



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 13 gennaio 2024**



Prime Pagine

13/01/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 13/01/2024	8
13/01/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 13/01/2024	9
13/01/2024	Il Foglio Prima pagina del 13/01/2024	10
13/01/2024	Il Giornale Prima pagina del 13/01/2024	11
13/01/2024	Il Giorno Prima pagina del 13/01/2024	12
13/01/2024	Il Manifesto Prima pagina del 13/01/2024	13
13/01/2024	Il Mattino Prima pagina del 13/01/2024	14
13/01/2024	Il Messaggero Prima pagina del 13/01/2024	15
13/01/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 13/01/2024	16
13/01/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 13/01/2024	17
13/01/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 13/01/2024	18
13/01/2024	Il Tempo Prima pagina del 13/01/2024	19
13/01/2024	Italia Oggi Prima pagina del 13/01/2024	20
13/01/2024	La Nazione Prima pagina del 13/01/2024	21
13/01/2024	La Repubblica Prima pagina del 13/01/2024	22
13/01/2024	La Stampa Prima pagina del 13/01/2024	23
13/01/2024	Milano Finanza Prima pagina del 13/01/2024	24

Primo Piano

12/01/2024	Ansa Ad Ancona il 'Porto svelato', percorso tra scalo, città e mare	25
------------	---	----

Venezia

12/01/2024	Ansa	26
<hr/>		
12/01/2024	Informatore Navale	27
<hr/>		
12/01/2024	La Gazzetta Marittima	29
<hr/>		

Genova, Voltri

12/01/2024	AskaneWS	30
<hr/>		
12/01/2024	BizJournal Liguria	31
<hr/>		
12/01/2024	BizJournal Liguria	32
<hr/>		
12/01/2024	Genova Today	34
<hr/>		
12/01/2024	Genova Today	36
<hr/>		
12/01/2024	La Gazzetta Marittima	38
<hr/>		
12/01/2024	PrimoCanale.it	40
<hr/>		
12/01/2024	PrimoCanale.it	41
<hr/>		
12/01/2024	PrimoCanale.it	42
<hr/>		
12/01/2024	Ship Mag	43
<hr/>		
12/01/2024	Ship Mag	44
<hr/>		
12/01/2024	Ship Mag	45
<hr/>		

La Spezia

12/01/2024	La Gazzetta Marittima	46
<hr/>		

12/01/2024	La Gazzetta Marittima	47
Corso ITS mobilità, gli esiti		

Ravenna

12/01/2024	ravennawebtv.it	48
La Pigna: "Agnes: un progetto che fa acqua"		

Livorno

12/01/2024	Informatore Navale	54
MARINA MILITARE: OPEN DAY IN ACCADEMIA NAVALE PER I FUTURI UFFICIALI DESIDEROSI DI IMBARCARSI IN UN'ESPERIENZA STRAORDINARIA		
12/01/2024	Informatore Navale	55
ADSPMTS - Marina del Mediceo, firmato l'atto di concessione		
12/01/2024	Informazioni Marittime	56
A Livorno firmato l'atto di concessione per il porto turistico		
12/01/2024	La Gazzetta Marittima	57
Open Days all'Accademia Navale		
12/01/2024	La Gazzetta Marittima	58
Container a Livorno, un anno stabile		
12/01/2024	La Gazzetta Marittima	59
Darsena Europa, "pole pole"		

Piombino, Isola d' Elba

12/01/2024	Port News	60
Incendio a bordo del traghetto Moby Bastia		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

12/01/2024	Shipping Italy	61
Anche ad Ancona parte l'iter per il rinnovo della concessione del rimorchio		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

12/01/2024	CivOnline	62
Il porto di Civitavecchia si conferma centrale per Msc		
12/01/2024	CivOnline	63
Ispra porta Strong Sea Life anche a Civitavecchia		

12/01/2024	La Provincia di Civitavecchia	64
	Il porto di Civitavecchia si conferma centrale per Msc	

Napoli

12/01/2024	Ansa	65
	Geo Barents salva 37 migranti, assegnato il porto di Napoli	
12/01/2024	Messaggero Marittimo	66
	Napoli e Salerno, il sopralluogo di Rixi sui due porti in espansione	
12/01/2024	Napoli Village	68
	Visita viceministro Rixi nei porti di Napoli e Salerno	

Brindisi

12/01/2024	Brindisi Report	70
	Anche il notaio Errico contro il deposito Edison: "I capi istituzionali si diano una mossa"	

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

12/01/2024	Ship Mag	72
	Porto di Augusta, una linea ferroviaria per container: al via progetto da 110 milioni di euro	

Cagliari

12/01/2024	Ansa	73
	Nuove strategie e più traffico internazionale per i porti	
12/01/2024	Il Nautilus	74
	AdSP Mare di Sardegna: Approvati il Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 e il dettaglio delle destinazioni d'uso a Su Siccu	
12/01/2024	Informare	77
	Porti della Sardegna, approvato il Piano Operativo Triennale 2024-2026	
12/01/2024	Informatore Navale	78
	Adsp - Approvati il Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 e il dettaglio delle destinazioni d'uso a Su Siccu	
12/01/2024	Informazioni Marittime	81
	Porti della Sardegna, approvato il Piano Operativo Triennale 2024-2026	
12/01/2024	Messaggero Marittimo	83
	I porti della Sardegna pianificano il futuro	
12/01/2024	Sardinia Post	86
	Sistema portuale Sardegna, approvato piano 2024-2026: sfida su energia e rotte internazionali	
12/01/2024	Sea Reporter	88
	AdSP del Mare di Sardegna: approvato il Piano Operativo Triennale 2024	

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

12/01/2024	Informare	91
Approvato il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dei porti dello Stretto		
12/01/2024	Messaggero Marittimo	92
Approvato il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dei porti dello Stretto		
12/01/2024	Oggi Milazzo	93
Parco "Traimari", i dubbi di Italia Nostra. «L'area resterà nel degrado ancora per dieci anni»		
12/01/2024	Shipping Italy	95
Un project cargo di Simi Trasporti sbarcato al porto turistico di Giardini Naxos (FOTO)		
12/01/2024	Shipping Italy	96
Comet, in lizza per restare a Tremestieri, rispolvera il progetto di deposito Gnl		
12/01/2024	Stretto Web	97
Il Ministero dei Trasporti ha approvato il Dpss dell'Autorità Portuale dello Stretto di Messina DETTAGLI		
12/01/2024	Stretto Web	98
Msc Crociere: nel 2024 nuovo record passeggeri in Italia, sarà boom per Messina		

Augusta

12/01/2024	IL Sicilia	100
Siracusa nell'Autorità di Sistema Portuale? Bandiera dice sì: "Adesione sarebbe strategica"		
12/01/2024	Messaggero Marittimo	102
Porto di Augusta, nuova linea ferroviaria		

