Analizzando le merci per condizionamento, nei primi due mesi del 2024, si evince che le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) - con una movimentazione pari a 3.020.992 tonnellate - sono diminuite del 10,6% (quasi 358 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2023; negativo anche il risultato delle merci su rotabili (281.274 tonnellate), in calo del 7,6% rispetto al 2023 e dei prodotti liquidi, che, con una movimentazione di 792.178 tonnellate, sono diminuiti del 2,6% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 640.423 tonnellate di merce, ha registrato nei primi due mesi del 2024, un calo pari al 39,3% (circa 414 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2023. Analizzando l'andamento delle singole merceologie, risulta negativa la movimentazione sia dei cereali, con 160.948 tonnellate, in calo del 63,1% rispetto al 2023 (oltre 275.000 tonnellate in meno), che delle farine, pari a 133.454 tonnellate, in calo del 9,9% rispetto al 2023. In diminuzione del 17,4% gli sbarchi dei semi oleosi, con 190.658 tonnellate; in calo anche gli oli animali e vegetali, pari a 72.190 tonnellate, (-47.182 tonnellate; -39,5% rispetto allo stesso periodo del 2023). I materiali da costruzione movimentati sono stati complessivamente 512.523 tonnellate, in diminuzione (-29,9%) rispetto al 2023 e le materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, con 437.273 tonnellate, sono in calo (-35,2%) rispetto ai primi 2 mesi del 2023. Per i prodotti metallurgici sono state movimentate 907.400 tonnellate, in crescita del 7,8% rispetto allo stesso periodo del 2023. Nei primi 2 mesi del 2024, per quanto riguarda i prodotti petroliferi, sono state movimentate 439.393 tonnellate, in diminuzione rispetto allo stesso periodo del 2023 (-2,7%). Positiva la movimentazione dei prodotti chimici (+26,7%), con 234.900 tonnellate e ottima la performance dei concimi, pari a 456.620 tonnellate (+88,6% rispetto al 2023). Nel primo bimestre del 2024 i contenitori, con 28.142 TEUs, sono diminuiti del 12,0% rispetto al 2023, con un calo che ha riguardato sia i TEUs pieni, pari a 22.107 (il 78,5% del totale dei TEUS) con un segno meno dell'8,9% rispetto al 2023, sia i TEUs vuoti, pari a 6.035 ed una diminuzione del 21,5% rispetto al 2023. La merce trasportata in container, pari a



Daniele Rossi RAVENNA - Il porto ravennate nei primi due mesi del 2024 ha movimentato complessivamente 3.813.170 tonnellate, in calo del 9,0% (quasi 379 mila di tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2023. Gli sbarchi sono stati pari a 3.295.005 tonnellate e gli imbarchi pari a 518.165 tonnellate (rispettivamente, -10,6% e +2,4% in confronto ai primi 2 mesi del 2023). Il numero di toccate delle navi è stato pari a 405, con 35 toccate in più (+8,6%) rispetto al 2023. Il mese di febbraio 2024 però ha registrato una movimentazione complessiva di 2.049.990 tonnellate, in crescita del 2,1% (quasi 43 mila tonnellate in più) rispetto allo stesso mese del 2023. Analizzando le merci per condizionamento, nei primi due mesi del 2024, si evince che le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) - con una movimentazione pari a 3.020.992 tonnellate - sono diminuite del 10,6% (quasi 358 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2023; negativo anche il risultato delle merci su rotabili (281.274 tonnellate), in calo del 7,6% rispetto al 2023 e dei prodotti liquidi, che, con una movimentazione di 792.178 tonnellate, sono diminuiti del 2,6% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 640.423 tonnellate di merce, ha registrato nei primi due mesi del 2024, un calo pari al 39,3% (circa 414 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2023. Analizzando l'andamento delle singole merceologie, risulta negativa la movimentazione sia dei cereali, con 160.948 tonnellate, in calo del 63,1% rispetto al 2023 (oltre 275.000 tonnellate in meno), che delle farine, pari a 133.454 tonnellate, in calo del 9,9% rispetto al 2023. In diminuzione del 17,4% gli sbarchi dei semi oleosi, con 190.658 tonnellate; in calo anche gli oli animali e vegetali, pari a 72.190 tonnellate, (-47.182 tonnellate; -39,5% rispetto allo stesso periodo del 2023). I materiali da costruzione movimentati sono stati complessivamente 512.523 tonnellate, in diminuzione (-29,9%) rispetto al 2023 e le materie prime per la produzione di ceramiche del

La Gazzetta Marittima

Ravenna

312.161 tonnellate, è calata del 10,2%, mentre il numero di toccate delle navi portacontainer, pari a 72, è in linea rispetto al 2023 (1 toccata in più). Buona la performance del mese di febbraio con 17.042 TEUs movimentati, di cui 13.648 pieni (+7,7%) e 3.394 vuoti (-0,6%), per 195.153 tonnellate mensili corrispondenti (+9,5% rispetto a febbraio 2023). Risultato ottimo nei primi 2 mesi del 2024 per le automotive che hanno movimentato 3.094 pezzi, 3.054 pezzi in più rispetto ai soli 40 pezzi del 2023, grazie al traffico di vetture BMW sbarcate al terminal Sapir e dirette verso i mercati dell'Asia Orientale. Nel mese di febbraio al Terminal Crociere di **Ravenna** si sono registrati 3 scali di navi da crociera, per un totale di 140 passeggeri in "transito". Complessivamente nel primo bimestre del 2024 si sono registrati 5 scali di navi da crociera (mentre nei primi due mesi del 2023 non ce n'era stato nessuno) per un totale di 226 passeggeri. Dalle prime stime per il mese di marzo 2024 una movimentazione complessiva di poco superiore ai 2,3 milioni di tonnellate, in lieve diminuzione (-1%) rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Il report completo può essere richiesto all'Area Programmazione e Ricerca (Servizio Analisi e Statistica) dell'AdSP di **Ravenna**.

"Camini sonori da recuperare e valorizzare": il piano regolatore tutela le torri Hamon. Italia Nostra: "Fermare la demolizione"

Nel Piano urbanistico generale del Comune di Ravenna si legge che le due torri "rappresentano i landmark riconoscibili e connotanti il nuovo paesaggio urbano, e potranno consentire la sua percezione dall'alto e accogliere funzioni compatibili con la particolare tipologia che li caratterizza" Colpo di scena: il piano regolatore della città tutelerebbe le torri Hamon, attualmente in demolizione per consentire la realizzazione del progetto di un parco fotovoltaico per la produzione di energie rinnovabili nell'area dell'ex Sarom lungo il canale Candiano. È quanto fa notare la sezione ravennate di Italia Nostra, che sul tema sta portando avanti una battaglia - proprio oggi è in programma una nuova manifestazione in occasione della seduta del consiglio comunale. "Siamo riusciti solo ora a guardare il nuovo Piano urbanistico generale del Comune di Ravenna (Pug) e quanto sta succedendo alle torri Hamon rispetto a ciò che si legge è inaudito - scrivono da Italia Nostra in una nota - Così scrive, nel 2021, il Pug: "Raffineria ex Sarom che rappresenta l'impianto-simbolo di una lunga fase di sviluppo economico", "un'area collocata in una posizione strategica, () la Darsena ad ovest per prospettare una presenza qualificata di attività terziarie e spazi pubblici in grado di potenziare il telaio verde della città esistente". "Esistono alcune importanti potenzialità () la persistenza di alcune importanti e robuste tracce della natura e dell'industria preesistenti, si configura come una risorsa strategica: la striscia verde della pineta Monaldina () e i due straordinari monumenti di archeologia industriale delle torri di raffreddamento dell'ex raffineria che si fronteggiano a poca distanza dal Canale Candiano suggerendo la prefigurazione di una piazza alberata (), una grande piazza contemporanea capace di ospitare grandi eventi culturali, artistici, musicali, sportivi, sociali e ludici all'aperto, per donare alla città un luogo da sempre 'ostile' attraverso un radicale capovolgimento di senso". E ancora, "l'ulteriore area da forestare e attrezzare compresa tra la fascia suddetta [quella delle due torri] e via Trieste". "Le aree cedute al Comune per il verde boschivo e forestale potranno essere realizzate () anche attraverso fondi del PNRR o altri fondi nazionali," "un paesaggio straordinario di transizione dinamica tra la memoria storica più profonda della città, la grande macchina portuale e le risorse naturali dell'ampia fascia costiera"". Nel Pug si legge poi: ""Camini sonori", archeologia industriale da recuperare e rifunzionalizzare, le due torri Hamon () costituiscono una componente strutturante () che punta alla conservazione e attualizzazione dell'identità storica delle aree industriali. I "camini sonori" rappresentano i landmark riconoscibili e connotanti il nuovo paesaggio urbano, e potranno consentire la sua percezione dall'alto e accogliere funzioni compatibili con la particolare tipologia che li caratterizza". Conclude poi: "La "Piazza dei "camini sonori" () tiene insieme i due grandi camini di archeologia industriale () che il Pug intende



Nel Piano urbanistico generale del Comune di Ravenna si legge che le due torri "rappresentano i landmark riconoscibili e connotanti il nuovo paesaggio urbano, e potranno consentire la sua percezione dall'alto e accogliere funzioni compatibili con la particolare tipologia che li caratterizza" Colpo di scena: il piano regolatore della città tutelerebbe le torri Hamon, attualmente in demolizione per consentire la realizzazione del progetto di un parco fotovoltaico per la produzione di energie rinnovabili nell'area dell'ex Sarom lungo il canale Candiano. È quanto fa notare la sezione ravennate di Italia Nostra, che sul tema sta portando avanti una battaglia - proprio oggi è in programma una nuova manifestazione in occasione della seduta del consiglio comunale. "Siamo riusciti solo ora a guardare il nuovo Piano urbanistico generale del Comune di Ravenna (Pug) e quanto sta succedendo alle torri Hamon rispetto a ciò che si legge è inaudito - scrivono da Italia Nostra in una nota - Così scrive, nel 2021, il Pug: "Raffineria ex Sarom che rappresenta l'impianto-simbolo di una lunga fase di sviluppo economico", "un'area collocata in una posizione strategica, () la Darsena ad ovest per prospettare una presenza qualificata di attività terziarie e spazi pubblici in grado di potenziare il telaio verde della città esistente". "Esistono alcune importanti potenzialità () la persistenza di alcune importanti e robuste tracce della natura e dell'industria preesistenti, si configura come una risorsa strategica: la striscia verde della pineta Monaldina () e i due straordinari monumenti di archeologia industriale delle torri di raffreddamento dell'ex raffineria che si fronteggiano a poca distanza dal Canale Candiano suggerendo la prefigurazione di una piazza alberata (), una grande piazza contemporanea capace di ospitare grandi eventi culturali, artistici, musicali, sportivi, sociali e ludici all'aperto, per donare alla città un luogo da sempre 'ostile' attraverso un radicale capovolgimento di senso". E ancora, "l'ulteriore area da forestare e attrezzare compresa tra la fascia suddetta [quella delle due torri] e via Trieste". "Le aree cedute al Comune per il verde boschivo e forestale potranno essere realizzate () anche attraverso fondi del PNRR o altri fondi nazionali," "un paesaggio straordinario di transizione dinamica tra la memoria storica più profonda della città, la grande macchina portuale e le risorse naturali dell'ampia fascia costiera"". Nel Pug si legge poi: ""Camini sonori", archeologia industriale da recuperare e rifunzionalizzare, le due torri Hamon () costituiscono una componente strutturante () che punta alla conservazione e attualizzazione dell'identità storica delle aree industriali. I "camini sonori" rappresentano i landmark riconoscibili e connotanti il nuovo paesaggio urbano, e potranno consentire la sua percezione dall'alto e

Ravenna Today

Ravenna

conservare, tutelare e valorizzare e, unitamente al bosco attrezzato, costituisce uno spazio pubblico vitale nel quale svolgere eventi artistici, culturali, sociali, ludici e sportivi, in sinergia con gli usi e le funzioni che potranno essere accolti nei grandi camini sonori". "Un progetto di tutt'altro tenore - fanno notare da Italia Nostra - Altro che abbattimento, distruzione del bosco cresciuto in questi anni e impianto fotovoltaico! Ma il sindaco, nonostante si tratti di un'area ampia e strategica per la città, non ha aperto bocca su questo! Perché? Il Pug, già assunto e pubblicato per le osservazioni dei cittadini, dorme da tre anni nei cassetti e viene annullato sotto silenzio per quanto riguarda il comparto ex Sarom prima che sia aperto il dibattito per la fase dell'approvazione finale: perché un voltafaccia così radicale, con le dichiarazioni ironiche di **Autorità Portuale**, il silenzio del sindaco e il commiato lacrimoso di vicesindaco Fusignani e assessora al porto Randi? Il sindaco de Pascale compia un gesto di coraggio e trasparenza, chieda a Eni il completamento delle bonifiche dei terreni, fermi le demolizioni e faccia valere il Pug dove, sul frontespizio, è scritto il suo nome e quello dell'assessora all'urbanistica Del Conte. Faccia valere il progetto di qualità del Pug elaborato dai suoi uffici nell'interesse dei cittadini; faccia rispettare gli interessi collettivi e la democrazia! I lavori alle torri hanno subito un'accelerata: salvi almeno la torre non ancora toccata, oppure si dimetta".

Demolizione torri Hamon, il Comune: "Non si poteva evitare". Ancisi (LpRa): "Un monumento come Galla Placidia"

Il tema delle ex torri di raffreddamento arriva in Consiglio comunale. Il consigliere di Lista per Ravenna: "Una torre si potrebbe salvare, si chiede a Eni di fare uno sforzo" L'accesa discussione sul destino delle torri Hamon dell'area ex Sarom di Ravenna prosegue tra i banchi del Consiglio comunale, mentre è in corso la demolizione della prima delle due torri di raffreddamento dell'ex impianto industriale petrolifero oggi proprietà di Eni. Un intervento di smantellamento, comunicato a fine marzo dal sindaco De Pascale, connesso alla realizzazione del progetto di un parco fotovoltaico per la produzione di energie rinnovabili nell'area che, dopo le operazioni di bonifica, sarà ceduta da Eni all'**Autorità Portuale** che poi proseguirà con la realizzazione del progetto finanziato dal Pnrr. Dopo le manifestazioni di protesta che hanno già avuto luogo in città, e il nuovo intervento di Italia Nostra che fa appello al Piano urbanistico generale per tentare di salvare la torre su cui ancora non si è intervenuti, è il consigliere di Lista per Ravenna, Alvaro Ancisi, a entrare nel dibattito con un question time: "Quella delle torri Hamon è una questione più politica che giuridico-tecnica", ha detto il civico, aggiungendo che "ci sarebbe voluta almeno una perizia", prima di avviare i lavori di demolizione anche se, ammette Ancisi, "non era obbligatoria". Il consigliere di LpRa insiste: "Nulla vieta di mettere in sicurezza una di queste" torri senza interferire con il progetto del parco fotovoltaico. Ancisi chiede quindi al Comune di intercedere presso Eni che "dovendo molto a Ravenna e anche troppo al territorio, non dovrebbe sottrarsi a questo sforzo", spiegando che per risolvere la questione, a suo parere "ci vuole la volontà politica". A rispondere in Municipio c'è l'assessora Federica Del Conte che rileva allo stesso modo i due aspetti politico e tecnico, testimoniando il "sentimento condiviso di tutta la Giunta legato a una notizia che ci accompagna con dispiacere, per il senso di affezione a queste opere". L'assessora sottolinea come anche le passate amministrazioni comunali si fossero spese per la "valorizzazione del patrimonio di archeologia industriale" cittadino, ricordando i recuperi dello Zuccherificio di Classe (poi divenuto Museo Classis-Ravenna) e quello dell'Almagià. Nel caso delle torri Hamon, tuttavia, la situazione sarebbe "molto più complessa e delicata per la posizione stessa e il suolo su cui questi manufatti sono collocati". Come spiega Del Conte, le torri dell'ex Sarom si trovano su terreni rientranti nella classe B, legati a utilizzi di tipo industriale e fa un parallelo con i lavori dell'ex caserma Alighieri, evidenziando "cosa ha comportato bonificare una semplice area militare", a causa della presenza di cisterne contenenti sostanze oleose "bloccate per anni in operazione di bonifica per portare l'area in classe A" e renderla così fruibile dai cittadini. Un'operazione che sarebbe ancor più ardua nel caso delle torri Hamon, anche a causa della "vicinanza ad aree a rischio rilevante". Inoltre l'assessora



Il tema delle ex torri di raffreddamento arriva in Consiglio comunale. Il consigliere di Lista per Ravenna: "Una torre si potrebbe salvare, si chiede a Eni di fare uno sforzo" L'accesa discussione sul destino delle torri Hamon dell'area ex Sarom di Ravenna prosegue tra i banchi del Consiglio comunale, mentre è in corso la demolizione della prima delle due torri di raffreddamento dell'ex impianto industriale petrolifero oggi proprietà di Eni. Un intervento di smantellamento, comunicato a fine marzo dal sindaco De Pascale, connesso alla realizzazione del progetto di un parco fotovoltaico per la produzione di energie rinnovabili nell'area che, dopo le operazioni di bonifica, sarà ceduta da Eni all'Autorità Portuale che poi proseguirà con la realizzazione del progetto finanziato dal Pnrr. Dopo le manifestazioni di protesta che hanno già avuto luogo in città, e il nuovo intervento di Italia Nostra che fa appello al Piano urbanistico generale per tentare di salvare la torre su cui ancora non si è intervenuti, è il consigliere di Lista per Ravenna, Alvaro Ancisi, a entrare nel dibattito con un question time: "Quella delle torri Hamon è una questione più politica che giuridico-tecnica", ha detto il civico, aggiungendo che "ci sarebbe voluta almeno una perizia", prima di avviare i lavori di demolizione anche se, ammette Ancisi, "non era obbligatoria". Il consigliere di LpRa insiste: "Nulla vieta di mettere in sicurezza una di queste" torri senza interferire con il progetto del parco fotovoltaico. Ancisi chiede quindi al Comune di intercedere presso Eni che "dovendo molto a Ravenna e anche troppo al territorio, non dovrebbe sottrarsi a questo sforzo", spiegando che per risolvere la questione, a suo parere "ci vuole la volontà politica". A rispondere in Municipio c'è l'assessora Federica Del Conte che rileva allo stesso modo i due aspetti politico e tecnico, testimoniando il "sentimento condiviso di tutta la Giunta legato a una notizia che ci accompagna con dispiacere, per il senso di affezione a queste opere". L'assessora sottolinea come anche le passate amministrazioni comunali si fossero spese per la "valorizzazione del patrimonio di archeologia industriale" cittadino, ricordando i recuperi dello Zuccherificio di Classe (poi divenuto Museo Classis-Ravenna) e quello dell'Almagià. Nel caso delle torri Hamon, tuttavia, la situazione sarebbe "molto più complessa e delicata per la posizione stessa e il suolo su cui questi manufatti sono collocati". Come spiega Del Conte, le torri dell'ex Sarom si trovano su terreni rientranti nella classe B, legati a utilizzi di tipo industriale e fa un parallelo con i lavori dell'ex caserma Alighieri, evidenziando "cosa ha comportato bonificare una semplice area militare", a causa della presenza di cisterne contenenti sostanze oleose "bloccate per anni in operazione di bonifica per portare l'area in classe A" e renderla così fruibile dai cittadini. Un'operazione che sarebbe ancor più ardua nel caso delle torri Hamon, anche a causa della "vicinanza ad aree a rischio rilevante". Inoltre l'assessora

Ravenna Today

Ravenna

rimarca come non sia presente "nessun tipo di vincolo da parte della Soprintendenza". Secondo Del Conte "non si poteva sospendere l'istruttoria" e oltretutto "salvarne una non va a cambiare le condizioni". L'ultimo richiamo è relativo alla questione di costi, spese e fattibilità per completare l'eventuale bonifica e ristrutturazione della seconda torre che, però, "non potrebbe essere utilizzata per usi diversi rispetto a quelli per le quali sono state costruite e pensate". Decisamente contrariato dalla risposta il consigliere Ancisi che afferma: "Si continua a menare il can per l'aia". E aggiunge come si debba "far valere su Eni non l' **autorità**, ma la capacità di confronto che può avere il sindaco e l' **Autorità Portuale**". Per il consigliere civico quindi il mantenimento di una torre "non intralcierebbe l'attività" del futuro parco fotovoltaico. Il Comune per Ancisi dovrebbe quindi "chiedere a Eni di sopportare il costo per mantenere una torre - conclude - E' un monumento come Galla Placidia, come tanti altri".

Italia Nostra non molla sulla tutela delle Torri Hamon: "Il PUG le difendeva, ma è rimasto lettera morta. Il sindaco ne salvi almeno una o si dimetta"

di Redazione - 09 Aprile 2024 - 10:12 Commenta Stampa Invia notizia 3 min Colpo di scena sulla vicenda delle torri Hamon che tanto sta animando il dibattito in città in questi giorni.

La sezione ravennate di Italia Nostra, che fin da subito si è schierata in difesa dei manufatti, simbolo dello sviluppo industriale ravennate, ha ripreso in mano il Piano Urbanistico Generale 2021 del Comune di Ravenna, riportandone frammenti, che portano l'associazione a definire "inaudito" il destino a cui le torri sembrano indirizzate, cioè quello dell'abbattimento. Intanto, oggi pomeriggio, nella riunione settimanale del consiglio comunale, verrà discusso il question time del consigliere Alvaro Ancisi (LpRa) contrario all'abbattimento. Questi gli stralci sottolineati:

"Raffineria ex SAROM che rappresenta l'impianto-simbolo di una lunga fase di sviluppo economico", "un'area collocata in una posizione strategica, () la Darsena ad ovest per prospettare una presenza qualificata di attività terziarie e spazi pubblici in grado di potenziare il telaio verde della città esistente". "esistono alcune importanti potenzialità () la persistenza di alcune importanti e robuste tracce della natura e dell'industria preesistenti, si configura come una

risorsa strategica: la striscia verde della pineta Monaldina () e i due straordinari monumenti di archeologia industriale delle torri di raffreddamento dell'ex raffineria che si fronteggiano a poca distanza dal Canale Candiano suggerendo la prefigurazione di una piazza alberata () una grande piazza contemporanea capace di ospitare grandi eventi culturali, artistici, musicali, sportivi, sociali e ludici all'aperto, per donare alla città un luogo da sempre 'ostile' attraverso un radicale capovolgimento di senso". E ancora, "l'ulteriore area da forestare e attrezzare compresa tra la fascia suddetta [quella delle due torri] e via Trieste". "Le aree cedute al Comune per il verde boschivo e forestale potranno essere realizzate () anche attraverso fondi del PNRR o altri fondi nazionali," "un paesaggio straordinario di transizione dinamica tra la memoria storica più profonda della città, la grande macchina portuale e le risorse naturali dell'ampia fascia costiera" Infine, afferma: ""Camini sonori", archeologia industriale da recuperare e rifunzionalizzare, le due torri Hamon () costituiscono una componente strutturante () che punta alla conservazione e attualizzazione dell'identità storica delle aree industriali. I "camini sonori" rappresentano i landmark riconoscibili e connotanti il nuovo paesaggio urbano, e potranno consentire la sua percezione dall'alto e accogliere funzioni compatibili con la particolare tipologia che li caratterizza". Conclude poi la "Piazza dei "camini sonori" () tiene insieme i due grandi camini di archeologia industriale () che il PUG intende conservare, tutelare e valorizzare e, unitamente al bosco attrezzato, costituisce uno spazio pubblico vitale nel quale svolgere eventi artistici, culturali, sociali, ludici e sportivi, in sinergia con gli usi e le funzioni che potranno essere accolti nei grandi camini sonori". "Un



di Redazione - 09 Aprile 2024 - 10:12 Commenta Stampa Invia notizia 3 min Colpo di scena sulla vicenda delle torri Hamon che tanto sta animando il dibattito in città in questi giorni. La sezione ravennate di Italia Nostra, che fin da subito si è schierata in difesa dei manufatti, simbolo dello sviluppo industriale ravennate, ha ripreso in mano il Piano Urbanistico Generale 2021 del Comune di Ravenna, riportandone frammenti, che portano l'associazione a definire "inaudito" il destino a cui le torri sembrano indirizzate, cioè quello dell'abbattimento. Intanto, oggi pomeriggio, nella riunione settimanale del consiglio comunale, verrà discusso il question time del consigliere Alvaro Ancisi (LpRa) contrario all'abbattimento. Questi gli stralci sottolineati: "Raffineria ex SAROM che rappresenta l'impianto-simbolo di una lunga fase di sviluppo economico", "un'area collocata in una posizione strategica, (...) la Darsena ad ovest per prospettare una presenza qualificata di attività terziarie e spazi pubblici in grado di potenziare il telaio verde della città esistente". "... esistono alcune importanti potenzialità (...) la persistenza di alcune importanti e robuste tracce della natura e dell'industria preesistenti, si configura come una risorsa strategica: la striscia verde della pineta Monaldina (...) e i due straordinari monumenti di archeologia industriale delle torri di raffreddamento dell'ex raffineria che si fronteggiano a poca distanza dal Canale Candiano suggerendo la prefigurazione di una piazza alberata (...) una grande piazza contemporanea capace di ospitare grandi eventi culturali, artistici, musicali, sportivi, sociali e ludici all'aperto, per donare alla città un luogo da sempre 'ostile' attraverso un radicale capovolgimento di senso". E ancora, "l'ulteriore area da forestare e attrezzare compresa tra la fascia suddetta [quella delle due torri] e via Trieste". "Le aree cedute al Comune per il verde boschivo e forestale potranno essere realizzate (...) anche attraverso fondi del PNRR o altri fondi nazionali," "un paesaggio straordinario di transizione dinamica tra la memoria storica più profonda della città, la grande macchina portuale e le risorse naturali dell'ampia fascia costiera" Infine, afferma: ""Camini sonori", archeologia industriale da recuperare e rifunzionalizzare, le due torri Hamon (...) costituiscono una componente strutturante (...) che punta alla conservazione e attualizzazione dell'identità storica delle aree industriali. I "camini sonori" rappresentano i landmark riconoscibili e connotanti il nuovo paesaggio urbano, e potranno consentire la sua percezione dall'alto e accogliere funzioni compatibili con la particolare tipologia che li caratterizza". Conclude poi la "Piazza dei "camini sonori" (...) tiene insieme i due grandi camini di archeologia industriale (...) che il PUG intende conservare, tutelare e valorizzare e, unitamente al bosco attrezzato, costituisce uno spazio pubblico vitale nel quale svolgere eventi artistici, culturali, sociali, ludici e sportivi, in sinergia con gli usi e le funzioni che potranno essere accolti nei grandi camini sonori". "Un

progetto di tutt'altro tenore altro che abbattimento, distruzione del bosco cresciuto in questi anni e impianto fotovoltaico - sottolineano da Italia Nostra -! Ma il Sindaco, nonostante si tratti di un'area ampia e strategica per la città, non ha aperto bocca su questo! Perché? Il PUG, già assunto e pubblicato per le osservazioni dei cittadini, dorme da tre anni nei cassetti e viene annullato sotto silenzio per quanto riguarda il comparto ex SAROM prima che sia aperto il dibattito per la fase dell'approvazione finale: perché un voltafaccia così radicale, con le dichiarazioni ironiche di **Autorità Portuale**, il silenzio del Sindaco e il commiato lacrimoso di Vicesindaco Fusignani e Assessora al porto Randi?" "Il Sindaco de Pascale compia un gesto di coraggio e trasparenza - chiudono dall'associazione -, chiedi ad ENI il completamento delle bonifiche dei terreni, fermi le demolizioni e fatti valere il PUG dove, sul frontespizio, è scritto il suo nome e quello dell'Assessora all'urbanistica ing. Del Conte. Fatti valere il progetto di qualità del PUG elaborato dai suoi Uffici nell'interesse dei cittadini; fatti rispettare gli interessi collettivi e la democrazia! I lavori alle torri hanno subito un'accelerata: salvi almeno la torre non ancora toccata oppure si dimetta".

Giornata nazionale del mare e della cultura marinara. Ravenna, l'11 aprile ponte mobile alzato per il passaggio delle imbarcazioni

di Redazione - 09 Aprile 2024 - 15:31 [Commenta](#) [Stampa](#) [Invia notizia](#) 1 min
Ascolta: "Ravenna. Coppia in preda ai fumi dell'alcol litiga dinanzi ai passanti e aggredisce i Carabinieri: due arresti" [Ascolta questo articolo ora...](#) [Voice by In](#)
accordo con la Capitaneria di Porto e l'**Autorità di sistema portuale**, il servizio mobilità e viabilità del Comune ha istituito per giovedì 11 aprile dalle 7.45 alle 8.15 e dalle 13.45 alle 14.15 il divieto di transito per tutti i veicoli e pedoni in via Attilio Monti, limitatamente al tratto in corrispondenza del ponte mobile, per consentire il passaggio delle imbarcazioni che partecipano alla Giornata nazionale del mare e della cultura marinara.



Ra
RavennaNotizie.it

Giornata nazionale del mare e della cultura marinara. Ravenna, l'11 aprile ponte mobile alzato per il passaggio delle imbarcazioni

04/09/2024 15:34

di Redazione - 09 Aprile 2024 - 15:31 [Commenta](#) [Stampa](#) [Invia notizia](#) 1 min
Ascolta: "Ravenna. Coppia in preda ai fumi dell'alcol litiga dinanzi ai passanti e aggredisce i Carabinieri: due arresti" [Ascolta questo articolo ora...](#) [Voice by In](#)
accordo con la Capitaneria di Porto e l'**Autorità di sistema portuale**, il servizio mobilità e viabilità del Comune ha istituito per giovedì 11 aprile dalle 7.45 alle 8.15 e dalle 13.45 alle 14.15 il divieto di transito per tutti i veicoli e pedoni in via Attilio Monti, limitatamente al tratto in corrispondenza del ponte mobile, per consentire il passaggio delle imbarcazioni che partecipano alla Giornata nazionale del mare e della cultura marinara.

Torri Hamon: il Comune di Ravenna non ha strumenti per salvare quella ancora in piedi. Sindaco de Pascale: "il recupero è impossibile"

di Redazione - 09 Aprile 2024 - 17:15 Commenta Stampa Invia notizia 3 min In Consiglio comunale oggi pomeriggio 9 aprile è stato discusso il question time "Una torre Hamon si può salvare. Michele e Daniele, provateci", presentato dal consigliere Alvaro Ancisi di Lista per Ravenna. Ancisi con molta passione ha perorato la causa di salvare almeno la seconda torre, stante che la prima è già in fase avanzato di abbattimento da parte di Eni. In particolare il consigliere di Lista per Ravenna ha affermato che basterebbe la volontà politica per salvare la torre, al di là di una serie di questioni tecniche che non sono insormontabili.

Secondo il leader di Lista per Ravenna, infatti, la presenza della torre non ostacolerebbe la realizzazione del parco fotovoltaico che **Autorità Portuale** dovrà realizzare con i finanziamenti del PNRR, dopo la bonifica Eni e la cessione di proprietà dell'area che diventerà de facto pubblica. Ad Ancisi ha risposto l'Assessora Federica Del Conte che ha argomentato come sia impossibile rispondere positivamente alla richiesta di Ancisi, soprattutto per una ragione di fondo: la bonifica di Eni sull'area ex Sarom porterà la zona a un livello di fruibilità di tipo B, mentre per utilizzare l'area a fini civili, per esempio

per farne un parco, servirebbe una bonifica che portasse quei terreni a livello A. Nessuno conosce i costi e i tempi di un'operazione di questo genere. Per usare un termine di paragone, la Del Conte ha ricordato che da anni sono fermi i lavori del Parco nell'ex Caserma Dante Alighieri perché lì, in un'area molto più piccola, sono stati trovati serbatoi di carburante che vanno bonificati e la bonifica risulta quanto mai complessa. Inoltre, mancando qualsiasi vincolo su quei manufatti di proprietà privata, gli uffici tecnici del Comune di Ravenna non avrebbero alcuno strumento di intervento per impedire o fermare l'abbattimento. Negli stessi istanti è arrivata anche una dichiarazione del Sindaco Michele de Pascale che ribadisce la sua posizione: "Come più volte dichiarato, è fuori discussione il fatto che negli anni il Comune di Ravenna - sin dagli anni '90 - abbia sempre dato piena disponibilità alla proprietà per la valorizzazione e il recupero dell'area preservando entrambe o almeno una delle Torri Hamon. Questa amministrazione è sempre stata coerente con questa impostazione. Queste possibilità, ma non i vincoli, presenti nel PSC vigente, ci sarebbero ovviamente state anche nel nuovo PUG. La proprietà è però giunta alla conclusione che questo recupero non è possibile e ha deciso, al fine di alienare l'area all'**Autorità Portuale**, di procedere alla demolizione delle torri. La posizione del Comune in tal senso è già stata più volte espressa." La nota del sindaco in qualche modo risponde alla presa di posizione di Italia Nostra che ricordava come nel Piano Urbanistico Generale 2021 del Comune di Ravenna, a proposito delle torri si parlasse in termini del tutto diversi e si indicasse la prospettiva del loro salvataggio e della valorizzazione. Italia Nostra aveva chiesto



di Redazione - 09 Aprile 2024 - 17:15 Commenta Stampa Invia notizia 3 min In Consiglio comunale oggi pomeriggio 9 aprile è stato discusso il question time "Una torre Hamon si può salvare. Michele e Daniele, provateci", presentato dal consigliere Alvaro Ancisi di Lista per Ravenna. Ancisi con molta passione ha perorato la causa di salvare almeno la seconda torre, stante che la prima è già in fase avanzato di abbattimento da parte di Eni. In particolare il consigliere di Lista per Ravenna ha affermato che basterebbe la volontà politica per salvare la torre, al di là di una serie di questioni tecniche che non sono insormontabili. Secondo il leader di Lista per Ravenna, infatti, la presenza della torre non ostacolerebbe la realizzazione del parco fotovoltaico che Autorità Portuale dovrà realizzare con i finanziamenti del PNRR, dopo la bonifica Eni e la cessione di proprietà dell'area che diventerà de facto pubblica. Ad Ancisi ha risposto l'Assessora Federica Del Conte che ha argomentato come sia impossibile rispondere positivamente alla richiesta di Ancisi, soprattutto per una ragione di fondo: la bonifica di Eni sull'area ex Sarom porterà la zona a un livello di fruibilità di tipo B, mentre per utilizzare l'area a fini civili, per esempio per farne un parco, servirebbe una bonifica che portasse quei terreni a livello A. Nessuno conosce i costi e i tempi di un'operazione di questo genere. Per usare un termine di paragone, la Del Conte ha ricordato che da anni sono fermi i lavori del Parco nell'ex Caserma Dante Alighieri perché lì, in un'area molto più piccola, sono stati trovati serbatoi di carburante che vanno bonificati e la bonifica risulta quanto mai complessa. Inoltre, mancando qualsiasi vincolo su quei manufatti di proprietà privata, gli uffici tecnici del Comune di Ravenna non avrebbero alcuno strumento di intervento per impedire o fermare l'abbattimento. Negli stessi istanti è arrivata anche una dichiarazione del Sindaco Michele de Pascale che ribadisce la sua posizione: "Come più volte dichiarato, è fuori discussione il fatto che negli anni il Comune di Ravenna - sin dagli anni '90 - abbia sempre dato piena disponibilità alla proprietà per la valorizzazione e il recupero dell'area preservando entrambe o almeno una delle Torri Hamon. Questa amministrazione è sempre stata coerente con questa impostazione. Queste possibilità, ma non i vincoli, presenti nel PSC vigente, ci sarebbero ovviamente state anche nel nuovo PUG. La proprietà è però giunta alla conclusione che questo recupero non è possibile e ha deciso, al fine di alienare l'area all'**Autorità Portuale**, di procedere alla demolizione delle torri. La posizione del Comune in tal senso è già stata più volte espressa." La nota del sindaco in qualche modo risponde alla presa di posizione di Italia Nostra che ricordava come nel Piano Urbanistico Generale 2021 del Comune di Ravenna, a proposito delle torri si parlasse in termini del tutto diversi e si indicasse la prospettiva del loro salvataggio e della valorizzazione. Italia Nostra aveva chiesto

addirittura le dimissioni del sindaco. E la stessa richiesta è stata fatta propria anche da Potere al Popolo che scrive: "non è ammissibile che chi ci governa rappresentando la città abbia scritto e approvato quel progetto e poi lo abbia occultato volutamente per non intralciare gli affari e i profitti di Eni e AP. Di fronte a ciò che è emerso come prima cosa si dovrebbe immediatamente sospendere l'abbattimento che sta procedendo con una velocità assurda e avviare finalmente quel confronto pubblico che si è voluto evitare a tutti i costi. Ma non basta, in una vera democrazia compiuta, il Sindaco e la sua giunta dopo aver chiesto scusa alla città per averla presa in giro in questa maniera dovrebbero trarne le doverose conclusioni. Incapacità? Malafede? Forse entrambe combinate assieme. Per noi l'unica strada che dovrebbero prendere è quella di presentare le loro immediate dimissioni." A onor di cronaca, ricordiamo che la protesta per l'abbattimento delle Torri Hamon sembra appassionare ben poco i ravennati ma solo alcuni giornali e una piccola nicchia di ambientalisti e intellettuali. Domenica pomeriggio in Darsena alla manifestazione indetta da diverse associazioni sono intervenute pochissime persone. E questo disinteresse della città non dà certo forza alle richieste di chi vuole preservare quelle tracce di memoria della Ravenna industriale.