Focus

12/01/2024	Ansa	103
Tajani, avvertiti dagli Usa sull'intervento nel Mar Rosso		
12/01/2024	Informare	104
Il forte calo del traffico dei container attraverso Suez non avrà un sensibile impatto sul commercio mondiale né sull'inflazione		
12/01/2024	Informatore Navale	106
MSC CROCIERE PRESENTA IL SUO 2024		
12/01/2024	La Gazzetta Marittima	109
Federagenti: il nodo gordiano dell'Africa		
12/01/2024	L'agenzia di Viaggi	111
Espansione Msc Crociere in Usa: Galveston quarto homeport		
12/01/2024	PrimoCanale.it	112
Crisi Mar Rosso, impennata dei noli e aumentano i costi dei container		
12/01/2024	Ship Mag	113
L'allarme di De Rosa: "A rischio export italiano tra crisi nel Mar Rosso e nuove tasse europee"		

12/01/2024 **Ship Mag** 115
Crociere, maxi-ordine a Fincantieri dal gruppo Carnival

12/01/2024 **Shipping Italy** 116
Nel 2024 Msc Crociere si aspetta un record di 4,2 milioni di passeggeri in Italia

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 988281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 639210
mail: servizioclienti@corriere.it

ALTAVIA
DEBORAH COMPAGNONI
NEI NEGOZI OVS E SU OVS.IT

Il dipinto di Manetti Sgarbi, perquisizioni e quadro sequestrato
di **Giovanna Cavalli** e **Fulvio Fiano**
a pagina 23



Domani in edicola
I linguaggi dell'odio
sul numero de la Lettura e già oggi nell'app

ALTAVIA
DEBORAH COMPAGNONI
NEI NEGOZI OVS E SU OVS.IT

Minacce di rappresaglia e missili. Sale il prezzo del petrolio. La difesa di Israele all'Aia: «Genocidio? Un'accusa distorta»

Yemen, la guerra si allarga

I raid angloamericani contro gli Houthi. Giallo sulla richiesta di intervento italiano nel Mar Rosso

LE PROVE E LA DIFESA

Olindo e Rosa, radiografia di un processo lungo 17 anni

QUEL BENE COLLETTIVO

di **Federico Rampini**

L'America resta indispensabile per la sicurezza economica mondiale. Ma la sua forza militare pur imponente non basta a spegnere i focolai che altri continuano ad accendere. Lo scivolamento verso quella che papa Francesco chiama la terza guerra mondiale rischia di essere evitato, paradossalmente, da una ritirata Usa sotto la presidenza dell'isolazionista Donald Trump. Gli ultimi interventi militari americani (con appoggio britannico) contro gli Houthi dello Yemen, sono al tempo stesso una escalation e una missione incompiuta. Più che dare risposte aprono nuovi interrogativi. Gli Houthi, che non possono agire senza l'appoggio dell'Iran, hanno moltiplicato gli attacchi contro navi mercantili nel Mar Rosso, e non colpiscono solo cargo israeliani. L'intervento angloamericano contro di loro è un'operazione difensiva, di polizia, a protezione della libertà di navigazione. Non è in gioco un interesse vitale degli Stati Uniti, che da anni hanno smesso di dipendere dal petrolio arabo e hanno raggiunto l'autosufficienza energetica. In questo caso il gendarme americano difende un bene collettivo — la sicurezza del trasporto marittimo — a cui sono più legati in quell'area l'Europa e la Cina.

continua a pagina 30



di **Battistini, Fubini, Galluzzo, Ippolito, Nicastro, Olimpio** da pagina 2 a pagina 9

IL GENERALE PETRAEUS

«Libano, Iraq C'è il rischio di escalation»

di **Viviana Mazza**

«I rischi di escalation in Medio Oriente ci sono già. E potrebbero coinvolgere Libano, Iraq e Siria». Questa la valutazione del generale americano Petraeus.

a pagina 3

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Il no di Roma

Intorno a capodanno Stati Uniti e Regno Unito chiesero ad alcuni alleati un «attivo coinvolgimento» in un'azione contro gli Houthi in Yemen. Tra gli alleati c'era anche l'Italia.

continua a pagina 6

di **Giusi Fasano**

e **Andrea Pasqualetto**



Dicassette anni e 32 giorni. Tanto è passato dalla prima volta in cui abbiamo sentito parlare della «strage di Erba». Ed è tutt'altro che finita. In una anonima e tranquilla corte di Erba, nel Comasco, una coppia, per alcuni diabolica per altri incapace di intendere e volere, Olindo Romano e Rosa Bazzi, uccide a colpi di spranga e coltello l'odiata vicina di casa con il figlio di due anni, sua madre, e la signora dell'ultimo piano scesa a portare fuori il cane nel momento sbagliato.

a pagina 21

LEI SI SALVA, FERMATO L'EX

Le minacce e le 12 coltellate sul bus a Milano

di **Matteo Castagnoli**
a pagina 20

AUTÒ MESSINA DENARO

Condannata la «vivandiera» del padrino

di **Lara Sirignano**
a pagina 20

GIANNELLI



Politica Salvini in aula: lo sbarco negato, pressione sull'Ue

I dem divisi su Schlein in lista Sardegna, FdI candida Truzzu

di **Alessandra Arachi** e **Marco Cremonesi**

L'idea di Elly Schlein di candidarsi alle elezioni europee sta mettendo in subbuglio il Pd. Netto l'intervento di Prodi: «Il mio no vale per tutti i leader». Ma è tensione anche nella maggioranza per le elezioni regionali. In Sardegna FdI lancia Paolo Truzzu, stallo con la Lega su Solinas. A Palermo il processo Open Arms, parla Salvini.

da pagina 10 a pagina 15

L'ALINEA DEL PROFESSORE

Il Pd e il ricorso a Prodi, eterno padre nobile

di **Antonio Polito**
a pagina 13

L'EX PREMIER DA VON DER LEYEN

Draghi lancia l'allarme «L'Europa è fragile»

di **Francesca Basso**
a pagina 15

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Mission impossible

Se non avete mai visto un uomo felice, guardate qui: Roberto Gualtieri, immortalato ai Golden Globes in smoking, papillon e sorriso da imbucato. Accanto alla divina Meryl Streep, ma soprattutto lontano, lontanissimo da crateri e cantieri stradali, e dalle muraglie d'immondizia che tanto lo deprimono quando capita a Roma, la città di cui è involontariamente sindaco.

La vulgata ufficiale sostiene che Gualtieri è andato a Hollywood per attrarre investimenti, ma sfogliando i suoi selfie con Dua Lipa e William Dafoe, si capisce che a essere attratto era lui: da quell'inebriante luccichio. Va capito, gli è toccato in sorte un mestiere che proprio lo annoia. Lo avessero almeno fatto sindaco di Sanremo, una settimana all'anno si sareb-

be divertito a cantare con la chitarra in mano davanti all'Ariston, magari anche dentro. Invece Roma, oltre che di sorrisi e canzoni, ha bisogno di amministratori prosaici e un po' pedanti che si concentrino da mattina a sera sulle piccole cose di cui a nessuno piace occuparsi, ma che rappresentano la base della convivenza civile. Strade ilse, trasporti agili, parchi puliti, cassonetti vuoti e svuotati a mezzanotte o all'alba, essendo quella italiana l'unica capitale del mondo conosciuto in cui i camion della spazzatura passano, quando passano, nelle ore di punta, creando ingorghi onirici. Più che con gli attori di Hollywood, servirebbe un sindaco che facesse amicizia con gli spazzini di Stoccolma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL RUMORE NON FA BENE
IL BENE NON FA RUMORE

Convinti della responsabilità sociale di ogni impresa.
Orgogliosi del nostro impegno verso l'inclusione, la riduzione dei divari e il miglioramento della qualità della vita.

www.ambrosetti.eu



40113
9 771120 498008
Pubblicazione Speciale in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1, D.M. Milano





Cairo minaccia di candidarsi a sindaco di Milano e chiede al governo di aiutare il calcio e non toccare i tetti pubblicitari in tv. Candidatura o pizzino alle destre?