Italia Nostra: colpo di scena torri Hamon. Tutelate dal PUG, ma il sindaco muto e il piano nel cassetto da tre anni

"Colpo di scena nella vicenda delle torri Hamon. Siamo riusciti solo ora a guardare il nuovo Piano urbanistico generale del Comune di Ravenna (PUG) e quanto sta succedendo alle torri Hamon rispetto a ciò che si legge è inaudito. Così scrive, nel 2021, il PUG: "Raffineria ex SAROM che rappresenta l'impianto-simbolo di una lunga fase di sviluppo economico", "un'area collocata in una posizione strategica, () la Darsena ad ovest per prospettare un'area qualificata di attività terziarie e spazi pubblici in grado di potenziare il telaio verde della città esistente". " esistono alcune importanti potenzialità () la persistenza di alcune importanti e robuste tracce della natura e dell'industria preesistenti, si configura come una risorsa strategica: la striscia verde della pineta Monaldina() e i due straordinari monumenti di archeologia industriale delle torri di raffreddamento dell'ex raffineria che si fronteggiano a poca distanza dal Canale Candiano suggerendo la prefigurazione di una piazza alberata () una grande piazza contemporanea capace di ospitare grandi eventi culturali, artistici, musicali, sportivi, sociali e ludici all'aperto, per donare alla città un luogo da sempre 'ostile' attraverso un radicale capovolgimento di senso". E ancora, "l'ulteriore area da forestare e attrezzare compresa tra la fascia suddetta [quella delle due torri] e via Trieste". "Le aree cedute al Comune per il verde boschivo e forestale potranno essere realizzate () anche attraverso fondi del PNRR o altri fondi nazionali," "un paesaggio straordinario di transizione dinamica tra la memoria storica più profonda della città, la grande macchina portuale e le risorse naturali dell'ampia fascia costiera" Infine, afferma: ""Camini sonori", archeologia industriale da recuperare e rifunzionalizzare, le due torri Hamon () costituiscono una componente strutturante () che punta alla conservazione e attualizzazione dell'identità storica delle aree industriali. I "camini sonori" rappresentano i landmark riconoscibili e connotanti il nuovo paesaggio urbano, e potranno consentire la sua percezione dall'alto e accogliere funzioni compatibili con la particolare tipologia che li caratterizza". Conclude poi la "Piazza dei "camini sonori" () tiene insieme i due grandi camini di archeologia industriale () che il PUG intende conservare, tutelare e valorizzare e, unitamente al bosco attrezzato, costituisce uno spazio pubblico vitale nel quale svolgere eventi artistici, culturali, sociali, ludici e sportivi, in sinergia con gli usi e le funzioni che potranno essere accolti nei grandi camini sonori". Un progetto di tutt'altro tenore altro che abbattimento, distruzione del bosco cresciuto in questi anni e impianto fotovoltaico! Ma il Sindaco, nonostante si tratti di un'area ampia e strategica per la città, non ha aperto bocca su questo! Perché? Il PUG, già assunto e pubblicato per le osservazioni dei cittadini, dorme da tre anni nei cassetti e viene annullato sotto silenzio per quanto riguarda il comparto ex SAROM prima che sia aperto il dibattito per la fase dell'approvazione finale: perché un voltafaccia



così radicale, con le dichiarazioni ironiche di **Autorità Portuale**, il silenzio del Sindaco e il commiato lacrimoso di Vicesindaco Fusignani e Assessora al porto Randi? Il Sindaco de Pascale compia un gesto di coraggio e trasparenza, chieda ad ENI il completamento delle bonifiche dei terreni, fermi le demolizioni e faccia valere il PUG dove, sul frontespizio, è scritto il suo nome e quello dell'Assessora all'urbanistica ing. Del Conte. Faccia valere il progetto di qualità del PUG elaborato dai suoi Uffici nell'interesse dei cittadini; faccia rispettare gli interessi collettivi e la democrazia! I lavori alle torri hanno subito un'accelerata: salvi almeno la torre non ancora toccata oppure si dimetta." Italia Nostra sezione di Ravenna.

Giovedì ponte mobile chiuso

In accordo con la Capitaneria di Porto e l'Autorità di sistema portuale, il servizio mobilità e viabilità del Comune ha istituito per giovedì 11 aprile dalle 7.45 alle 8.15 e dalle 13.45 alle 14.15 il divieto di transito per tutti i veicoli e pedoni in via Attilio Monti, limitatamente al tratto in corrispondenza del ponte mobile, per consentire il passaggio delle imbarcazioni che partecipano alla Giornata nazionale del mare e della cultura marinara.



Torri Hamon: Ancisi chiede di conservarne una, ma senza creare un'area pubblica

Conservare una delle due Torri Hamon, senza trasformare il sito industriale in un'area pubblica, ma come semplice memoria storica per la città. A chiederlo in consiglio comunale è stata il capogruppo di Lista per Ravenna Alvaro Ancisi che ha chiesto semplicemente che il manufatto, per il quale non sono ancora partiti i lavori di demolizione, venga messo in sicurezza e continui a stagliarsi sulla Darsena. Secondo la visione di Lista per Ravenna, infatti, la torre non comporterebbe criticità al parco fotovoltaico che andrà a sorgere dopo che l'area sarà venduta all'**Autorità Portuale**. Secondo l'analisi del gruppo politico, la torre non andrebbe ad oscurare il sole e quindi non comprometterebbe la produzione di energia elettrica. In conclusione non sarebbe obbligatorio l'abbattimento.



Porto di Ravenna, calano i traffici del 9% nei primi tre mesi dell'anno

Apr 9, 2024 nei primi due mesi del 2024 ha movimentato complessivamente 3.813.170 tonnellate, in calo del 9,0% (quasi 379 mila di tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2023. Gli sbarchi sono stati pari a 3.295.005 tonnellate e gli imbarchi pari a 518.165 tonnellate (rispettivamente, -10,6% e +2,4% in confronto ai primi 2 mesi del 2023). Il numero di toccate delle navi è stato pari a 405, con 35 toccate in più (+8,6%) rispetto al 2023. Il mese di febbraio 2024 ha registrato una movimentazione complessiva di 2.049.990 tonnellate, in crescita del 2,1% (quasi 43 mila tonnellate in più) rispetto allo stesso mese del 2023. Analizzando le merci per condizionamento, nei primi due mesi del 2024, si evince che le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) - con una movimentazione pari a 3.020.992 tonnellate - sono diminuite del 10,6% (quasi 358 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2023; negativo anche il risultato delle merci su rotabili (281.274 tonnellate), in calo del 7,6% rispetto al 2023 e dei prodotti liquidi , che, con una movimentazione di 792.178 tonnellate, sono diminuiti del 2,6% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 640.423 tonnellate di merce, ha registrato nei primi due mesi del 2024, un calo pari al 39,3% (circa 414 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2023. Analizzando l'andamento delle singole merceologie, risulta negativa la movimentazione sia dei cereali , con 160.948 tonnellate, in calo del 63,1% rispetto al 2023 (oltre 275.000 tonnellate in meno), che delle farine , pari a 133.454 tonnellate, in calo del 9,9% rispetto al 2023. In diminuzione del 17,4% gli sbarchi dei semi oleosi , con 190.658 tonnellate; in calo anche gli oli animali e vegetali , pari a 72.190 tonnellate, (-47.182 tonnellate; -39,5% rispetto allo stesso periodo del 2023). I materiali da costruzione movimentati sono stati complessivamente 512.523 tonnellate, in diminuzione (-29,9%) rispetto al 2023 e le materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo , con 437.273 tonnellate, sono in calo (-35,2%) rispetto ai primi 2 mesi del 2023. Per i prodotti metallurgici sono state movimentate 907.400 tonnellate, in crescita del 7,8% rispetto allo stesso periodo del 2023. Nei primi 2 mesi del 2024, per quanto riguarda i prodotti petroliferi i, sono state movimentate 439.393 tonnellate, in diminuzione rispetto allo stesso periodo del 2023 (-2,7%). Positiva la movimentazione dei prodotti chimici (+26,7%), con 234.900 tonnellate e ottima la performance dei concimi , pari a 456.620 tonnellate (+88,6% rispetto al 2023). Nel primo bimestre del 2024 i contenitori , con 28.142 TEUs, sono diminuiti del 12,0% rispetto al 2023, con un calo che ha riguardato sia i TEUs pieni, pari a 22.107 (il 78,5% del totale dei TEUs) con un segno meno dell'8,9% rispetto al 2023, sia i TEUs vuoti, pari a 6.035 ed una diminuzione del 21,5% rispetto al 2023. La merce trasportata in container ,



Apr 9, 2024 nei primi due mesi del 2024 ha movimentato complessivamente 3.813.170 tonnellate, in calo del 9,0% (quasi 379 mila di tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2023. Gli sbarchi sono stati pari a 3.295.005 tonnellate e gli imbarchi pari a 518.165 tonnellate (rispettivamente, -10,6% e +2,4% in confronto ai primi 2 mesi del 2023). Il numero di toccate delle navi è stato pari a 405, con 35 toccate in più (+8,6%) rispetto al 2023. Il mese di febbraio 2024 ha registrato una movimentazione complessiva di 2.049.990 tonnellate, in crescita del 2,1% (quasi 43 mila tonnellate in più) rispetto allo stesso mese del 2023. Analizzando le merci per condizionamento, nei primi due mesi del 2024, si evince che le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) - con una movimentazione pari a 3.020.992 tonnellate - sono diminuite del 10,6% (quasi 358 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2023; negativo anche il risultato delle merci su rotabili (281.274 tonnellate), in calo del 7,6% rispetto al 2023 e dei prodotti liquidi , che, con una movimentazione di 792.178 tonnellate, sono diminuiti del 2,6% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 640.423 tonnellate di merce, ha registrato nei primi due mesi del 2024, un calo pari al 39,3% (circa 414 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2023. Analizzando l'andamento delle singole merceologie, risulta negativa la movimentazione sia dei cereali , con 160.948 tonnellate, in calo del 63,1% rispetto al 2023 (oltre 275.000 tonnellate in meno), che delle farine , pari a 133.454 tonnellate, in calo del 9,9% rispetto al 2023. In diminuzione del 17,4% gli sbarchi dei semi oleosi , con 190.658 tonnellate; in calo anche gli oli animali e vegetali , pari a 72.190 tonnellate, (-47.182 tonnellate; -39,5% rispetto allo stesso periodo del 2023). I materiali da costruzione movimentati sono stati complessivamente 512.523 tonnellate, in diminuzione (-29,9%) rispetto al 2023 e le

Sea Reporter

Ravenna

pari a 312.161 tonnellate, è calata del 10,2%, mentre il numero di toccate delle navi portacontainer, pari a 72, è in linea rispetto al 2023 (1 toccata in più). Buona la performance del mese di febbraio con 17.042 TEUs movimentati, di cui 13.648 pieni (+7,7%) e 3.394 vuoti (-0,6%), per 195.153 tonnellate mensili corrispondenti (+9,5% rispetto a febbraio 2023). Positivo il risultato complessivo nei primi 2 mesi del 2023 per trailer e rotabili, in aumento dell'8,7% per numero di pezzi movimentati (14.484 pezzi, 1.155 in più rispetto al 2023) ma in diminuzione del 7,6% in termini di merce movimentata (281.274 tonnellate). In controtendenza l'andamento della linea **Ravenna** - Brindisi - Catania, dove i pezzi movimentati, pari a 11.075, sono calati del 16,2% rispetto al 2023 (2.135 pezzi in meno). Risultato ottimo nei primi 2 mesi del 2024 per le automotive che hanno movimentato 3.094 pezzi, 3.054 pezzi in più rispetto ai soli 40 pezzi del 2023, grazie al traffico di vetture BMW sbarcate al terminal Sapor e dirette verso i mercati dell'Asia Orientale. Nel mese di febbraio al Terminal Crociere di **Ravenna** si sono registrati 3 scali di navi da crociera, per un totale di 140 passeggeri in "transito". Complessivamente nel primo bimestre del 2024 si sono registrati 5 scali di navi da crociera (mentre nei primi due mesi del 2023 non ce n'era stato nessuno) per un totale di 226 passeggeri. Dalle prime stime per il mese di marzo 2024 una movimentazione complessiva di poco superiore ai 2,3 milioni di tonnellate, in lieve diminuzione (-1%) rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Buono il risultato dei petroliferi, in aumento di oltre 100.000 tonnellate (+60%), dei metallurgici, in aumento di oltre 85.000 tonnellate (+21%), degli agroalimentari solidi, in aumento di oltre 42.000 tonnellate (+11,5%) e dei materiali da costruzione in aumento di oltre 21.000 tonnellate (+4,5%) mentre per le altre merceologie si stimano cali più o meno significativi: i chimici dovrebbero calare complessivamente del 53% (circa 67.500 tonnellate in meno), i concimi del 30% (circa 61.500 tonnellate in meno), gli agroalimentari liquidi del 4% (circa 4.000 tonnellate in meno) e i combustibili minerali solidi dell'82% (circa 55.500 tonnellate in meno). In diminuzione rispetto a marzo 2023 anche la merce su trailer sia per tonnellate (-17,3% in meno) che per numero di trailer, con quasi 1.800 pezzi in meno (-23%). Si stima in calo anche la merce in container per tonnellate (quasi -24% in meno) che per numero di TEUs (4.800 in meno, con un calo del 21%). Il primo trimestre 2024 dovrebbe chiudersi, in sintesi, con una movimentazione complessiva di poco più di 6,1 milioni di tonnellate, in calo di circa il 6% rispetto allo stesso periodo del 2023, grazie al parziale recupero dei mesi di febbraio e marzo rispetto all'apertura di gennaio. Come progressivo, sono in crescita solamente i concimi, per 153.000 tonnellate (+34%), i petroliferi per oltre 103.000 tonnellate (+14,3%) e i metallurgici per oltre 150.000 tonnellate (+12%). In calo di quasi il 25%, invece, gli agroalimentari (oltre 375.000 tonnellate in meno) e di circa il 5,5% i chimici (oltre 18.000 tonnellate in meno). In diminuzione (-16,4%) anche i materiali da costruzione, per oltre 197.000 tonnellate in meno. Stima negativa nei primi 3 mesi del 2024 per i container, con quasi 46 mila TEUs (oltre 8.600 TEUs in meno; -15,8% rispetto al 2023); dal punto di vista dei volumi movimentati, la merce in container è stimata in poco più di 504 mila tonnellate, in diminuzione del 15,8% rispetto

Sea Reporter

Ravenna

al 2023. In calo anche il numero dei trailer movimentati che, nel primo trimestre del 2024, dovrebbero raggiungere i 17.000 pezzi (oltre 3.900 pezzi in meno, -18,7%) e con la merce su trailer attestata su poco più di 430 mila tonnellate, in diminuzione dell'11,2% rispetto a quella movimentata nello stesso periodo del 2023. Per quanto riguarda le crociere a marzo 2024 si sono registrati 3 scali per 142 passeggeri e pertanto per i primi 3 mesi gli scali di navi da crociera sono 8 per un totale di 368 passeggeri, contro i 2 scali e i 91 passeggeri dello scorso anno registrati tutti a marzo 2023.

(Sito) Ansa

Livorno

Migranti, attesa nave Ocean Viking a Livorno con 53 uomini

Previsto domani alle ore 9 l'attracco in **porto** a **Livorno** della Ocean Viking con a bordo 53 migranti, tutti uomini tra cui solo due minori non accompagnati. I migranti sono stati salvati al largo delle coste della Libia dalla Ocean Viking a bordo di un barcone di legno in evidente difficoltà. La nave ong attraccherà alla banchina 62 con il collaudato dispositivo di protezione civile, 118 e polizia alla Stazione marittima. I migranti dovrebbero rimanere in Toscana e saranno ridistribuiti in tutte le province.



The screenshot shows a news article from ANSA. At the top right is the ANSA logo. Below it is the title "Migranti, attesa nave Ocean Viking a Livorno con 53 uomini". Under the title is a photograph of the Ocean Viking ship, a large red and white vessel. Below the photo is the date and time "04/09/2024 17:08". At the bottom of the screenshot is a short summary of the article, which matches the text on the left of the page.

Agenparl

Livorno

Iniziativa aggiornate anniversario Moby Prince

(AGENPARL) - mar 09 aprile 2024 33° anniversario della tragedia del Moby Prince: le iniziative del 10 aprile e le rappresentazioni al Teatro delle Commedie **Livorno**, 9 aprile 2024 - Domani, mercoledì 10 aprile ricorre il 33° Anniversario della tragedia del Moby Prince, la più grande sciagura della marineria civile italiana, che si consumò davanti al **porto di Livorno**. "Per non dimenticare", anche quest'anno il Comune di **Livorno**, con il patrocinio della Camera dei Deputati, della Regione Toscana, della Provincia di **Livorno**, dell'Associazione "140 Familiari delle Vittime del Moby Prince" e dell'associazione "10 Aprile Vittime del Moby Prince", celebrerà l'Anniversario con cerimonie e iniziative. Questo il programma: mercoledì 10 aprile, alle ore 11 in Fortezza Nuova, deposizione di una corona presso il Monumento in ricordo delle Vittime; alle ore 12, in Cattedrale, Funzione religiosa; alle ore 14.30 a Palazzo Civico, in Sala Consiliare, saluto del sindaco Salvetti ai familiari delle Vittime e ai rappresentanti delle istituzioni. È prevista una diretta streaming della cerimonia in Consiglio su <https://livorno.consiglicloud.it/> Alle ore 16.30 da Piazza del Municipio partirà il Corteo che raggiungerà l'Andana degli Anelli (**Porto** Mediceo) passando da viale Avvalorati, piazza della Repubblica, via Grande, piazza Micheli, ponte dei Francesi. Alle ore 17 all'Andana degli Anelli deposizione del cuscino di rose inviato dal Presidente della Repubblica e della corona di alloro del Comune. È prevista la lettura dei nomi delle Vittime e il lancio di rose in mare. Moby Prince, 33 metri per non dimenticare Mercoledì 10 aprile, durante il corteo in memoria delle 140 vittime (quindi dalle ore 16.30 con partenza dal Palazzo Comunale), si svolgerà l'iniziativa "Documenta24_33 anni su tela", promossa dal progetto Documenta dell'associazione Effetto Collaterale, in collaborazione con le associazioni dei familiari delle Vittime della strage avvenuta a **Livorno** il 10 aprile 1991. L'iniziativa propone un gesto tanto semplice quanto simbolico: durante il corteo in ricordo della strage verrà stesa a terra - nella tratta finale del percorso prima dell'arrivo al **porto** - una striscia di tessuto bianco lunga 33 metri, un metro per ogni anno trascorso dalla strage. Trentatré metri che simboleggiano una linea del tempo e della memoria in cui è sempre presente il rischio di vuoto, dimenticanza, non curanza. Scopo di Documenta24 è invitare il corteo cittadino e tutte le persone manifestanti ad attraversare quella tela bianca di oblio, trasformando il gesto individuale del calpestio in un'azione corale capace di imprimere una traccia, un'orma di memoria collettiva. "Manifestare con consapevolezza e determinazione per la memoria delle 140 vittime, per la verità e la giustizia sulla strage - spiega Attilio Zavatta, ideatore dell'iniziativa e uno dei fondatori del progetto Documenta - è ciò che compiono da 33 anni



04/09/2024 11:41

(AGENPARL) - mar 09 aprile 2024 33° anniversario della tragedia del Moby Prince: le iniziative del 10 aprile e le rappresentazioni al Teatro delle Commedie Livorno, 9 aprile 2024 - Domani, mercoledì 10 aprile ricorre il 33° Anniversario della tragedia del Moby Prince, la più grande sciagura della marineria civile italiana, che si consumò davanti al porto di Livorno. "Per non dimenticare", anche quest'anno il Comune di Livorno, con il patrocinio della Camera dei Deputati, della Regione Toscana, della Provincia di Livorno, dell'Associazione "140 Familiari delle Vittime del Moby Prince" e dell'associazione "10 Aprile Vittime del Moby Prince", celebrerà l'Anniversario con cerimonie e iniziative. Questo il programma: mercoledì 10 aprile, alle ore 11 in Fortezza Nuova, deposizione di una corona presso il Monumento in ricordo delle Vittime; alle ore 12, in Cattedrale, Funzione religiosa; alle ore 14.30 a Palazzo Civico, in Sala Consiliare, saluto del sindaco Salvetti ai familiari delle Vittime e ai rappresentanti delle istituzioni. È prevista una diretta streaming della cerimonia in Consiglio su <https://livorno.consiglicloud.it/> Alle ore 16.30 da Piazza del Municipio partirà il Corteo che raggiungerà l'Andana degli Anelli (Porto Mediceo) passando da viale Avvalorati, piazza della Repubblica, via Grande, piazza Micheli, ponte dei Francesi. Alle ore 17 all'Andana degli Anelli deposizione del cuscino di rose inviato dal Presidente della Repubblica e della corona di alloro del Comune. È prevista la lettura dei nomi delle Vittime e il lancio di rose in mare. Moby Prince, 33 metri per non dimenticare Mercoledì 10 aprile, durante il corteo in memoria delle 140 vittime (quindi dalle ore 16.30 con partenza dal Palazzo Comunale), si svolgerà l'iniziativa "Documenta24_33 anni su tela", promossa dal progetto Documenta dell'associazione Effetto Collaterale, in collaborazione con le associazioni dei familiari delle Vittime della strage avvenuta a Livorno il 10 aprile 1991. L'iniziativa propone un gesto tanto semplice quanto simbolico: durante il corteo in ricordo della strage verrà stesa a terra - nella tratta finale del percorso prima dell'arrivo al porto - una striscia di tessuto bianco lunga 33 metri, un metro per ogni anno trascorso dalla strage. Trentatré metri che simboleggiano una linea del tempo e della memoria in cui è sempre presente il rischio di vuoto, dimenticanza, non curanza. Scopo di Documenta24 è invitare il corteo cittadino e tutte le persone manifestanti ad attraversare quella tela bianca di oblio, trasformando il gesto individuale del calpestio in un'azione corale capace di imprimere una traccia, un'orma di memoria collettiva. "Manifestare con consapevolezza e determinazione per la memoria delle 140 vittime, per la verità e la giustizia sulla strage - spiega Attilio Zavatta, ideatore dell'iniziativa e uno dei fondatori del progetto Documenta - è ciò che compiono da 33 anni tanti cittadini, oltre a tanti familiari delle vittime, ed è ciò che rappresenterà

Agenparl

Livorno

tanti cittadini, oltre a tanti familiari delle vittime, ed è ciò che rappresenterà quella tela bianca alla fine del corteo dopo che centinaia di persone l'avranno attraversata lasciando la propria orma. Grazie ad un'azione collettiva diverranno dunque 33 metri contro l'oblio, in una trasposizione materiale dell'idea che anima ogni anno il corteo per la memoria delle 140 vittime del Moby Prince. La speranza è che poi quella tela, quell'oggetto di memoria collettiva e partecipata, con la collaborazione di istituzioni e associazioni, possa essere esposta in uno spazio pubblico della città, così da continuare a tenere vivo il ricordo della strage in un'azione di memoria che vada oltre il giorno dell'anniversario del 10 aprile". Dal 2019 Documenta, progetto dell'associazione Effetto Collaterale, contribuisce alla generazione collettiva di una memoria più consapevole della strage del Moby Prince, attraverso l'uso di linguaggi creativi diversi, esplorando luoghi dimenticati della città, sollecitando la partecipazione attiva dei cittadini, per non dimenticare e non smettere di chiedere verità e giustizia. Modifiche alla viabilità Per consentire la sosta ai mezzi dei rappresentanti delle istituzioni e delle delegazioni delle amministrazioni partecipanti, mercoledì 10 aprile, dalle ore 8 alle ore 19.30, sarà in vigore il divieto di sosta con rimozione forzata in entrambi i lati della carreggiata principale del tratto di viale Avvalorati compreso tra via Mons. Filippo Ganucci e via della Madonna, con conseguente abrogazione degli spazi di sosta a pagamento ivi presenti. A partire dalle ore 16.30 la circolazione sarà momentaneamente interrotta dagli agenti della Polizia municipale lungo il percorso del corteo, per il tempo strettamente necessario al passaggio dei partecipanti. I mezzi pubblici potranno osservare itinerari alternativi. Le matinée al Teatro delle Commedie con M/T Moby Prince 3.0 A partire da mercoledì 10 aprile, 33° Anniversario della tragedia del Moby Prince, fino a sabato 13 aprile, al Nuovo Teatro delle Commedie di Livorno (via Giuseppe Maria Terreni, 3/5) andrà in scena, in modalità matinée per le scuole superiori, M/T Moby Prince 3.0 Quattro giorni di rappresentazioni ed incontri che coinvolgeranno gli studenti livornesi nel racconto di un episodio fortemente radicato nel territorio, ma di cui spesso si ignorano fatti e conseguenze sulle persone che ne sono rimaste colpite. Il progetto è realizzato con il Patrocinio e la Compartecipazione del Comune di Livorno e con il contributo di CONAD. Il 10 aprile 1991 la collisione tra il traghetto della Navarma e la petroliera Agip Abruzzo nella rada di fronte al porto di Livorno. Oggi, due giovani attori che all'epoca dei fatti non erano ancora nati si affiancano sul palco nello spettacolo teatrale che racconta l'incidente dal punto di vista di chi era a bordo del Moby Prince. Per farlo, si utilizza l'interazione - visiva e narrativa - tra le due componenti drammaturgiche della messa in scena in cui immagini e parole conducono lo spettatore nell'enorme buco nero che avvolge ogni aspetto della vicenda, disorientandolo fino al punto da chiedersi come tutto questo sia stato possibile. MT Moby Prince 3.0 - nuovo allestimento di una precedente produzione che ha debuttato al Teatro Goldoni di Livorno il 28 ottobre 2006 - è caratterizzato da un testo radicalmente rivisto, due nuovi interpreti e da un'immagine molto connotata nella

Agenparl

Livorno

contemporaneità che si allontana da quella tradizionalmente associata al teatro di narrazione, pur facendone parte. Lo spettacolo, coprodotto dal Teatro Nazionale di Genova, si avvale della collaborazione delle due associazioni livornesi dei familiari delle Vittime e racconta la vicenda dalla sera dell'incidente alle recenti Commissioni parlamentari d'Inchiesta. Trailer: <https://www.youtube.com/watch?v=nlroOTcaoL4> Calendario degli spettacoli al Nuovo Teatro delle Commedie di Livorno: mercoledì 10/4 ore 11, giovedì 11/4 ore 11, venerdì 12/4 ore 11, sabato 13/4 ore 8.30. Matinée riservate alle scuole superiori di Livorno con ingresso gratuito e prenotazione obbligatoria. Sostengono lo spettacolo: ErreDue SPA; Le Piantagioni del Caffè Srl; E-REPAIR SRL. M/T MOBY PRINCE 3.0 di Francesco Gerardi e Marta Pettinari con Lorenzo Satta e Alessio Zirulia regia Federico Orsetti regia video e sound design Fabio Fiandrini disegno luci Davide Riccardi responsabile tecnico Giovanni Ghezzi produzione Grufo e Grufo e La Nave Europa con TNG Teatro Nazionale di Genova e con Associazione "140" Familiari Vittime Moby Prince e Associazione 10 Aprile Familiari Vittime Moby Prince Onlus.

VIVICITTÀ 2024: LIVORNO SI PREPARA PER FESTEGGIARE AL MEGLIO I 40 ANNI DELLA MANIFESTAZIONE PODISTICA TARGATA UISP

(AGENPARL) - **mar** 09 aprile 2024 COMUNICATO STAMPA VIVICITTÀ A

2024: LIVORNO SI PREPARA PER FESTEGGIARE AL MEGLIO I 40 ANNI

La gara da 10 chilometri varrà anche come tappa del Criterium Podistico

Toscano e del Giro Podistico delle Valli Etrusche Mancano ormai pochi giorni

al Vivicittà 2024 . Domenica 14 aprile andrà infatti in scena la 39esima

edizione della manifestazione podistica promossa in tutta Italia dalla Uisp e

non sarà un'edizione come tutte le altre. Il Vivicittà, infatti, festeggia i suoi primi

40 anni, un traguardo davvero importante che Livorno vuole celebrare nel

migliore dei modi. Il Comitato Terre Etrusco-Labroniche della Uisp,

organizzatore del Vivicittà insieme all' Atletica Amaranto con il patrocinio del

Comune di Livorno e dell' Autorità di Sistema **Portuale** del **Mar Tirreno**

Settentrionale, è pronto ad accogliere le tantissime persone che invaderanno le

strade di Livorno. Lo slogan di quest'anno del Vivicittà è " Movimenti

sostenibili ", due semplici parole che rimandano alla storia del Vivicittà e

all'attività che ogni giorno viene portata avanti dal Comitato Terre Etrusco-

Labroniche della Uisp, dove lo sport viene visto come un motore di inclusione

a tutti i livelli. Il Vivicittà diventa così un'occasione per promuovere la sostenibilità sotto ogni punto di vista, da quello

ambientale a quello sociale, come fatto anche negli scorsi anni quando si sono accesi i riflettori su temi fondamentali

come la pace, i diritti umani e la solidarietà. A Livorno, il Vivicittà sarà tutto questo e molto di più. L'obiettivo è quello

di superare i 350 iscritti di dodici mesi fa e toccare quota 400 partecipanti . A recitare un ruolo da padrone saranno

con ogni probabilità le società labroniche, che si presenteranno in massa al via con i loro atleti nelle varie categorie. In

tanti si sfideranno lungo il percorso da 10 chilometri, valido anche come 3a tappa del Criterium Podistico Toscano

2024 e 3a tappa del Giro Podistico delle Valli Etrusche . Accanto alla prova competitiva, ci sarà spazio anche per tutti

coloro che vorranno confrontarsi sul percorso non competitivo da 5 chilometri . «Sono 40 anni di Vivicittà - ha

dichiarato in conferenza stampa Daniele Bartolozzi, presidente del Comitato Terre Etrusco-Labroniche della Uisp - e

per questo ci teniamo particolarmente a questa edizione. Ci aspettiamo un grande numero di iscritti, un'affluenza

ancor più nutrita rispetto agli anni scorsi. Il Vivicittà è l'emblema di come sia possibile vivere lo sport in maniera

alternativa rispetto alla sola dimensione competitiva. Voglio ringraziare il Comune e l'Autorità **Portuale** per averci

sostenuto durante l'organizzazione e i nostri partner, che sono davvero fondamentali per riuscire a realizzare un evento

come il Vivicittà». «Siamo soddisfatti - ha confermato Luca Salvetti, sindaco di Livorno - che tutto sia pronto nel

migliore dei modi per il Vivicittà 2024. Il Comitato Terre Etrusco-Labroniche della Uisp e l'Atletica Amaranto ci hanno

messo l'anima in questo Vivicittà, organizzandolo con grande passione e tanto trasporto. Sarò presente alle



(AGENPARL) - mar 09 aprile 2024 COMUNICATO STAMPA VIVICITTÀ A 2024: LIVORNO SI PREPARA PER FESTEGGIARE AL MEGLIO I 40 ANNI La gara da 10 chilometri varrà anche come tappa del Criterium Podistico Toscano e del Giro Podistico delle Valli Etrusche Mancano ormai pochi giorni al Vivicittà 2024 . Domenica 14 aprile andrà infatti in scena la 39esima edizione della manifestazione podistica promossa in tutta Italia dalla Uisp e non sarà un'edizione come tutte le altre. Il Vivicittà, infatti, festeggia i suoi primi 40 anni, un traguardo davvero importante che Livorno vuole celebrare nel migliore dei modi. Il Comitato Terre Etrusco-Labroniche della Uisp, organizzatore del Vivicittà insieme all' Atletica Amaranto con il patrocinio del Comune di Livorno e dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, è pronto ad accogliere le tantissime persone che invaderanno le strade di Livorno. Lo slogan di quest'anno del Vivicittà è " Movimenti sostenibili ", due semplici parole che rimandano alla storia del Vivicittà e all'attività che ogni giorno viene portata avanti dal Comitato Terre Etrusco-Labroniche della Uisp, dove lo sport viene visto come un motore di inclusione a tutti i livelli. Il Vivicittà diventa così un'occasione per promuovere la sostenibilità sotto ogni punto di vista, da quello ambientale a quello sociale, come fatto anche negli scorsi anni quando si sono accesi i riflettori su temi fondamentali come la pace, i diritti umani e la solidarietà. A Livorno, il Vivicittà sarà tutto questo e molto di più. L'obiettivo è quello di superare i 350 iscritti di dodici mesi fa e toccare quota 400 partecipanti . A recitare un ruolo da padrone saranno con ogni probabilità le società labroniche, che si presenteranno in massa al via con i loro atleti nelle varie categorie. In tanti si sfideranno lungo il percorso da 10 chilometri, valido anche come 3a tappa del Criterium Podistico Toscano 2024 e 3a tappa del Giro Podistico delle Valli Etrusche . Accanto alla prova competitiva, ci sarà spazio anche per tutti coloro che vorranno confrontarsi sul percorso non competitivo da 5 chilometri . «Sono 40 anni di Vivicittà - ha dichiarato in conferenza stampa Daniele Bartolozzi, presidente del Comitato Terre Etrusco-Labroniche della Uisp - e per questo ci teniamo particolarmente a questa edizione. Ci aspettiamo un grande numero di iscritti, un'affluenza ancor più nutrita rispetto agli anni scorsi. Il Vivicittà è l'emblema di come sia possibile vivere lo sport in maniera alternativa rispetto alla sola dimensione competitiva. Voglio ringraziare il Comune e l'Autorità Portuale per averci sostenuto durante l'organizzazione e i nostri partner, che sono davvero fondamentali per riuscire a realizzare un evento come il Vivicittà. «Siamo

Agenparl

Livorno

9.30 al Campo Scuola per dare il via a questo Vivicittà, uno degli ultimi appuntamenti di questo mio mandato da sindaco. Sarà bellissimo vedere tante persone correre lungo le strade di Livorno». Il percorso del Vivicittà 2024 sarà identico a quello dell'edizione 2023. Il ritrovo è fissato per domenica 14 aprile alle 7.30 al Campo Scuola di via dei Pensieri, con la partenza della gara programmata per le 9.30. Dalla zona Stadio, i runner si muoveranno verso il cuore della città per raggiungere prima il quartiere Venezia ed entrare in Fortezza Vecchia, dove ci sarà il giro di boa per poi rientrare verso il lungomare e tagliare il traguardo sul rettilineo del Campo Scuola. L'iscrizione al Vivicittà è di 10 euro, sia per la gara competitiva che per la non competitiva. Le iscrizioni termineranno il 12 aprile. Chi si vorrà iscrivere il giorno stesso del Vivicittà potrà farlo pagando 15 euro. Ufficio stampa Uisp Terre Etrusco-Labroniche - -- Avvertenze ai sensi del D.Lgs. 196/2003.

Chi becca il verme più buono

LIVORNO Se qualcuno ancora si chiedesse come mai i grandi player della trasportistica marittima si stanno buttando anche sul terminalismo Grimaldi ha messo le mani sia sul Terminal Darsena Toscana di **Livorno** sia sulla nuova Darsena traghetti di Civitavecchia, MSC compra terminal in mezzo mondo potrebbe avere la risposta da un semplice controllo sui bilanci: infatti tutti i vettori container, dopo una stagione d'oro stanno ora perdendo soldi, con cali anche del 30/40% rispetto al passato, mentre i terminal guadagnano, e sembrano destinati a guadagnare sempre di più, purché siano adeguati e veloci. Gli analisti concordano sul fatto che ormai l'economia mondiale della logistica comporta la necessità, per chi non lavora in nicchia, di operare con catene complete. Non più solo navi, ma anche intermodale alla massima espressione, con propri vettori stradali, ferroviari e perché no, anche aerei. Investimenti colossali, ma la finanza d'investimento non manca perché la liquidità c'è e cerca remunerazione in tempi non storici. Rimangono aperte le opzioni di nicchia: general cargo, heavy lift, freezer, eccetera. E anche collegamenti spot con vettori medi su destinazioni non coperte dai grandi merger. Come dice l'antico adagio, il passero che si sveglia prima e prima esplora è quello che becca il verme più appetitoso. (A.F.)



Primo esame AdSP Nord Tirreno

LIVORNO La Camera di Commercio della Maremma e del **Tirreno**, in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per la Toscana e l'Umbria, organizza un convegno sulla riforma del Codice Doganale Europeo, che comporterà importanti cambiamenti sia del modello operativo delle **autorità** doganali, sia delle procedure doganali per gli operatori economici. Insieme ci sarà un approfondimento sul decreto delle Zone Logistiche Semplificate, finalmente pubblicato nell'ultimo numero della Gazzetta Ufficiale. L'appuntamento è per domani, giovedì 11 aprile dalle ore 10 alle 13 nella sede camerale di Livorno, in Piazza del Municipio 48. Interverranno il presidente della CCIAA della Maremma e del **Tirreno** Riccardo Breda, la deputata e capogruppo in Commissione Lavoro onorevole Chiara Tenerini, il direttore territoriale ADM per la Toscana e l'Umbria Davide Bellosi, il presidente del Consiglio Territoriale degli Spedizionieri Doganali della Toscana e Umbria Maurizio Macera, il segretario generale dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** Matteo Paroli. Seguiranno, moderati da Alberto Siniscalchi della direzione territoriale ADM Toscana e Umbria, le relazioni tecniche di Gaetano Sassone della direzione Territoriale ADM Toscana e Umbria su La nuova **autorità** doganale europea al centro della riforma del Codice doganale dell'UE, Stefano Rigato spedizioniere doganale iscritto all'albo professionale di Firenze su Il nuovo Codice doganale dell'Unione e il ruolo dei doganalisti e Matteo Paroli su La ZLS e la Zona Franca Doganale quali possibili strumenti di semplificazione delle procedure doganali in ambito **portuale**. Il convegno proseguirà poi con una tavola rotonda che prenderà in analisi alcuni casi di studio ed interverranno Michele Roccabianca di Banfi S.r.l., Pierluca Rossi di Hillebrand Gori Italy S.r.l., Paolo Farci di Nuovo Pignone S.r.l., Alberto Bartolozzi di Savino del Bene S.p.A. Il convegno ha l'obiettivo di fornire un quadro complessivo della riforma del Codice doganale, esaminando le modifiche introdotte e le novità più rilevanti, i benefici e le responsabilità per gli operatori economici, il ruolo e le responsabilità delle **autorità** doganali e il loro interfacciarsi con la istituenda **autorità** doganale europea. Saranno riconosciuti n. 3 crediti formativi professionali dal Consiglio Territoriale degli Spedizionieri Doganali della Toscana e Umbria agli Spedizionieri Doganali iscritti all'Albo partecipanti al convegno. La partecipazione è libera e gratuita, per partecipare è necessario iscriversi online al seguente link, disponibile anche nella home page del sito camerale: <https://docs.google.com/>.



Livorno pronta alla "Settimana Velica Internazionale"

LIVORNO - Poco più di una settimana e il mare davanti alla costa livornese sarà punteggiato da centinaia di vele, dai piccoli Hansa 303 ai grandi yachts. È lo spettacolo della Settimana Velica Internazionale - Trofeo Accademia Navale, che quest'anno parte leggermente in anticipo, da sabato 20 aprile a domenica 28. Anticipata rispetto ai tempi del 1° Maggio, ma in compenso con un programma ancora più ricco, più articolato, e specialmente più aperto alla fruizione di chi non andrà in mare ma vorrebbe entrare nello spirito della settimana: perché questa volta in tradizionale "Villaggio" che accompagna le regate avrà luogo non più negli ristretti spazi del porto Mediceo o - come nelle ultime edizioni - alla terrazza Mascagni, bensì all'interno della "Porta a Mare", per far conoscere meglio il pregevole lavoro di recupero delle ex officine del Cantiere Navale Orlando diventato un vero e proprio "mall", ovvero uno shopping space con centinaia di offerte sia commerciali che culturali. Il 20 aprile alle 17 proprio all'interno delle storiche officine diventate "La Porta a Mare" avrà luogo la cerimonia ufficiale di inaugurazione degli eventi. La "Settimana Velica Internazionale" sta impegnando da settimane tutti i circoli nautici della costa per la preparazione e l'accoglienza: arriveranno infatti centinaia di atleti da tutte le parti d'Europa, insieme agli allievi di numerose Accademie Navali di paesi amici: gli allievi, nelle loro divise di gala, parteciperanno mercoledì 24 intorno alle 10 alla tradizionale sfilata con le bandiere al vento dal Porto Mediceo fino al Municipio, dove saranno accolti dal sindaco e dai presidenti dei circoli. Saranno presenti anche gli studenti delle scuole livornesi che hanno partecipato al concorso del giornale il Tirreno "Il mare, le vele". Molto partecipata, come sempre, la serie di regate riservate ai diversamente abili, appoggiate anche quest'anno al Gruppo Vela dell'Assonautica, di cui è fresco presidente nel campione e navigatore paraplegico Igor Macera. Insieme alle regate (a parte il calendario) la "Settimana" offrirà conferenze, spettacoli culturali, rassegna di auto storiche, regatine di radiomodelli nello specchio d'acqua della Darsena, incontri di basket a tre, presentazioni di libri (tra i quali "I fari di Toscana e Liguria" di Elisabetta Arrighi e Biancamaria Monticelli) conferenze sulla cucina e in chiusura, la fanfara dell'Accademia Navale prima del trasferimento nell'istituto dove avrà luogo la cerimonia finale. **LE REGATE:** Gli Open Skiff (raduno; interzonale) presso il Circolo Nautico il 20 e il 21; Wmg Foil al Centro Wmdsurf 3 Ponti (20 e 21); iFlyingJunior al Circolo Nautico Quercianella (20 e 21); iFireball al Circolo Nautico Castiglioncello (20 e 21); la classe Star al Circolo Velico Antignano - Sezione Velica - (20 e 21); gli Optimist al Circolo Velico Antignano (il 21); J24 alla Lega Navale (il 27 e 28); i Tridente 16 - Naval Academies Regatta al Circolo Velico Antignano - Accademia Navale (dal 26 al 28); gli Open Skiff (regata nazionale) al Cn **Livorno** (dal



LIVORNO - Poco più di una settimana e il mare davanti alla costa livornese sarà punteggiato da centinaia di vele, dai piccoli Hansa 303 ai grandi yachts. È lo spettacolo della Settimana Velica Internazionale - Trofeo Accademia Navale, che quest'anno parte leggermente in anticipo, da sabato 20 aprile a domenica 28. Anticipata rispetto ai tempi del 1° Maggio, ma in compenso con un programma ancora più ricco, più articolato, e specialmente più aperto alla fruizione di chi non andrà in mare ma vorrebbe entrare nello spirito della settimana: perché questa volta in tradizionale "Villaggio" che accompagna le regate avrà luogo non più negli ristretti spazi del porto Mediceo o - come nelle ultime edizioni - alla terrazza Mascagni, bensì all'interno della "Porta a Mare", per far conoscere meglio il pregevole lavoro di recupero delle ex officine del Cantiere Navale Orlando diventato un vero e proprio "mall", ovvero uno shopping space con centinaia di offerte sia commerciali che culturali. Il 20 aprile alle 17 proprio all'interno delle storiche officine diventate "La Porta a Mare" avrà luogo la cerimonia ufficiale di inaugurazione degli eventi. La "Settimana Velica Internazionale" sta impegnando da settimane tutti i circoli nautici della costa per la preparazione e l'accoglienza: arriveranno infatti centinaia di atleti da tutte le parti d'Europa, insieme agli allievi di numerose Accademie Navali di paesi amici: gli allievi, nelle loro divise di gala, parteciperanno mercoledì 24 intorno alle 10 alla tradizionale sfilata con le bandiere al vento dal Porto Mediceo fino al Municipio, dove saranno accolti dal sindaco e dai presidenti dei circoli. Saranno presenti anche gli studenti delle scuole livornesi che hanno partecipato al concorso del giornale il Tirreno "Il mare, le vele". Molto partecipata, come sempre, la serie di regate riservate ai diversamente abili, appoggiate anche quest'anno al Gruppo Vela dell'Assonautica, di cui è fresco presidente nel campione e navigatore paraplegico Igor Macera. Insieme alle regate (a parte il calendario) la "Settimana" offrirà conferenze, spettacoli culturali,

La Gazzetta Marittima

Livorno

26 al 28); Martin 16 / MR2.4 I Hansa 303 al Gruppo Vela Assonautica. In calendario (il 28) la Regata d'altura Ore e Rating (Fiv) e l'avvincente Ran, Regata Accademia Navale, che prevede una navigazione di 630 - miglia da Livorno a Porto Cervo, poi Capri e rientro a **Livorno** (base allo Yacht Club). La partenza della Ran è fissata alle 19,30 del 24 aprile nelle acque della Terrazza Mascagni. Dal 20 al 2.8 al Molo Mediceo saranno poi ormeggiate le vele d'epoca della Marina Militare.

"Chi siamo noi portuali"

LIVORNO - Va in scena il prossimo giovedì 18 aprile alle 21.15 lo spettacolo firmato da Gabriele Benucci e Fabrizio Brandi - che sarà anche interprete - dedicato alla storia della Compagnia Lavoratori Portuali di **Livorno** nel suo rapporto con la città. Lo spettacolo è presentato dall'Associazione Culturale Achab col contributo del Comune di **Livorno** - Assessorato al **Porto**, della Compagnia Portuale di **Livorno** e della Compagnia Impresa Lavoratori Portuali. La location per lo spettacolo non poteva essere che il Cinema Teatro Quattro Mori, nel cuore stesso del Palazzo dei Portuali. In scena con Brandi anche il Maestro Massimo Signorini con la sua fisarmonica. L'assessore al **porto** Barbara Bonciani: ha commentato "**Livorno** è città nata dal mare, principale **porto** del Granducato di Toscana nel XVII sec, tra i porti più trafficati del Mediterraneo. La storia e il destino della città sono legati da sempre alla presenza del **porto** che ne caratterizza le origini e lo sviluppo e che ancora oggi permea la forma mentis di chi la abita. Questo spettacolo è un viaggio emozionale nella memoria storica della città' **porto** di **Livorno**. Mediante la ricostruzione delle vicende che vanno dalla costruzione della Compagnia portuale di **Livorno** fino alle trasformazioni successive ai decreti Prandini del 1989 che cambiano radicalmente la storia della portualità italiana e livornese si comprendono i motivi dello stretto legame tra il **porto** e la sua città e il ruolo economico, ma anche sociale e culturale svolto dalla Compagnia Portuale di **Livorno**." Per il presidente della Compagnia Portuale di **Livorno** Enzo Raugel: "L'iniziativa del 18 Aprile ai 4 Mori organizzata dall'Associazione Achab sulla storia della Compagnia Lavoratori Portuali e la città ci ha emotivamente coinvolti ed abbiamo accolto molto positivamente la finalità di far conoscere alle nuove generazioni cosa ha significato la Compagnia per il **porto** e più in generale per la città. Nel suo percorso evolutivo la Compagnia è divenuta sempre di più punto di riferimento per la città, marcando un forte legame con il territorio e le Istituzioni. Ha puntato a fare del Palazzo del Portuale un luogo di cultura con l'apertura della biblioteca e delle attività del cinema 4 Mori. Forti sono stati gli interventi in ambito sociale e solidaristico, non solo con la città ma anche in ambito nazionale. La Compagnia oggi, con il superamento della riserva, non ha più la centralità del lavoro in **porto**, ma ha sviluppato un forte profilo imprenditoriale attraverso la partecipazione all'impresa terminalista CILP, oggi seconda impresa portuale per fatturato e personale, e alla controllata **Livorno** Reefer, unica azienda portuale che tratta stoccaggio di frutta esotica a temperatura controllata. Continuiamo quindi a mantenere un ruolo di riferimento per il lavoro e lo sviluppo delle attività portuali, frutto della nostra storia e di quello che per decenni abbiamo significato." Il progetto teatrale guarda alla valorizzazione



LIVORNO - Va in scena il prossimo giovedì 18 aprile alle 21.15 lo spettacolo firmato da Gabriele Benucci e Fabrizio Brandi - che sarà anche interprete - dedicato alla storia della Compagnia Lavoratori Portuali di Livorno nel suo rapporto con la città. Lo spettacolo è presentato dall'Associazione Culturale Achab col contributo del Comune di Livorno - Assessorato al Porto, della Compagnia Portuale di Livorno e della Compagnia Impresa Lavoratori Portuali. La location per lo spettacolo non poteva essere che il Cinema Teatro Quattro Mori, nel cuore stesso del Palazzo dei Portuali. In scena con Brandi anche il Maestro Massimo Signorini con la sua fisarmonica. L'assessore al porto Barbara Bonciani: ha commentato: "Livorno è città nata dal mare, principale porto del Granducato di Toscana nel XVII sec, tra i porti più trafficati del Mediterraneo. La storia e il destino della città sono legati da sempre alla presenza del porto che ne caratterizza le origini e lo sviluppo e che ancora oggi permea la forma mentis di chi la abita. Questo spettacolo è un viaggio emozionale nella memoria storica della città' porto di Livorno. Mediante la ricostruzione delle vicende che vanno dalla costruzione della Compagnia portuale di Livorno fino alle trasformazioni successive ai decreti Prandini del 1989 che cambiano radicalmente la storia della portualità italiana e livornese si comprendono i motivi dello stretto legame tra il porto e la sua città e il ruolo economico, ma anche sociale e culturale svolto dalla Compagnia Portuale di Livorno." Per il presidente della Compagnia Portuale di Livorno Enzo Raugel: "L'iniziativa del 18 Aprile ai 4 Mori organizzata dall'Associazione Achab sulla storia della Compagnia Lavoratori Portuali e la città ci ha emotivamente coinvolti ed abbiamo accolto molto positivamente la finalità di far conoscere alle nuove generazioni cosa ha significato la Compagnia per il porto e più in generale per la città. Nel suo percorso evolutivo la Compagnia è divenuta sempre di più punto di riferimento per la città, marcando un forte legame con il territorio e le Istituzioni. Ha

La Gazzetta Marittima

Livorno

di una memoria storica fondamentale per **Livorno**: quella delle vicende, strettamente intrecciate con lo sviluppo della città, della Compagnia Lavoratori Portuali (CLP), dalla sua nascita fino alle trasformazioni successivi ai "decreti Prandini" del 1989 e alla nascita della CPL e della CILP.

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Lungomare nord domani la firma al nuovo accordo di programma

Ma non c'è ancora la Via dal Ministero dell'Ambiente

L'OPERA ANCONA L'attesa è finita. Domani in Regione si firmerà (finalmente) la rimodulazione dell'accordo di programma - sottoscritto già il 12 ottobre del 2017 - per la realizzazione del Lungomare nord. Un'opera da 52,8 milioni che prevede la nuova scogliera a protezione della ferrovia, con interrimento, rettifica dei binari e velocizzazione della linea, oltre a un lungomare con un parco pubblico. Espletati i passaggi burocratici, Rfi invierà al Ministero dell'Ambiente le integrazioni progettuali richieste e così potrà (si spera) chiudersi la fase della Valutazione di impatto ambientale.

Poi il via al cantiere in due fasi. La prima per la realizzazione della scogliera di protezione per la linea Adriatica, con un costo di 24.850.000 euro - finanziati per 21.350.000 euro da Rfi e per 3,5 milioni dalla Regione - e la rettifica e velocizzazione della linea per 18 milioni di euro (messi da Rfi). La seconda fase si articola invece su due livelli. In primis, l'interrimento con gli escavi dei fondali marini da 10 milioni di euro finanziati dall'**Autorità portuale**, a cui si aggiunge l'infrastruttura leggera con percorsi ciclopedonali a carico del Comune di Ancona. Un'opera molto articolata che muove i primi passi sette anni fa, quando Ministero delle Infrastrutture, Rfi, Regione, **Autorità portuale** e Comune di Ancona siglavano l'accordo di programma. In mezzo un labirinto burocratico in cui il progetto ha rischiato di rimanere stritolato. Un passo avanti, sì. Ma da quasi 5 anni la commissione ministeriale deve ancora esprimersi sulla Valutazione di impatto ambientale.

Andrea Maccarone © RIPRODUZIONE RISERVATA.



(Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, scenario sfavorevole ma nel 2023 Civitavecchia limita calo a -5,7%

Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, per auto in polizza +53% dopo anni di sofferenza. Una congiuntura sfavorevole, con effetti inflattivi dovuti principalmente alla guerra in Ucraina, ha fatto registrare una contrazione a livello nazionale degli scambi marittimi con il Mediterraneo, causando un calo generalizzato dei traffici nel 2023 rispetto all'anno precedente. In questo contesto Civitavecchia non fa eccezione, tuttavia - si sottolinea dall'**Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale** - il Network lo scorso anno ha limitato la perdita al 5,7 % del complessivo del cargo. Le merci alla rinfusa solide, trascinate da un carbonifero in completo arretramento, segnano un - 13,4%, mentre le rinfuse liquide hanno un segno distintamente positivo. In particolare, rispetto ad un calo complessivo di circa 854.000 tonnellate di merce nei 3 porti del Network, solo il carbone a Civitavecchia ha fatto registrare -970.000 tonnellate. L'autorità sottolinea come degna di nota, nel ro/ro, la performance delle auto in polizza con un + 53%. Ma segnali positivi sono arrivati anche dai passeggeri in servizio regolare di linea che segnano un +10%. Sono conferme di un trend straordinario dal mercato delle crociere che si manifesta non più strutturato su gap stagionali, ma seguendo una nuova prospettiva di destagionalizzazione, marca un + 52,6 % che ha portato allo storico record degli oltre 3,3 milioni di crocieristi. "Nel 2023, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico. Ciò - si sottolinea dall'**Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale** - ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, il -5,5% e il -7,5%". "Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra **AdSP** è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello delle auto in polizza, che per anni ha visto Civitavecchia soffrire e che invece nel 2023 ha prodotto un +53%. È certo che non si può gioire quando si riscontrano dati negativi, ma bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente, senza lasciarsi distrarre o destabilizzare da elementi geopolitici globali, sui quali i singoli porti non hanno letteralmente alcuna capacità di incidere".



Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, per auto in polizza +53% dopo anni di sofferenza. Una congiuntura sfavorevole, con effetti inflattivi dovuti principalmente alla guerra in Ucraina, ha fatto registrare una contrazione a livello nazionale degli scambi marittimi con il Mediterraneo, causando un calo generalizzato dei traffici nel 2023 rispetto all'anno precedente. In questo contesto Civitavecchia non fa eccezione, tuttavia - si sottolinea dall'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale - il Network lo scorso anno ha limitato la perdita al 5,7 % del complessivo del cargo. Le merci alla rinfusa solide, trascinate da un carbonifero in completo arretramento, segnano un - 13,4%, mentre le rinfuse liquide hanno un segno distintamente positivo. In particolare, rispetto ad un calo complessivo di circa 854.000 tonnellate di merce nei 3 porti del Network, solo il carbone a Civitavecchia ha fatto registrare -970.000 tonnellate. L'autorità sottolinea come degna di nota, nel ro/ro, la performance delle auto in polizza con un + 53%. Ma segnali positivi sono arrivati anche dai passeggeri in servizio regolare di linea che segnano un +10%. Sono conferme di un trend straordinario dal mercato delle crociere che si manifesta non più strutturato su gap stagionali, ma seguendo una nuova prospettiva di destagionalizzazione, marca un + 52,6 % che ha portato allo storico record degli oltre 3,3 milioni di crocieristi. "Nel 2023, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico. Ciò - si sottolinea dall'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale - ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, il -5,5% e il -7,5%". "Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra AdSP è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello delle auto in polizza, che per anni ha visto Civitavecchia soffrire e che invece nel 2023 ha prodotto un +53%. È certo che non si può gioire quando si riscontrano dati negativi, ma bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente, senza lasciarsi distrarre o destabilizzare da elementi geopolitici globali, sui quali i singoli porti non hanno letteralmente alcuna capacità di incidere".

Affari Italiani

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, scenario sfavorevole ma nel 2023 Civitavecchia limita calo a -5,7%

Civitavecchia, 9 apr. -(Adnkronos) - Una congiuntura sfavorevole, con effetti inflattivi dovuti principalmente alla guerra in Ucraina, ha fatto registrare una contrazione a livello nazionale degli scambi marittimi con il Mediterraneo, causando un calo generalizzato dei traffici nel 2023 rispetto all'anno precedente. In questo contesto Civitavecchia non fa eccezione, tuttavia - si sottolinea dall'**Adsp** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** - il Network lo scorso anno ha limitato la perdita al 5,7 % del complessivo del cargo. Le merci alla rinfusa solide, trascinate da un carbonifero in completo arretramento, segnano un - 13,4%, mentre le rinfuse liquide hanno un segno distintamente positivo. In particolare, rispetto ad un calo complessivo di circa 854.000 tonnellate di merce nei 3 porti del Network, solo il carbone a Civitavecchia ha fatto registrare -970.000 tonnellate. L'autorità sottolinea come degna di nota, nel ro/ro, la performance delle auto in polizza con un + 53%. Ma segnali positivi sono arrivati anche dai passeggeri in servizio regolare di linea che segnano un +10%. Sono conferme di un trend straordinario dal mercato delle crociere che si manifesta non più strutturato su gap stagionali, ma seguendo una nuova prospettiva di destagionalizzazione, marca un + 52,6 % che ha portato allo storico record degli oltre 3,3 milioni di crocieristi."Nel 2023, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico. Ciò - si sottolinea dall'**Adsp** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** - ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, il -5,5% e il -7,5%". "Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra **AdSP** è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello delle auto in polizza, che per anni ha visto Civitavecchia soffrire e che invece nel 2023 ha prodotto un +53%. È certo che non si può gioire quando si riscontrano dati negativi, ma bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente, senza lasciarsi distrarre o destabilizzare da elementi geopolitici globali, sui quali i singoli porti non hanno letteralmente alcuna capacità di incidere".



Guerra, inflazione e carbone pesano sui traffici

Anche Civitavecchia colpita dalla crisi che ha interessato la logistica globale. Il network limita la perdita al 5,7 % del complessivo del cargo. Bene le auto con un +53%. Il presidente dell'Adsp Musolino: «Bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente»

Redazione web CIVITAVECCHIA - Una congiuntura sfavorevole, con effetti inflattivi dovuti principalmente alla guerra in Ucraina, ha fatto registrare una contrazione a livello nazionale degli scambi marittimi con il Mediterraneo, causando un calo generalizzato dei traffici nel 2023 rispetto all'anno precedente. Civitavecchia non fa eccezione. Tuttavia il Network lo scorso anno ha limitato la perdita al 5,7 % del complessivo del cargo. Le merci alla rinfusa solide, trascinate da un carbonifero in completo arretramento, segnano un -13,4%, mentre le rinfuse liquide hanno un segno distintamente positivo. In particolare, rispetto ad un calo complessivo di circa 854.000 tonnellate di merce nei 3 porti del Network, solo il carbone a Civitavecchia ha fatto registrare -970.000 tonnellate. Degna di nota, nel ro/ro, la performance delle auto in polizza con un + 53%. Segnali positivi dai passeggeri in servizio regolare di linea che segnano un +10%. Conferme di un trend straordinario dal mercato delle crociere che si manifesta non più strutturato su gap stagionali, ma seguendo una nuova prospettiva di destagionalizzazione, marca un +52,6 % che ha portato allo storico record degli oltre 3,3 milioni di crocieristi. PINO MUSOLINO, PRESIDENTE MEDPORTS (IMAGOECONOMICA) «Nel 2023, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico - ha infatti ricordato il presidente dell'Adsp Pino Musolino - ciò ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, il -5,5% e il -7,5%. Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra AdSP è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello delle auto in polizza, che per anni ha visto Civitavecchia soffrire e che invece nel 2023 ha prodotto un +53%. È certo che non si può gioire quando si riscontrano dati negativi, ma bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente, senza lasciarsi distrarre o destabilizzare da elementi geopolitici globali - ha concluso il presidente - sui quali i singoli porti non hanno letteralmente alcuna capacità di incidere».



Anche Civitavecchia colpita dalla crisi che ha interessato la logistica globale. Il network limita la perdita al 5,7 % del complessivo del cargo. Bene le auto con un +53%, il presidente dell'Adsp Musolino: «Bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente» Redazione web CIVITAVECCHIA - Una congiuntura sfavorevole, con effetti inflattivi dovuti principalmente alla guerra in Ucraina, ha fatto registrare una contrazione a livello nazionale degli scambi marittimi con il Mediterraneo, causando un calo generalizzato dei traffici nel 2023 rispetto all'anno precedente. Civitavecchia non fa eccezione. Tuttavia il Network lo scorso anno ha limitato la perdita al 5,7 % del complessivo del cargo. Le merci alla rinfusa solide, trascinate da un carbonifero in completo arretramento, segnano un -13,4%, mentre le rinfuse liquide hanno un segno distintamente positivo. In particolare, rispetto ad un calo complessivo di circa 854.000 tonnellate di merce nei 3 porti del Network, solo il carbone a Civitavecchia ha fatto registrare -970.000 tonnellate. Degna di nota, nel ro/ro, la performance delle auto in polizza con un + 53%. Segnali positivi dai passeggeri in servizio regolare di linea che segnano un +10%. Conferme di un trend straordinario dal mercato delle crociere che si manifesta non più strutturato su gap stagionali, ma seguendo una nuova prospettiva di destagionalizzazione, marca un +52,6 % che ha portato allo storico record degli oltre 3,3 milioni di crocieristi. PINO MUSOLINO, PRESIDENTE MEDPORTS (IMAGOECONOMICA) «Nel 2023, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico - ha infatti ricordato il presidente dell'Adsp Pino Musolino - ciò ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP MTCS: la guerra in Ucraina ha influito sui traffici

Civitavecchia - Una congiuntura sfavorevole, con effetti inflattivi dovuti principalmente alla guerra in Ucraina, ha fatto registrare una contrazione a livello nazionale degli scambi marittimi con il Mediterraneo, causando un calo generalizzato dei traffici nel 2023 rispetto all'anno precedente. **Civitavecchia** non fa eccezione, tuttavia il Network lo scorso anno ha limitato la perdita al 5,7 % del complessivo del cargo. Le merci alla rinfusa solide, trascinate da un carbonifero in completo arretramento, segnano un - 13,4%, mentre le rinfuse liquide hanno un segno distintamente positivo. In particolare, rispetto ad un calo complessivo di circa 854.000 tonnellate di merce nei 3 porti del Network, solo il carbone a **Civitavecchia** ha fatto registrare -970.000 tonnellate. Degna di nota, nel ro/ro, la performance delle auto in polizza con un + 53%. Segnali positivi dai passeggeri in servizio regolare di linea che segnano un +10%. Conferme di un trend straordinario dal mercato delle crociere che si manifesta non più strutturato su gap stagionali, ma seguendo una nuova prospettiva di destagionalizzazione, marca un + 52,6 % che ha portato allo storico record degli oltre 3,3 milioni di crocieristi. "Nel 2023, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico. Ciò ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, il -5,5% e il -7,5%. Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra AdSP è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello delle auto in polizza, che per anni ha visto **Civitavecchia** soffrire e che invece nel 2023 ha prodotto un +53%. È certo che non si può gioire quando si riscontrano dati negativi, ma bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente, senza lasciarsi distrarre o destabilizzare da elementi geopolitici globali, sui quali i singoli porti non hanno letteralmente alcuna capacità di incidere". Si allegano le schede ESPO.

Il Nautilus
AdSP MTCS: la guerra in Ucraina ha influito sui traffici

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE
Traffici merci, passeggeri e autostrade, Anno: 2023 - 2022
Porto di competenza: Network

Periodo: Gennaio - Dicembre

Merce in portafoglio, numero di navi, container, passeggeri e autostrade	Anno 2022			Anno 2023			Variazione %	Valore (Mio Euro)
	Spediti	Indicizzati	Totale	Spediti	Indicizzati	Totale		
M Merce alla rinfusa, merce	6.687.072	84.782	4.708.633	6.704.078	104.892	3.288.298	14,2	489.847
L1 Carbone a rinfusa	4.889.722	80.745	4.779.000	4.722.274	104.892	2.295.728	-13,4	58.947
L2 Carbone a rinfusa	0	0	0	0	0	0	0	0
L3 Carbone a rinfusa	0	0	0	0	0	0	0	0
L4 Carbone a rinfusa	0	0	0	0	0	0	0	0
L5 Carbone a rinfusa	0	0	0	0	0	0	0	0
L6 Carbone a rinfusa	0	0	0	0	0	0	0	0
L7 Carbone a rinfusa	0	0	0	0	0	0	0	0
L8 Carbone a rinfusa	0	0	0	0	0	0	0	0
L9 Carbone a rinfusa	0	0	0	0	0	0	0	0
L0 Carbone a rinfusa	0	0	0	0	0	0	0	0
M Merce alla rinfusa, merce	2.000.000	483.100	1.766.100	2.170.000	680.000	2.577.100	54,9	1.100.000

04/09/2024 12:39

Civitavecchia - Una congiuntura sfavorevole, con effetti inflattivi dovuti principalmente alla guerra in Ucraina, ha fatto registrare una contrazione a livello nazionale degli scambi marittimi con il Mediterraneo, causando un calo generalizzato dei traffici nel 2023 rispetto all'anno precedente. Civitavecchia non fa eccezione, tuttavia il Network lo scorso anno ha limitato la perdita al 5,7 % del complessivo del cargo. Le merci alla rinfusa solide, trascinate da un carbonifero in completo arretramento, segnano un - 13,4%, mentre le rinfuse liquide hanno un segno distintamente positivo. In particolare, rispetto ad un calo complessivo di circa 854.000 tonnellate di merce nei 3 porti del Network, solo il carbone a Civitavecchia ha fatto registrare -970.000 tonnellate. Degna di nota, nel ro/ro, la performance delle auto in polizza con un + 53%. Segnali positivi dai passeggeri in servizio regolare di linea che segnano un +10%. Conferme di un trend straordinario dal mercato delle crociere che si manifesta non più strutturato su gap stagionali, ma seguendo una nuova prospettiva di destagionalizzazione, marca un + 52,6 % che ha portato allo storico record degli oltre 3,3 milioni di crocieristi. "Nel 2023, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico. Ciò ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, il -5,5% e il -7,5%. Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra AdSP è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello delle auto in polizza, che per anni ha visto **Civitavecchia** soffrire e che invece nel 2023 ha prodotto un +53%. È certo che non si può gioire quando si riscontrano dati negativi, ma bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente, senza lasciarsi distrarre o destabilizzare da elementi geopolitici globali, sui quali i singoli porti non hanno letteralmente alcuna capacità di incidere". Si allegano le schede ESPO.

Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nel 2023 il traffico delle merci nei porti del Lazio è calato del -5,7%. Record delle crociere Passeggeri dei servizi di linea in crescita del +10,0%

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro settentrionale ha reso noto che nel 2023 il traffico delle merci nei porti di **Civitavecchia**, Fiumicino e Gaeta è diminuito complessivamente del -5,7%, ovvero è ammontato a 14,1 milioni di tonnellate rispetto ad oltre 14,9 milioni nell'anno precedente. Dopo un aumento del +3,2% dei volumi di carichi movimentati nel primo trimestre del 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022, nel trimestre successivo il traffico è calato del -8,7% per poi segnare una riduzione del -2,6% nel terzo trimestre e una flessione più accentuata del -13,4% nel quarto trimestre del 2023. L'AdSP ha specificato che nell'intero 2023 le merci alla rinfusa solide, trascinate da un traffico carbonifero in completo arretramento (-970mila tonnellate nel **porto di Civitavecchia**), ha accusato un calo del -13,4%, mentre le rinfuse liquide mostrano un segno distintamente positivo. Degna di nota nel settore dei rotabili - ha evidenziato l'ente portuale - la performance delle auto in polizza con un +53%. Lo scorso anno il traffico dei passeggeri dei servizi di linea, con un totale di oltre 1,6 milioni di persone, ha registrato un incremento del +10,0%, mentre il traffico crocieristico ha raggiunto il nuovo record storico di oltre 3,3 milioni di passeggeri, con un rialzo del +52,6 % sul 2022.

«Nel 2023 - ha commentato il presidente dell'AdSP, Pino Musolino - la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico. Ciò ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, -5,5% e -7,5%. Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra AdSP è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello delle auto in polizza, che per anni ha visto **Civitavecchia** soffrire e che invece nel 2023 ha prodotto un +53%. È certo che non si può gioire quando si riscontrano dati negativi, ma bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente, senza lasciarsi distrarre o destabilizzare da elementi geopolitici globali, sui quali i singoli porti non hanno letteralmente alcuna capacità di incidere».



L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro settentrionale ha reso noto che nel 2023 il traffico delle merci nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta è diminuito complessivamente del -5,7%, ovvero è ammontato a 14,1 milioni di tonnellate rispetto ad oltre 14,9 milioni nell'anno precedente. Dopo un aumento del +3,2% dei volumi di carichi movimentati nel primo trimestre del 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022, nel trimestre successivo il traffico è calato del -8,7% per poi segnare una riduzione del -2,6% nel terzo trimestre e una flessione più accentuata del -13,4% nel quarto trimestre del 2023. L'AdSP ha specificato che nell'intero 2023 le merci alla rinfusa solide, trascinate da un traffico carbonifero in completo arretramento (-970mila tonnellate nel porto di Civitavecchia), ha accusato un calo del -13,4%, mentre le rinfuse liquide mostrano un segno distintamente positivo. Degna di nota nel settore dei rotabili - ha evidenziato l'ente portuale - la performance delle auto in polizza con un +53%. Lo scorso anno il traffico dei passeggeri dei servizi di linea, con un totale di oltre 1,6 milioni di persone, ha registrato un incremento del +10,0%, mentre il traffico crocieristico ha raggiunto il nuovo record storico di oltre 3,3 milioni di passeggeri, con un rialzo del +52,6 % sul 2022. «Nel 2023 - ha commentato il presidente dell'AdSP, Pino Musolino - la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico. Ciò ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, -5,5% e -7,5%. Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra AdSP è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello delle auto in polizza, che per anni ha visto **Civitavecchia** soffrire e che invece nel 2023 ha prodotto un +53%. È certo che non si può gioire quando si riscontrano dati negativi, ma bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente, senza lasciarsi distrarre o destabilizzare da elementi geopolitici globali, sui quali i singoli porti non hanno letteralmente alcuna capacità di incidere».

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Scali laziali, bene ro-ro e passeggeri nel 2023. Le merci arrancano

La congiuntura sfavorevole, dovuta principalmente alla guerra in Ucraina, ha inciso negativamente sul settore cargo, ma con perdite comunque limitate. Nonostante una congiuntura sfavorevole, con effetti inflattivi dovuti principalmente alla guerra in Ucraina, il porto di Civitavecchia e il network degli scali laziali lo scorso anno hanno limitato la perdita al 5,7 % sul complessivo del cargo. Le merci alla rinfusa solide, trascinate da un carbonifero in completo arretramento, segnano un - 13,4%, mentre le rinfuse liquide hanno un segno distintamente positivo. In particolare, rispetto ad un calo complessivo di circa 854.000 tonnellate di merce nei tre porti del network, solo il carbone a Civitavecchia ha fatto registrare una riduzione di 970.000 tonnellate. Passando ai segnali positivi, degna di nota, nel ro-ro, la performance delle auto in polizza con un + 53%. Segnali positivi anche dai passeggeri in servizio regolare di linea che segnano un +10%. Conferme di un trend straordinario dal mercato delle crociere che si manifesta non più strutturato su gap stagionali, ma seguendo una nuova prospettiva di destagionalizzazione, marca un + 52,6 % che ha portato allo storico record degli oltre 3,3 milioni di crocieristi. "Nel 2023 - spiega l'AdSP -, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico. Ciò ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, il -5,5% e il -7,5%. Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra AdSP è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello delle auto in polizza, che per anni ha visto Civitavecchia soffrire e che invece nel 2023 ha prodotto un +53%. È certo che non si può gioire quando si riscontrano dati negativi, ma bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente, senza lasciarsi distrarre o destabilizzare da elementi geopolitici globali, sui quali i singoli porti non hanno letteralmente alcuna capacità di incidere". Condividi Tag porti civitavecchia bilanci Articoli correlati.