Sabato 13 gennaio 2024 - Anno 16 - n° 12
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Abbonati € 3,00 - € 16,00 con il libro "La scagura"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

È L'ON. TRANCASSINI

L'oste di Meloni si pappa la buvette di Montecitorio



PROIETTI A PAG. 5

SUNAK SOCCORRE BIDEN

Usa: "Scomparse le armi per Kiev" L'Uk ne invia altre

PARENTE E PROVENZANI A PAG. 9

LA GUERRA SI ALLARGA

Lotta anti-Houthi: la Ue manda navi e Roma resta fuori

MANTOVANI A PAG. 8

FINCANTIERI INCASSA

Amianto: il fondo vittime risarcisce anche i colpevoli

ROTUNDO A PAG. 16

"QUI NON È GRADITO"

1962: gli svizzeri danno a Sordi della spia russa

Federico Pontiggia

Alberto Sordi? "Una spia sovietica". Cose dell'altro mondo, sì, ma vicino, vicinissimo: la Svizzera. Sulla carta, e pensiamo proprio a *Il Male*, una riuscitissima *boutade*, della serie "Ugo Tognazzi è il capo delle Br" famosamente strillato dal giornale satirico nell'aprile del 1979, ma qui la presa in giro lascia il posto alla ricerca d'archivio, la trappola alla Storia: tutto vero.

A PAG. 19



BENETTON, INTESA, FIAT&C. Ecco la lista dei clienti del renziano

Mentre Renzi comandava, Carrai incassava 26 milioni

■ Nel 2013 il manager ha pochi clienti. Dal 2014, con l'amico al governo, il boom: big della finanza, Spa statali e concessionari. Per condotte simili, in mezza Ue i politici rischiano decadenza o arresto

GRASSO E PIPITONE A PAG. 2-3



VITTORIO SGARBI IL SOTTOSEGRETARIO INDAGATO PER DUE SCANDALI

Perquisito per il quadro e interrogato sulle tasse



TELA SEQUESTRATA
I CARABINIERI NELLE TRE CASE DEL CRITICO PER IL MANETTI "RUBATO". E I PM LO INTERROGANO PER sottrazione ALLE IMPOSTE FRAUDOLENTA

BISIGLIA E MACKINSON A PAG. 4

MEGA-CONDONO A SPESE DELLO STATO
Il concordato fiscale agli autonomi premia chi evade di più. L'analisi: le tasse più alte ai redditi più bassi

BONETTI E BRUSINI A PAG. 17

LE CONFESSIONI DEI DUE

"Così li abbiamo uccisi": parola di Rosa e Olindo



TRINCHELLA A PAG. 10-11

LE NOSTRE FIRME

- Tedesco I paradossi del garantismo a pag. 13
- Corrias 30 anni fa: B. dalla rimessa a pag. 18
- Gentili Ferragni e il Grande Gatsby a pag. 13
- Valentini Mordacchia ai giornalisti a pag. 13
- Vitali Il mio "inattivo da piazza" a pag. 24
- Luttazzi Viva le pappe e i Minipimer a pag. 12

CHE C'È DI BELLO

L'"Enea" di Castellitto jr., il Pirandello "frizzato" e la "Trilogia" di Trevisan

DA PAG. 20 A 23

La cattiveria

Norilo: no all'estradizione in Argentina del prete accusato di torture e omicidio. È il padre spirituale delle sue riforme

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Parlandone da sveglio

» Marco Travaglio

Fermi tutti, nessuno si muova: Gentiloni prepara l'addio a Bruxelles: "Torno a Roma, non vado in pensione" (Rep). Gentiloni lascia l'Europa e scalda i centristi Pd (Messaggero). "Si agitano le correnti" (Libero). Meccojoni, direbbero i francesi. Su Rep il maresciallo Tito assicura che sarà lui, Er Moviola, "il federatore in grado di unire il centrosinistra", forse per via del suo incontenibile dinamismo. Sul Corriere Maria Teresa Renzi assicura che "il ritorno di Gentiloni scatena le ipotesi tra i dem. E c'è chi spera: sarà lui il federatore". L'idea che qualcuno fra i dem "speri" in lui (parlandone da sveglio), o si "scaldi" con quella stufa spenta, o si "scateni" e "agiti" per quel ficus da interni da idea di com'è ridotto il Pd. Che non necessiterebbe di un segretario o di un federatore, ma di un partito, visto che su Kiev ha appena espresso quattro posizioni, sull'abuso d'ufficio due, sui mandati dei "governatori" c'è chi ne vuole due e chi tre e chi infiniti, sulla candidatura-civetta della Schlein alle Europee sono tutti contro tranne lei, su Israele e Palestina peggio mi sento, sulle alleanze c'è chi le vuole con Conte e chi con Renzi e Calenda e chi solo con Calenda e chi solo con Renzi. Del resto la Schlein assicura che il "risveglio dell'Europa" (quale? quando?) è tutto merito di Gentiloni, a cui nessuno sospettava si atteggiasse il concetto di risveglio, semmai quello di letargo.

Frattanto Paolo Gentiloni Silveri, conte di Filottrano, Cingoli, Macerata e Tolentino commemora Sassoli, che dieci anni fa sfidò lui e Marino alle primarie per Roma. Risultato: Marino 50%, Sassoli 30, Gentiloni 15 (terzo su tre). Ma qui le disfatte fanno *curriculum* e, anziché ritirarsi, il trombatissimo Paolo fu promosso ministro degli Esteri come Gentiloni, premier come Silveri, commissario Ue come Filottrano e presidente del Pd come Cingoli. Restandogli da spendere i bonus di Macerata e Tolentino, ora è atteso da nuove elettrizzanti avventure. Federatore o segretario o allenatore della Roma (anche se Juvè, o forse proprio per questo), si vedrà. Se Ely non l'hanno vista arrivare, lui non lo vedi tornare, anche perché non ti eri mancato accorto che fosse partito. Il suo motto è "Fate come se non ci fossi" e quello degli astanti "Ah, ci sei? Buono a saperli". Se la Schlein dovesse perdere la battaglia per cambiare il Pd, peraltro mai iniziata, lui sarebbe il segretario perfetto e, diversamente dagli altri, potrebbe persino durare. Lo sport del tiro al leader con lui non funzionerebbe: provate a sparare a un ectoplasma. Il rischio è che poi gli elettori, non vedendolo, non lo votino. Ma c'è sempre il caso che, dopo aver votato Pd per abitudine, per disperazione, per rassegnazione e per sbaglio, la gente si trascini a votarlo per ipnosi.