La congiuntura sfavorevole, dovuta principalmente alla guerra in Ucraina, ha inciso negativamente sul settore cargo, ma con perdite comunque limitate. Nonostante una congiuntura sfavorevole, con effetti inflattivi dovuti principalmente alla guerra in Ucraina, il porto di Civitavecchia e il network degli scali laziali lo scorso anno hanno limitato la perdita al 5,7 % sul complessivo del cargo. Le merci alla rinfusa solide, trascinate da un carbonifero in completo arretramento, segnano un - 13,4%, mentre le rinfuse liquide hanno un segno distintamente positivo. In particolare, rispetto ad un calo complessivo di circa 854.000 tonnellate di merce nei tre porti del network, solo il carbone a Civitavecchia ha fatto registrare una riduzione di 970.000 tonnellate. Passando ai segnali positivi, degna di nota, nel ro-ro, la performance delle auto in polizza con un + 53%. Segnali positivi anche dai passeggeri in servizio regolare di linea che segnano un +10%. Conferme di un trend straordinario dal mercato delle crociere che si manifesta non più strutturato su gap stagionali, ma seguendo una nuova prospettiva di destagionalizzazione, marca un + 52,6 % che ha portato allo storico record degli oltre 3,3 milioni di crocieristi. "Nel 2023 - spiega l'AdSP -, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico. Ciò ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, il -5,5% e il -7,5%. Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra AdSP è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello

Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia tiene botta nonostante la crisi globale

CIVITAVECCHIA Una congiuntura sfavorevole, con effetti inflattivi dovuti principalmente alla guerra in Ucraina, ha fatto registrare una contrazione a livello nazionale degli scambi marittimi con il Mediterraneo, causando un calo generalizzato dei traffici nel 2023 rispetto all'anno precedente. Civitavecchia non fa eccezione, tuttavia il network lo scorso anno ha limitato la perdita al 5,7 % del complessivo del cargo. Le merci alla rinfusa solide, trascinate da un carbonifero in completo arretramento, segnano un -13,4%, mentre le rinfuse liquide hanno un segno distintamente positivo. In particolare, rispetto ad un calo complessivo di circa 854.000 tonnellate di merce nei 3 porti del Network, solo il carbone a Civitavecchia ha fatto registrare -970.000 tonnellate. Degna di nota, nel ro/ro, la performance delle auto in polizza con un +53%. Segnali positivi dai passeggeri in servizio regolare di linea che segnano un +10%. Conferme di un trend straordinario dal mercato delle crociere che si manifesta non più strutturato su gap stagionali, ma seguendo una nuova prospettiva di destagionalizzazione, marca un +52,6 % che ha portato allo storico record degli oltre 3,3 milioni di crocieristi. Nel 2023, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico. Ciò ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, il -5,5% e il -7,5%. Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra AdSP è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello delle auto in polizza, che per anni ha visto Civitavecchia soffrire e che invece nel 2023 ha prodotto un +53%. È certo che non si può gioire quando si riscontrano dati negativi, ma bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente, senza lasciarsi distrarre o destabilizzare da elementi geopolitici globali, sui quali i singoli porti non hanno letteralmente alcuna capacità di incidere: così il presidente AdSp MTCS Pino Musolino.

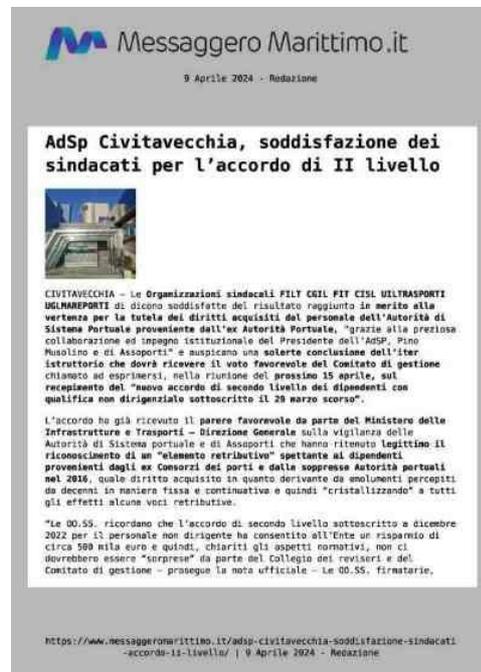


Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSp Civitavecchia, soddisfazione dei sindacati per l'accordo di II livello

CIVITAVECCHIA Le Organizzazioni sindacali FILT CGIL FIT CISL UILTRASPORTI UGLMAREPORTI di dicono soddisfatte del risultato raggiunto in merito alla vertenza per la tutela dei diritti acquisiti dal personale dell'Autorità di Sistema Portuale proveniente dall'ex Autorità Portuale, grazie alla preziosa collaborazione ed impegno istituzionale del Presidente dell'AdSP, Pino Musolino e di Assoporti e auspicano una solerte conclusione dell'iter istruttorio che dovrà ricevere il voto favorevole del Comitato di gestione chiamato ad esprimersi, nella riunione del prossimo 15 aprile, sul recepimento del nuovo accordo di secondo livello dei dipendenti con qualifica non dirigenziale sottoscritto il 29 marzo scorso. L'accordo ha già ricevuto il parere favorevole da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Direzione Generale sulla vigilanza delle Autorità di Sistema portuale e di Assoporti che hanno ritenuto legittimo il riconoscimento di un elemento retributivo spettante ai dipendenti provenienti dagli ex Consorzi dei porti e dalle soppresse Autorità portuali nel 2016, quale diritto acquisito in quanto derivante da emolumenti percepiti da decenni in maniera fissa e continuativa e quindi cristallizzando a tutti gli effetti alcune voci retributive. Le OO.SS. ricordano che l'accordo di secondo livello sottoscritto a dicembre 2022 per il personale non dirigente ha consentito all'Ente un risparmio di circa 500 mila euro e quindi, chiariti gli aspetti normativi, non ci dovrebbero essere sorprese da parte del Collegio dei revisori e del Comitato di gestione prosegue la nota ufficiale Le OO.SS. firmatarie, reduci da cinque giorni di sciopero che si sono svolti dal 18 al 22 marzo scorso, attendono finalmente di poter registrare la positiva conclusione dell'annosa vertenza che interessa circa 90 dipendenti, tutti assunti prima della entrata in vigore del D.Lgs 169/2016. Con il voto favorevole del Comitato di gestione sarà finalmente sancito il riconoscimento di un diritto previsto dalla Legge n. 84/94 e dal protocollo d'intesa siglato in Assoporti nel 2018. L'atto finale di approvazione dell'accordo è atteso anche da tutti i dipendenti delle altre AdSP, che unitariamente hanno manifestato la loro solidarietà, avendo la vertenza assunto una valenza nazionale in piena campagna di rinnovo del CCNL dei lavoratori dei porti scaduto il 31 dicembre 2023



Port News

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Un 2023 col segno meno per i porti di Roma

La congiuntura sfavorevole, legata soprattutto agli effetti inflattivi della guerra in Ucraina, è alla base del calo generalizzato dei traffici fatto registrare dai porti di Roma (Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino) nel 2023. Il Network lo scorso anno ha fatto segnare una perdita del 5,7 % del complessivo del cargo. Le merci alla rinfusa solide, trascinate da un carbonifero in completo arretramento, segnano un 13,4%, mentre le rinfuse liquide hanno un segno distintamente positivo. In particolare, rispetto ad un calo complessivo di circa 854.000 tonnellate di merce nei 3 porti del Network, solo il carbone a Civitavecchia ha fatto registrare -970.000 tonnellate. Degna di nota, nel ro/ro, la performance delle auto in polizza con un + 53%. Segnali positivi dai passeggeri in servizio regolare di linea che segnano un +10%. Conferme di un trend straordinario dal mercato delle crociere che si manifesta non più strutturato su gap stagionali, ma seguendo una nuova prospettiva di destagionalizzazione, marca un + 52,6 % che ha portato allo storico record degli oltre 3,3 milioni di crocieristi. Nel 2023, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico ha affermato il presidente dell'AdSP **Pino Musolino**. Ciò ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno ha aggiunto. È certo che non si può gioire quando si riscontrano dati negativi, ma bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente, senza lasciarsi distrarre o destabilizzare da elementi geopolitici globali, sui quali i singoli porti non hanno letteralmente alcuna capacità di incidere.



Traffico delle merci in calo nei porti laziali

Apr 9, 2024 - Una congiuntura sfavorevole, con effetti inflattivi dovuti principalmente alla guerra in Ucraina, ha fatto registrare una contrazione a livello nazionale degli scambi marittimi con il Mediterraneo, causando un calo generalizzato dei traffici nel 2023 rispetto all'anno precedente. Civitavecchia non fa eccezione, tuttavia il Network lo scorso anno ha limitato la perdita al 5,7 % del complessivo del cargo. Le merci alla rinfusa solide, trascinate da un carbonifero in completo arretramento, segnano un - 13,4%, mentre le rinfuse liquide hanno un segno distintamente positivo. In particolare, rispetto ad un calo complessivo di circa 854.000 tonnellate di merce nei 3 porti del Network, solo il carbone a Civitavecchia ha fatto registrare -970.000 tonnellate. Degna di nota, nel ro/ro, la performance delle auto in polizza con un + 53%. Segnali positivi dai passeggeri in servizio regolare di linea che segnano un +10%. Conferme di un trend straordinario dal mercato delle **crociere** che si manifesta non più strutturato su gap stagionali, ma seguendo una nuova prospettiva di destagionalizzazione, marca un + 52,6 % che ha portato allo storico record degli oltre 3,3 milioni di crocieristi. "Nel 2023, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico. Ciò ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, il -5,5% e il -7,5%. Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra AdSP è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello delle auto in polizza, che per anni ha visto Civitavecchia soffrire e che invece nel 2023 ha prodotto un +53%. È certo che non si può gioire quando si riscontrano dati negativi, ma bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente, senza lasciarsi distrarre o destabilizzare da elementi geopolitici globali, sui quali i singoli porti non hanno letteralmente alcuna capacità di incidere".



Apr 9, 2024 - Una congiuntura sfavorevole, con effetti inflattivi dovuti principalmente alla guerra in Ucraina, ha fatto registrare una contrazione a livello nazionale degli scambi marittimi con il Mediterraneo, causando un calo generalizzato dei traffici nel 2023 rispetto all'anno precedente. Civitavecchia non fa eccezione, tuttavia il Network lo scorso anno ha limitato la perdita al 5,7 % del complessivo del cargo. Le merci alla rinfusa solide, trascinate da un carbonifero in completo arretramento, segnano un - 13,4%, mentre le rinfuse liquide hanno un segno distintamente positivo. In particolare, rispetto ad un calo complessivo di circa 854.000 tonnellate di merce nei 3 porti del Network, solo il carbone a Civitavecchia ha fatto registrare -970.000 tonnellate. Degna di nota, nel ro/ro, la performance delle auto in polizza con un + 53%. Segnali positivi dai passeggeri in servizio regolare di linea che segnano un +10%. Conferme di un trend straordinario dal mercato delle crociere che si manifesta non più strutturato su gap stagionali, ma seguendo una nuova prospettiva di destagionalizzazione, marca un + 52,6 % che ha portato allo storico record degli oltre 3,3 milioni di crocieristi. "Nel 2023, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico. Ciò ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, il -5,5% e il -7,5%. Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra AdSP è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Calo del 5,7% per le merci nei porti del Lazio nell'ultimo anno

Porti Bene i passeggeri ma secondo l'Adsp guerra in Ucraina, tensioni geopolitiche, elevati tassi di inflazione e aumento dei tassi di interesse hanno portato a una contrazione del cargo di Redazione SHIPPING ITALY Come quasi ovunque in Italia, anche i porti del Lazio hanno registrato una contrazione dei volumi di traffico nel 2023. Lo certificano i dati diffusi oggi dall'Autorità di sistema portuale di **Civitavecchia**, **Fiumicino** e **Gaeta**. La diminuzione complessiva è stata del 5,7%, con 13,99 milioni di tonnellate movimentate. La ripresa dei liquidi (5,26 milioni di tonnellate, +10,5%) non è bastata a contrastare l'emorragia nelle rinfuse solide (2,58 milioni di tonnellate, -31,6%). In calo anche le merci in colli (6,16 milioni, -2,6%), con container stabili (908mila tonnellate, +0,1%) ma rotabili in diminuzione (5,19 milioni di tonnellate, -3,1%), mentre nella crescita generale degli automezzi imbarcati/sbarcati (954mila, +9%) spicca il dato delle auto in polizza (185mila, +53,1%). Bene il settore passeggeri, con 1,6 milioni nei traghetti (+10,1%) e 3,3 milioni di crocieristi (+52,6%). "Nel 2023, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico. Ciò ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, il -5,5% e il -7,5%. Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra Adsp è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello delle auto in polizza, che per anni ha visto **Civitavecchia** soffrire e che invece nel 2023 ha prodotto un +53%. È certo che non si può gioire quando si riscontrano dati negativi, ma bisogna tenere gli occhi puntati su quello che effettivamente può essere gestito e sviluppato localmente, senza lasciarsi distrarre o destabilizzare da elementi geopolitici globali, sui quali i singoli porti non hanno letteralmente alcuna capacità di incidere" ha commentato l'Adsp. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.**



Porti Bene i passeggeri ma secondo l'Adsp guerra in Ucraina, tensioni geopolitiche, elevati tassi di inflazione e aumento dei tassi di interesse hanno portato a una contrazione del cargo di Redazione SHIPPING ITALY Come quasi ovunque in Italia, anche i porti del Lazio hanno registrato una contrazione dei volumi di traffico nel 2023. Lo certificano i dati diffusi oggi dall'Autorità di sistema portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. La diminuzione complessiva è stata del 5,7%, con 13,99 milioni di tonnellate movimentate. La ripresa dei liquidi (5,26 milioni di tonnellate, +10,5%) non è bastata a contrastare l'emorragia nelle rinfuse solide (2,58 milioni di tonnellate, -31,6%). In calo anche le merci in colli (6,16 milioni, -2,6%), con container stabili (908mila tonnellate, +0,1%) ma rotabili in diminuzione (5,19 milioni di tonnellate, -3,1%), mentre nella crescita generale degli automezzi imbarcati/sbarcati (954mila, +9%) spicca il dato delle auto in polizza (185mila, +53,1%). Bene il settore passeggeri, con 1,6 milioni nei traghetti (+10,1%) e 3,3 milioni di crocieristi (+52,6%). "Nel 2023, la guerra in Ucraina, le tensioni geopolitiche, gli elevati tassi di inflazione e l'aumento dei tassi di interesse hanno avuto un impatto sull'economia globale e nel corso dell'anno hanno sempre più frenato lo sviluppo economico. Ciò ha avuto un impatto anche sull'intero settore della logistica e quindi anche verso le nostre attività, determinando un risultato nel complesso negativo, ma che riflette il trend che tutti i porti principali nel mondo hanno subito nel corso dell'anno. Basti citare i tre porti principali in Europa: Rotterdam, Anversa e Amburgo, che hanno riportato rispettivamente -6,8%, il -5,5% e il -7,5%. Volendo essere anche più puntuali, tenuto conto del significativo calo del carbone, completamente al di fuori del nostro controllo, il dato della nostra Adsp è decisamente migliore, segnando dati significativi di crescita, incluso un importante incremento in un settore quale quello delle auto in polizza, che per anni ha visto Civitavecchia soffrire e che invece nel 2023 ha prodotto un +53%. È certo che non si

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Più concreto per Civitavecchia il rischio di vedere sfumare il progetto del polo agroalimentare

Porti Il Tar bocchia il ricorso dell'Adsp sulle risorse per la nuova iniziativa di logistica: 19 giorni per produrre le integrazioni dovevano bastare, malgrado alcuni di essi "coincidessero con giorni festivi" di Redazione SHIPPING ITALY. Le possibilità per l'Autorità di sistema portuale di Civitavecchia di finanziare i suoi progetti a servizio della filiera agroalimentare con fondi Pnrr, lanciati oltre un anno fa, sembrano diminuire sempre di più. A quasi un anno di distanza dal giudizio cautelare, infatti, il Tar del Lazio ha respinto i due ricorsi dell'ente portuale contro il doppio diniego del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste alla richiesta di fondi per "Polo della logistica agroalimentare al servizio del porto di Civitavecchia" e "Logistic Green Park e piattaforma di intelligenza artificiale per la logistica agroalimentare portuale porto di Civitavecchia". Dalla lettura della sentenza emerge l'accaduto. Il 22 dicembre 2022 venne approvata la graduatoria finale per l'accesso alle agevolazioni in questione e l'Adsp risultava tra i soggetti ai quali era stata richiesta come condizione per l'assentimento la "produzione di ulteriore documentazione". Solo il 2 gennaio, però, l'ente chiedeva una proroga di 7 giorni, cui il Ministero rispondeva il 5 gennaio dando tempo fino al 10, ma, "causa chiusura degli uffici per l'Epifania", veniva acquisita al protocollo dell'ente solo il 7 gennaio. Dopodiché l'Adsp né alla scadenza né nel tempo intercorrente fino al provvedimento di diniego (30 gennaio) mandava le integrazioni richieste al Ministero. Ora il Tar ha sentenziato che "non merita favorevole considerazione la doglianza relativa all'esiguità del termine concesso per il riscontro, atteso che, in disparte l'esigenza - pure evidenziata da parte resistente - di concludere i procedimenti istruttori nel doveroso rispetto delle stringenti scadenze previste dal Pnrr, come rilevato anche nell'ordinanza che ha rigettato l'istanza di misure cautelari (n. 2088/2023, cit.), da un lato, 'il termine assegnato (comprensivo della concessa proroga) di 19 giorni per produrre documenti, deve considerarsi più che congruo ai fini dell'integrazione documentale, essendo irrilevante che alcuni dei giorni compresi nel periodo complessivamente considerato coincidessero con giorni festivi', dall'altro lato, pur potendo 'produrre a sua discrezione, e con la massima libertà delle forme, ulteriore documentazione, o chiedere chiarimenti', "la ricorrente non ha prodotto nessun documento", neanche dopo la scadenza del termine concesso (10 gennaio 2023), né prima né dopo l'adozione del provvedimento di diniego dell'istanza (30 gennaio 2023)". Rigettati anche il secondo motivo di ricorso, relativo alla presunta genericità della richiesta di integrazioni (Adsp è stata "posta nelle condizioni di produrre la documentazione e i chiarimenti necessari alla valutazione del progetto con un apprezzabile margine di libertà") e il terzo, che lamentava la carenza di un preavviso di rigetto,



Porti Il Tar bocchia il ricorso dell'Adsp sulle risorse per la nuova iniziativa di logistica: 19 giorni per produrre le integrazioni dovevano bastare, malgrado alcuni di essi "coincidessero con giorni festivi" di Redazione SHIPPING ITALY. Le possibilità per l'Autorità di sistema portuale di Civitavecchia di finanziare i suoi progetti a servizio della filiera agroalimentare con fondi Pnrr, lanciati oltre un anno fa, sembrano diminuire sempre di più. A quasi un anno di distanza dal giudizio cautelare, infatti, il Tar del Lazio ha respinto i due ricorsi dell'ente portuale contro il doppio diniego del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste alla richiesta di fondi per "Polo della logistica agroalimentare al servizio del porto di Civitavecchia" e "Logistic Green Park e piattaforma di intelligenza artificiale per la logistica agroalimentare portuale porto di Civitavecchia". Dalla lettura della sentenza emerge l'accaduto. Il 22 dicembre 2022 venne approvata la graduatoria finale per l'accesso alle agevolazioni in questione e l'Adsp risultava tra i soggetti ai quali era stata richiesta come condizione per l'assentimento la "produzione di ulteriore documentazione". Solo il 2 gennaio, però, l'ente chiedeva una proroga di 7 giorni, cui il Ministero rispondeva il 5 gennaio dando tempo fino al 10, ma, "causa chiusura degli uffici per l'Epifania", veniva acquisita al protocollo dell'ente solo il 7 gennaio. Dopodiché l'Adsp né alla scadenza né nel tempo intercorrente fino al provvedimento di diniego (30 gennaio) mandava le integrazioni richieste al Ministero. Ora il Tar ha sentenziato che "non merita favorevole considerazione la doglianza relativa all'esiguità del termine concesso per il riscontro, atteso che, in disparte l'esigenza - pure evidenziata da parte resistente - di concludere i procedimenti istruttori nel doveroso rispetto delle stringenti scadenze previste dal Pnrr, come rilevato anche nell'ordinanza che ha rigettato l'istanza di misure cautelari (n. 2088/2023, cit.), da un lato, 'il termine assegnato (comprensivo della

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

che secondo il Tar il Ministero non avrebbe dovuto inviare in un progetto per il quale semplicemente si chiedevano integrazioni mai prodotte come condizione all'assentimento dei finanziamenti. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Crociere, nel 2024 il Lazio prima regione in Italia: superata la Liguria

Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella cookie policy. Per quanto riguarda la pubblicità, noi e 838 terze parti selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e l'identificazione attraverso la scansione del dispositivo, al fine di.



Affari Italiani

Napoli

Msc, la stagione riparte col botto: previsti 550 mila croceristi a Napoli

L'impatto economico odi oltre 550 mila passeggeri a **Napoli** sarà di circa mezzo miliardo di euro grazie alle attività legate alle crociere Msc, la stagione riparte col botto: previsti 550 mila crocieristi a **Napoli** Tutti pazzi per la crociera . Ogni lunedì, l'ammiraglia Msc nel **porto** di **Napoli** accoglierà 6400 turisti. Nel corso dell'anno, si prevede che il numero totale di crocieristi movimentati nello scalo partenopeo supererà i 550.000. Le previsioni del gruppo, tra i leader del settore, sono estremamente ottimistiche e comprendono anche una valutazione dell'impatto economico derivante dalle sue varie attività. Tale impatto supera il mezzo miliardo di euro grazie alle attività legate alle crociere, ai traghetti, al cargo, alla logistica, ai terminal, alla cantieristica e alle riparazioni navali, ai servizi portuali e alla formazione professionale. Come scrive il Sole 24 Ore , nel giorno in cui prende ufficialmente il via la stagione estiva di MSC Crociere a **Napoli** con l'arrivo in **porto** della ammiraglia della flotta, la MSC World Europa , la società rinnova l'impegno di MSC Crociere sul territorio confermando il completamento del piano di assunzioni di lungo periodo nella sede di **Napoli** di 600 giovani tra il 2020 e il 2024. La giornata è stata celebrata con una conferenza stampa a bordo alla quale ha partecipato l'assessore al Turismo e alle Attività Produttive del Comune di **Napoli**, Teresa Armato . Durante l'evento, è stato evidenziato il momento estremamente favorevole per il turismo a **Napoli**, città che sta vivendo un boom senza precedenti. Ad accogliere gli ospiti c'erano il Comandante della nave, Sebastiano Chrisam , e il Direttore Commerciale di MSC Crociere, Luca Valentini , che ha sottolineato il solido legame tra il capoluogo partenopeo e la Compagnia.



Cronache Della Campania

Napoli

Sorrentino: "L'accesso libero agli arenili di Napoli è impegno dell'amministrazione"

Ascolta: "Napoli, fermato il killer dell'ingegnere Salvatore Coppola" Flavia Sorrentino, vicepresidente del Consiglio comunale di Napoli, ha dichiarato che garantire la piena fruibilità, accessibilità e gratuità degli arenili cittadini è ora un impegno formale dell'amministrazione. Sorrentino, insieme al consigliere Sergio D'Angelo, ha presentato una mozione approvata dall'aula a maggioranza. La vicepresidente ha enfatizzato l'importanza di accelerare il trasferimento definitivo della gestione della linea di costa dall'**Autorità Portuale** al Comune e di aumentare l'offerta balneare pubblica tramite la realizzazione di piattaforme amovibili lungo la scogliera del lungomare. Ha sottolineato la necessità di restituire il mare di Napoli ai suoi abitanti, garantendo l'accessibilità delle spiagge cittadine, troppo spesso chiuse al pubblico e riservate ai privati. Sorrentino sottolinea inoltre la necessità "di garantire anche la pulizia quotidiana dai rifiuti e l'abbattimento delle barriere architettoniche per consentire anche alle persone con disabilità di fruire del mare. Ora - conclude - spetta all'amministrazione agire concretamente e sarò sentinella".



AdSP Tirreno centrale: visita ambasciatore del Belgio nel porto di Napoli

(FERPRESS) **Napoli**, 9 APR Ambiente, logistica, digitalizzazione, occupazione, ma soprattutto rafforzamento dei rapporti politici e commerciali tra i porti del Belgio e dell'Italia. A **Napoli**, presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, insieme al Segretario Generale, Giuseppe Grimaldi, ha ricevuto l'Ambasciatore del Belgio in Italia, Pierre Emmanuel De Bauw, accompagnato dall'attaché economico e commerciale del governo delle Fiandre, Sophie Massagé. Un bilaterale interlocutorio, utile per aggiornare le rispettive parti sulle attività portuali in essere, tra nuove infrastrutture da costruire, nuove tecnologie da sviluppare e politiche ambientali da implementare. «Stanno rispettando tutti i tempi del PNRR, pari a circa 600 milioni di investimenti», ha spiegato Annunziata. «Il sistema portuale della Campania è altamente specializzato. Abbiamo **Napoli** che è il polo di approvvigionamento del Meridione d'Italia, scalo fortemente orientato su turismo e passeggeri, ormai vicini alla soglia dei 10 milioni l'anno e che viaggia verso i 2 milioni di crocieristi, secondo solo a Civitavecchia. Salerno è un

porto di rotabili e container, hub di riferimento delle auto in importazione dall'Asia e in esportazione verso gli Stati Uniti. E infine Castellammare di Stabia, grande polo della cantieristica navale, in questo periodo concentrata sulle commesse militari. Domenica scorsa è arrivata un'importante infrastruttura portuale per il **porto** di **Napoli**, un nuovo bacino di carenaggio per le riparazioni navali che renderà più competitivo lo scalo nel Mediterraneo e darà lavoro a centinaia di persone ogni anno. Ci stiamo preparando per il G7, in programma a Capri dal 17 al 19 aprile. Stiamo investendo sull'ambiente, le tecnologie ma soprattutto sulle infrastrutture, con l'apertura a breve della nuova Stazione Marittima del molo Beverello. La Campania importa ed esporta e nei prossimi dieci anni vedrà crescere sensibilmente la sua economia grazie alle Zone Economiche Speciali. Ma niente di tutto questo sarebbe possibile senza solidi rapporti politici tra i porti dei Paesi con cui abbiamo interscambi commerciali». Il filo comune che unisce tutti questi elementi è l'attenzione all'ambiente. Gli operatori portuali di Belgio e Italia hanno rapporti storici, con alcuni di quelli italiani che investono significativamente nei porti del Paese nordeuropeo, in un contesto internazionale in cui la logistica punta a decarbonizzarsi. «Gli investimenti delle imprese sono fondamentali per l'ambiente ha affermato De Bauw Anversa si prepara ad essere un hub dell'idrogeno ed è un **porto** con grandi ambizioni in questo settore. L'obiettivo di questo primo incontro è quello di agevolare il più possibile i rapporti industriali tra questi due Paesi. Un tema interessante, per esempio, potrebbe essere l'utilizzo dell'idrogeno e delle batterie elettriche come fonte di energia in **porto**. Senza dimenticare l'ingegneria logistica: la Brexit è stata rivitalizzante



FerPress

Napoli

per la nostra capacità di movimentazione delle merci, avendoci spinto a sviluppare maggiormente le tecnologie correlate dopo l'uscita del Regno Unito dalla Comunità europea». Una logistica che in Campania significa sviluppo dell'intermodalità ferroviaria. «Stiamo potenziando le attività ferroviarie continua Annunziata soprattutto tramite le reti transeuropee di trasporto [TEN-T] che dal Sud Italia attraversano la penisola fino al Nord Europa. Non è facile rendere conveniente il puro trasporto ferroviario in un territorio come il nostro, caratterizzato da porti antichi e catene montuose. In questo contesto, il principale contributo dei treni al trasporto è quello di alleggerire il traffico pesante, considerando che negli ultimi quindici anni, tramite le autostrade del mare, abbiamo tolto milioni di mezzi pesanti dalle strade. Il futuro della decarbonizzazione sarà sullo sviluppo dell'energia verde, ovvero quella prodotta senza emettere gas serra. Salerno, per esempio, sta sperimentando la produzione di elettricità dal moto ondoso; **Napoli** elettrificando le sue banchine». «L'interesse del Belgio sui porti della Campania è molto forte, soprattutto da parte del sistema portuale di Anversa-Bruges», ha concluso De Bauw. «Ho avuto modo di constatare che il sistema portuale campano sta crescendo molto ed è destinato a svilupparsi significativamente su infrastrutture, logistica, ambiente, digitalizzazione e semplificazione amministrativa. Tutti elementi che rappresentano nuove opportunità di lavoro».

Maxi-bacino in porto a Napoli

NAPOLI - C'è chi declassa un grande bacino, tra i maggiori del Mediterraneo, in semplice darsena; e chi invece arricchisce il proprio porto con un impianto per i carenaggi delle navi. È arrivato nei giorni scorsi nel porto di **Napoli**, direttamente dallo scalo di Hamad in Qatar, un nuovo grande bacino di carenaggio galleggiante in grado di accogliere navi fino a 230 metri di lunghezza e dotato di una capacità di sollevamento di circa 27.000 tonnellate. L'importante infrastruttura portuale - gestita da **Napoli Dry Docks**, joint venture tra La Nuova Meccanica Navale e Palumbo Group **Napoli** - ha richiesto un investimento privato pari a circa 40 milioni di euro e aumenterà in maniera significativa la competitività dello scalo partenopeo. L'avvocato Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale, ha commentato: «L'autorità ha fatto e sta facendo ogni sforzo possibile per far sì che questa infrastruttura, molto importante per il porto di **Napoli**, possa garantire ancora di più lo sviluppo del settore della cantieristica navale, ma possa soprattutto dare maggiore impulso all'occupazione». Il piano d'impresa prevede infatti un'occupazione annuale del bacino di circa 300 giorni, grazie alla presenza di 20-25 navi ogni anno, con una permanenza media di 15 giorni per nave. L'investimento avrà inoltre un impatto occupazionale ed economico rilevante su **Napoli** e sull'intero territorio, sia diretto che indiretto, considerando che su ogni nave in riparazione lavorano in media circa 100 persone al giorno (250-300 mila ore lavorate ogni anno) e che la gestione di una nave in cantiere coinvolge, direttamente e indirettamente, un elevato numero sia di servizi portuali (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori, agenti marittimi ecc.) sia di attività in città (hotel, ristoranti, mezzi di trasporto ecc.), oltre all'approvvigionamento di materiali e di viveri. Il nuovo bacino permetterà a **Napoli** di raggiungere una posizione di leadership nel comparto e di competere ad armi pari con poli cantieristici dislocati in tutto il Mediterraneo, offrendo inoltre ai soci la possibilità di sviluppare al meglio il loro core business con l'utilizzo a pieno regime delle banchine già in concessione a supporto delle attività di bacino.



NAPOLI - C'è chi declassa un grande bacino, tra i maggiori del Mediterraneo, in semplice darsena; e chi invece arricchisce il proprio porto con un impianto per i carenaggi delle navi. È arrivato nei giorni scorsi nel porto di Napoli, direttamente dallo scalo di Hamad in Qatar, un nuovo grande bacino di carenaggio galleggiante in grado di accogliere navi fino a 230 metri di lunghezza e dotato di una capacità di sollevamento di circa 27.000 tonnellate. L'importante infrastruttura portuale - gestita da Napoli Dry Docks, joint venture tra La Nuova Meccanica Navale e Palumbo Group Napoli - ha richiesto un investimento privato pari a circa 40 milioni di euro e aumenterà in maniera significativa la competitività dello scalo partenopeo. L'avvocato Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale, ha commentato: «L'autorità ha fatto e sta facendo ogni sforzo possibile per far sì che questa infrastruttura, molto importante per il porto di Napoli, possa garantire ancora di più lo sviluppo del settore della cantieristica navale, ma possa soprattutto dare maggiore impulso all'occupazione». Il piano d'impresa prevede infatti un'occupazione annuale del bacino di circa 300 giorni, grazie alla presenza di 20-25 navi ogni anno, con una permanenza media di 15 giorni per nave. L'investimento avrà inoltre un impatto occupazionale ed economico rilevante su Napoli e sull'intero territorio, sia diretto che indiretto, considerando che su ogni nave in riparazione lavorano in media circa 100 persone al giorno (250-300 mila ore lavorate ogni anno) e che la gestione di una nave in cantiere coinvolge, direttamente e indirettamente, un elevato numero sia di servizi portuali (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori, agenti marittimi ecc.) sia di attività in città (hotel, ristoranti, mezzi di trasporto ecc.), oltre all'approvvigionamento di materiali e di viveri. Il nuovo bacino permetterà a Napoli di raggiungere una posizione di leadership nel comparto e di competere ad armi pari con poli cantieristici dislocati in tutto il Mediterraneo, offrendo inoltre ai soci la possibilità di

Messaggero Marittimo

Napoli

L'Ambasciatore del Belgio visita il porto di Napoli

NAPOLI Ambiente, logistica, digitalizzazione, occupazione, ma soprattutto rafforzamento dei rapporti politici e commerciali tra i porti del Belgio e dell'Italia. A Napoli, presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, insieme al Segretario Generale, Giuseppe Grimaldi, ha ricevuto l'Ambasciatore del Belgio in Italia, Pierre Emmanuel De Bauw, accompagnato dall'attaché economico e commerciale del governo delle Fiandre, Sophie Massagé. Un bilaterale interlocutorio, utile per aggiornare le rispettive parti sulle attività portuali in essere, tra nuove infrastrutture da costruire, nuove tecnologie da sviluppare e politiche ambientali da implementare. Stiamo rispettando tutti i tempi del PNRR, pari a circa 600 milioni di investimenti, ha spiegato Annunziata. Il sistema portuale della Campania è altamente specializzato. Abbiamo Napoli che è il polo di approvvigionamento del Meridione d'Italia, scalo fortemente orientato su turismo e passeggeri, ormai vicini alla soglia dei 10 milioni l'anno e che viaggia verso i 2 milioni di crocieristi, secondo solo a Civitavecchia. Salerno è un porto di rotabili e container, hub di riferimento delle auto in importazione dall'Asia e in esportazione verso gli Stati Uniti. E infine Castellammare di Stabia, grande polo della cantieristica navale, in questo periodo concentrata sulle commesse militari. Domenica scorsa è arrivata un'importante infrastruttura portuale per il porto di Napoli, un nuovo bacino di carenaggio per le riparazioni navali che renderà più competitivo lo scalo nel Mediterraneo e darà lavoro a centinaia di persone ogni anno. Ci stiamo preparando per il G7, in programma a Capri dal 17 al 19 aprile. Stiamo investendo sull'ambiente, le tecnologie ma soprattutto sulle infrastrutture, con l'apertura a breve della nuova Stazione Marittima del molo Beverello. La Campania importa ed esporta e nei prossimi dieci anni vedrà crescere sensibilmente la sua economia grazie alle Zone Economiche Speciali. Ma niente di tutto questo sarebbe possibile senza solidi rapporti politici tra i porti dei Paesi con cui abbiamo interscambi commerciali. Il filo comune che unisce tutti questi elementi è l'attenzione all'ambiente. Gli operatori portuali di Belgio e Italia hanno rapporti storici, con alcuni di quelli italiani che investono significativamente nei porti del Paese nordeuropeo, in un contesto internazionale in cui la logistica punta a decarbonizzarsi. Gli investimenti delle imprese sono fondamentali per l'ambiente ha affermato De Bauw. Anversa si prepara ad essere un hub dell'idrogeno ed è un porto con grandi ambizioni in questo settore. L'obiettivo di questo primo incontro è quello di agevolare il più possibile i rapporti industriali tra questi due Paesi. Un tema interessante, per esempio, potrebbe essere l'utilizzo dell'idrogeno e delle batterie elettriche come fonte di energia in porto. Senza dimenticare l'ingegneria logistica: la Brexit è stata rivitalizzante per la nostra capacità



Messaggero Marittimo

Napoli

di movimentazione delle merci, avendoci spinto a sviluppare maggiormente le tecnologie correlate dopo l'uscita del Regno Unito dalla Comunità europea. Una logistica che in Campania significa sviluppo dell'intermodalità ferroviaria. Stiamo potenziando le attività ferroviarie continua Annunziata soprattutto tramite le reti transeuropee di trasporto [TEN-T] che dal Sud Italia attraversano la penisola fino al Nord Europa. Non è facile rendere conveniente il puro trasporto ferroviario in un territorio come il nostro, caratterizzato da porti antichi e catene montuose. In questo contesto, il principale contributo dei treni al trasporto è quello di alleggerire il traffico pesante, considerando che negli ultimi quindici anni, tramite le autostrade del mare, abbiamo tolto milioni di mezzi pesanti dalle strade. Il futuro della decarbonizzazione sarà sullo sviluppo dell'energia verde, ovvero quella prodotta senza emettere gas serra. Salerno, per esempio, sta sperimentando la produzione di elettricità dal moto ondoso; Napoli elettrificando le sue banchine. L'interesse del Belgio sui porti della Campania è molto forte, soprattutto da parte del sistema portuale di Anversa-Bruges, ha concluso De Bauw. Ho avuto modo di constatare che il sistema portuale campano sta crescendo molto ed è destinato a svilupparsi significativamente su infrastrutture, logistica, ambiente, digitalizzazione e semplificazione amministrativa. Tutti elementi che rappresentano nuove opportunità di lavoro.

Napoli Village

Napoli

L'ambasciatore del Belgio in visita al Porto di Napoli

NAPOLI - Ambiente, logistica, digitalizzazione, occupazione, ma soprattutto rafforzamento dei rapporti politici e commerciali tra i porti del Belgio e dell'Italia. Oggi a Napoli, presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, insieme al Segretario Generale, Giuseppe Grimaldi, ha ricevuto l'Ambasciatore del Belgio in Italia, Pierre Emmanuel De Bauw, accompagnato dall'attaché economico e commerciale del governo delle Fiandre, Sophie Massagé. Un bilaterale interlocutorio, utile per aggiornare le rispettive parti sulle attività portuali in essere, tra nuove infrastrutture da costruire, nuove tecnologie da sviluppare e politiche ambientali da implementare. «Stiamo rispettando tutti i tempi del PNRR, pari a circa 600 milioni di investimenti», ha spiegato Annunziata. «Il sistema portuale della Campania è altamente specializzato. Abbiamo Napoli che è il polo di approvvigionamento del Meridione d'Italia, scalo fortemente orientato su turismo e passeggeri, ormai vicini alla soglia dei 10 milioni l'anno e che viaggia verso i 2 milioni di crocieristi, secondo solo a Civitavecchia. Salerno è un porto di rotabili e container, hub di riferimento delle auto in importazione dall'Asia e in esportazione verso gli Stati Uniti. E infine Castellammare di Stabia, grande polo della cantieristica navale, in questo periodo concentrata sulle commesse militari. Domenica scorsa è arrivata un'importante infrastruttura portuale per il porto di Napoli, un nuovo bacino di carenaggio per le riparazioni navali che renderà più competitivo lo scalo nel Mediterraneo e darà lavoro a centinaia di persone ogni anno. Ci stiamo preparando per il G7, in programma a Capri dal 17 al 19 aprile. Stiamo investendo sull'ambiente, le tecnologie ma soprattutto sulle infrastrutture, con l'apertura a breve della nuova Stazione Marittima del molo Beverello. La Campania importa ed esporta e nei prossimi dieci anni vedrà crescere sensibilmente la sua economia grazie alle Zone Economiche Speciali. Ma niente di tutto questo sarebbe possibile senza solidi rapporti politici tra i porti dei Paesi con cui abbiamo interscambi commerciali». Il filo comune che unisce tutti questi elementi è l'attenzione all'ambiente. Gli operatori portuali di Belgio e Italia hanno rapporti storici, con alcuni di quelli italiani che investono significativamente nei porti del Paese nordeuropeo, in un contesto internazionale in cui la logistica punta a decarbonizzarsi. «Gli investimenti delle imprese sono fondamentali per l'ambiente - ha affermato De Bauw - Anversa si prepara ad essere un hub dell'idrogeno ed è un porto con grandi ambizioni in questo settore. L'obiettivo di questo primo incontro è quello di agevolare il più possibile i rapporti industriali tra questi due Paesi. Un tema interessante, per esempio, potrebbe essere l'utilizzo dell'idrogeno e delle batterie elettriche come fonte di energia in porto. Senza dimenticare l'ingegneria logistica: la Brexit è stata rivitalizzante



04/09/2024 08:01

NAPOLI - Ambiente, logistica, digitalizzazione, occupazione, ma soprattutto rafforzamento dei rapporti politici e commerciali tra i porti del Belgio e dell'Italia. Oggi a Napoli, presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, insieme al Segretario Generale, Giuseppe Grimaldi, ha ricevuto l'Ambasciatore del Belgio in Italia, Pierre Emmanuel De Bauw, accompagnato dall'attaché economico e commerciale del governo delle Fiandre, Sophie Massagé. Un bilaterale interlocutorio, utile per aggiornare le rispettive parti sulle attività portuali in essere, tra nuove infrastrutture da costruire, nuove tecnologie da sviluppare e politiche ambientali da implementare. «Stiamo rispettando tutti i tempi del PNRR, pari a circa 600 milioni di investimenti», ha spiegato Annunziata. «Il sistema portuale della Campania è altamente specializzato. Abbiamo Napoli che è il polo di approvvigionamento del Meridione d'Italia, scalo fortemente orientato su turismo e passeggeri, ormai vicini alla soglia dei 10 milioni l'anno e che viaggia verso i 2 milioni di crocieristi, secondo solo a Civitavecchia. Salerno è un porto di rotabili e container, hub di riferimento delle auto in importazione dall'Asia e in esportazione verso gli Stati Uniti. E infine Castellammare di Stabia, grande polo della cantieristica navale, in questo periodo concentrata sulle commesse militari. Domenica scorsa è arrivata un'importante infrastruttura portuale per il porto di Napoli, un nuovo bacino di carenaggio per le riparazioni navali che renderà più competitivo lo scalo nel Mediterraneo e darà lavoro a centinaia di persone ogni anno. Ci stiamo preparando per il G7, in programma a Capri dal 17 al 19 aprile. Stiamo investendo sull'ambiente, le tecnologie ma soprattutto sulle infrastrutture, con l'apertura a breve della nuova Stazione Marittima del molo Beverello. La Campania importa ed esporta e nei prossimi dieci anni vedrà crescere sensibilmente la sua economia grazie alle Zone Economiche Speciali. Ma niente di tutto questo sarebbe possibile senza solidi rapporti politici tra i porti dei Paesi con cui abbiamo interscambi commerciali».

Napoli Village

Napoli

per la nostra capacità di movimentazione delle merci, avendoci spinto a sviluppare maggiormente le tecnologie correlate dopo l'uscita del Regno Unito dalla Comunità europea». Una logistica che in Campania significa sviluppo dell'intermodalità ferroviaria. «Stiamo potenziando le attività ferroviarie - continua Annunziata - soprattutto tramite le reti transeuropee di trasporto [TEN-T] che dal Sud Italia attraversano la penisola fino al Nord Europa. Non è facile rendere conveniente il puro trasporto ferroviario in un territorio come il nostro, caratterizzato da porti antichi e catene montuose. In questo contesto, il principale contributo dei treni al trasporto è quello di alleggerire il traffico pesante, considerando che negli ultimi quindici anni, tramite le autostrade del mare, abbiamo tolto milioni di mezzi pesanti dalle strade. Il futuro della decarbonizzazione sarà sullo sviluppo dell'energia verde, ovvero quella prodotta senza emettere gas serra. Salerno, per esempio, sta sperimentando la produzione di elettricità dal moto ondoso; Napoli elettrificando le sue banchine». «L'interesse del Belgio sui porti della Campania è molto forte, soprattutto da parte del **sistema portuale** di Anversa-Bruges», ha concluso De Bauw. «Ho avuto modo di constatare che il **sistema portuale** campano sta crescendo molto ed è destinato a svilupparsi significativamente su infrastrutture, logistica, ambiente, digitalizzazione e semplificazione amministrativa. Tutti elementi che rappresentano nuove opportunità di lavoro».

La Gazzetta Marittima

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Maxi-ponte, forse parte davvero

Nel rendering: Il progetto finale del ponte. ROMA - È un'altra delle opere che per anni è stata presentata, riprogettata, respinta e osannata: il ponte sullo Stretto di **Messina**, già fortemente sostenuto dal passato governo Berlusconi. La realizzazione dell'opera rappresenta uno dei progetti infrastrutturali più significativi e discussi degli ultimi decenni in Italia. Dopo gli impegni dell'attuale governo Meloni, la società Stretto di **Messina** ha finalmente dato il via alla procedura espropriativa sulle aree interessate alle viabilità d'accesso, segnando un passo decisivo per il suo sviluppo. Gli espropri interessano direttamente circa 400 edifici, situati sia in Sicilia che in Calabria, che saranno abbattuti per realizzare le rampe stradali (e ferroviarie) di accesso e di uscita dal ponte sospeso. Il progetto di quest'ultimo, approvato finalmente dopo lunghe consultazioni, non presenta piloni in mare bensì un'unica capriata con lunghe e robuste innervature di sostegno fatte da una fitta serie di cavi d'acciaio. Secondo i progettisti, il ponte sarà in grado di resistere ai più forti venti mai registrati in area e a scosse telluriche devastanti. La "luce" dal pelo dell'acqua sarà sufficiente al passaggio delle navi più grandi mai progettate. Si discute ora sui tempi. Secondo i progettisti circa 6 anni di lavori, se non ci saranno interruzioni per eventuali cambiamenti della linea politica nazionale. Il ponte farà parte importante del corridoio TEN-T dalla Scandinavia alla Sicilia, senza soluzioni di continuità.



Nel rendering: il progetto finale del ponte. ROMA - È un'altra delle opere che per anni è stata presentata, riprogettata, respinta e osannata: il ponte sullo Stretto di Messina, già fortemente sostenuto dal passato governo Berlusconi. La realizzazione dell'opera rappresenta uno dei progetti infrastrutturali più significativi e discussi degli ultimi decenni in Italia. Dopo gli impegni dell'attuale governo Meloni, la società Stretto di Messina ha finalmente dato il via alla procedura espropriativa sulle aree interessate alle viabilità d'accesso, segnando un passo decisivo per il suo sviluppo. Gli espropri interessano direttamente circa 400 edifici, situati sia in Sicilia che in Calabria, che saranno abbattuti per realizzare le rampe stradali (e ferroviarie) di accesso e di uscita dal ponte sospeso. Il progetto di quest'ultimo, approvato finalmente dopo lunghe consultazioni, non presenta piloni in mare bensì un'unica capriata con lunghe e robuste innervature di sostegno fatte da una fitta serie di cavi d'acciaio. Secondo i progettisti, il ponte sarà in grado di resistere ai più forti venti mai registrati in area e a scosse telluriche devastanti. La "luce" dal pelo dell'acqua sarà sufficiente al passaggio delle navi più grandi mai progettate. Si discute ora sui tempi. Secondo i progettisti circa 6 anni di lavori, se non ci saranno interruzioni per eventuali cambiamenti della linea politica nazionale. Il ponte farà parte importante del corridoio TEN-T dalla Scandinavia alla Sicilia, senza soluzioni di continuità.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

World Europa, la nave da crociera da record al Porto di Messina con 6.400 turisti a bordo

Messina, quest'anno saranno ben quattro le navi della Compagnia che toccheranno il **porto** siciliano movimentando circa 200.000 passeggeri attraverso 31 scali. Oggi il **porto** di **Messina** ha dato il via alla stagione crocieristica di MSC accogliendo 6.400 passeggeri a bordo di MSC World Europa la rivoluzionaria nave alimentata a GNL (gas naturale liquefatto) della flotta di MSC Crociere, tra le più avanzate al mondo sotto il profilo tecnologico e ambientale. L'arrivo nel **porto** di **Messina** segna così l'inizio ufficiale di una stagione crocieristica emozionante e promettente. MSC Crociere, infatti, registrerà quest'anno importanti risultati nel **porto** siciliano che si conferma uno degli scali di riferimento della Compagnia nell'isola. Nel corso del 2024 MSC Crociere prevede di movimentare circa 200.000 passeggeri attraverso 31 scali pianificati, contando sulla presenza di ben 4 delle 22 navi totali della propria flotta. A MSC World Europa saranno infatti affiancate anche MSC Armonia, MSC Lirica e MSC Opera. La Sicilia si conferma quindi una Regione strategica per la Compagnia, con una movimentazione complessiva prevista di 600.000 passeggeri, grazie ai 107 scali complessivi nei porti di Palermo e **Messina**. Un dato che testimonia il costante impegno di MSC Crociere nel contribuire allo sviluppo economico e turistico dell'isola. Le parole di Massa: "È con grande soddisfazione che annunciamo l'inizio della stagione crocieristica a **Messina** con l'arrivo, nella sola giornata di oggi, di ben 6.400 crocieristi a bordo di uno dei fiori all'occhiello della nostra flotta: MSC World Europa. Una nave rivoluzionaria che non solo rappresenta un passo avanti in termini di tecnologia e sostenibilità ambientale, ma incarna anche il nostro impegno verso un futuro più verde per l'industria delle crociere", ha dichiarato Leonardo Massa, Vice President Southern Europe della divisione crociere del Gruppo MSC. "Quest'anno prevediamo di raggiungere risultati significativi portando a **Messina** circa 200.000 passeggeri grazie alle nostre navi, a testimonianza del nostro impegno che sta creando un legame sempre più saldo con questa meravigliosa città che per noi è strategica". World Europa, le caratteristiche MSC World Europa è considerata una delle navi da crociera più sostenibili al mondo, grazie alle numerose tecnologie di ultima generazione in grado di ridurre al minimo l'impatto ambientale. Alimentata a gas naturale liquefatto (Gnl) - considerato il combustibile fossile più ecologico al mondo attualmente disponibile su larga scala - ha segnato un passo in avanti significativo nel percorso di riduzione dell'impatto ambientale del settore crocieristico. La Compagnia, infatti, ha avviato un programma di riduzione delle emissioni che prevede la riduzione del 40% delle emissioni di CO2 entro il 2030 e il traguardo delle zero emissioni entro il 2050. Per raggiungere questo ambizioso obiettivo, MSC sta anche collaborando con i fornitori di carburante e con



Messina, quest'anno saranno ben quattro le navi della Compagnia che toccheranno il porto siciliano movimentando circa 200.000 passeggeri attraverso 31 scali. Oggi il porto di Messina ha dato il via alla stagione crocieristica di MSC accogliendo 6.400 passeggeri a bordo di MSC World Europa la rivoluzionaria nave alimentata a GNL (gas naturale liquefatto) della flotta di MSC Crociere, tra le più avanzate al mondo sotto il profilo tecnologico e ambientale. L'arrivo nel porto di Messina segna così l'inizio ufficiale di una stagione crocieristica emozionante e promettente. MSC Crociere, infatti, registrerà quest'anno importanti risultati nel porto siciliano che si conferma uno degli scali di riferimento della Compagnia nell'isola. Nel corso del 2024 MSC Crociere prevede di movimentare circa 200.000 passeggeri attraverso 31 scali pianificati, contando sulla presenza di ben 4 delle 22 navi totali della propria flotta. A MSC World Europa saranno infatti affiancate anche MSC Armonia, MSC Lirica e MSC Opera. La Sicilia si conferma quindi una Regione strategica per la Compagnia, con una movimentazione complessiva prevista di 600.000 passeggeri, grazie ai 107 scali complessivi nei porti di Palermo e Messina. Un dato che testimonia il costante impegno di MSC Crociere nel contribuire allo sviluppo economico e turistico dell'isola. Le parole di Massa: "È con grande soddisfazione che annunciamo l'inizio della stagione crocieristica a Messina con l'arrivo, nella sola giornata di oggi, di ben 6.400 crocieristi a bordo di uno dei fiori all'occhiello della nostra flotta: MSC World Europa. Una nave rivoluzionaria che non solo rappresenta un passo avanti in termini di tecnologia e sostenibilità ambientale, ma incarna anche il nostro impegno verso un futuro più verde per l'industria delle

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

altri soggetti per l'utilizzo di carburanti sostenibili drop-in, come i biocarburanti avanzati e il biogas. Grazie a quest'impegno, MSC Crociere sta contribuendo allo sviluppo di nuove soluzioni su larga scala che possano essere utilizzate universalmente.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Msc inaugura la stagione crocieristica a Messina: previsti 31 scali e 200mila passeggeri

Redazione | martedì 09 Aprile 2024 - 17:48 Accolti oggi i primi 6400 passeggeri della Msc World Europa **MESSINA** - Oggi il **porto** di **Messina** ha dato il via alla stagione crocieristica di Msc accogliendo 6.400 passeggeri a bordo di MSC World Europa la nave alimentata a Gnl (gas naturale liquefatto) della flotta di Msc Crociere, tra le più avanzate al mondo sotto il profilo tecnologico e ambientale. L'arrivo nel **porto** di **Messina** segna così l'inizio ufficiale di una stagione crocieristica promettente. Msc Crociere, infatti, registrerà quest'anno importanti risultati nel **porto** messinese che si conferma uno degli scali di riferimento della Compagnia nell'isola. Nel corso del 2024 Msc Crociere prevede di movimentare circa 200.000 passeggeri attraverso 31 scali pianificati, contando sulla presenza di ben 4 delle 22 navi totali della propria flotta. A Msc World Europa saranno infatti affiancate anche Msc Armonia, Msc Lirica e Msc Opera. La Sicilia si conferma quindi una Regione strategica per la Compagnia, con una movimentazione complessiva prevista di 600.000 passeggeri, grazie ai 107 scali complessivi nei porti di Palermo e **Messina**. Un dato che testimonia il costante impegno di Msc Crociere nel contribuire allo sviluppo economico e turistico dell'isola. Massa: "Con **Messina** legame sempre più saldo" "È con grande soddisfazione che annunciamo l'inizio della stagione crocieristica a **Messina** con l'arrivo, nella sola giornata di oggi, di ben 6.400 crocieristi a bordo di uno dei fiori all'occhiello della nostra flotta: Msc World Europa. Una nave rivoluzionaria che non solo rappresenta un passo avanti in termini di tecnologia e sostenibilità ambientale, ma incarna anche il nostro impegno verso un futuro più verde per l'industria delle crociere" ha dichiarato Leonardo Massa, vice president Southern Europe della divisione crociere del Gruppo Msc. "Quest'anno prevediamo di raggiungere risultati significativi portando a **Messina** circa 200.000 passeggeri grazie alle nostre navi, a testimonianza del nostro impegno che sta creando un legame sempre più saldo con questa meravigliosa città che per noi è strategica". Articoli correlati.



04/09/2024 17:53

Redazione | martedì 09 Aprile 2024 - 17:48 Accolti oggi i primi 6400 passeggeri della Msc World Europa **MESSINA** - Oggi il porto di Messina ha dato il via alla stagione crocieristica di Msc accogliendo 6.400 passeggeri a bordo di MSC World Europa la nave alimentata a Gnl (gas naturale liquefatto) della flotta di Msc Crociere, tra le più avanzate al mondo sotto il profilo tecnologico e ambientale. L'arrivo nel porto di Messina segna così l'inizio ufficiale di una stagione crocieristica promettente. Msc Crociere, infatti, registrerà quest'anno importanti risultati nel porto messinese che si conferma uno degli scali di riferimento della Compagnia nell'isola. Nel corso del 2024 Msc Crociere prevede di movimentare circa 200.000 passeggeri attraverso 31 scali pianificati, contando sulla presenza di ben 4 delle 22 navi totali della propria flotta. A Msc World Europa saranno infatti affiancate anche Msc Armonia, Msc Lirica e Msc Opera. La Sicilia si conferma quindi una Regione strategica per la Compagnia, con una movimentazione complessiva prevista di 600.000 passeggeri, grazie ai 107 scali complessivi nei porti di Palermo e Messina. Un dato che testimonia il costante impegno di Msc Crociere nel contribuire allo sviluppo economico e turistico dell'isola. Massa: "Con **Messina** legame sempre più saldo" "È con grande soddisfazione che annunciamo l'inizio della stagione crocieristica a **Messina** con l'arrivo, nella sola giornata di oggi, di ben 6.400 crocieristi a bordo di uno dei fiori all'occhiello della nostra flotta: Msc World Europa. Una nave rivoluzionaria che non solo rappresenta un passo avanti in termini di tecnologia e sostenibilità ambientale, ma incarna anche il nostro impegno verso un futuro più verde per l'industria delle crociere" ha dichiarato Leonardo Massa

Palermo, una nave da guerra americana al porto per rifornimento

PALERMO - Una nave da guerra della Marina militare degli Stati Uniti è ancorata al porto di **Palermo** per rifornimento. Il cacciatorpediniere Uss Carney è arrivato in Sicilia dallo Yemen. La nave da guerra, una volta terminati i rifornimenti, tornerà sulla sua rotta per proseguire la missione assegnata. La Uss Carney è una delle quattro imbarcazioni che l'Us Navy mantiene costantemente nel Mediterraneo, utilizzando la base aeronavale spagnola di Rota. Dopo qualche giorno di sosta a **Palermo** è previsto che il cacciatorpediniere torni a solcare il Mediterraneo sino al Mar Rosso dove è impegnata.

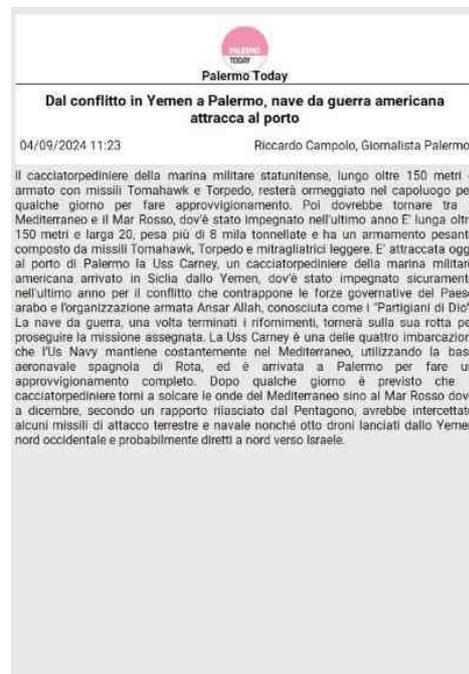


Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Dal conflitto in Yemen a Palermo, nave da guerra americana attracca al porto

Il cacciatorpediniere della marina militare statunitense, lungo oltre 150 metri e armato con missili Tomahawk e Torpedo, resterà ormeggiato nel capoluogo per qualche giorno per fare approvvigionamento. Poi dovrebbe tornare tra il Mediterraneo e il Mar Rosso, dov'è stato impegnato nell'ultimo anno. È lunga oltre 150 metri e larga 20, pesa più di 8 mila tonnellate e ha un armamento pesante composto da missili Tomahawk, Torpedo e mitragliatrici leggere. È attraccata oggi al porto di Palermo la Uss Carney, un cacciatorpediniere della marina militare americana arrivato in Sicilia dallo Yemen, dov'è stato impegnato sicuramente nell'ultimo anno per il conflitto che contrappone le forze governative del Paese arabo e l'organizzazione armata Ansar Allah, conosciuta come i "Partigiani di Dio". La nave da guerra, una volta terminati i rifornimenti, tornerà sulla sua rotta per proseguire la missione assegnata. La Uss Carney è una delle quattro imbarcazioni che l'Us Navy mantiene costantemente nel Mediterraneo, utilizzando la base aeronavale spagnola di Rota, ed è arrivata a Palermo per fare un approvvigionamento completo. Dopo qualche giorno è previsto che il cacciatorpediniere torni a solcare le onde del Mediterraneo sino al Mar Rosso dove a dicembre, secondo un rapporto rilasciato dal Pentagono, avrebbe intercettato alcuni missili di attacco terrestre e navale nonché otto droni lanciati dallo Yemen nord occidentale e probabilmente diretti a nord verso Israele.



Caronte & Tourist Isole Minori, giovedì il primo rifornimento di GNL della "Nerea"

L'AD Vincenzo Franza: "Noi fin qui obbligati a far viaggiare le nostre navi più moderne a gasolio. Occorre pensare a depositi di GNL nei nostri porti a servizio di navi e Tir" C'è un po' di amarezza nelle parole con le quali Vincenzo Franza, Ad di Caronte & Tourist Isole Minori, commenta il primo bunkeraggio con gas naturale liquefatto (GNL) della Nerea, l'ultima arrivata della flotta in atto in servizio tra Trapani e Pantelleria, in programma giovedì 11 presso il molo Ronciglio del porto di Trapani. "La Elio è entrata in servizio nello Stretto nel 2018, la Nerea pochi mesi fa, la Pietro Mondello entrerà in servizio entro il 2024 e una quarta unità si aggiungerà prossimamente. Sono tutte navi a doppia propulsione, gasolio più GNL, o addirittura dotate come nel caso delle ultimissime arrivate di un pacco batterie che può assicurare la propulsione elettrica in entrata o in uscita dai porti e consentire di tenere i motori termici spenti durante le soste in banchina". Caronte&Tourist, Franza: "GNL? Risultati inattesi, ma andiamo avanti" Successivamente, prosegue l'Ad di Caronte&Tourist Isole Minori Vincenzo Franza: "Noi insomma siamo andati avanti e continuiamo a farlo lungo quella strada chiamata trasporto ecosostenibile che abbiamo imboccato già anni fa, tra le prime compagnie di navigazione nel Mediterraneo. Non con i risultati che ci saremmo aspettati, bisogna dire, se è vero che anni di battaglie per avere un deposito di GNL a servizio delle navi ma anche dei TIR che operano nell'Area dello Stretto non hanno portato a nulla. E noi - essendo economicamente insostenibile far giungere il gas dal nord Italia - siamo stati fin qui costretti a far viaggiare la nostra Elio a gasolio". Il GNL, le difficoltà trovate e la svolta In attesa della industrializzazione della produzione di carburanti ancora più performanti e puliti, il GNL è stato individuato come il carburante di larga reperibilità in grado di assicurare significativi tagli alle emissioni climalteranti e nocive (riduzione del 45% di anidride carbonica, del 60% di ossidi di azoto e del 99% di ossidi di zolfo, oltre a un abbattimento del 99% del particolato). Tuttavia lacune procedurali, costi di trasporto e assenza di infrastrutture hanno reso difficoltoso o addirittura impossibile l'approvvigionamento non solo per le navi ma anche per le sempre più numerose flotte di TIR convertitesisi al GNL. Adesso un primo segnale di svolta, reso possibile dalla flessione del prezzo del GNL. Il metodo di bunkeraggio è quello Truck to Ship, cioè da camion a nave, assai utilizzato nei porti del nord Europa ma poco in Italia. È un metodo che assicura flessibilità e replicabilità, specialmente in luoghi dove manca un'infrastruttura fissa per il GNL e che potrà essere utilizzato anche per rifornire le navi di biogas, carburante 100% sostenibile derivato dagli scarti organici, verso cui Caronte & Tourist sta già concentrando la sua attenzione. GNL, il comunicato di Caronte&Tourist "Dopo aver trasmesso un'istanza formale per il rifornimento di GNL nel porto di Trapani - si



L'AD Vincenzo Franza: "Noi fin qui obbligati a far viaggiare le nostre navi più moderne a gasolio. Occorre pensare a depositi di GNL nei nostri porti a servizio di navi e Tir" C'è un po' di amarezza nelle parole con le quali Vincenzo Franza, Ad di Caronte & Tourist Isole Minori, commenta il primo bunkeraggio con gas naturale liquefatto (GNL) della Nerea, l'ultima arrivata della flotta in atto in servizio tra Trapani e Pantelleria, in programma giovedì 11 presso il molo Ronciglio del porto di Trapani. "La Elio è entrata in servizio nello Stretto nel 2018, la Nerea pochi mesi fa, la Pietro Mondello entrerà in servizio entro il 2024 e una quarta unità si aggiungerà prossimamente. Sono tutte navi a doppia propulsione, gasolio più GNL, o addirittura dotate come nel caso delle ultimissime arrivate di un pacco batterie che può assicurare la propulsione elettrica in entrata o in uscita dai porti e consentire di tenere i motori termici spenti durante le soste in banchina". Caronte&Tourist, Franza: "GNL? Risultati inattesi, ma andiamo avanti" Successivamente, prosegue l'Ad di Caronte&Tourist Isole Minori Vincenzo Franza: "Noi insomma siamo andati avanti e continuiamo a farlo lungo quella strada chiamata trasporto ecosostenibile che abbiamo imboccato già anni fa, tra le prime compagnie di navigazione nel Mediterraneo. Non con i risultati che ci saremmo aspettati, bisogna dire, se è vero che anni di battaglie per avere un deposito di GNL a servizio delle navi ma anche dei TIR che operano nell'Area dello Stretto non hanno portato a nulla. E noi - essendo economicamente insostenibile far giungere il gas dal nord Italia - siamo stati fin qui costretti a far viaggiare la nostra Elio a gasolio". Il GNL, le difficoltà trovate e la svolta In attesa della industrializzazione della produzione di carburanti

legge in una nota di C&T - abbiamo partecipato attivamente al tavolo di lavoro per definire gli aspetti procedurali delle modalità del bunkeraggio alla presenza delle figure tecniche specializzate nella valutazione dei sistemi di sicurezza. Ad ulteriore perfezionamento del modello, il 21 marzo è stato effettuato il cosiddetto Dry-Run, cioè una prova generale eseguita ad autobotte vuota, che ha avuto un esito assolutamente positivo. Generoso e decisivo, in tutte le fasi, è stato il supporto che a Trapani i tecnici e i responsabili dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, della Capitaneria di **Porto** dei Vigili del Fuoco ci hanno assicurato". Iscriviti gratis al canale WhatsApp di QdS.it, news e aggiornamenti CLICCA QUI "Abbiamo sempre sostenuto - conclude Franza - che chi fa impresa dovrebbe avvertire su di sé una responsabilità aggiuntiva per il territorio e la collettività. E che questa responsabilità andrebbe oggi declinata in senso ancora più ampio, perché è anche dell'ambiente che oggi dobbiamo prenderci cura. Ecco perché noi valutiamo con grande interesse e favore la costituzione o la riconversione delle flotte aziendali - navi o TIR che siano - da gasolio a gas naturale liquido. Ma servono le infrastrutture, servono i depositi di GNL".

Stretto Web

Trapani

Caronte & Tourist chiede un deposito GNL nello Stretto: "abbiamo navi ultra moderne ma siamo costretti ad alimentarle ancora a gasolio"

L'AD Vincenzo Franza: "noi fin qui obbligati a far viaggiare le nostre navi più moderne a gasolio. Occorre pensare a depositi di GNL nei nostri porti a servizio di navi e Tir" Previous Next "La Elio è entrata in servizio nello Stretto nel 2018, la Nerea pochi mesi fa, la Pietro Mondello entrerà in servizio entro il 2024 e una quarta unità si aggiungerà prossimamente. Sono tutte navi a doppia propulsione, gasolio più GNL, o addirittura dotate come nel caso delle ultimissime arrivate di un pacco batterie che può assicurare la propulsione elettrica in entrata o in uscita dai porti e consentire di tenere i motori termici spenti durante le soste in banchina. Noi insomma siamo andati avanti e continuiamo a farlo lungo quella strada chiamata trasporto ecosostenibile che abbiamo imboccato già anni fa, tra le prime compagnie di navigazione nel Mediterraneo. Non con i risultati che ci saremmo aspettati, bisogna dire, se è vero che anni di battaglie per avere un deposito di GNL a servizio delle navi ma anche dei TIR che operano nell'Area dello Stretto non hanno portato a nulla. E noi - essendo economicamente insostenibile far giungere il gas dal nord Italia - siamo stati fin qui costretti a far viaggiare la nostra Elio a gasolio".

C'è un po' di amarezza nelle parole con le quali Vincenzo Franza, AD di Caronte & Tourist Isole Minori, commenta il primo bunkeraggio con gas naturale liquefatto (GNL) della Nerea, l'ultima arrivata della flotta in atto in servizio tra Trapani e Pantelleria, in programma giovedì 11 presso il molo Ronciglio del **porto** di Trapani. In attesa della industrializzazione della produzione di carburanti ancora più performanti e puliti, il GNL è stato individuato come il carburante di larga reperibilità in grado di assicurare significativi tagli alle emissioni climalteranti e nocive (riduzione del 45% di anidride carbonica, del 60% di ossidi di azoto e del 99% di ossidi di zolfo, oltre a un abbattimento del 99% del particolato). Tuttavia lacune procedurali, costi di trasporto e assenza di infrastrutture hanno reso difficoltoso o addirittura impossibile l'approvvigionamento non solo per le navi ma anche per le sempre più numerose flotte di TIR convertites al GNL. Adesso un primo segnale di svolta, reso possibile dalla flessione del prezzo del GNL. Il metodo di bunkeraggio è quello Truck to Ship, cioè da camion a nave, assai utilizzato nei porti del nord Europa ma poco in Italia. È un metodo che assicura flessibilità e replicabilità, specialmente in luoghi dove manca un'infrastruttura fissa per il GNL e che potrà essere utilizzato anche per rifornire le navi di biogas, carburante 100% sostenibile derivato dagli scarti organici, verso cui Caronte & Tourist sta già concentrando la sua attenzione. "Dopo aver trasmesso un'istanza formale per il rifornimento di GNL nel **porto** di Trapani - si legge in una nota di C&T - abbiamo partecipato attivamente al tavolo di lavoro per definire gli aspetti procedurali delle modalità del bunkeraggio alla presenza delle figure tecniche specializzate nella valutazione



L'AD Vincenzo Franza: "noi fin qui obbligati a far viaggiare le nostre navi più moderne a gasolio. Occorre pensare a depositi di GNL nei nostri porti a servizio di navi e Tir" Previous Next "La Elio è entrata in servizio nello Stretto nel 2018, la Nerea pochi mesi fa, la Pietro Mondello entrerà in servizio entro il 2024 e una quarta unità si aggiungerà prossimamente. Sono tutte navi a doppia propulsione, gasolio più GNL, o addirittura dotate come nel caso delle ultimissime arrivate di un pacco batterie che può assicurare la propulsione elettrica in entrata o in uscita dai porti e consentire di tenere i motori termici spenti durante le soste in banchina. Noi insomma siamo andati avanti e continuiamo a farlo lungo quella strada chiamata trasporto ecosostenibile che abbiamo imboccato già anni fa, tra le prime compagnie di navigazione nel Mediterraneo. Non con i risultati che ci saremmo aspettati, bisogna dire, se è vero che anni di battaglie per avere un deposito di GNL a servizio delle navi ma anche dei TIR che operano nell'Area dello Stretto non hanno portato a nulla. E noi - essendo economicamente insostenibile far giungere il gas dal nord Italia - siamo stati fin qui costretti a far viaggiare la nostra Elio a gasolio". C'è un po' di amarezza nelle parole con le quali Vincenzo Franza, AD di Caronte & Tourist Isole Minori, commenta il primo bunkeraggio con gas naturale liquefatto (GNL) della Nerea, l'ultima arrivata della flotta in atto in servizio tra Trapani e Pantelleria, in programma giovedì 11 presso il molo Ronciglio del porto di Trapani. In attesa della industrializzazione della produzione di carburanti ancora più performanti e puliti, il GNL è stato individuato come il carburante di larga reperibilità in grado di assicurare significativi tagli alle emissioni climalteranti e nocive (riduzione del 45% di anidride carbonica, del 60% di ossidi di azoto e del 99% di ossidi di zolfo, oltre a un abbattimento del 99% del particolato). Tuttavia lacune procedurali, costi di trasporto e assenza di infrastrutture hanno reso difficoltoso o addirittura impossibile l'approvvigionamento non solo per le navi ma anche per le sempre più numerose flotte di TIR convertites al GNL. Adesso un primo segnale di svolta, reso possibile dalla flessione del prezzo del GNL. Il metodo di bunkeraggio è quello Truck to Ship, cioè da camion a nave, assai utilizzato nei porti del nord Europa ma poco in Italia. È un metodo che assicura flessibilità e replicabilità, specialmente in luoghi dove manca un'infrastruttura fissa per il GNL e che potrà essere utilizzato anche per rifornire le navi di biogas, carburante 100% sostenibile derivato dagli scarti organici, verso cui Caronte & Tourist sta già concentrando la sua attenzione. "Dopo aver trasmesso un'istanza formale per il rifornimento di GNL nel porto di Trapani - si legge in una nota di C&T - abbiamo partecipato attivamente al tavolo di lavoro per definire gli aspetti procedurali delle modalità del bunkeraggio alla presenza delle figure tecniche specializzate nella valutazione

Stretto Web

Trapani

dei sistemi di sicurezza. Ad ulteriore perfezionamento del modello, il 21 marzo è stato effettuato il cosiddetto Dry-Run , cioè una prova generale eseguita ad autobotte vuota, che ha avuto un esito assolutamente positivo. Generoso e decisivo, in tutte le fasi, è stato il supporto che a Trapani i tecnici e i responsabili dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, della Capitaneria di **Porto** dei Vigili del Fuoco ci hanno assicurato". "Abbiamo sempre sostenuto - conclude Franza - che chi fa impresa dovrebbe avvertire su di sé una responsabilità aggiuntiva per il territorio e la collettività. E che questa responsabilità andrebbe oggi declinata in senso ancora più ampio, perché è anche dell'ambiente che oggi dobbiamo prenderci cura. Ecco perché noi valutiamo con grande interesse e favore la costituzione o la riconversione delle flotte aziendali - navi o TIR che siano - da gasolio a gas naturale liquido. Ma servono le infrastrutture, servono i depositi di GNL".