ANNO XXIX NUMERO 11 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASIA SABATO 13 E DOMENICA 14 GENNAIO 2024 - € 2,50 + € 0,50 con il POGGIO REVIEW n. 25

Urbano sindaco di Milano? La folle idea di Cairo convince solo il Corriere. Ma lo facesse davvero, sai che sballo per i milanesi intristiti

Quando con audace colpo di mano s'impadronì del Corriere, nessuno credeva che sarebbe riuscito a salvarlo dai debiti. E invece. Quando prese La7, nessuno pensava che l'avrebbe ripescato dalla sprofondatura...

to il: lo farebbe il sindaco di Milano? E lui, che alla lunga non sa dire di no: "Il sindaco di Milano? Perché no, la adoro, è la mia città".

le Juve, anzi regalano pure la maglietta agli abbonati. Il Corriere, non potendo fare altrettanto col Toro, mette con invidiabile frequenza in vetrina il miglior brand che ha: cioè il suo presidente in persona.

rivale per tutta una vita? "ma era uno che si comprava il Milan, non il Toro. Insomma un Bloomberg alla milanese (anzi tricolore) quasi un Milei, ma non ditelo a La7 o si fanno esplodere. Uno spariatore, un fantasista a tutto campo con un po' di idee nuove.

Salvini si "sacrifica" in Sardegna. La carta Bagnai per le Europee

La Lega vuole fare pesare a Meloni la rottura con Solinas. Il "caso Dc" rischia di far slittare le regionali

Ipotesi Zaia commissario Ue

Roma. Salvini ora fa Calimero. E' offeso e nero nero. E' una strategia. In Sardegna per colpa di Meloni la Lega deve ora rompere con il Partito sardeo d'azione di Solinas. Il leader della Lega ripete che per lui "l'unità del centrodestra, del governo, viene prima di tutto".



MATTEO SALVINI

La verità di Pozzolo

"Mi scaricano per difendere Delmastro, che non era certo a Canicattì". Parla il deputato

Roma. "Dentro Fratelli d'Italia stanno accadendo cose strane, si cerca di uccidere me per salvare altri". La linea sarebbe quella di parlare solo con i magistrati perché "esclusivamente in quella sede uscirà fuori la verità, tutta la verità: non sono sicuro".

"E pensare che prima di tutto questo mi stavo occupando del Piano Mattei". Onorevole Pozzolo, davvero Giorgia Meloni aveva scelto lei per illustrare alla Camera il decreto sul grande progetto del governo per l'Africa?

PROCESSARE L'IRAN, NON ISRAELE

Gli houthi nel Mar Rosso. Hezbollah in Libano. Hamas a Gaza. E poi l'odio contro gli ebrei, l'esportazione del terrore, le armi a Putin. All'Aia si dovrebbe discutere subito di come fermare il terrore iraniano e non di come delegittimare Israele

A volte bisognerebbe semplicemente ascoltare, aprire gli occhi e prendere sul serio ciò che dicono i nemici dell'occidente. "Allahu Akbar, morte all'America, morte a Israele, morte all'islam".

volti alle navi internazionali - attacchi che hanno costretto alcune delle più grandi compagnie di navigazione del mondo a smettere di navigare attraverso il Mar Rosso e il canale di Suez



G. CARUSO

All'Aia a voce alta

Nessun vittimismo, davanti alla Corte la difesa di Israele è decisa. I cento giorni di guerra

Roma. Gailit Rajuan fa parte della squadra degli avvocati che rappresentano Israele all'Aia. Ha preso la parola davanti ai giudici della Corte internazionale di giustizia, e ha iniziato a elencare tutti i possibili crimini che Hamas ha trasformato in luoghi di guerra.

Il quid di Elly

Si candida in Europa, ma teme di restare sola. Dunque vorrebbe pure la sardina Santori o Zan

A dispetto della domanda che angustia, e a dispetto della domanda che angustia, è "Elly Schlein, dirigente del Pd e ex europarlare". Elly Schlein non si diceva "Elly Schlein".

Il comizio di Matteo

Salvini parla al processo Open Arms di Palermo. Ma sui fatti del 2019 cade in contraddizione

Roma. Un'ora di dichiarazioni spontanee, che a tratti sono sembrate un po' un comizio che un intervento in sede giudiziaria. Così il leader della Lega Matteo Salvini ha affrontato ieri l'udienza del processo Open Arms.

La coalizione disunita

Solo americani e britannici contro gli houthi. L'Italia richiama il Fasan

Roma. Dal 7 ottobre a oggi sono stati 115 gli attacchi delle milizie filo-iraniane alle basi militari americane fra Siria e Iraq, 55 i paesi coinvolti dalle minacce dei ribelli houthi nel Mar Rosso e 27 gli attacchi alle navi commerciali in transito.

Il capo degli houthi

Lo yemenita vuol essere il nuovo paladino della lotta all'occidente. Molto sprezzo del pericolo

Roma. Abdul Malik al Houthi, il capo degli yemeniti di Ansar Allah, sta usando questa guerra per diventare il nuovo paladino in mezzo della lotta violenta anti israeliana e anti occidentale in medio oriente.

L'asse di Londra

Sunak guida il blitz contro gli houthi e va a Kyiv a siglare l'accordo sulla sicurezza di oggi e di domani

Milano. Nella notte tra giovedì e venerdì, il premier britannico Rishi Sunak ha riunito ministri e militari, ha dato assieme agli Stati Uniti il via ad un'operazione mista di "autodifesa" contro gli houthi yemeniti.

Insoportabili silenzi

Non si può parlare di femminicidi ignorando ciò che è accaduto il 7 ottobre alle donne israeliane

Al direttore - La violenza contro le donne - quel tipo di violenza specifico, esercitato sulle donne in quanto tali - è diventato finalmente un tema.

DI EUGENIA ROCCELLA

ma centrale nel dibattito pubblico, non più confinato nelle pagine di cronaca nera o affidato a commenti di qualche femminista.

Questa consapevolezza, però, dovrebbe prescindere dalle pulsioni ideologiche e anche dalle opinioni politiche. Poiché a essere minacciata è la libertà delle donne, insieme al loro corpo e alla loro stessa identità.

La rete della propaganda russa nei comuni italiani

Luna a pagina quattro

Andrea's Version

Gli ebrei avviano, prima di rischiare di colpire civili. Poi ne colpiscono, non possono evitarlo. Si chiama guerra e la guerra è schifosa.

Taiwan, la democrazia che vuole resistere

Pompioli nell'inserto IV

La missione non era affatto semplice: spiegare la linea del Pd sull'Ucraina dopo la gestione confusionaria del voto in Parlamento.

Il Pd e l'illogico Peppe

Provenzano prova a spiegare la linea Schlein sull'Ucraina: è la tattica che prevale sulla logica

Provenzano prova a spiegare la linea Schlein sull'Ucraina: è la tattica che prevale sulla logica

(Antonicucci segue a pagina quattro)

La fede a cronometro. Benedizioni a tempo

Mazzuzzi nell'inserto III

Alessandro Perugini, in arte Pera Toons, ha un regalo per i figli dei lettori del Foglio.

La rete della propaganda russa nei comuni italiani

Luna a pagina quattro

Gli ebrei avviano, prima di rischiare di colpire civili. Poi ne colpiscono, non possono evitarlo.

Andrea's Version

Gli ebrei avviano, prima di rischiare di colpire civili. Poi ne colpiscono, non possono evitarlo.

Taiwan, la democrazia che vuole resistere

Pompioli nell'inserto IV

La missione non era affatto semplice: spiegare la linea del Pd sull'Ucraina dopo la gestione confusionaria del voto in Parlamento.

Il Pd e l'illogico Peppe

Provenzano prova a spiegare la linea Schlein sull'Ucraina: è la tattica che prevale sulla logica

Provenzano prova a spiegare la linea Schlein sull'Ucraina: è la tattica che prevale sulla logica



il Giornale



DA 50anni CONTRO IL CORO

SABATO 13 GENNAIO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 11 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
058.732.4071 | Giornale inf. notiziablog

VENTI DI GUERRA

Nuovo disordine mondiale

Dopo Ucraina e Gaza, tensione in Yemen: raid Usa e inglesi sulle basi degli Houthi armati dall'Iran. E l'islam minaccia l'Occidente

di Fausto Biloslavo e Gian Micalessin

■ Il globo è nel caos. La guerra marina dei terroristi yemeniti è l'ultimo tassello, dopo le guerre in Ucraina e Israele, di un nuovo disordine mondiale.

con Cesaretti e Guelpa da pagina 2 a pagina 5

l'editoriale

CHI CERCA I FASCISTI NON VEDE IL CAOS

di Alessandro Sallusti

Oggi si vota a Taiwan, piccolo Stato-isola al largo della Cina (una volta e mezzo la Lombardia) con soli ventidue milioni di abitanti (il doppio della Lombardia) che dal 1949 rivendica di essere la vera e unica Cina. Storia complicata e un po' surreale che sta però tenendo il mondo con il fiato sospeso. Nelle urne si scontrano due schieramenti, uno che difende ad ogni costo l'autonomia da Pechino, l'altro più disponibile al dialogo con la grande Cina che da sempre e con sempre maggiore determinazione rivendica la sovranità sull'isola. E fin qui sarebbero anche affari loro, se non fosse che buona parte del mondo occidentale, America in testa, è pronta a difendere anche con le armi l'indipendenza dell'isola, cioè a entrare in guerra con la Cina, in altre parole ad aprire la Terza guerra mondiale.

C'è un libro, uscito nel 2021 negli Stati Uniti e scritto sotto forma di romanzo da due dei massimi analisti militari, che addirittura fissa la data dell'evento: 2034, da cui lo scarno titolo. Racconta come Cina e Iran alleati, dopo aver colmato il gap tecnologico con l'America, scatenano a sorpresa la tempesta perfetta partendo proprio da due aree del mondo al centro dell'attenzione e della tensione in queste ore: il mare intorno a Taiwan e l'area prossima all'Iran (proprio ieri americani e inglesi hanno colpito in Yemen le basi dei terroristi filo iraniani che imperversano nel Mar Rosso bloccando i traffici commerciali via nave dell'Occidente). «Gli autori sanno bene cosa scrivono», si legge nella recensione che il *The Wall Street Journal* ha pubblicato di «2034» e bisogna ammettere che tassello dopo tassello quel terribile mosaico pare comporsi davvero, comprese le mire espansionistiche della Russia di Putin e l'attacco concentrico (militare e politico, con il processo per genocidio) a Israele, baluardo dell'Occidente nel mondo islamico.

Tutto questo per dire quanto è assurdo, ridicolo e stupido che una parte della politica italiana, quella che fa capo alla sinistra, invece che guardare avanti all'ipotesi 2034 per provare a scongiurarla, magari andando oltre un astratto concetto di pace (difficile da realizzare se c'è chi cerca e applica la guerra), si ostini a guardare indietro di cent'anni ossessionata dal 1922, anno uno dell'era fascista. Superfluo ricordare Churchill sui pacifisti dell'epoca pre-bellica: «Potevano scegliere fra il disonore e la guerra. Hanno scelto il disonore, avranno la guerra».

RISCHIO ESCALATION

La diplomazia entri in campo o la polveriera esploderà

di Giovanni Castellana

a pagina 6

LE RICADUTE ECONOMICHE DELLA CRISI

Volta il petrolio, allarme Stretti. Torna l'incubo dell'inflazione

di Angelo Allegri

a pagina 5

IL PROCESSO ALL'AJA

«Genocidio contro di noi» Israele respinge le follie Onu

di Fiamma Nirenstein

a pagina 7

HARAKIRI COMMERCIALE

E Bruxelles sull'auto green fa gli interessi di Pechino

di Pier Luigi del Viscovo

a pagina 13



IL DIPINTO DELLE POLEMICHE

Perquisite le case di Sgarbi. Sequestrato il quadro dei misteri

Manuela Messina a pagina 12

CANDIDATURE PER LE REGIONALI

Centrodestra, la trattativa non si sblocca

Ancora stallo sulla Sardegna. No di Fratelli d'Italia all'ipotesi terzo mandato

di Adalberto Signore

■ Fino a tarda sera non si scioglie il nodo del candidato governatore della Sardegna.

a pagina 8

la stanza di FELTRI

alle pagine 20-21

IL MARCHESE DEL CREMLINO

di Luigi Mascheroni



Anche se la notizia arriva dalla Svizzera, siamo in piena commedia all'italiana. Alberto Sordi - aspettate a ridere - fu sospettato da Berna di essere una spia al soldo dell'Urss capace di rivelare segreti oltrecortina. Forse d'Ampezzo...

Torniamo seri. Secondo il giornale *Urn-er Wochenblatt* del Canton Uri nel 1962 Sordi voleva acquistare un terreno ad Andermatt, famosa località sciistica delle Alpi, dove costruire una villa per le vacanze invernali. Le autorità elvetiche però impedirono la cosa: ad Andermatt c'era una base militare e l'attore romano - erano gli anni della Guerra fredda - poteva essere una minaccia alla sicurezza nazionale. Certo che Alberto Sordi spia del Kgb

apre a trame cinematografiche inquietanti. Monica Vitti agente della Cia. O Aldo Fabrizi confidente del Mossad. «Aho, qua dovete veni pe' magna!». Fu così che Tognazzi divenne il capo delle Brigate rosse.

Strano poi che la notizia - una *boutade* agli occhi di oggi - abbia così tanta rilevanza sui giornali di sinistra, quelli che all'epoca davano a Sordi del mezzo fascista e dentro ad alcuni dei quali ancora lavorano firme già sospettate di esser spie dei servizi cecoslovacchi, peraltro.