Informazioni Marittime

Trapani

Gnl, Caronte & Tourist annuncia il primo bunkeraggio per la nave "Nerea"

L'ad Franza: "Occorre però pensare a depositi di gas naturale liquefatto nei nostri porti al servizio di navi e Tir" Le navi alimentate a Gnl sono state realizzate, ma mancano i depositi di gas naturale liquefatto. La contraddizione, almeno per quanto riguarda l'area dello Stretto, emerge dalle parole di Vincenzo Franza , ad di Caronte & Tourist Isole Minori . "La Elio è entrata in servizio nello Stretto nel 2018, la Nerea pochi mesi fa, la Pietro Mondello entrerà in servizio entro il 2024 e una quarta unità si aggiungerà prossimamente. Sono tutte navi a doppia propulsione, gasolio più Gnl, o addirittura dotate come nel caso delle ultimissime arrivate di un pacco batterie che può assicurare la propulsione elettrica in entrata o in uscita dai porti e consentire di tenere i motori termici spenti durante le soste in banchina. Noi insomma siamo andati avanti e continuiamo a farlo lungo quella strada chiamata trasporto ecosostenibile che abbiamo imboccato già anni fa, tra le prime compagnie di navigazione nel Mediterraneo. Non con i risultati che ci saremmo aspettati, bisogna dire, se è vero che anni di battaglie per avere un deposito di Gnl a servizio delle navi ma anche dei T che operano nell'Area dello Stretto non hanno portato a nulla. E noi - essendo economicamente insostenibile far giungere il gas dal nord Italia - siamo stati fin qui costretti a far viaggiare la nostra Elio a gasolio". Franza ha commentato così, con un po' di amarezza, il primo bunkeraggio con gas naturale liquefatto della Nerea , l'ultima arrivata della flotta in servizio tra Trapani e Pantelleria, in programma giovedì 11 presso il molo Ronciglio del **porto** di Trapani. Nonostante i ritardi denunciati dall'armatore, è infatti degno di nota questo primo segnale di svolta, reso possibile dalla flessione del prezzo del Gnl. Il metodo di bunkeraggio è quello Truck to Ship, cioè da camion a nave, assai utilizzato nei porti del nord Europa ma poco in Italia. È un metodo che assicura flessibilità e replicabilità, specialmente in luoghi dove manca un'infrastruttura fissa per il Gnl e che potrà essere utilizzato anche per rifornire le navi di biogas, carburante 100% sostenibile derivato dagli scarti organici, verso cui Caronte & Tourist sta già concentrando la sua attenzione. Condividi Tag caronte&tourist gnl Articoli correlati.



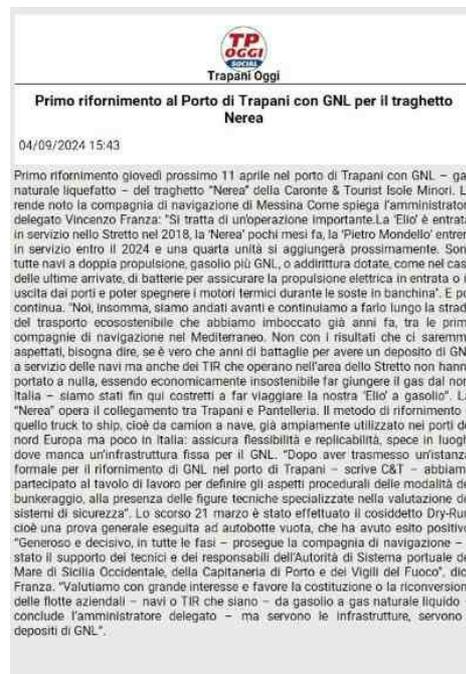
L'ad Franza: "Occorre però pensare a depositi di gas naturale liquefatto nei nostri porti al servizio di navi e Tir" Le navi alimentate a Gnl sono state realizzate, ma mancano i depositi di gas naturale liquefatto. La contraddizione, almeno per quanto riguarda l'area dello Stretto, emerge dalle parole di Vincenzo Franza , ad di Caronte & Tourist Isole Minori . "La Elio è entrata in servizio nello Stretto nel 2018, la Nerea pochi mesi fa, la Pietro Mondello entrerà in servizio entro il 2024 e una quarta unità si aggiungerà prossimamente. Sono tutte navi a doppia propulsione, gasolio più Gnl, o addirittura dotate come nel caso delle ultimissime arrivate di un pacco batterie che può assicurare la propulsione elettrica in entrata o in uscita dai porti e consentire di tenere i motori termici spenti durante le soste in banchina. Noi insomma siamo andati avanti e continuiamo a farlo lungo quella strada chiamata trasporto ecosostenibile che abbiamo imboccato già anni fa, tra le prime compagnie di navigazione nel Mediterraneo. Non con i risultati che ci saremmo aspettati, bisogna dire, se è vero che anni di battaglie per avere un deposito di Gnl a servizio delle navi ma anche dei T che operano nell'Area dello Stretto non hanno portato a nulla. E noi - essendo economicamente insostenibile far giungere il gas dal nord Italia - siamo stati fin qui costretti a far viaggiare la nostra Elio a gasolio". Franza ha commentato così, con un po' di amarezza, il primo bunkeraggio con gas naturale liquefatto della Nerea , l'ultima arrivata della flotta in servizio tra Trapani e Pantelleria, in programma giovedì 11 presso il molo Ronciglio del porto di Trapani. Nonostante i ritardi denunciati dall'armatore, è infatti degno di nota questo primo segnale di svolta, reso possibile dalla flessione del prezzo del Gnl. Il metodo di bunkeraggio è quello Truck to Ship, cioè da camion a nave, assai utilizzato nei porti del nord Europa ma poco in Italia. È un metodo che assicura flessibilità e replicabilità, specialmente in luoghi dove manca un'infrastruttura fissa per il Gnl e

Trapani Oggi

Trapani

Primo rifornimento al Porto di Trapani con GNL per il traghetto Nerea

Primo rifornimento giovedì prossimo 11 aprile nel porto di Trapani con GNL - gas naturale liquefatto - del traghetto "Nerea" della Caronte & Tourist Isole Minori. Lo rende noto la compagnia di navigazione di Messina Come spiega l'amministratore delegato Vincenzo Franza: "Si tratta di un'operazione importante. La 'Elio' è entrata in servizio nello Stretto nel 2018, la 'Nerea' pochi mesi fa, la 'Pietro Mondello' entrerà in servizio entro il 2024 e una quarta unità si aggiungerà prossimamente. Sono tutte navi a doppia propulsione, gasolio più GNL, o addirittura dotate, come nel caso delle ultime arrivate, di batterie per assicurare la propulsione elettrica in entrata o in uscita dai porti e poter spegnere i motori termici durante le soste in banchina". E poi continua. "Noi, insomma, siamo andati avanti e continuiamo a farlo lungo la strada del trasporto ecosostenibile che abbiamo imboccato già anni fa, tra le prime compagnie di navigazione nel Mediterraneo. Non con i risultati che ci saremmo aspettati, bisogna dire, se è vero che anni di battaglie per avere un deposito di GNL a servizio delle navi ma anche dei TIR che operano nell'area dello Stretto non hanno portato a nulla, essendo economicamente insostenibile far giungere il gas dal nord Italia - siamo stati fin qui costretti a far viaggiare la nostra 'Elio' a gasolio". La "Nerea" opera il collegamento tra Trapani e Pantelleria. Il metodo di rifornimento è quello truck to ship, cioè da camion a nave, già ampiamente utilizzato nei porti del nord Europa ma poco in Italia: assicura flessibilità e replicabilità, specie in luoghi dove manca un'infrastruttura fissa per il GNL. "Dopo aver trasmesso un'istanza formale per il rifornimento di GNL nel porto di Trapani - scrive C&T - abbiamo partecipato al tavolo di lavoro per definire gli aspetti procedurali delle modalità del bunkeraggio, alla presenza delle figure tecniche specializzate nella valutazione dei sistemi di sicurezza". Lo scorso 21 marzo è stato effettuato il cosiddetto Dry-Run, cioè una prova generale eseguita ad autobotte vuota, che ha avuto esito positivo. "Generoso e decisivo, in tutte le fasi - prosegue la compagnia di navigazione - è stato il supporto dei tecnici e dei responsabili dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, della Capitaneria di Porto e dei Vigili del Fuoco", dice Franza. "Valutiamo con grande interesse e favore la costituzione o la riconversione delle flotte aziendali - navi o TIR che siano - da gasolio a gas naturale liquido - conclude l'amministratore delegato - ma servono le infrastrutture, servono i depositi di GNL".



Shipping Italy

Trapani

Primo bunkeraggio truck to ship a Trapani per il traghetto Nerea di Caronte & Tourist

Navi Caronte & Tourist ha presentato un'istanza ufficiale per il rifornimento da terra nel porto siciliano evitare di alimentare ancora a gasolio le sue nuove navi ibride in attesa dei depositi costieri di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Il primo rifornimento di Gnl della nave 'Nerea' di Caronte & Tourist, che avverrà giovedì 11 aprile presso il molo Ronciglio del porto di Trapani, è stata l'occasione per l'amministratore delegato della compagnia navale, Vincenzo Franza, per lanciare l'appello affinché si realizzino al Sud infrastrutture e depositi di questo carburante. "La Elio è entrata in servizio nello Stretto nel 2018, la Nerea pochi mesi fa, la Pietro Mondello entrerà in servizio entro il 2024 e una quarta unità si aggiungerà prossimamente. Sono tutte navi a doppia propulsione, gasolio più Gnl, o addirittura dotate come nel caso delle ultimissime arrivate di un pacco batterie che può assicurare la propulsione elettrica in entrata o in uscita dai porti e consentire di tenere i motori termici spenti durante le soste in banchina. Noi insomma siamo andati avanti e continuiamo a farlo lungo quella strada chiamata trasporto ecosostenibile che abbiamo imboccato già anni fa, tra le prime compagnie di navigazione nel Mediterraneo. Non con i risultati che ci saremmo aspettati, bisogna dire, se è vero che anni di battaglie per avere un deposito di Gnl a servizio delle navi ma anche dei Tir che operano nell'Area dello Stretto non hanno portato a nulla. E noi - essendo economicamente insostenibile far giungere il gas dal nord Italia - siamo stati fin qui costretti a far viaggiare la nostra Elio a gasolio". Vincenzo Franza ha spiegato così quanto lo ha spinto a perseguire ed ottenere il primo bunkeraggio con gas naturale liquefatto (Gnl) della Nerea, in servizio tra Trapani e Pantelleria, in programma giovedì 11 al porto di Trapani con il metodo del Truck to Ship, cioè da camion a nave, molto utilizzato nei porti del nord Europa, ma poco in Italia. Un metodo che assicura flessibilità e replicabilità - spiega in una nota la compagnia - specialmente in luoghi dove manca un'infrastruttura fissa per il Gnl e che potrà essere utilizzato anche per rifornire le navi di biogas, carburante 100% sostenibile derivato dagli scarti organici, verso cui Caronte & Tourist sta già concentrando la sua attenzione. In attesa della industrializzazione della produzione di carburanti ancora più performanti e puliti, il Gnl è stato individuato come il carburante di larga reperibilità in grado di assicurare significativi tagli alle emissioni climalteranti e nocive, ma lacune procedurali, costi di trasporto e assenza di infrastrutture hanno reso difficoltoso o addirittura impossibile l'approvvigionamento non solo per le navi ma anche per le sempre più numerose flotte di Tir convertitesi al Gnl. Adesso un primo segnale di svolta, reso possibile dalla flessione del prezzo del GNL. "Dopo aver trasmesso un'istanza formale per il rifornimento di Gnl nel porto di Trapani - continua la nota di C&T - abbiamo partecipato attivamente al tavolo di lavoro per definire gli aspetti procedurali delle modalità del



04/09/2024 18:51

Nicola Capuzzo

Shipping Italy
Primo bunkeraggio truck to ship a Trapani per il traghetto Nerea di Caronte & Tourist

Navi Caronte & Tourist ha presentato un'istanza ufficiale per il rifornimento da terra nel porto siciliano evitare di alimentare ancora a gasolio le sue nuove navi ibride in attesa dei depositi costieri di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Il primo rifornimento di Gnl della nave 'Nerea' di Caronte & Tourist, che avverrà giovedì 11 aprile presso il molo Ronciglio del porto di Trapani, è stata l'occasione per l'amministratore delegato della compagnia navale, Vincenzo Franza, per lanciare l'appello affinché si realizzino al Sud infrastrutture e depositi di questo carburante. "La Elio è entrata in servizio nello Stretto nel 2018, la Nerea pochi mesi fa, la Pietro Mondello entrerà in servizio entro il 2024 e una quarta unità si aggiungerà prossimamente. Sono tutte navi a doppia propulsione, gasolio più Gnl, o addirittura dotate come nel caso delle ultimissime arrivate di un pacco batterie che può assicurare la propulsione elettrica in entrata o in uscita dai porti e consentire di tenere i motori termici spenti durante le soste in banchina. Noi insomma siamo andati avanti e continuiamo a farlo lungo quella strada chiamata trasporto ecosostenibile che abbiamo imboccato già anni fa, tra le prime compagnie di navigazione nel Mediterraneo. Non con i risultati che ci saremmo aspettati, bisogna dire, se è vero che anni di battaglie per avere un deposito di Gnl a servizio delle navi ma anche dei Tir che operano nell'Area dello Stretto non hanno portato a nulla. E noi - essendo economicamente insostenibile far giungere il gas dal nord Italia - siamo stati fin qui costretti a far viaggiare la nostra Elio a gasolio". Vincenzo Franza ha spiegato così quanto lo ha spinto a perseguire ed ottenere il primo bunkeraggio con gas naturale liquefatto (Gnl) della Nerea, in servizio tra Trapani e Pantelleria, in programma giovedì 11 al porto di Trapani con il metodo del Truck to Ship, cioè da camion a nave, molto utilizzato nei porti del nord Europa, ma poco in Italia. Un metodo che assicura flessibilità e replicabilità - spiega in una nota la compagnia - specialmente in luoghi dove

Shipping Italy

Trapani

bunkeraggio alla presenza delle figure tecniche specializzate nella valutazione dei sistemi di sicurezza. Ad ulteriore perfezionamento del modello, il 21 marzo è stato effettuato il cosiddetto Dry-Run , cioè una prova generale eseguita ad autobotte vuota, che ha avuto un esito assolutamente positivo. Generoso e decisivo, in tutte le fasi, è stato il supporto che a Trapani i tecnici e i responsabili dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, della Capitaneria di Porto dei Vigili del Fuoco ci hanno assicurato". "Abbiamo sempre sostenuto - conclude Franza - che chi fa impresa dovrebbe avvertire su di sé una responsabilità aggiuntiva per il territorio e la collettività. E che questa responsabilità andrebbe oggi declinata in senso ancora più ampio, perché è anche dell'ambiente che oggi dobbiamo prenderci cura. Ecco perché noi valutiamo con grande interesse e favore la costituzione o la riconversione delle flotte aziendali - navi o Tir che siano - da gasolio a gas naturale liquido. Ma servono le infrastrutture, servono i depositi di Gnl". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY Ecco i primi relatori del Business Meeting su traghetti e ro-ro in programma il 24 maggio a **Napoli**.

Crociere, in Italia 13,8 mln di passeggeri nel 2024

Il 2024 si conferma un anno record per le crociere in Italia. Le previsioni presentate da Cemar agency network, al Seatrade di Miami, parlano di 13.800.000 passeggeri movimentati nei porti della Penisola, con 5.187 toccate navi e 166 unità che solcheranno le acque italiane in rappresentanza di 53 compagnie di navigazione. I dati arrivano dopo che Clia, la Cruise lines international association aveva stimato che nel 2024 si potesse superare quota 14 milioni di passeggeri movimentati. "Vediamo segnali di una crescita importante anche per l'anno in corso - ha spiegato Sergio Senesi, presidente di Cemar agency network - che non riguarda solo il numero di passeggeri movimentati ma anche, per la prima volta dopo molti anni, l'aumento di spesa pro capite. Crescono soprattutto i crocieristi stranieri in transito nei porti italiani, con ricadute importanti sull'economia del territorio". Secondo le stime di Cemar, sul podio salirà il Lazio, superando per la prima volta la Liguria con 3,5 milioni di passeggeri contro 3,1 milioni. Seguono Campania (1,8 mln) e Sicilia (1,5 mln). Ma è in Liguria che si concentra l'83% delle agenzie marittime alle quali è affidata la gestione degli scali delle navi da crociera nei porti italiani.

Gli scali coinvolti nel traffico crocieristico saranno 74 e a guidare la classifica sarà Civitavecchia che da sola farà 3,5 milioni di passeggeri, seguita da Genova con 1,7 milioni e Napoli con 1,6 milioni. A seguire, Livorno, Palermo, Savona, Messina, Spezia, Venezia e Trieste. Tra le compagnie che nel 2024 movimenteranno il maggior numero di passeggeri, spicca ancora Msc cruises che sfiorerà i 4,5 milioni di passeggeri movimentati, seguita da Costa Crociere (2,7 mln), Norwegian cruise line (1,2 mln), Royal caribbean (1,1 mln), e Celebrity cruises (0,8 mln). Il mese più trafficato sarà maggio con 722 scali, il giorno più trafficato sabato 8 giugno, con 28 navi ormeggiate nei porti italiani e oltre 87mila passeggeri movimentati in una sola giornata. La crescita proseguirà anche nel 2025, quando - sulla base delle prime analisi effettuate da Cemar - i passeggeri movimentati nei porti italiani supereranno i 13,9 milioni. Per quanto riguarda l'età delle navi di crociera che toccheranno gli scali italiani quest'anno "saranno 1.218, pari al 23,4% del totale, le toccate navi effettuate con unità costruite negli ultimi 4 anni. Tra queste, 568 toccate saranno effettuate da navi alimentate a Gnl," conclude Senese.



Il Nautilus

Focus

Il Regno Unito finanzia le rotte marittime internazionali verdi

(Foto courtesy Maersk) Il Governo del Regno Unito avvierà il processo di offerta per il finanziamento di 1,5 milioni di sterline (1,9 milioni di dollari) volto a stabilire rotte marittime a emissioni zero da e per il Regno Unito. Il primo concorso parte il prossimo 15 aprile 2024 Londra. L'ultimo round della Clean Maritime Demonstration Competition (CMDC) cercherà di mappare le infrastrutture necessarie, i costi e le misure normative essenziali per la decarbonizzazione delle rotte marittime. Il processo di offerta è iniziato lo scorso 5 aprile 2024) e il finanziamento proviene dal più ampio programma da 206 milioni di sterline dell'Ufficio Marittimo britannico per la riduzione delle emissioni (UK SHORE), annunciato già nel marzo 2022. L'Irlanda e i Paesi Bassi forniranno finanziamenti complementari per le organizzazioni nei loro paesi, mentre la Danimarca e la Norvegia forniranno altri contributi attraverso l'accesso alle informazioni e la facilitazione della collaborazione. Il concorso Regno Unito-Irlanda aprirà le offerte il 15 aprile 2024 e il concorso Regno Unito-Paesi Bassi aprirà le offerte poco dopo, il 3 giugno 2024. Entrambi i paesi forniranno un finanziamento di 430.000 sterline. I concorsi e gli appalti saranno gestiti dal partner di consegna Innovate UK. L'obiettivo del CMDC è quello di sostenere studi di fattibilità focalizzati sull'accelerazione dello sviluppo di corridoi verdi. I nuovi studi mapperanno le infrastrutture necessarie lungo le rotte per consentire alle navi di accedere ai carburanti verdi e ai sistemi di ricarica elettrica, oltre a esaminare ulteriori normative necessarie per spingere l'industria verso la decarbonizzazione. È importante sottolineare che il programma mira a raggiungere gli impegni di zero emissioni nette del Regno Unito trovando modi per adattare i costi dei combustibili verdi. In caso di successo, porterà a rotte marittime a emissioni zero che collegheranno il Regno Unito ai Paesi Bassi, alla Norvegia, alla Danimarca e all'Irlanda. "Questa è un'importante pietra miliare nell'impegno del Regno Unito a mantenere pulite le nostre acque, con questo finanziamento che mira a sostenere la creazione di rotte internazionali a emissioni zero entro la metà degli anni 2020", ha dichiarato il Ministro degli Esteri britannico, Lord Davies, durante la presentazione dei concorsi. "Investendo in percorsi a emissioni zero da e per il Regno Unito, non solo stiamo creando un settore più verde, ma stiamo anche gettando le basi per la sostenibilità a lungo termine, creando posti di lavoro e rafforzando la crescita economica", ha sostenuto Davies. Per il Ministro del Clima e dell'Ambiente della Norvegia, Andreas Bjelland Eriksen, "Il Regno Unito e la Norvegia hanno relazioni di lunga data sul trasporto marittimo e, con l'iniziativa presa dal Regno Unito sulla Dichiarazione di Clydebank nel 2021, abbiamo collaborato strettamente allo sviluppo di corridoi marittimi verdi. Sono molto lieto che ora vedremo l'inizio di corridoi marittimi verdi tra i nostri due paesi e non vedo l'ora di contribuire



(Foto courtesy Maersk) Il Governo del Regno Unito avvierà il processo di offerta per il finanziamento di 1,5 milioni di sterline (1,9 milioni di dollari) volto a stabilire rotte marittime a emissioni zero da e per il Regno Unito. Il primo concorso parte il prossimo 15 aprile 2024 Londra. L'ultimo round della Clean Maritime Demonstration Competition (CMDC) cercherà di mappare le infrastrutture necessarie, i costi e le misure normative essenziali per la decarbonizzazione delle rotte marittime. Il processo di offerta è iniziato lo scorso 5 aprile 2024) e il finanziamento proviene dal più ampio programma da 206 milioni di sterline dell'Ufficio Marittimo britannico per la riduzione delle emissioni (UK SHORE), annunciato già nel marzo 2022. L'Irlanda e i Paesi Bassi forniranno finanziamenti complementari per le organizzazioni nei loro paesi, mentre la Danimarca e la Norvegia forniranno altri contributi attraverso l'accesso alle informazioni e la facilitazione della collaborazione. Il concorso Regno Unito-Irlanda aprirà le offerte il 15 aprile 2024 e il concorso Regno Unito-Paesi Bassi aprirà le offerte poco dopo, il 3 giugno 2024. Entrambi i paesi forniranno un finanziamento di 430.000 sterline. I concorsi e gli appalti saranno gestiti dal partner di consegna Innovate UK. L'obiettivo del CMDC è quello di sostenere studi di fattibilità focalizzati sull'accelerazione dello sviluppo di corridoi verdi. I nuovi studi mapperanno le infrastrutture necessarie lungo le rotte per consentire alle navi di accedere ai carburanti verdi e ai sistemi di ricarica elettrica, oltre a esaminare ulteriori normative necessarie per spingere l'industria verso la decarbonizzazione. È importante sottolineare che il programma mira a raggiungere gli impegni di zero emissioni nette del Regno Unito trovando modi per adattare i costi dei combustibili verdi. In caso di successo, porterà a rotte marittime a emissioni zero che collegheranno il Regno Unito ai Paesi Bassi, alla Norvegia, alla Danimarca e all'Irlanda. "Questa è un'importante pietra miliare nell'impegno del Regno Unito a mantenere pulite le

Il Nautilus

Focus

con il nostro sostegno attraverso il nostro programma di trasporto marittimo verde". L'International Chamber of Shipping ha osservato che i corridoi verdi forniscono un contributo significativo alla decarbonizzazione dell'industria marittima e questo finanziamento contribuirà a farli progredire passando dalle idee e parole ai fatti reali. La UK Chamber of Shipping si impegna a lavorare con i partner per attivare corridoi verdi il prima e il più ampiamente possibile. Da quando il finanziamento del CMDC è stato annunciato per la prima volta, durante la London International Shipping Week nel 2023, il numero di paesi partner è aumentato e ora include Paesi Bassi, Norvegia, Danimarca e Irlanda. Questo sta portando avanti l'impegno del Regno Unito alla COP26, dove il Regno Unito ha guidato la Dichiarazione di Clydebank per i corridoi marittimi verdi, un'iniziativa globale innovativa per sviluppare rotte marittime a emissioni zero tra i porti. Il Governo del Regno Unito ha stanziato 33 milioni di sterline (38,6 milioni di euro) per nuove tecnologie a favore di 33 progetti in tutte le dodici regioni del Regno Unito per fornire dimostrazioni, prove di fabbrica e studi di fattibilità. Il finanziamento assegnato attraverso la Clean Maritime Demonstration Competition (CMDC) ammonta ora a 128 milioni di sterline, per sostenere l'industria marittima nel raggiungimento di emissioni nette zero. Tra i vincitori ci sono iniziative dedicate alla costruzione di navi elettriche e porti di ricarica, che spingono verso una nuova era di innovazione marittima sostenibile. Due delle organizzazioni vincitrici sono Aqua SuperPower e RS Marine Group, con sede a Southampton, che stanno lavorando su punti di ricarica elettrica e imbarcazioni elettriche in azione. Le due società lavoreranno insieme per costruire sulle loro infrastrutture elettriche esistenti per fornire elettricità ai porti della rete, quando le navi non sono in uso. Abele Carruezzo.

Informare

Focus

NCL ordina a Fincantieri quattro nuove navi da crociera con lettera di intenti per altre quattro unità

Quattro unità da 77mila-86mila tsl e quattro da 200mila tsl verranno consegnate tra il 2026 e il 2036. Il gruppo Norwegian Cruise Line Holdings di Miami ha ordinato alla società italiana di cantieristica navale Fincantieri quattro nuove navi da crociera e le due parti hanno sottoscritto una lettera di intenti per la costruzione di altre quattro unità. La commessa prevede due navi destinate al brand Regent Seven Seas Cruises e due per il brand Oceania Cruises. Le prime due unità, la cui consegna è prevista nel 2026 e nel 2029, avranno una stazza lorda di 77.000 tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 860 passeggeri, mentre le navi per Oceania Cruises, con consegna nel 2027 e nel 2028, avranno una stazza lorda di 86.000 tonnellate e ospiteranno circa 1.450 passeggeri. Fincantieri ha precisato che il contratto per queste quattro nuove unità è effettivo e già garantito da finanziamento. La lettera di intenti siglata da NCL e Fincantieri prevede la costruzione di ulteriori quattro unità che saranno le più grandi mai realizzate per il brand Norwegian Cruise Line. Le navi, previste in consegna nel 2030, 2032, 2034 e 2036, avranno una stazza lorda di circa 200.000 tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 5.000 passeggeri.

Si prevede che l'ordine per le quattro navi per Norwegian Cruise Line sostituirà un ordine, separato e già efficace, di due navi per Oceania Cruises previsto al fine di assicurarsi la disponibilità del cantiere. L'ordine di quattro navi per NCL è ancora in fase di definizione ed è soggetto a finanziamento. Fincantieri ha specificato che la consegna della seconda nave di Oceania Cruises è prevista contrattualmente per il quarto trimestre del 2028, ma potrebbe essere posticipata al 2029. Tutte le date di consegna previste sono preliminari e soggette a modifiche. Questa seconda intesa è soggetta a finanziamento e ad altri termini e condizioni. «Siamo particolarmente orgogliosi - ha affermato l'amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, Pierroberto Folgiero - di questo nuovo imponente accordo e della partnership con un cliente prestigioso come NCL Holdings, a conferma di una continuità di rapporti strategici che consideriamo un grande valore industriale. Un traguardo importante per i nostri cantieri e un accordo storico per il gruppo, a conferma della robusta ripartenza del mercato e degli investimenti che avevamo previsto nel nostro nuovo piano industriale». Il presidente e amministratore delegato di Norwegian Cruise Line Holdings, Harry Sommer, ha spiegato che il nuovo ordine a Fincantieri è strategico per il futuro del gruppo crocieristico: «l'ordine - ha evidenziato - garantirà l'introduzione costante di navi all'avanguardia nella nostra flotta e consoliderà la nostra crescita a lungo termine».

Informare	
NCL ordina a Fincantieri quattro nuove navi da crociera con lettera di intenti per altre quattro unità	
04/09/2024 09:54	
<p>Quattro unità da 77mila-86mila tsl e quattro da 200mila tsl verranno consegnate tra il 2026 e il 2036. Il gruppo Norwegian Cruise Line Holdings di Miami ha ordinato alla società italiana di cantieristica navale Fincantieri quattro nuove navi da crociera e le due parti hanno sottoscritto una lettera di intenti per la costruzione di altre quattro unità. La commessa prevede due navi destinate al brand Regent Seven Seas Cruises e due per il brand Oceania Cruises. Le prime due unità, la cui consegna è prevista nel 2026 e nel 2029, avranno una stazza lorda di 77.000 tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 860 passeggeri, mentre le navi per Oceania Cruises, con consegna nel 2027 e nel 2028, avranno una stazza lorda di 86.000 tonnellate e ospiteranno circa 1.450 passeggeri. Fincantieri ha precisato che il contratto per queste quattro nuove unità è effettivo e già garantito da finanziamento. La lettera di intenti siglata da NCL e Fincantieri prevede la costruzione di ulteriori quattro unità che saranno le più grandi mai realizzate per il brand Norwegian Cruise Line. Le navi, previste in consegna nel 2030, 2032, 2034 e 2036, avranno una stazza lorda di circa 200.000 tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 5.000 passeggeri. Si prevede che l'ordine per le quattro navi per Norwegian Cruise Line sostituirà un ordine, separato e già efficace, di due navi per Oceania Cruises previsto al fine di assicurarsi la disponibilità del cantiere. L'ordine di quattro navi per NCL è ancora in fase di definizione ed è soggetto a finanziamento. Fincantieri ha specificato che la consegna della seconda nave di Oceania Cruises è prevista contrattualmente per il quarto trimestre del 2028, ma potrebbe essere posticipata al 2029. Tutte le date di consegna previste sono preliminari e soggette a modifiche. Questa seconda intesa è soggetta a finanziamento e ad altri termini e condizioni. «Siamo particolarmente orgogliosi - ha affermato l'amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, Pierroberto Folgiero - di questo nuovo imponente accordo e della partnership con un cliente prestigioso come NCL Holdings, a conferma di una continuità di rapporti strategici che consideriamo un grande valore industriale. Un traguardo importante per i nostri cantieri e un accordo storico per il gruppo, a conferma della robusta ripartenza del mercato e degli investimenti che avevamo previsto nel nostro nuovo piano industriale». Il presidente e amministratore delegato di Norwegian Cruise Line Holdings, Harry Sommer, ha spiegato che il nuovo ordine a Fincantieri è strategico per il futuro del gruppo crocieristico: «l'ordine - ha evidenziato - garantirà l'introduzione costante di navi all'avanguardia nella nostra flotta e consoliderà la nostra crescita a lungo termine».</p>	

Informare

Focus

Quest'anno nei porti italiani sono attesi 13,8 milioni di crocieristi

Cemar prevede un nuovo record di traffico che sarà infranto già nel 2025 con 13,9 milioni di passeggeri. Secondo l'agenzia marittima genovese Cemar, nel 2024 il traffico crocieristico nei porti italiani sarà di 13,8 milioni di passeggeri, segnando un nuovo record rispetto al precedente picco storico registrato nel 2023, anno per il quale si attendono ancora i risultati statistici ufficiali. Presentando i dati previsionali definiti dalla società genovese in occasione della fiera crocieristica Seatrade Cruise Global in corso a Miami, il presidente di Cemar, Sergio Senesi, ha specificato che, relativamente ai singoli porti, nel 2024 al primo posto si confermerà Civitavecchia con 3,5 milioni di passeggeri seguita da Genova con 1,7 milioni e da Napoli con 1,6 milioni di passeggeri. A seguire - ha specificato Senesi - troveremo invece alcune novità: tra i primi dieci ci saranno infatti in ordine Livorno, Palermo, Savona, Messina, La Spezia, Venezia e Trieste. Tra le compagnie crocieristiche che nel 2024 movimenteranno il maggior numero di passeggeri nei porti italiani, si prevede che al primo posto si confermerà MSC Crociere con 4,5 milioni di passeggeri movimentati seguita da Costa Crociere (2,7 milioni), Norwegian Cruise Line (1,2 milioni), Royal Caribbean (1,1 milioni), e Celebrity Cruises (0,8 milioni). Secondo Cemar, la crescita proseguirà anche nel 2025, anno in cui i crocieristi nei porti italiani si prevede saranno 13,9 milioni. «L'Italia - ha sottolineato Senesi - si riconferma prima destinazione crocieristica nel Mar Mediterraneo. La crescita non si arresterà per tutto il biennio 2024-2025, grazie anche a diverse compagnie americane che hanno scelto di posizionare alcune unità nel Mar Mediterraneo durante i mesi invernali».

Informare

Quest'anno nei porti italiani sono attesi 13,8 milioni di crocieristi

04/09/2024 12:49

Cemar prevede un nuovo record di traffico che sarà infranto già nel 2025 con 13,9 milioni di passeggeri. Secondo l'agenzia marittima genovese Cemar, nel 2024 il traffico crocieristico nei porti italiani sarà di 13,8 milioni di passeggeri, segnando un nuovo record rispetto al precedente picco storico registrato nel 2023, anno per il quale si attendono ancora i risultati statistici ufficiali. Presentando i dati previsionali definiti dalla società genovese in occasione della fiera crocieristica Seatrade Cruise Global in corso a Miami, il presidente di Cemar, Sergio Senesi, ha specificato che, relativamente ai singoli porti, nel 2024 al primo posto si confermerà Civitavecchia con 3,5 milioni di passeggeri seguita da Genova con 1,7 milioni e da Napoli con 1,6 milioni di passeggeri. A seguire - ha specificato Senesi - troveremo invece alcune novità: tra i primi dieci ci saranno infatti in ordine Livorno, Palermo, Savona, Messina, La Spezia, Venezia e Trieste. Tra le compagnie crocieristiche che nel 2024 movimenteranno il maggior numero di passeggeri nei porti italiani, si prevede che al primo posto si confermerà MSC Crociere con 4,5 milioni di passeggeri movimentati seguita da Costa Crociere (2,7 milioni), Norwegian Cruise Line (1,2 milioni), Royal Caribbean (1,1 milioni), e Celebrity Cruises (0,8 milioni). Secondo Cemar, la crescita proseguirà anche nel 2025, anno in cui i crocieristi nei porti italiani si prevede saranno 13,9 milioni. «L'Italia - ha sottolineato Senesi - si riconferma prima destinazione crocieristica nel Mar Mediterraneo. La crescita non si arresterà per tutto il biennio 2024-2025, grazie anche a diverse compagnie americane che hanno scelto di posizionare alcune unità nel Mar Mediterraneo durante i mesi invernali».

Informare

Focus

Patto di cooperazione tra le associazioni dei porti e delle compagnie traghetti della Grecia

Tra le attività, accertarsi che le banchine portuali siano adeguate alle nuove tecnologie navali Athanasios Liagos, presidente dell'associazione dei porti greci (ELIME), e Dionysis Theodoratos, presidente della SEEN, l'associazione greca delle compagnie che operano flotte di traghetti, hanno sottoscritto un accordo di cooperazione tra le due organizzazioni che prevede azioni congiunte volte al miglioramento della governance portuale, con particolare attenzione alla sicurezza, alla competitività e alla fornitura di servizi di trasporto marittimo di elevata qualità, alla presentazione di proposte per l'utilizzo di strumenti e di risorse finanziarie per sostenere progetti e azioni di interesse comune, all'analisi dei problemi strutturali e delle peculiarità del sistema portuale greco alla luce della concorrenza internazionale, dell'utilizzo delle nuove tecnologie ambientali e della necessità di preparare i porti ad accogliere le navi di nuova generazione. Particolare attenzione è rivolta proprio all'adeguamento dei porti, al fine di dotare le banchine di impianti di cold ironing per poter fornire energia elettrica da terra alle navi all'ormeggio, consentendo lo spegnimento dei motori di bordo. In questo ambito è stato concordato di monitorare congiuntamente i progressi nel campo della transizione verso le nuove tecnologie verdi, per assicurare che l'adeguamento dei porti vada di pari passo con lo sviluppo delle tecnologie navali sostenibili.



Informare

Focus

Aggiornamento delle norme che disciplinano il servizio di ormeggio

Ok del governo al decreto che istituisce la società pubblica per gestire le autostrade statali a pedaggio. Il Consiglio dei ministri ha approvato due provvedimenti proposti dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e vice presidente del Consiglio, Matteo Salvini. Un provvedimento è volto alla modifica del regolamento per la disciplina del servizio di ormeggio e prevede che tale servizio sia svolto esclusivamente da personale iscritto nel registro degli ormeggiatori, selezionato a seguito di procedura concorsuale. Inoltre prevede la mobilità degli ormeggiatori tra i vari porti e stabilisce la disciplina tariffaria, i cui parametri saranno di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'altro provvedimento è il decreto che prevede l'istituzione della società per azioni Autostrade dello Stato, interamente partecipata dal Ministero dell'Economia e delle finanze e sottoposta al "controllo analogo" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che avrà il compito di gestire le autostrade statali a pedaggio.

Informare
Aggiornamento delle norme che disciplinano il servizio di ormeggio
04/09/2024 17:52
<small>Ok del governo al decreto che istituisce la società pubblica per gestire le autostrade statali a pedaggio. Il Consiglio dei ministri ha approvato due provvedimenti proposti dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e vice presidente del Consiglio, Matteo Salvini. Un provvedimento è volto alla modifica del regolamento per la disciplina del servizio di ormeggio e prevede che tale servizio sia svolto esclusivamente da personale iscritto nel registro degli ormeggiatori, selezionato a seguito di procedura concorsuale. Inoltre prevede la mobilità degli ormeggiatori tra i vari porti e stabilisce la disciplina tariffaria, i cui parametri saranno di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'altro provvedimento è il decreto che prevede l'istituzione della società per azioni Autostrade dello Stato, interamente partecipata dal Ministero dell'Economia e delle finanze e sottoposta al "controllo analogo" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che avrà il compito di gestire le autostrade statali a pedaggio.</small>

Informare

Focus

Lo scorso anno sulle navi da crociera mondiali si è imbarcato il numero record di 31,7 milioni di passeggeri (+55,4%)

Lo scorso anno le navi da crociera attive in tutto il mondo hanno imbarcato il numero record di 31,7 milioni di passeggeri, con un incremento del +55,4% sul 2022 e una crescita del +6,8% sul 2019 quando, prima del diffondersi della pandemia di Covid-19, era stato registrato il precedente picco annuale storico. Il dato relativo al 2023 è evidenziato dal rapporto sullo stato dell'industria delle crociere presentato dalla Cruise Lines International Association (CLIA) in occasione dell'evento fieristico Seatrade Cruise Global in corso a Miami. Il rapporto specifica che nel 2023 la ripresa rispetto al periodo della crisi sanitaria globale è avvenuta in tutte le regioni mondiali ad eccezione dell'Asia dove lo scorso anno le navi che vi hanno operato avevano a bordo complessivamente 2,3 milioni di passeggeri, con un accentuato calo del -37,7% sul 2019, e dell'Australasia dove le navi hanno ospitato 1,35 milioni di passeggeri (-1,0%). In crescita, invece, i 18,1 passeggeri che lo scorso anno erano imbarcati sulle navi da crociera impiegate in Nord America, con un aumento del +17,5% sul 2019, così come gli 8,2 milioni di passeggeri sulle navi impiegate in Europa (+6,5%) e i 996mila passeggeri a bordo delle navi attive in Sud America (+6,6%). Nel 2023 la maggior parte dei passeggeri imbarcati sulla flotta mondiale di navi da crociera proveniva dagli USA (16,9 milioni di pax, +19% sul 2019). A seguire, le principali nazioni di provenienza sono risultate essere Germania (2,5 milioni di pax, -3%), Regno Unito (2,2 milioni, +15%), Australia (1,2 milioni, +1%), Italia (1,2 milioni, +24%) e Canada (1,0 milioni, -1%). In forte controtendenza il numero di crocieristi provenienti dalla Cina che nel 2019 erano 1,9 milioni e nel 2023 meno di 157mila. Relativamente alle regioni di destinazione, il rapporto sottolinea che nel 2023 il maggior numero di crocieristi si è imbarcato sulle navi operative nella regione dei Caraibi (12,9 milioni di pax, +7,3% sul 2019). A seguire il Mediterraneo con 5,5 milioni di crocieristi (+23% sul 2019), le altre regioni dell'Europa con 3,0 milioni (+6,6%), l'Asia inclusa la Cina con 2,6 milioni (-35,6%) e l'Alaska con 1,7 milioni di passeggeri (+35,8%). Il rapporto specifica, inoltre, che le compagnie crocieristiche mondiali hanno in ordinativo 56 nuove navi per una capacità di 121mila letti bassi in consegna tra il 2024 e il 2028, capacità che si aggiungerà a quella di 656mila letti bassi di fine 2023.



Lo scorso anno le navi da crociera attive in tutto il mondo hanno imbarcato il numero record di 31,7 milioni di passeggeri, con un incremento del +55,4% sul 2022 e una crescita del +6,8% sul 2019 quando, prima del diffondersi della pandemia di Covid-19, era stato registrato il precedente picco annuale storico. Il dato relativo al 2023 è evidenziato dal rapporto sullo stato dell'industria delle crociere presentato dalla Cruise Lines International Association (CLIA) in occasione dell'evento fieristico Seatrade Cruise Global in corso a Miami. Il rapporto specifica che nel 2023 la ripresa rispetto al periodo della crisi sanitaria globale è avvenuta in tutte le regioni mondiali ad eccezione dell'Asia dove lo scorso anno le navi che vi hanno operato avevano a bordo complessivamente 2,3 milioni di passeggeri, con un accentuato calo del -37,7% sul 2019, e dell'Australasia dove le navi hanno ospitato 1,35 milioni di passeggeri (-1,0%). In crescita, invece, i 18,1 passeggeri che lo scorso anno erano imbarcati sulle navi da crociera impiegate in Nord America, con un aumento del +17,5% sul 2019, così come gli 8,2 milioni di passeggeri sulle navi impiegate in Europa (+6,5%) e i 996mila passeggeri a bordo delle navi attive in Sud America (+6,6%). Nel 2023 la maggior parte dei passeggeri imbarcati sulla flotta mondiale di navi da crociera proveniva dagli USA (16,9 milioni di pax, +19% sul 2019). A seguire, le principali nazioni di provenienza sono risultate essere Germania (2,5 milioni di pax, -3%), Regno Unito (2,2 milioni, +15%), Australia (1,2 milioni, +1%), Italia (1,2 milioni, +24%) e Canada (1,0 milioni, -1%). In forte controtendenza il numero di crocieristi provenienti dalla Cina che nel 2019 erano 1,9 milioni e nel 2023 meno di 157mila. Relativamente alle regioni di destinazione, il rapporto sottolinea che nel 2023 il maggior numero di crocieristi si è imbarcato sulle navi operative nella regione dei Caraibi (12,9 milioni di pax, +7,3% sul 2019). A seguire il Mediterraneo con 5,5 milioni di crocieristi (+23% sul 2019), le altre regioni dell'Europa con 3,0 milioni (+6,6%), l'Asia inclusa la Cina con 2,6 milioni (-35,6%) e l'Alaska con 1,7 milioni di passeggeri (+35,8%). Il rapporto specifica, inoltre, che le compagnie crocieristiche mondiali hanno in ordinativo 56 nuove navi per una capacità di 121mila letti bassi in consegna tra il 2024 e il 2028, capacità che si aggiungerà a quella di 656mila letti bassi di fine 2023.

Norwegian Cruise Line: visione audace per il futuro con un'espansione della flotta e sviluppo delle isole private

Il piano prevede la costruzione di navi di nuova generazione per Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises da parte di Fincantieri, insieme a miglioramenti infrastrutturali per Great Stirrup Cay, proseguendo il proprio piano pluriennale di deleveraging Milano, 09 Aprile 2024 - Norwegian Cruise Line Holdings Ltd ha presentato il più ampio ordine di navi di nuova costruzione della sua storia -un totale di otto navi all'avanguardia, che rappresentano quasi 25.000 posti aggiuntivi, con nuove classi di navi per ciascuno dei suoi tre brand pluripremiati - e la costruzione di un molo per più navi a Great Stirrup Cay, l'isola privata della compagnia alle Bahamas, nonché il suo scalo più apprezzato nei Caraibi. Questa strategia decennale senza precedenti migliora l'offerta di prodotti, le esperienze per gli ospiti e le infrastrutture operative, supportando la leadership sostenuta dell'azienda nella fornitura di vacanze in crociera innovative. La consegna delle nuove navi per tutti e tre i brand è programmata in un periodo di dieci anni, tra il 2026 e il 2036. Dopo la consegna di quattro navi di classe Prima-Plus dal 2025 al 2028, si prevede che Norwegian Cruise Line ne prenderà in consegna quattro con una stazza lorda di circa. 200.000 tonnellate, ciascuna con una capacità di quasi 5.000 ospiti, nel 2030, 2032, 2034 e 2036, soggette a finanziamento¹. Forte del successo delle navi della Classe Allura, l'ultima delle quali sarà consegnata nel 2025, Oceania Cruises prenderà in consegna due navi da 86.000 tonnellate di stazza lorda, ciascuna con una capacità di 1.400 ospiti nel 2027 e nel 2029. Infine, dopo la pluripremiata Explorer Class navi, Regent Seven Seas Cruises prenderà in consegna due navi da 77.000 tonnellate di stazza lorda, ciascuna con una capacità di 850 ospiti, nel 2026 e nel 2029. Dettagli riguardanti i servizi della nave, le cabine, i ristoranti, le attività ricreative, efficienza, sostenibilità e altre caratteristiche saranno annunciati nei prossimi mesi. "Questo ordine strategico di nuove navi per tutti e tre i nostri pluripremiati brand prevede la costante introduzione di navi all'avanguardia nella nostra flotta e consolida la nostra crescita a lungo termine. Ci consente inoltre di sfruttare in modo significativo la nostra portata operativa, rafforzare il nostro impegno per l'innovazione e migliorare la nostra capacità di offrire agli ospiti nuovi prodotti ed esperienze, il tutto includendo opportunità per migliorare l'efficienza della nostra flotta", ha affermato Harry Sommer, President e Chief Executive Officer Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. "Siamo altrettanto entusiasti dell'aggiunta di un nuovo molo a Great Stirrup Cay per supportare la maggiore capacità nei Caraibi e molteplici navi che faranno scalo sull'isola, migliorando l'esperienza dei nostri ospiti e offrendo un accesso comodo e sicuro alla nostra isola privata per tutto l'anno". In collaborazione con il costruttore navale italiano Fincantieri, ciascun brand progetterà la propria nuova classe di navi e si concentrerà sulla



Il piano prevede la costruzione di navi di nuova generazione per Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises da parte di Fincantieri, insieme a miglioramenti infrastrutturali per Great Stirrup Cay, proseguendo il proprio piano pluriennale di deleveraging Milano, 09 Aprile 2024 - Norwegian Cruise Line Holdings Ltd ha presentato il più ampio ordine di navi di nuova costruzione della sua storia -un totale di otto navi all'avanguardia, che rappresentano quasi 25.000 posti aggiuntivi, con nuove classi di navi per ciascuno dei suoi tre brand pluripremiati - e la costruzione di un molo per più navi a Great Stirrup Cay, l'isola privata della compagnia alle Bahamas, nonché il suo scalo più apprezzato nei Caraibi. Questa strategia decennale senza precedenti migliora l'offerta di prodotti, le esperienze per gli ospiti e le infrastrutture operative, supportando la leadership sostenuta dell'azienda nella fornitura di vacanze in crociera innovative. La consegna delle nuove navi per tutti e tre i brand è programmata in un periodo di dieci anni, tra il 2026 e il 2036. Dopo la consegna di quattro navi di classe Prima-Plus dal 2025 al 2028, si prevede che Norwegian Cruise Line ne prenderà in consegna quattro con una stazza lorda di circa. 200.000 tonnellate, ciascuna con una capacità di quasi 5.000 ospiti, nel 2030, 2032, 2034 e 2036, soggette a finanziamento¹. Forte del successo delle navi della Classe Allura, l'ultima delle quali sarà consegnata nel 2025, Oceania Cruises prenderà in consegna due navi da 86.000 tonnellate di stazza lorda, ciascuna con una capacità di 1.400 ospiti nel 2027 e nel 2029. Infine, dopo la pluripremiata Explorer Class navi, Regent Seven Seas Cruises prenderà in consegna due navi da 77.000 tonnellate di stazza lorda, ciascuna con una capacità di 850 ospiti, nel 2026 e nel 2029. Dettagli riguardanti i servizi della nave, le cabine, i ristoranti, le attività ricreative, efficienza, sostenibilità e altre caratteristiche saranno annunciati nei prossimi mesi. "Questo ordine

Informatore Navale

Focus

creazione di navi più grandi, efficienti e innovative da inserire nelle rispettive flotte. In linea con l'impegno a favore della sostenibilità della Compagnia, si prevede che i nuovi progetti faranno avanzare il progresso verso la decarbonizzazione. "Nel corso degli anni, il nostro rapporto di lunga data con Norwegian Cruise Line Holdings si è radicato in una visione condivisa per il futuro dei viaggi via mare, stabilendo costantemente nuovi standard per innovazione, lusso, sostenibilità e soddisfazione degli ospiti nel settore delle crociere", ha affermato Pierroberto Folgiero, CEO & Managing Director di Fincantieri: "Siamo entusiasti di lavorare su questi nuovi ordini di costruzione e di portare navi da crociera emblematiche che incarna la nostra eredità condivisa di eccellenza per le generazioni a venire". La Compagnia ha ottenuto finanziamenti di credito all'esportazione a condizioni favorevoli per finanziare l'80% del prezzo contrattuale di ciascuna delle due navi Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, soggetto a determinate condizioni. Gli ordini di navi per Norwegian Cruise Line rimangono soggetti a finanziamenti, attualmente in corso. Mark A. Kempa, chief financial officer of Norwegian Cruise Line Holdings, ha commentato: "prevediamo che questi investimenti strategici garantiranno la nostra traiettoria di crescita, miglioreranno significativamente il nostro profilo di utili e miglioreranno il valore per gli azionisti anche in futuro. Con una struttura di pagamento favorevole che include finanziamenti pre-consegna e modesti pagamenti rateali iniziali per questi ordini di navi, prevediamo comunque una forte riduzione della leva finanziaria netta di 1,5 volte entro la fine del 2024, rispetto al 2023, e ci aspettiamo che la Compagnia continui a ridurre la leva finanziaria netta ogni anno per il prossimo futuro." Sviluppo del nuovo molo a Great Stirrup Cay L'apertura del nuovo molo presso l'isola privata della Società alle Bahamas, Great Stirrup Cay, è prevista per l'estate del 2024 e sarà completata entro la fine del 2025 con un investimento di circa 150 milioni di dollari. Il nuovo molo sarà costruito per ospitare contemporaneamente due grandi navi delle classi di navi attuali e future della Compagnia. Lo sviluppo del molo migliorerà l'esperienza degli ospiti a Great Stirrup Cay e, insieme ad Harvest Caye, l'isola privata della Compagnia in Belize, continuerà a fornire agli ospiti destinazioni di livello mondiale nei Caraibi orientali e occidentali.

Informatore Navale

Focus

"Crociere 2024 un altro anno da record e previsioni di crescita anche per il 2025

Saranno 13,8 milioni i passeggeri movimentati nei porti italiani . . Il 2024 sarà un altro anno da record per l'Italia delle crociere . Miami/Florida, 9 Aprile 2024 - Le previsioni di Cemar Agency Network confermano infatti gli indicatori di crescita del traffico crocieristico nei porti italiani, già evidenziati nel 2023 e collegati alla forte ripresa della domanda da parte del mercato. "Vediamo segnali di una crescita importante anche per l'anno in corso. Una crescita che non riguarda esclusivamente il numero di passeggeri movimentati ma anche, per la prima volta dopo molti anni, l'aumento di spesa pro capite - ha commentato Sergio Senesi, Presidente di Cemar Agency Network, nel corso della presentazione dei dati al Seatrade Cruise Global di Miami - Crescono soprattutto i crocieristi stranieri in transito nei porti italiani, con ricadute importanti sull'economia del territorio". Nel 2024 il nuovo record si attesterà a 13.800.000 passeggeri movimentati nei porti della penisola, con 5.187 toccate navi e ben 166 unità che solcheranno le acque italiane in rappresentanza di 53 compagnie di navigazione. I porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico saranno 74. Sul podio vedremo il nuovo primato di Civitavecchia (3,5 mln di passeggeri), seguita da Genova (1,7 mln di passeggeri) e Napoli (1,6 mln di passeggeri.). A seguire troveremo invece alcune novità: tra i primi 10 ci saranno infatti in ordine Livorno, Palermo, Savona, Messina, La Spezia, Venezia e Trieste. Su base regionale, grazie all'ottima performance di Civitavecchia il Lazio supererà per la prima volta la Liguria, con 3,5 milioni contro 3,1 milioni di passeggeri. Seguono Campania (1,8 mln) e Sicilia (1,5 mln). Ma è in Liguria che si concentra l'83% delle agenzie marittime alle quali è affidata la gestione degli scali delle navi da crociera nei porti italiani. Tra le Compagnie che nel 2024 movimenteranno il maggior numero di passeggeri, spicca ancora MSC Crociere che sfiorerà i 4,5 milioni di passeggeri movimentati. Seguiranno Costa Crociere (2,7 mln), Norwegian Cruise Line (1,2 mln), Royal Caribbean (1,1 mln), e Celebrity Cruises (0,8 mln). I mesi più trafficati saranno quelli di Maggio con 722 scali, Ottobre con 708 scali e Settembre con 701 scali. Il giorno più trafficato sarà Sabato 8 Giugno, con 28 navi ormeggiate nei porti italiani e oltre 87.000 passeggeri movimentati in una sola giornata. La crescita proseguirà anche nel 2025, quando - sulla base delle prime analisi di valutazione effettuate da Cemar Agency Network - i passeggeri movimentati nei porti italiani supereranno certamente i 13,9 milioni. "L'Italia si riconferma prima destinazione crocieristica nel Mar Mediterraneo. La crescita non si arresterà per tutto il biennio 2024-2025, grazie anche a diverse Compagnie americane che hanno scelto di posizionare alcune unità nel Mar Mediterraneo durante i mesi invernali - commenta Sergio Senesi - Concludo con un dato molto importante, quello relativo all'età delle 166 navi da crociera che scaleranno i porti italiani nel 2024. Saranno infatti 1.218, pari al 23,4% del totale, le toccate navi effettuate con unità costruite

Informatore Navale	
"Crociere 2024" un altro anno da record e previsioni di crescita anche per il 2025	
04/09/2024 18:20	
<p>Saranno 13,8 milioni i passeggeri movimentati nei porti italiani . . Il 2024 sarà un altro anno da record per l'Italia delle crociere . Miami/Florida, 9 Aprile 2024 - Le previsioni di Cemar Agency Network confermano infatti gli indicatori di crescita del traffico crocieristico nei porti italiani, già evidenziati nel 2023 e collegati alla forte ripresa della domanda da parte del mercato. "Vediamo segnali di una crescita importante anche per l'anno in corso. Una crescita che non riguarda esclusivamente il numero di passeggeri movimentati ma anche, per la prima volta dopo molti anni, l'aumento di spesa pro capite - ha commentato Sergio Senesi, Presidente di Cemar Agency Network, nel corso della presentazione dei dati al Seatrade Cruise Global di Miami - Crescono soprattutto i crocieristi stranieri in transito nei porti italiani, con ricadute importanti sull'economia del territorio". Nel 2024 il nuovo record si attesterà a 13.800.000 passeggeri movimentati nei porti della penisola, con 5.187 toccate navi e ben 166 unità che solcheranno le acque italiane in rappresentanza di 53 compagnie di navigazione. I porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico saranno 74. Sul podio vedremo il nuovo primato di Civitavecchia (3,5 mln di passeggeri), seguita da Genova (1,7 mln di passeggeri) e Napoli (1,6 mln di passeggeri.). A seguire troveremo invece alcune novità: tra i primi 10 ci saranno infatti in ordine Livorno, Palermo, Savona, Messina, La Spezia, Venezia e Trieste. Su base regionale, grazie all'ottima performance di Civitavecchia il Lazio supererà per la prima volta la Liguria, con 3,5 milioni contro 3,1 milioni di passeggeri. Seguono Campania (1,8 mln) e Sicilia (1,5 mln). Ma è in Liguria che si concentra l'83% delle agenzie marittime alle quali è affidata la gestione degli scali delle navi da crociera nei porti italiani. Tra le Compagnie che nel 2024 movimenteranno il maggior numero di passeggeri, spicca ancora MSC Crociere che sfiorerà i 4,5 milioni di passeggeri movimentati. Seguiranno Costa Crociere (2,7 mln), Norwegian Cruise Line (1,2 mln), Royal Caribbean (1,1 mln), e Celebrity Cruises (0,8 mln). I mesi più trafficati saranno quelli di Maggio con 722 scali, Ottobre con 708 scali e Settembre con 701 scali. Il giorno più trafficato sarà Sabato 8 Giugno, con 28 navi ormeggiate nei porti italiani e oltre 87.000 passeggeri movimentati in una sola giornata. La crescita proseguirà anche nel 2025, quando - sulla base delle prime analisi di valutazione effettuate da Cemar Agency Network - i passeggeri movimentati nei porti italiani supereranno certamente i 13,9 milioni. "L'Italia si riconferma prima destinazione crocieristica nel Mar Mediterraneo. La crescita non si arresterà per tutto il biennio 2024-2025, grazie anche a diverse Compagnie americane che hanno scelto di posizionare alcune unità nel Mar Mediterraneo durante i mesi invernali - commenta Sergio Senesi - Concludo con un dato molto importante, quello relativo all'età delle 166 navi da crociera che scaleranno i porti italiani nel 2024. Saranno infatti 1.218, pari al 23,4% del totale, le toccate navi effettuate con unità costruite</p>	

Informatore Navale

Focus

pari al 23,4% del totale, le toccate navi effettuate con unità costruite negli ultimi 4 anni: tra queste 1.218 toccate navi, 568 riguarderanno navi alimentate a GNL, che garantiscono una drastica riduzione delle emissioni inquinanti rispetto alle navi alimentate con combustibile tradizionale. Siamo dunque di fronte ad un chiaro segnale dell'attenzione che le compagnie riservano al nostro Mar Mediterraneo, grazie all'innovazione tecnologica. L'industria delle crociere sta infatti contribuendo in maniera determinante alla ricerca in termini di sostenibilità, con l'obiettivo di salvaguardare l'ambiente attraverso l'utilizzo di navi sempre più nuove, green e sofisticate e di carburanti più puliti".

FINCANTIERI CONCLUDE UN MAXI ACCORDO CON NORWEGIAN CRUISE LINE HOLDINGS

I due Gruppi definiscono un'espansione strategica a lungo termine con un'intesa storica che delinea il futuro programma di newbuilding per i brand Regent Seven Seas Cruises, Oceania Cruises e Norwegian Cruise Line Nell'ambito di Seatrade, la più grande fiera del settore crocieristico al mondo, in corso a Miami, Fincantieri ha annunciato di aver ricevuto da Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. un ordine per la realizzazione di 4 nuove navi di nuova generazione da crociera: 2 destinate al brand Regent Seven Seas Cruises e 2 per il brand Oceania Cruises, navi all'avanguardia per la leadership costante nella tecnologia, nel comfort e nell'intrattenimento a bordo oltre che in termini di sostenibilità ambientale. Le unità destinate a Regent Seven Seas Cruises, le cui consegne sono previste nel 2026 e nel 2029, avranno una stazza lorda di 77.000 tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 860 passeggeri, mentre le navi per Oceania Cruises, con consegna nel 2027 e nel 2028, avranno una stazza lorda di 85.000 tonnellate e ospiteranno circa 1.450 passeggeri. Il contratto per queste 4 nuove unità è effettivo e già garantito da finanziamento. Inoltre, il Gruppo ha firmato una Lettera di Intenti con lo stesso

armatore per lo studio della costruzione di ulteriori 4 unità che saranno le più grandi mai realizzate per il brand Norwegian Cruise Line (NCL) 1. Le navi, previste in consegna nel 2030, 2032, 2034 e 2036, avranno una stazza lorda di circa 200.000 tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 5.000 passeggeri. Attraverso questo ordine strategico, per ciascun marchio si progetterà la propria classe di navi nuove e si concentrerà sulla creazione delle navi più grandi, efficienti e innovative della rispettiva flotta. In linea con le politiche di sostenibilità della Società, si prevede che i nuovi progetti delle navi contribuiranno ad avanzare nel percorso verso la decarbonizzazione. Questa seconda intesa, che è soggetta a finanziamento e ad altri termini e condizioni, apre una nuova fase molto rilevante nella partnership di lungo periodo tra i due Gruppi. Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha dichiarato: " Siamo particolarmente orgogliosi di questo nuovo imponente accordo e della partnership con un cliente prestigioso come NCL Holdings, a conferma di una continuità di rapporti strategici che consideriamo un grande valore industriale. Un traguardo importante per i nostri cantieri e un accordo storico per il Gruppo, a conferma della robusta ripartenza del mercato e degli investimenti che avevamo previsto nel nostro nuovo piano industriale ". " Siamo entusiasti di continuare la nostra collaborazione con Fincantieri con questo ordine di nuove navi, strategico per il futuro della nostra Società. L'ordine garantirà l'introduzione costante di navi all'avanguardia nella nostra flotta e consoliderà la nostra crescita a lungo termine ", ha dichiarato Harry Sommer, Presidente e Amministratore Delegato di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. " Il nostro impegno comune per l'innovazione e l'eccellenza ci



I due Gruppi definiscono un'espansione strategica a lungo termine con un'intesa storica che delinea il futuro programma di newbuilding per i brand Regent Seven Seas Cruises, Oceania Cruises e Norwegian Cruise Line Nell'ambito di Seatrade, la più grande fiera del settore crocieristico al mondo, in corso a Miami, Fincantieri ha annunciato di aver ricevuto da Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. un ordine per la realizzazione di 4 nuove navi di nuova generazione da crociera: 2 destinate al brand Regent Seven Seas Cruises e 2 per il brand Oceania Cruises, navi all'avanguardia per la leadership costante nella tecnologia, nel comfort e nell'intrattenimento a bordo oltre che in termini di sostenibilità ambientale. Le unità destinate a Regent Seven Seas Cruises, le cui consegne sono previste nel 2026 e nel 2029, avranno una stazza lorda di 77.000 tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 860 passeggeri, mentre le navi per Oceania Cruises, con consegna nel 2027 e nel 2028, avranno una stazza lorda di 85.000 tonnellate e ospiteranno circa 1.450 passeggeri. Il contratto per queste 4 nuove unità è effettivo e già garantito da finanziamento. Inoltre, il Gruppo ha firmato una Lettera di Intenti con lo stesso armatore per lo studio della costruzione di ulteriori 4 unità che saranno le più grandi mai realizzate per il brand Norwegian Cruise Line (NCL) 1. Le navi, previste in consegna nel 2030, 2032, 2034 e 2036, avranno una stazza lorda di circa 200.000 tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 5.000 passeggeri. Attraverso questo ordine strategico, per ciascun marchio si progetterà la propria classe di navi nuove e si concentrerà sulla creazione delle navi più grandi, efficienti e innovative della rispettiva flotta. In linea con le politiche di sostenibilità della Società, si prevede che i nuovi progetti delle navi contribuiranno ad avanzare nel percorso verso la decarbonizzazione. Questa seconda intesa, che è soggetta a finanziamento e ad altri termini e condizioni, apre una nuova fase molto rilevante nella partnership di

Informatore Navale

Focus

permetterà di elevare ulteriormente gli standard del nostro settore, accrescendo la capacità di offrire ai nostri ospiti nuovi prodotti ed esperienze, fornendo allo stesso tempo l'opportunità per migliorare l'efficienza della nostra flotta".

Informazioni Marittime

Focus

Maxi ordine Norwegian Cruise per Fincantieri

Al Seatrade di Miami il gruppo cantieristico annuncia una delle più grandi commesse crocieristiche ricevute: quattro navi subito più altre quattro in progettazione. Nell'ambito di Seatrade, la più grande fiera del settore crocieristico al mondo in corso a Miami, Fincantieri ha annunciato di aver ricevuto da Norwegian Cruise Line Holdings un rilevante ordine per la realizzazione di 4 nuove navi di ultima generazione da crociera: 2 destinate al brand Regent Seven Seas Cruises e 2 per il brand Oceania Cruises. Le unità destinate a Regent Seven Seas Cruises, le cui consegne sono previste nel 2026 e nel 2029, avranno una stazza lorda di 77 mila tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 860 passeggeri, mentre le navi per Oceania Cruises, con consegna nel 2027 e nel 2028, avranno una stazza lorda di 85 mila tonnellate e ospiteranno circa 1,450 passeggeri. Il contratto per queste 4 nuove unità è effettivo e già garantito da finanziamento, anche se non è ancora stato reso noto l'importo complessivo. Inoltre, il Gruppo ha firmato una Lettera di Intenti con lo stesso armatore per lo studio della costruzione di ulteriori 4 unità che saranno le più grandi mai realizzate per il brand Norwegian Cruise Line. Le navi, previste in consegna nel 2030, 2032, 2034 e 2036, avranno una stazza lorda di circa 200 mila tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 5 mila passeggeri. Attraverso questo ordine strategico, per ciascun marchio si progetterà la propria classe di navi nuove e si concentrerà sulla creazione delle navi più grandi, efficienti e innovative della rispettiva flotta. Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, ha spiegato che l'ordine «conferma di una continuità di rapporti strategici che consideriamo un grande valore industriale. Un traguardo importante per i nostri cantieri e un accordo storico per il Gruppo, a conferma della robusta ripartenza del mercato e degli investimenti che avevamo previsto nel nostro nuovo piano industriale. Siamo entusiasti di continuare la nostra collaborazione con Fincantieri con questo ordine di nuove navi, strategico per il futuro della nostra Società. L'ordine garantirà l'introduzione costante di navi all'avanguardia nella nostra flotta e consoliderà la nostra crescita a lungo termine», ha dichiarato Harry Sommer, Presidente e Amministratore Delegato di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. "Il nostro impegno comune per l'innovazione e l'eccellenza ci permetterà di elevare ulteriormente gli standard del nostro settore, accrescendo la capacità di offrire ai nostri ospiti nuovi prodotti ed esperienze, fornendo allo stesso tempo l'opportunità per migliorare l'efficienza della nostra flotta». Condividi Tag [fincantieri](#) [navalmeccanica](#) [crociere](#) [Articoli correlati](#).



Al Seatrade di Miami il gruppo cantieristico annuncia una delle più grandi commesse crocieristiche ricevute: quattro navi subito più altre quattro in progettazione. Nell'ambito di Seatrade, la più grande fiera del settore crocieristico al mondo in corso a Miami, Fincantieri ha annunciato di aver ricevuto da Norwegian Cruise Line Holdings un rilevante ordine per la realizzazione di 4 nuove navi di ultima generazione da crociera: 2 destinate al brand Regent Seven Seas Cruises e 2 per il brand Oceania Cruises. Le unità destinate a Regent Seven Seas Cruises, le cui consegne sono previste nel 2026 e nel 2029, avranno una stazza lorda di 77 mila tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 860 passeggeri, mentre le navi per Oceania Cruises, con consegna nel 2027 e nel 2028, avranno una stazza lorda di 85 mila tonnellate e ospiteranno circa 1,450 passeggeri. Il contratto per queste 4 nuove unità è effettivo e già garantito da finanziamento, anche se non è ancora stato reso noto l'importo complessivo. Inoltre, il Gruppo ha firmato una Lettera di Intenti con lo stesso armatore per lo studio della costruzione di ulteriori 4 unità che saranno le più grandi mai realizzate per il brand Norwegian Cruise Line. Le navi, previste in consegna nel 2030, 2032, 2034 e 2036, avranno una stazza lorda di circa 200 mila tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 5 mila passeggeri. Attraverso questo ordine strategico, per ciascun marchio si progetterà la propria classe di navi nuove e si concentrerà sulla creazione delle navi più grandi, efficienti e innovative della rispettiva flotta. Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, ha spiegato che l'ordine «conferma di una continuità di rapporti strategici che consideriamo un grande valore industriale. Un traguardo importante per i nostri cantieri e un accordo storico per il Gruppo, a conferma della robusta ripartenza del mercato e degli investimenti che avevamo previsto nel nostro nuovo piano industriale. Siamo entusiasti di continuare la nostra collaborazione con Fincantieri con questo ordine di nuove navi, strategico per il futuro della nostra

Partito il master in Shipping Management

Salvatore d'Amico ROMA - È partito in questi giorni anche il primo Master Executive in Shipping Management organizzato da ForMare (società di servizi di Confitarma), in collaborazione con Confitarma - Confederazione Italiana degli Armatori. Il percorso di alta formazione si propone di fornire a professionisti del settore ulteriori strumenti e competenze per affrontare e gestire le sfide complesse e in continua evoluzione dello shipping. "Oggi siamo qui" - ha commentato il direttore generale Luca Sisto - "perché abbiamo voluto mettere a frutto il lungo percorso di questi anni con un master tailor-made, che fosse in grado di rispondere puntualmente alle esigenze delle nostre aziende associate" - sottolineando l'attenzione che da sempre Confitarma rivolge verso la formazione, anche attraverso collaborazioni con le più prestigiose università italiane. Importante il riscontro ottenuto, con oltre 20 partecipanti, tutti provenienti dal management di imprese armatoriali, grandi industrie, associazioni e della pubblica amministrazione. "Oggi inizia" - ha sottolineato il residente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma Salvatore d'Amico - "la prima edizione di un master di respiro internazionale, che Confitarma ha fortemente voluto per rispondere alle sfide che attendono il mondo dello shipping. In questa che è la casa degli armatori italiani, abbiamo promosso un percorso che potesse contribuire, con idee e competenze trasversali, al lavoro delle figure dirigenziali delle aziende, private e pubbliche. Il taglio molto attuale dato al percorso formativo, unito alla qualità del corpo docente, italiano e straniero, ha riscosso grande entusiasmo, tanto che abbiamo già domande di partecipazione da parte di importanti player internazionali del settore per l'edizione 2025". I docenti di questa edizione del Master provengono da realtà importanti del panorama nazionale e internazionale: bancario costa, Cambiaso e Rizzo, Costa Crociere, d'Amico Shipping, Deloitte, ESA, Hudson Marine (QI), LCA, MTI Network, PL Ferrari, RINA, Sirius, SRM, Università di Milano Bicocca, Università di Napoli "Parthenope", Watson Farley & Williams. Il percorso, che si concluderà il 28 giugno 2024, ha una durata di 3 mesi e si articola intorno a nove moduli didattici, in cui verranno affrontate tematiche relative ad aspetti tecnici, giuridici e commerciali della nave, assicurazioni, equipaggio, sustainable shipping, emergency management e tanto altro, combinando lezioni frontali con una formazione operativa, attraverso case studies ed esercitazioni.



Stena Line fa l'ingresso nel trasporto ro-ro sul Mediterraneo

STOCCOLMA La compagnia di navigazione Stena Line, con sede in Svezia, ha stipulato un accordo per acquisire il 49% delle azioni della compagnia di traghetti con sede in Marocco, Africa Morocco Link (AML). AML ha sede a Tangeri e opera una rotta dei traghetti tra Tangeri Med e Algeiras, e quest'estate l'azienda avvierà anche una nuova rotta ad alta velocità tra Tangeri Ville e Tarifa. La prima rotta è aperta ai clienti del trasporto merci, mentre la seconda rotta sarà dedicata ai passeggeri e alle auto. L'accordo è soggetto all'approvazione delle autorità marocchine, come rivela Stena nella sua dichiarazione ufficiale. Niclas Mårtensson, amministratore delegato di Stena Line, ha dichiarato: Siamo sempre alla ricerca di nuove opportunità commerciali che ci permettano di durare e di essere resilienti nel lungo termine. Lo stretto di Gibilterra è una posizione strategica per i passeggeri che viaggiano tra l'Africa e l'Europa, così come per il commercio globale, e si prevede che i volumi di merci nella zona cresceranno nei prossimi anni a causa della crescita industriale positiva e del commercio internazionale in Marocco. Queste rotte, i loro porti e le industrie circostanti sono in fase di sviluppo e si prevede che guideranno una sana crescita del mercato del trasporto merci nei prossimi dieci anni. È un'area molto interessante in cui poter operare.