E poi Sordi era un democristiano, il perfetto qualunque italiano. Faceva l'Americano, vendeva armi in Africa, si travestiva da inglese... E in effetti, a pensarci bene, ma sì, poteva anche essere comunista. Però di quelli che comandano. «Io so' der KGB, e voi nun siete un cazzo».

all'interno

VERSO IL VOTO
Draghi in Europa
usa ancora
il bazooka:
«Perso slancio»

di Massimiliano Scafi

■ Mario Draghi è tornato sulla scena e mostra un certo interesse per la presidenza del Consiglio europeo. Non a caso ieri ha incontrato in Belgio i commissari Ue. Il suo è stato un discorso da leader: «L'economia europea ha perso slancio, mentre Stati Uniti e Cina corrono».

a pagina 13

«ROSICATA» PER IL 2006
Prodi, il Cav
e la sindrome
della sconfitta

di Filippo Facci

■ L'annuncio di un confronto televisivo tra Giorgia Meloni ed Elly Schlein ha risvegliato i fantasmi di vecchie sfide tra leader. Romano Prodi ha rievocato il colpo mancato di Silvio Berlusconi durante il faccia a faccia nel salotto di Bruno Vespa. E le polemiche tornano sulla scena.

a pagina 14

L'ULTIMO DELIRIO

Il preservativo?
Per le femministe
è patriarcale

di Massimiliano Parente

■ Stasera a Milano, alle 19, si ritroveranno le transfemministe per discutere di una discriminazione assurda, io non ci avevo mai pensato: il preservativo è patriarcale. Sì, pure il preservativo. Ve lo dico meglio: è un mezzo «eterocentrato fallocentrico e monogamo di prevenzione e piacere».

a pagina 14

«ORA SAREMO LEONI»
Fallo di reazione
degli arbitri
(sotto accusa)

di Franco Ordine

con Ruta a pagina 30

IL GIORNO

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATEMENTE

SABATO 13 gennaio 2024*
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

Milano, la Cassazione dà ragione al boss Benigno

Strage di via Palestro

L'ultimo colpo di scena: revisione del processo

Palma a pagina 19



Como, la tragedia del Suv

Morti nel lago

L'autopsia: sono annegati

Pioppi a pagina 18



Maggioranza, ultime ore per l'intesa

Elezioni regionali: il Partito sardo d'azione non cede sul presidente uscente a favore di FdI. Meloni e Tajani frenano sul terzo mandato
Interviste. Toti (Liguria): «Basta vincoli per i governatori». **Calenda**: «Il Pd bloccato dai 5 Stelle. Noi mai più con Renzi»

Servizi
da p. 6 a p. 9

Il terzo mandato

Un problema di politica nazionale

La premier deciderà a giorni dal terzo mandato per i governatori. Una questione che riguarderà da vicino il Veneto di Luca Zaia e la trattativa con la Lega, ma anche i governatori del Pd Bonaccini, De Luca ed Emiliano.

Bruno Vespa a pagina 7

Yemen, Ucraina, Gaza, Taiwan

Troppe crisi nel mondo Serve una guida

La crisi scoppiata nel Mar Rosso è l'ultima di una serie che ha investito il mondo. Prima c'erano state Gaza e Ucraina, tra poco Taiwan. Gli Stati Uniti sono troppo passivi, e l'Occidente è distratto. Prepariamoci al peggio.

Cesare De Carlo a pagina 5

USA E REGNO UNITO COLPISCONO LE BASI HOUTH NEL MAR ROSSO L'ITALIA SOSTIENE LA MISSIONE. I RIFLESSI SULLA NOSTRA ECONOMIA



Yemen, la popolazione brucia bandiere di Usa e Israele dopo l'azione angloamericana nel Mar Rosso

NUOVO FRONTE DI FUOCO

Farruggia e Troise da pagina 2 a pagina 4

DALLE CITTÀ

Milano

Pugnalata sull'autobus riesce a salvarsi Arrestato l'ex

Servizio a pagina 11

Bergamo

Lite per il cane E il Kenya le blocca il passaporto

Donadoni a pagina 18

Mantova, il martire di Belfiore

Spretato e ucciso «Don Tazzoli merita la riabilitazione»

Papa a pagina 27



Sequestrato il quadro conteso

Perquisite le case di Vittorio Sgarbi

Pagnanelli a pagina 8



Intervista a Gianluca Vacchi

«Lascio l'azienda ora web e famiglia»

Carbutti a pagina 14



I legali dei condannati di Arezzo

«Martina cadde per colpa sua»

Bigozzi a pagina 17



UN INTRICATO MISTERO CHE SI SVELA ATTRAVERSO IL PERCORSO SPIRITUALE DI UNA GIOVANE ARTISTA

IL NUOVO ROMANZO DI LORENZO SASSOLI DE BIANCHI

* Sterling & Appleby



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO DICOMI-N° 12 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 456 - ART. 2, COM. 10/A, L. 652/96

Fondato nel 1892



Sabato 13 Gennaio 2024 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - ELBOI 13

Il caso
L'abbaglio svizzero su Alberto Sordi
«Era una spia russa»
Gloria Satta a pag. 11



La serie tv dal 2014
Fiction, il gran ritorno di «True detective»
Foster protagonista
Francesca Scorcucchi a pag. 12



La guerra del Mar Rosso

►Raid Usa e inglese contro i ribelli Houthi che attaccano i mercantili, l'Ue prepara una missione
Allarme delle banche: la crisi nel canale di Suez infiammerà l'inflazione. Impennata del petrolio

La riflessione
Gli equilibri internazionali e le regole democratiche

Romano Prodi

L'anno appena iniziato è stato definito "l'anno delle grandi elezioni". Sono infatti chiamati a votare due miliardi di elettori, cioè la metà della popolazione adulta del globo. Si parte dall'India per passare all'Indonesia, fino ai grandi confronti che più ci riguardano: le elezioni europee di giugno e il confronto americano fra democratici e repubblicani del prossimo novembre. I numeri sembrerebbero quindi battezzare il 2024 come l'anno del trionfo della democrazia. Eppure, esaminando i modi con cui si svolgono queste competizioni, tutti i più autorevoli politologi parlano di "crisi della democrazia". Una democrazia in ritirata in primo luogo per la continua diminuzione degli aventi diritto che si recano alle urne. Ma anche, in casi specifici, perché le elezioni si svolgono in situazioni nelle quali gli oppositori non possono avere voce, come in Russia o Bielorussia, o dove l'opposizione non può in ogni caso vincere, come è già avvenuto negli scorsi giorni in Bangladesh. E anche dove si è in presenza di una crescente tirannia della maggioranza che si esercita.

Continua a pag. 35

Lampi di guerra nel Mar Rosso, con attacchi di Usa e Inghilterra contro i ribelli Houthi. Si prepara una missione Ue. Allarme per l'impennata dei prezzi del petrolio.

Servizi alle pagg. 2 e 3

L'analisi
Il doppio fronte dell'Occidente
Cinzia Battista

Le conseguenze che ha portato il conflitto di Gaza sono inimmaginabili e toccano tutti gli ambiti.