Port Logistic Press

Focus

Il futuro delle crociere al Seatrade Cruise Global al Miami Beach Convention Center

Miami Al Seatrade Cruise Global, una quattro giorni mondiale per le compagnie di crociere e per i fornitori di servizi al Miami Beach Convention Center in Florida i numeri sono kolossal. Sono oltre 10.000 partecipanti, più di 600 gli espositori con rappresentanti istituzionali di oltre 120 Paesi e 240 relatori su temi di attualità. E' l'occasione per offrire l'opportunità di espandere il business, presenti le maggiori Compagnie e Autorità di Sistema Portuale italiane. E per la prima volta un esponente del Governo italiano, il vice ministro Edoardo Rixi, partecipa a confermare l'impegno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la promozione dei trasporti marittimi. A Miami è presente una forte delegazioni del Porto della Spezia e della Società Spezia Carrara Cruise Terminal.



Port News

Focus

Nel 2024 attesi 13,8 mln di passeggeri nei porti italiani

Nel 2024 transiteranno dai porti italiani 13,8 milioni di passeggeri, con 5.187 toccate effettuate da ben 166 navi da crociera. Le previsioni sono state fornite a Miami dal Cemar Agency Network in occasione del Seatrade Cruise Global. Al primo posto si conferma Civitavecchia con 3,5 milioni di passeggeri, seguita da Genova (1,7 milioni) e Napoli (1,6 milioni). Tra i primi 10 porti figurano anche Livorno, Palermo, Savona, Messina, La Spezia, Venezia e Trieste. Tra le compagnie che nel 2024 movimenteranno il maggior numero di passeggeri, spicca ancora Msc Crociere che sfiorerà i 4,5 milioni di passeggeri movimentati. Seguiranno Costa Crociere (2,7 milioni), Norwegian Cruise Line (1,2 milioni), Royal Caribbean (1,1 milioni), e Celebrity Cruises (0,8 milioni). Secondo Cemar la crescita proseguirà anche nel 2025, quando i passeggeri movimentati nei porti italiani supereranno certamente i 13,9 milioni. L'Italia si riconferma prima destinazione crocieristica nel Mar Mediterraneo ha detto il presidente di Cemar, Sergio Senesi. La crescita non si arresterà per tutto il biennio 2024-2025, grazie anche a diverse compagnie americane che hanno scelto di posizionare alcune unità nel Mar Mediterraneo durante i mesi invernali. Concludo con un dato molto importante, quello relativo all'età delle 166 navi da crociera che scaleranno i porti italiani nel 2024.



Fincantieri riceve da Norwegian Cruise Line Holdings, commessa per la realizzazione di 4 navi da crociera

Apr 9, 2024 Nell'ambito di Seatrade, la più grande fiera del settore crocieristico al mondo, in corso a Miami, Fincantieri ha annunciato di aver ricevuto da Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. un ordine molto rilevante per la realizzazione di 4 nuove navi di nuova generazione da crociera: 2 destinate al brand Regent Seven Seas Cruises e 2 per il brand Oceania Cruises. Navi all'avanguardia per la leadership costante nella tecnologia, nel comfort e nell'intrattenimento a bordo oltre che in termini di sostenibilità ambientale. Le unità destinate a Regent Seven Seas Cruises, le cui consegne sono previste nel 2026 e nel 2029, avranno una stazza lorda di 77.000 tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 860 passeggeri, mentre le navi per Oceania Cruises, con consegna nel 2027 e nel 2028, avranno una stazza lorda di 85.000 tonnellate e ospiteranno circa 1.450 passeggeri. Il contratto per queste 4 nuove unità è effettivo e già garantito da finanziamento. Inoltre, il Gruppo ha firmato una Lettera di Intenti con lo stesso armatore per lo studio della costruzione di ulteriori 4 unità che saranno le più grandi mai realizzate per il brand Norwegian Cruise Line (NCL). Le navi, previste in consegna nel 2030, 2032, 2034 e 2036, avranno una stazza lorda di circa 200.000 tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 5.000 passeggeri. Attraverso questo ordine strategico, per ciascun marchio si progetterà la propria classe di navi nuove e si concentrerà sulla creazione delle navi più grandi, efficienti e innovative della rispettiva flotta. In linea con le politiche di sostenibilità della Società, si prevede che i nuovi progetti delle navi contribuiranno ad avanzare nel percorso verso la decarbonizzazione. Questa seconda intesa, che è soggetta a finanziamento e ad altri termini e condizioni, apre una nuova fase molto rilevante nella partnership di lungo periodo tra i due Gruppi. Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha dichiarato: " Siamo particolarmente orgogliosi di questo nuovo imponente accordo e della partnership con un cliente prestigioso come NCL Holdings, a conferma di una continuità di rapporti strategici che consideriamo un grande valore industriale. Un traguardo importante per i nostri cantieri e un accordo storico per il Gruppo, a conferma della robusta ripartenza del mercato e degli investimenti che avevamo previsto nel nostro nuovo piano industriale ". " Siamo entusiasti di continuare la nostra collaborazione con Fincantieri con questo ordine di nuove navi, strategico per il futuro della nostra Società. L'ordine garantirà l'introduzione costante di navi all'avanguardia nella nostra flotta e consoliderà la nostra crescita a lungo termine ", ha dichiarato Harry Sommer, Presidente e Amministratore Delegato di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd " Il nostro impegno comune per l'innovazione e l'eccellenza ci permetterà di elevare ulteriormente gli standard del nostro settore, accrescendo la capacità di offrire ai nostri ospiti nuovi prodotti ed esperienze, fornendo allo stesso tempo l'opportunità



Apr 9, 2024 Nell'ambito di Seatrade, la più grande fiera del settore crocieristico al mondo, in corso a Miami, Fincantieri ha annunciato di aver ricevuto da Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. un ordine molto rilevante per la realizzazione di 4 nuove navi di nuova generazione da crociera: 2 destinate al brand Regent Seven Seas Cruises e 2 per il brand Oceania Cruises. Navi all'avanguardia per la leadership costante nella tecnologia, nel comfort e nell'intrattenimento a bordo oltre che in termini di sostenibilità ambientale. Le unità destinate a Regent Seven Seas Cruises, le cui consegne sono previste nel 2026 e nel 2029, avranno una stazza lorda di 77.000 tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 860 passeggeri, mentre le navi per Oceania Cruises, con consegna nel 2027 e nel 2028, avranno una stazza lorda di 85.000 tonnellate e ospiteranno circa 1.450 passeggeri. Il contratto per queste 4 nuove unità è effettivo e già garantito da finanziamento. Inoltre, il Gruppo ha firmato una Lettera di Intenti con lo stesso armatore per lo studio della costruzione di ulteriori 4 unità che saranno le più grandi mai realizzate per il brand Norwegian Cruise Line (NCL). Le navi, previste in consegna nel 2030, 2032, 2034 e 2036, avranno una stazza lorda di circa 200.000 tonnellate e saranno in grado di ospitare circa 5.000 passeggeri. Attraverso questo ordine strategico, per ciascun marchio si progetterà la propria classe di navi nuove e si concentrerà sulla creazione delle navi più grandi, efficienti e innovative della rispettiva flotta. In linea con le politiche di sostenibilità della Società, si prevede che i nuovi progetti delle navi contribuiranno ad avanzare nel percorso verso la decarbonizzazione. Questa seconda intesa, che è soggetta a finanziamento e ad altri termini e condizioni, apre una nuova fase molto rilevante nella partnership di lungo periodo tra i due Gruppi. Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha dichiarato: " Siamo particolarmente orgogliosi di questo nuovo imponente accordo e della partnership con un cliente prestigioso come NCL Holdings, a conferma di una continuità di rapporti strategici che consideriamo un grande valore industriale. Un traguardo importante per i nostri cantieri e un accordo storico per il Gruppo, a conferma della robusta ripartenza del mercato e degli investimenti che avevamo previsto nel nostro nuovo piano industriale ". " Siamo entusiasti di continuare la nostra collaborazione con Fincantieri con questo ordine di nuove navi, strategico per il futuro della nostra Società. L'ordine garantirà l'introduzione costante di navi all'avanguardia nella nostra flotta e consoliderà la nostra crescita a lungo termine ", ha dichiarato Harry Sommer, Presidente e Amministratore Delegato di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd " Il nostro impegno comune per l'innovazione e l'eccellenza ci permetterà di elevare ulteriormente gli standard del nostro settore, accrescendo la capacità di offrire ai nostri ospiti nuovi prodotti ed esperienze, fornendo allo stesso tempo l'opportunità

Sea Reporter

Focus

per migliorare l'efficienza della nostra flotta ". Si prevede che l'ordine di quattro navi per Norwegian Cruise Line (NCL) sostituirà un ordine, separato e già efficace, di due navi per Oceania Cruises, previsto al fine di assicurarsi la disponibilità del cantiere. L'ordine di quattro navi per NCL è ancora in fase di definizione ed è soggetto a finanziamento. La consegna della seconda nave di Oceania Cruises è prevista contrattualmente per il quarto trimestre del 2028, ma potrebbe essere posticipata al 2029. Tutte le date di consegna previste sono preliminari e soggette a modifiche.

M.A.R.E. 2024: La missione si sposta nel Mediterraneo Nord-Ovest

Apr 9, 2024 Molto molto prima che l'immagine "sostenibilità ambientale" entrasse a fare parte del nostro lessico quotidiano e quindi fin dalla metà degli Anni '60, a Caprera questa espressione aveva un senso preciso e un'applicazione pratica. In 56 anni di attività la scuola ha veicolato la cultura marinara e la passione per il mare a oltre 150 mila allievi e allieve. E da questo amore il progetto è cresciuto, si è sviluppato, si è adeguato ai tempi che cambiavano e oggi, attraverso la Fondazione CVC - Centro Velico Caprera ETS, presenta la terza edizione del progetto M.A.R.E. (acronimo di Marine Adventure for Research & Education), un'iniziativa speciale che unisce la pratica marinara, la ricerca scientifica e la promozione per la salvaguardia del Mar Mediterraneo, sempre con la stretta collaborazione scientifica del partner One Ocean Foundation. Il catamarano One ha navigato nel 2022 attraverso tutto il Mar Tirreno, per spostarsi nel 2023 nel Mar Adriatico attraverso 6 Paesi. L'appuntamento per il 2024 presenta una grande novità: si torna a La Maddalena "casa della Fondazione, dove tutto ha avuto inizio", che sarà il punto di partenza e di arrivo di questa avventura che toccherà altri Paesi, Italia, Francia e Spagna che si affacciano sul Mare Nostrum in 10 tappe, a riconferma del respiro internazionale della missione. Si salpa il 27 aprile da La Maddalena, per fare ritorno in Sardegna il 6 luglio. Dopo avere toccato le coste di Italia, Francia e Spagna, attraccando a Savona, Nizza, Marsiglia, Port-Argelès, Barcellona, Ibiza, Minorca, Ajaccio, Santa Teresa di Gallura e di nuovo a La Maddalena. «La tutela dell'ambiente è sempre stata nel nostro DNA. È anche per dare la giusta risposta a progetti come questo che un anno fa è nata la nostra Fondazione. M.A.R.E. è un'idea molto speciale che ha lo scopo di monitorare lo stato di salute del Mediterraneo, promuovere la conoscenza e la tutela dell'ambiente marino. Nei primi due anni - spiega Stefano Crosta, presidente della Fondazione CVC - Centro Velico Caprera ETS - sono salite a bordo 6 Università. L'obiettivo principale di quest'anno è ospitare per oltre due mesi ricercatori e istituzioni, come la Marina Militare, a bordo del catamarano One per raccogliere e analizzare dati sull'inquinamento da sostanze chimiche delle acque e sulla biodiversità marina del Mediterraneo, sia nella fauna che nella flora, e divenire una vera e propria piattaforma scientifica di riferimento a livello internazionale. In linea con la lettera "E" di questa iniziativa per noi essenziale: Educazione. Lo stesso messaggio che la scuola vela ripropone a tutti gli allievi che la frequentano e la vivono da oltre mezzo secolo. Per persone che hanno il mare come passione, questo passaggio diventa imprescindibile, oltre che un ottimo mezzo di comunicazione per coloro che sostengono il progetto. È sempre più evidente la necessità di una particolare attenzione alla missione che i partner intendono sviluppare attraverso la loro collaborazione con il progetto. Il focus comunicativo fin dall'inizio di questa idea è stato



Apr 9, 2024 Molto molto prima che l'immagine "sostenibilità ambientale" entrasse a fare parte del nostro lessico quotidiano e quindi fin dalla metà degli Anni '60, a Caprera questa espressione aveva un senso preciso e un'applicazione pratica. In 56 anni di attività la scuola ha veicolato la cultura marinara e la passione per il mare a oltre 150 mila allievi e allieve. E da questo amore il progetto è cresciuto, si è sviluppato, si è adeguato ai tempi che cambiavano e oggi, attraverso la Fondazione CVC - Centro Velico Caprera ETS, presenta la terza edizione del progetto M.A.R.E. (acronimo di Marine Adventure for Research & Education), un'iniziativa speciale che unisce la pratica marinara, la ricerca scientifica e la promozione per la salvaguardia del Mar Mediterraneo, sempre con la stretta collaborazione scientifica del partner One Ocean Foundation. Il catamarano One ha navigato nel 2022 attraverso tutto il Mar Tirreno, per spostarsi nel 2023 nel Mar Adriatico attraverso 6 Paesi. L'appuntamento per il 2024 presenta una grande novità: si torna a La Maddalena "casa della Fondazione, dove tutto ha avuto inizio", che sarà il punto di partenza e di arrivo di questa avventura che toccherà altri Paesi, Italia, Francia e Spagna che si affacciano sul Mare Nostrum in 10 tappe, a riconferma del respiro internazionale della missione. Si salpa il 27 aprile da La Maddalena, per fare ritorno in Sardegna il 6 luglio. Dopo avere toccato le coste di Italia, Francia e Spagna, attraccando a Savona, Nizza, Marsiglia, Port-Argelès, Barcellona, Ibiza, Minorca, Ajaccio, Santa Teresa di Gallura e di nuovo a La Maddalena. «La tutela dell'ambiente è sempre stata nel nostro DNA. È anche per dare la giusta risposta a progetti come questo che un anno fa è nata la nostra Fondazione. M.A.R.E. è un'idea molto speciale che ha lo scopo di monitorare lo stato di salute del Mediterraneo, promuovere la conoscenza e la tutela dell'ambiente marino. Nei primi due anni - spiega Stefano Crosta, presidente della Fondazione CVC - Centro Velico

Sea Reporter

Focus

quello di divulgare l'aspetto scientifico, l'impegno e la sensibilizzazione della comunità alla tutela e alla conoscenza del mare. Per questo motivo, nella ricerca e selezione dei partner, è stata fondamentale la condivisione di questo obiettivo culturale. Ognuno sarà fisicamente a bordo del catamarano e ci supporterà ad aumentare la visibilità del progetto mano a mano che questo si evolve nel corso delle settimane. È con orgoglio che possiamo vantare partnership importantissime e di caratura internazionale. Tutte con le proprie competenze ed eccellenze. A iniziare da One Ocean Foundation, Marina Militare, Guardia Costiera e Regione Autonoma della Sardegna. Oltre a realtà sensibili alle tematiche del progetto che si sono affiancate fin dagli esordi, come Yamamay e Toio, alle quali si aggiungono quest'anno Shiseido e Fondazione Deutsche Bank Italia, Workness Club e la certificazione da parte di ASVIS, Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile. I numeri delle prime due edizioni raccontano bene il grande lavoro svolto: quasi 3000 miglia navigate e circa 200 ospiti a bordo. E questi studi sono diventati oggetto di divulgazione, articoli scientifici e anche tesi di laurea che lasciano un segno tangibile e duraturo in eredità per le nuove generazioni.» Il progetto sta acquisendo una dimensione sempre più internazionale, anche in virtù dei risultati scientifici prodotti che rappresentano un "unicum" nel mondo della ricerca in relazione al Mar Mediterraneo. Queste le finalità scientifiche dell'edizione 2024 di M.A.R.E.: a) Contribuire alla conoscenza e alla conservazione della biodiversità marina attraverso l'analisi di DNA ambientale, foto identificazione e di bioacustica. b) Valutare lo stato di contaminazione del Mar Mediterraneo tramite analisi di ecotossicologia, studio di comunità batteriche, analisi di isotopi e dell'inquinamento da microplastica. «Siamo estremamente felici di continuare la nostra collaborazione con la Fondazione CVC-Centro Velico Caprera ETS come partner scientifici del progetto M.A.R.E., per il terzo anno consecutivo. Fin dall'inizio, One Ocean Foundation ha creduto fortemente in questa iniziativa, che rappresenta per noi un'eccellente sintesi della nostra missione: promuovere educazione e conoscenza sulla protezione dell'ambiente marino da una parte, e dall'altra ampliare le attività di monitoraggio e ricerca scientifica ad alto impatto, in particolare sul Mar Mediterraneo - dichiara Riccardo Bonadeo, Presidente One Ocean Foundation - il progetto M.A.R.E. ha prodotto finora dei risultati rilevanti nell'ambito dell'eco tossicologia, in particolare per quanto riguarda sia il Mar Tirreno sia il Mar Adriatico.» Lo conferma Ginevra Boldrocchi, Coordinatrice Scientifica di One Ocean Foundation «Il nostro obiettivo rimane quello di avere un set di dati baseline di tutto il bacino. Pertanto siamo entusiasti di realizzare questa terza edizione e di poter raccogliere campioni dell'area del Mediterraneo occidentale.» «La Marina Militare è da sempre impegnata con determinazione nel preservare l'ambiente marino, dimostrando una crescente sensibilità verso le questioni ambientali che caratterizzano l'epoca contemporanea» afferma il Capitano di Vascello Paolo Spagnoletta. «Questo impegno si traduce in un'azione concreta e multidimensionale tramite le diverse campagne addestrative e operative volte alla tutela delle acque nazionali e internazionali da ogni forma di inquinamento. Alla missione di M.A.R.E, la Marina Militare offre il suo contributo con team di specialisti che si impegnano nel monitoraggio dei parametri ambientali marini, controllo

Sea Reporter

Focus

e protezione della biodiversità marina, a sostegno di iniziative di ricerca scientifica.» Le passate edizioni Anno 2022 è la prima edizione di M.A.R.E. Un lungo tour nel Mar Tirreno che parte da La Maddalena, dopo il periplo della Sardegna ci si sposta in Sicilia, arrivando dalla parte Occidentale a quella Orientale. Poi la risalita attraverso lo Stretto di Messina fino alla Liguria, a Portofino prima del ritorno a Porto Palma, per un totale di 1500 miglia navigate, in 85 giorni di mare. Cento gli ospiti saliti a bordo del catamarano che hanno partecipato a un totale di 23 eventi. Dieci le spiagge ripulite dai rifiuti nel corso di questo viaggio. Trentacinque i campioni di acqua raccolti per l'analisi del DNA ambientale, mentre 54 sono stati i campioni di zooplankton raccolti per valutare la presenza di agenti inquinanti. Tutti gli ospiti del catamarano ONE, partner, ambassador/influencer, hanno collaborato attivamente con gli scienziati alle attività di campionamento e avvistamento. Il notevole quantitativo di informazioni raccolte hanno fornito in modo completo una fotografia reale e approfondita dello stato di salute del Mar Tirreno, delle sue specie e del suo inquinamento a vari livelli di profondità. Il robusto lavoro di campionamento, svolto durante tutto il percorso, ha consentito un'analisi e studio approfondito in relazione agli obiettivi preposti di monitoraggio della biodiversità marina, tramite analisi molecolari e presenza di contaminanti persistenti. Nel 2023 si cambia sponda e ci si trasferisce in Adriatico: grazie alla insostituibile partnership con la Marina Militare, la partenza è fissata a Taranto, nella storica base nazionale. M.A.R.E fa un ulteriore salto di qualità e diventa definitivamente internazionale. Durante la navigazione si risale l'Italia fino a Venezia, prima di cambiare sponda dell'Adriatico e scendere toccando Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania e infine la Grecia nelle Isole dell'Egeo fino a Corfù, dove è posto l'arrivo l'8 luglio, dopo che la partenza dalla Puglia era avvenuta il 29 aprile. Ancora numeri importanti anche per questa seconda edizione: 1235 miglia navigate, 96 ospiti a bordo e ben 33 avvistamenti. Sono 46 i campioni di plancton raccolti, mentre sono 20 i campioni di DNA ambientale portati ai laboratori. Anche i risultati scientifici sono di grande rilievo con 4 Università o Istituti di Ricerca coinvolti. Cinque progetti di ricerca portati a termine, diversi articoli apparsi in riviste scientifiche e addirittura 3 tesi di laurea che avevano per oggetto i dati raccolti in questo viaggio.

Crociere, il 2024 sarà un altro anno record per l'Italia

Il nuovo primato si attesterà a 13 milioni 800 mila passeggeri movimentati nei porti della penisola Miami - Il 2024 sarà un altro anno da record per l'Italia delle crociere. Le previsioni di Cemar Agency Network confermano infatti gli indicatori di crescita del traffico crocieristico nei porti italiani, già evidenziati nel 2023 e collegati alla forte ripresa della domanda da parte del mercato. "Vediamo segnali di una crescita importante anche per l'anno in corso. Una crescita che non riguarda esclusivamente il numero di passeggeri movimentati ma anche, per la prima volta dopo molti anni, l'aumento di spesa pro capite - ha commentato Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network (nella foto in fondo), nel corso della presentazione dei dati al Seatrade Cruise Global di Miami - Crescono soprattutto i crocieristi stranieri in transito nei porti italiani, con ricadute importanti sull'economia del territorio". Nel 2024 il nuovo record si attesterà a 13.800.000 passeggeri movimentati nei porti della penisola, con 5.187 toccate navi e ben 166 unità che solcheranno le acque italiane in rappresentanza di 53 compagnie di navigazione. I porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico saranno 74. Sul podio vedremo il nuovo primato di Civitavecchia (3,5 mln di passeggeri), seguita da Genova (1,7 mln di passeggeri) e Napoli (1,6 mln di passeggeri.). A seguire troveremo invece alcune novità: tra i primi 10 ci saranno infatti in ordine Livorno, Palermo, Savona, Messina, La Spezia, Venezia e Trieste. Su base regionale, grazie all'ottima performance di Civitavecchia il Lazio supererà per la prima volta la Liguria, con 3,5 milioni contro 3,1 milioni di passeggeri. Seguono Campania (1,8 mln) e Sicilia (1,5 mln). Ma è in Liguria che si concentra l'83% delle agenzie marittime alle quali è affidata la gestione degli scali delle navi da crociera nei porti italiani. Tra le compagnie che nel 2024 movimenteranno il maggior numero di passeggeri, spicca ancora Msc Crociere che sfiorerà i 4,5 milioni di passeggeri movimentati. Seguiranno Costa Crociere (2,7 mln), Norwegian Cruise Line (1,2 mln), Royal Caribbean (1,1 mln), e Celebrity Cruises (0,8 mln). I mesi più trafficati saranno quelli di Maggio con 722 scali, Ottobre con 708 scali e Settembre con 701 scali. Il giorno più trafficato sarà Sabato 8 Giugno, con 28 navi ormeggiate nei porti italiani e oltre 87.000 passeggeri movimentati in una sola giornata. La crescita proseguirà anche nel 2025, quando - sulla base delle prime analisi di valutazione effettuate da Cemar Agency Network - i passeggeri movimentati nei porti italiani supereranno certamente i 13,9 milioni. "L'Italia si riconferma prima destinazione crocieristica nel Mar Mediterraneo. La crescita non si arresterà per tutto il biennio 2024-2025, grazie anche a diverse compagnie americane che hanno scelto di posizionare alcune unità nel Mar Mediterraneo durante i mesi invernali. Concludo con un dato molto importante, quello relativo all'età delle 166 navi da crociera che scaleranno i porti italiani nel 2024". aggiunge il manager. Saranno infatti 1.218,



Il nuovo primato si attesterà a 13 milioni 800 mila passeggeri movimentati nei porti della penisola Miami - Il 2024 sarà un altro anno da record per l'Italia delle crociere. Le previsioni di Cemar Agency Network confermano infatti gli indicatori di crescita del traffico crocieristico nei porti italiani, già evidenziati nel 2023 e collegati alla forte ripresa della domanda da parte del mercato. "Vediamo segnali di una crescita importante anche per l'anno in corso. Una crescita che non riguarda esclusivamente il numero di passeggeri movimentati ma anche, per la prima volta dopo molti anni, l'aumento di spesa pro capite - ha commentato Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network (nella foto in fondo), nel corso della presentazione dei dati al Seatrade Cruise Global di Miami - Crescono soprattutto i crocieristi stranieri in transito nei porti italiani, con ricadute importanti sull'economia del territorio". Nel 2024 il nuovo record si attesterà a 13.800.000 passeggeri movimentati nei porti della penisola, con 5.187 toccate navi e ben 166 unità che solcheranno le acque italiane in rappresentanza di 53 compagnie di navigazione. I porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico saranno 74. Sul podio vedremo il nuovo primato di Civitavecchia (3,5 mln di passeggeri), seguita da Genova (1,7 mln di passeggeri) e Napoli (1,6 mln di passeggeri.). A seguire troveremo invece alcune novità: tra i primi 10 ci saranno infatti in ordine Livorno, Palermo, Savona, Messina, La Spezia, Venezia e Trieste. Su base regionale, grazie all'ottima performance di Civitavecchia il Lazio supererà per la prima volta la Liguria, con 3,5 milioni contro 3,1 milioni di passeggeri. Seguono Campania (1,8 mln) e Sicilia (1,5 mln). Ma è in Liguria che si concentra l'83% delle agenzie marittime alle quali è affidata la gestione degli scali delle navi da crociera nei porti italiani. Tra le compagnie che nel 2024 movimenteranno il maggior numero di passeggeri, spicca ancora Msc Crociere che sfiorerà i 4,5 milioni di passeggeri movimentati. Seguiranno Costa Crociere (2,7 mln), Norwegian Cruise Line (1,2 mln), Royal Caribbean (1,1 mln), e Celebrity Cruises (0,8 mln). I mesi più trafficati saranno quelli di Maggio con 722 scali, Ottobre con 708 scali e Settembre con 701 scali. Il giorno più trafficato sarà Sabato 8 Giugno, con 28 navi ormeggiate nei porti italiani e oltre 87.000 passeggeri movimentati in una sola giornata. La crescita proseguirà anche nel 2025, quando - sulla base delle prime analisi di valutazione effettuate da Cemar Agency Network - i passeggeri movimentati nei porti italiani supereranno certamente i 13,9 milioni. "L'Italia si riconferma prima destinazione crocieristica nel Mar Mediterraneo. La crescita non si arresterà per tutto il biennio 2024-2025, grazie anche a diverse compagnie americane che hanno scelto di posizionare alcune unità nel Mar Mediterraneo durante i mesi invernali. Concludo con un dato molto importante, quello relativo all'età delle 166 navi da crociera che scaleranno i porti italiani nel 2024". aggiunge il manager. Saranno infatti 1.218,

Ship Mag

Focus

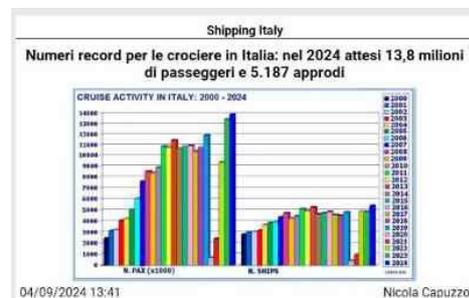
pari al 23,4% del totale, le toccate navi effettuate con unità costruite negli ultimi 4 anni: tra queste 1.218 toccate navi, 568 riguarderanno navi alimentate a GNL, che garantiscono una drastica riduzione delle emissioni inquinanti rispetto alle navi alimentate con combustibile tradizionale. Siamo dunque di fronte ad un chiaro segnale dell'attenzione che le compagnie riservano al nostro Mar Mediterraneo, grazie all'innovazione tecnologica. L'industria delle crociere sta infatti contribuendo in maniera determinante alla ricerca in termini di sostenibilità, con l'obiettivo di salvaguardare l'ambiente attraverso l'utilizzo di navi sempre più nuove, green e sofisticate e di carburanti più puliti".

Shipping Italy

Focus

Numeri record per le crociere in Italia: nel 2024 attesi 13,8 milioni di passeggeri e 5.187 approdi

Market report Msc Crociere dominatore (con 4,5 milioni di ospiti) di un mercato che anche nel 2025 proseguirà la sua crescita verso quota 13,9 milioni. Una nave su quattro ha meno di 4 anni di vita di Redazione SHIPPING ITALY Il 2024 sarà un altro anno da record per l'Italia delle crociere secondo le previsioni di Cemar Agency Network che confermano gli indicatori di crescita del traffico nei porti italiani già evidenziati nel 2023 e collegati alla forte ripresa della domanda da parte del mercato. "Vediamo segnali di una crescita importante anche per l'anno in corso. Una crescita che non riguarda esclusivamente il numero di passeggeri movimentati ma anche, per la prima volta dopo molti anni, l'aumento di spesa pro capite" ha commentato Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network, dal Seatrde Cruise Global in corso a Miami. "Crescono soprattutto i crocieristi stranieri in transito nei porti italiani, con ricadute importanti sull'economia del territorio" aggiunge. Nel 2024 il nuovo record si attesterà a 13,8 milioni di passeggeri movimentati nei porti della penisola, con 5.187 toccate navi e ben 166 unità che solcheranno le acque italiane in rappresentanza di 53 compagnie di navigazione. I porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico saranno 74. Sul podio al primo posto il nuovo primato di Civitavecchia (con 3,5 milioni di passeggeri), seguita da Genova (1,7 milioni) e Napoli (1,6 milioni). A seguire anche alcune novità: tra i primi 10 ci saranno infatti in ordine Livorno, Palermo, Savona, Messina, La Spezia, Venezia e Trieste. Su base regionale, grazie all'ottima performance di Civitavecchia il Lazio supererà per la prima volta la Liguria, con 3,5 milioni contro 3,1 milioni di passeggeri. Seguono Campania (1,8 milioni) e Sicilia (1,5 milioni). Ma è in Liguria che si concentra l'83% delle agenzie marittime alle quali è affidata la gestione degli scali delle navi da crociera nei porti italiani. Tra le compagnie che nel 2024 movimenteranno il maggior numero di passeggeri, spicca ancora Msc Crociere che sfiorerà i 4,5 milioni di passeggeri movimentati. A seguire Costa Crociere (2,7 milioni), Norwegian Cruise Line (1,2 milioni), Royal Caribbean (1,1 milioni) e Celebrity Cruises (800 mila). I mesi più trafficati per gli approdi delle navi saranno quelli di maggio con 722 scali, ottobre con 708 scali e settembre con 701 scali. Il giorno più trafficato sarà Sabato 8 Giugno, con 28 navi ormeggiate nei porti italiani e oltre 87.000 passeggeri movimentati in 24 ore. La crescita proseguirà anche nel 2025, quando - sulla base delle prime analisi di valutazione effettuate - i passeggeri movimentati nei porti italiani si prevedere supereranno i 13,9 milioni. "L'Italia si riconferma prima destinazione crocieristica nel Mar Mediterraneo. La crescita non si arresterà per tutto il biennio 2024-2025, grazie anche a diverse compagnie americane che hanno scelto di posizionare alcune unità nel Mar Mediterraneo durante i mesi invernali" è il commento di Sergio Senesi. "Concludo con un dato molto importante, quello relativo all'età



Market report Msc Crociere dominatore (con 4,5 milioni di ospiti) di un mercato che anche nel 2025 proseguirà la sua crescita verso quota 13,9 milioni. Una nave su quattro ha meno di 4 anni di vita di Redazione SHIPPING ITALY Il 2024 sarà un altro anno da record per l'Italia delle crociere secondo le previsioni di Cemar Agency Network che confermano gli indicatori di crescita del traffico nei porti italiani già evidenziati nel 2023 e collegati alla forte ripresa della domanda da parte del mercato. "Vediamo segnali di una crescita importante anche per l'anno in corso. Una crescita che non riguarda esclusivamente il numero di passeggeri movimentati ma anche, per la prima volta dopo molti anni, l'aumento di spesa pro capite" ha commentato Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network, dal Seatrde Cruise Global in corso a Miami. "Crescono soprattutto i crocieristi stranieri in transito nei porti italiani, con ricadute importanti sull'economia del territorio" aggiunge. Nel 2024 il nuovo record si attesterà a 13,8 milioni di passeggeri movimentati nei porti della penisola, con 5.187 toccate navi e ben 166 unità che solcheranno le acque italiane in rappresentanza di 53 compagnie di navigazione. I porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico saranno 74. Sul podio al primo posto il nuovo primato di Civitavecchia (con 3,5 milioni di passeggeri), seguita da Genova (1,7 milioni) e Napoli (1,6 milioni). A seguire anche alcune novità: tra i primi 10 ci saranno infatti in ordine Livorno, Palermo, Savona, Messina, La Spezia, Venezia e Trieste. Su base regionale, grazie all'ottima performance di Civitavecchia il Lazio supererà per la prima volta la Liguria, con 3,5 milioni contro 3,1 milioni di passeggeri. Seguono Campania (1,8 milioni) e Sicilia (1,5 milioni). Ma è in Liguria che si concentra l'83% delle agenzie marittime alle quali è affidata la gestione degli scali delle navi da crociera nei porti italiani. Tra le compagnie che nel 2024 movimenteranno il maggior numero di passeggeri, spicca ancora Msc Crociere che sfiorerà i 4,5 milioni

Shipping Italy

Focus

delle 166 navi da crociera che scaleranno i porti italiani nel 2024. Saranno infatti 1.218, pari al 23,4% del totale, le toccate navi effettuate con unità costruite negli ultimi 4 anni: tra queste 1.218 toccate navi, 568 riguarderanno navi alimentate a Gnl, che garantiscono una drastica riduzione delle emissioni inquinanti rispetto alle navi alimentate con combustibile tradizionale. Siamo dunque di fronte a un chiaro segnale dell'attenzione che le compagnie riservano al nostro Mar Mediterraneo, grazie all'innovazione tecnologica. L'industria delle crociere sta infatti contribuendo in maniera determinante alla ricerca in termini di sostenibilità, con l'obiettivo di salvaguardare l'ambiente attraverso l'utilizzo di navi sempre più nuove, green e sofisticate e di carburanti più puliti". **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.**

Shipping Italy

Focus

Mercitalia Logistics e Logtainer uniscono le forze per nuove iniziative

Economia Prevista la costituzione di una Newco per servizi di trazione dedicati e realizzazione di nuovi terminal sia in Italia che all'estero di Redazione SHIPPING ITALY Sviluppare nuovi servizi intermodali integrando trasporto su ferro, gomma e mare in Italia e in Europa. È questo il principale obiettivo del Memorandum Of Understanding firmato da Mercitalia Logistics e Logtainer, "che consolida la partnership tra le due aziende e crea le basi per lo sviluppo di nuove iniziative a supporto dello shift modale" si legge nell'annuncio. Più in dettaglio lo scopo è quello di "costruire - si legge nella nota - una Newco per lo sviluppo dell'intermodalità mare-gomma-ferro grazie a servizi di trazione dedicati e alla realizzazione di nuovi terminal sia in ambito nazionale che internazionale". Lo scorso dicembre Luigi Negri, presidente di Finsea, aveva rivelato il progetto di Logtainer di trasformarsi da Mto a impresa ferroviaria acquisendo o noleggiando locomotori per la trazione ferroviaria Secondo Logtainer questo accordo rappresenta "un ulteriore passo per offrire al mercato del trasporto container soluzioni sostenibili in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione Europea attraverso un maggiore utilizzo della ferrovia per il trasporto delle merci". Il multimodal transport operator, il cui capitale è in mano alle società Finsea della famiglia Negri, alla I.L. Investimenti di Giulio Schenone, a Gastaldi Group della famiglia Cerruti e alla T.C.I.P. della famiglia Magillo Magillo (oltre a una minimale partecipazione di Hupac), vende ogni settimana servizi di trasporto container su treno da alcuni dei maggiori scali marittimi italiani (Genova, Vado Ligure, Livorno e La Spezia) verso gli interporti del Nord Italia (Limite di Pioltello, Rubiera, Padova, Pordenone, Piacenza e Rivalta Scrivia). N.C. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