Continua a pag. 35

Regionali, nel centrodestra resta l'ostacolo Solinas in Sardegna
Pressing Pd su Schlein: non corra per l'Ue

Sempre più stringente, tra le forze politiche, il tema candidature alle Europee, alle Regionali e terzo mandato. Pressing nel Pd sulla segretaria Ely Schlein affinché non si candidi all'Europarlamento. E nel discorso per le Regionali tiene banco nel centrodestra la questione Sardegna: il governatore uscente Solinas non è disposto al passo indietro.

Servizi alle pagg. 6 e 7



Ely Schlein, segretaria Pd

Punto di Vespa
La partita (a incastro) del terzo mandato

Bruno Vespa

Giorgia Meloni non ha ancora deciso se approvare la legge sul terzo mandato per i Governatori e difficilmente lo farà prima della presentazione delle liste elettorali in Sardegna (20/21 gennaio).

Continua a pag. 35

Napoli, distrutto il presepe di Brandi. Il ministro dell'Interno all'incontro di Polis



Lo storico presepe di Brandi prima e dopo il danneggiamento

Lo sfregio alla storica pizzeria

Paolo Barbuto in Cronaca

«Ragazzi armati no alla cultura dell'arroganza»

Piantedosi a Forcella: uguali benefici alle famiglie delle vittime innocenti

Marilicia Salvia

«Ci sarà un Tavolo al ministero dell'Interno sui diritti delle famiglie di vittime innocenti». L'annuncio del ministro Piantedosi arriva nel cuore di Napoli, a Forcella, all'iniziativa promossa dalla Fondazione Polis di Don Tonino Palmese. E il ministro, parlando del fenomeno dei ragazzi armati, ribadisce: «No alla cultura dell'arroganza».

A pag. 9

La storia
Che cosa ci racconta quel volto "impossibile"



Andrea Di Consoli

Tutti ormai conoscono la storia di Vinicio Riva, l'uomo 56enne affetto da neurofibromatosi, morto due giorni fa in ospedale a Vicenza. Era affetto da una malattia genetica.

Continua a pag. 34

Il dibattito
La poesia snobbata? Non è colpa degli iPhone



Guido Trombetti

L'articolo di Fabrizio Coscia apparso ieri sul Mattino è bello. Coinvolge emotivamente. Riguarda il tema della distanza tra i ragazzi e la poesia e, più in generale, tra ragazzi e lettura.

Continua a pag. 34

Mazzarri e Inzaghi per il riscatto. Arriva Traoré
Ecco Napoli-Salernitana chi si ferma è perduto



Taormina, Ventre, Arpala e Marotta nello Sport

Il commento
Troppi colpevoli nessun colpevole
Francesco De Luca

Sono finiti per il Napoli - dal presidente De Laurentis al neo azzurro Mazzocchi che ha giocato meno di 5 minuti al debutto - i momenti dei sensi di colpa e della richiesta di scuse. Perché, poi, c'è un rischio.

Continua a pag. 35

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

✓ FISSA PROVVISORIAMENTE PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO
✓ DA SOLI E IN POCHI MINUTI
✓ SIA SU IMPIANTI CHE SU DENTI PREPARATI
✓ FACILE DA USARE
✓ AGISCE IN POCHI MINUTI
✓ NON COMPROMETTE IL SUCCESSIVO INTERVENTO DEL DENTISTA

FIMO da oltre 30 anni in farmacia

PONTEFIX
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI
FISSAGGIO FACILE E VELOCE

LUGLIO: RETTIFICAZIONE E COSTRUZIONE PRIMA FASE
L'ESPANSIONE SOTTOCOSTRUTTORE INTERNA, TAL. DEL DENTISTA





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 148 - N° 12 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 13 Gennaio 2024 • S. Ilario

IL GIORNALE DEL MATT

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

Documento del '62
«Alberto Sordi una spia sovietica»
Il clamoroso abbaglio degli 007 svizzeri
Satta a pag. 13



La serie su Mediaset
Bova, l'allenatore (poco buonista) degli atleti disabili
Ravarino a pag. 21



La nuova stagione
Sinner dà la caccia al primo Slam: stanotte il debutto in Australia
Martucci a pag. 27



Difese ridotte
Gli equilibri nel Mondo e le regole di democrazia

Romano Prodi

L'anno appena iniziato è stato definito "l'anno delle grandi elezioni". Sono infatti chiamati a votare due miliardi di elettori, cioè la metà della popolazione adulta del globo. Si parte dall'India per passare all'Indonesia, fino ai grandi confronti che più ci riguardano: le elezioni europee di giugno e il confronto americano fra democratici e repubblicani del prossimo novembre.

I numeri sembrerebbero quindi battezzare il 2024 come l'anno del trionfo della democrazia. Eppure, esaminando i modi con cui si svolgono queste competizioni, tutti i più autorevoli politologi parlano di "crisi della democrazia". Una democrazia in ritirata in primo luogo per la continua diminuzione degli aventi diritto che si recano alle urne. Ma anche, in casi specifici, perché le elezioni si svolgono in situazioni nelle quali gli oppositori non possono avere voce, come in Russia o Bielorussia, o dove l'opposizione non può in ogni caso vincere, come è già avvenuto negli scorsi giorni in Bangladesh.

E anche dove si è in presenza di una crescente tirannia della maggioranza che si esercita - come in India, Indonesia e Messico - con una varietà di strumenti che vanno dal controllo sui media e sul sistema giudiziario, fino alla limitazione della voce delle minoranze.

Naturalmente l'attenzione maggiore degli esperti nei confronti della salute della democrazia si concentra sulle elezioni americane.

Continua a pag. 23

Mar Rosso, si muove l'Europa

►Dopo il raid di Usa e Gb contro gli Houthi che attaccano i mercantili, parte la missione navale. La base forse a Roma. Allarme delle banche per il blocco del canale di Suez: danni all'economia

ROMA Dopo l'attacco di Usa e Gb ai terroristi Houthi anche la Ue prepara una missione militare per tutelare il traffico marittimo nel Mar Rosso Servizi da pag. 2 a pag. 5

Si tratta sul terzo mandato, ma FdI resiste

Regionali, Solinas blocca il centrodestra
Pressing Pd: Schlein non corra per la Ue

ROMA Il governatore uscente del Partito sardo d'Azione (affiliato alla Lega sull'isola) Christian Solinas blocca il centrodestra. Non si scioglie, dunque, il nodo sul candidato alle Regionali sarde di fe-



ne febbraio. Si tratta sul terzo mandato, ma FdI resiste. Pressing nel Pd sulla segretaria Schlein: non corra alle elezioni europee. **Bulleri, Carini Malfetano e Pucci** alle pag. 8 e 9

Dati Concommercio

Sale l'occupazione e diminuisce il disagio sociale

ROMA L'aumento dei posti di lavoro (ancora indietro, però, le donne) e l'inflazione in discesa raffreddano il disagio sociale nel Paese. Le statistiche di Concommercio mostrano che l'indice di disagio sociale si è ridotto. Di Branco a pag. 14

Il dramma di Gaza e le accuse del Sudafrica

Israele si difende nel tribunale dell'Aia
«Siamo noi le vittime di un genocidio»

L'AIA «Se ci sono stati atti di genocidio, sono stati perpetrati contro Israele». È questa la frase che può essere considerata il perno della difesa dello Stato ebraico davanti alla Corte internazionale



di giustizia dell'Aia su Gaza. A scandirla, il consulente legale Tal Becker, che nel corso dell'udienza ha cercato di destrutturare l'impianto accusatorio del Sudafrica. Vita a pag. 6

Stangata dopo il derby: Lazio-Napoli senza Curva Nord e distinti



Mezzo Olimpico chiuso per razzismo

La zona dell'Olimpico tra curva e distinti dove si sono verificati gli scontri Servizi nello Sport

Erba, reperti finiti nell'inceneritore

Violata l'ordinanza

►Un altro giallo nel processo su Rosa e Olindo Il giudice voleva che si conservasse il materiale

Valeria Di Corrado

Non solo sono sparite nel nulla delle intercettazioni che avrebbero potuto rivelarsi preziose per le indagini sulla strage di Erba. Sono andati illegittimamente distrutti in un inceneritore anche vari reperti presenti sulla scena del delitto l'11 dicembre 2006, che i legali di Olindo Romano e Rosa Bazzi avrebbero potuto utilizzare e che il giudice voleva fossero conservati.

Il caso ricettazione
Blitz nelle abitazioni di Sgarbi: sequestrato il quadro di Manetti

ROMA I carabinieri hanno perquisito le case di Vittorio Sgarbi e sequestrato il quadro attribuito a Rutilio Manetti, tela del Seicento senese. Inchiesta per ricettazione. Sgarbi: «Nulla da temere».

A pag. 11

A pag. 10

Chiesto dall'Argentina



No all'estradizione del prete torturatore Nordio: è anziano

ROMA Don Franco Reverberi è accusato di omicidio, sequestro di persona e tortura commessi in Argentina negli anni della dittatura. Il ministro Nordio ha però negato l'estradizione. Errante a pag. 10

Il Segno di LUCA
SAGITTARIO, GIORNI EFFERVESCENTI

Oggi è l'ultimo giorno in cui Mercurio si trova nel tuo segno, da domani si trasferisce nel Capricorno e dovrai poi aspettare novembre perché torni di nuovo a trovarli. Approfitta allora del suo lato leggero che ti rende un po' adolescente anche se non lo sei più e prova a seguire quel suo modo di fare, incoostante e curioso di tutto. Il suo lato frizzante ha qualcosa di piacevole e divertente, dedica un momento al corpo e alla salute. **MANTRA DEL GIORNO** Non sempre correndo arrivo prima.

© RIPUBBLICAZIONE RISERVATA L'oroscopo a pag. 23

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



il Resto del Carlino

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

SABATO 13 gennaio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Bologna: la richiesta delle pm

Omicidio Matteuzzi, il video dell'orrore «Ergastolo a Padovani»

Orlandi a pagina 12



Emilia-Romagna: tante iniziative

Mostra e concerti per ricordare Claudio Abbado

Marchetti a pagina 30



Maggioranza, ultime ore per l'intesa

Elezioni regionali: il Partito sardo d'azione non cede sul presidente uscente a favore di FdI. Meloni e Tajani frenano sul terzo mandato
Interviste. Toti (Liguria): «Basta vincoli per i governatori». **Calenda**: «Il Pd bloccato dai 5 Stelle. Noi mai più con Renzi»

Servizi da p. 6 a p. 9

Il terzo mandato

Un problema di politica nazionale

La premier deciderà a giorni sul terzo mandato per i governatori. Una questione che riguarderà da vicino il Veneto di Luca Zaia e la trattativa con la Lega, ma anche i governatori del Pd Bonaccini, De Luca ed Emiliano.

Bruno Vespa a pagina 7

Yemen, Ucraina, Gaza, Taiwan

Troppe crisi nel mondo Serve una guida

La crisi scoppiata nel Mar Rosso è l'ultima di una serie che ha investito il mondo. Prima c'erano state Gaza e Ucraina, tra poco Taiwan. Gli Stati Uniti sono troppo passivi, e l'Occidente è distratto. Prepariamoci al peggio.

Cesare De Carlo a pagina 5

USA E REGNO UNITO COLPISCONO LE BASI HOUTHY NEL MAR ROSSO L'ITALIA SOSTIENE LA MISSIONE. I RIFLESSI SULLA NOSTRA ECONOMIA



Yemen, la popolazione brucia bandiere di Usa e Israele dopo l'azione angloamericana nel Mar Rosso

NUOVO FRONTE DI FUOCO

Farruggia e Troise da pagina 2 a pagina 4

DALLE CITTÀ

Bologna, caccia all'aggressore

Scoppia lite fra baby gang: diciassette accoltellate

Caravelli in Cronaca

Bologna, violenze per 11 anni

Abusi su una bimba A processo l'amico di famiglia

Servizio in Cronaca

Imola, piano da 8,5 milioni

Fiume Santerno, parte l'operazione sponde sicure

Servizio in Cronaca



Sequestrato il quadro conteso

Perquisite le case di Vittorio Sgarbi

Pagnanelli a pagina 8



Intervista a Gianluca Vacchi

«Lascio l'azienda ora web e famiglia»

Carbutti a pagina 14



I legali dei condannati di Arezzo

«Martina cadde per colpa sua»

Bigozzi a pagina 13

UN INTRICATO MISTERO CHE SI SVELA ATTRAVERSO IL PERCORSO SPIRITUALE DI UNA GIOVANE ARTISTA

IL NUOVO ROMANZO DI LORENZO SASSOLI DE BIANCHI

HarperCollins





IL SECOLO XIX



SABATO 13 GENNAIO 2024

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

2,20€ con GENTE-ELLE in Liguria, AL e AT - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXVII - NUMERO 11, 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

LA REGIONE TROVA LA SOLUZIONE
Accorpamenti a Genova
Inglobate solo tre scuole

L'ARTICOLO / PAGINA 23



GENOVA, LA PASSIONE SI FA REALTÀ
Dal sogno di un bambino
nasce la palestra di roccia

EMANUELA MORTARI / PAGINA 15



«VILLAGGIO, LA POETICA DELL'ITALIANO»
Livermore porta a teatro
il genio unico di Fantozzi

ALBERTO MATTIOLI, RENATO TORTAROLO / PAGINE 36-37



STATI UNITI E REGNO UNITO HANNO COLPITO 60 OBIETTIVI PER FERMARE GLI ATTACCHI ALLE NAVI MERCANTILI LA MINACCIA DELL'IRAN: «VE NE PENTIRETE»

Polveriera Mar Rosso

Blitz contro gli Houthi, l'Italia non partecipa. Tajani: nessuna operazione senza il sì del Parlamento

Nel Medio Oriente alle prese con la guerra a Gaza si apre il fronte del Mar Rosso. In un raid aereo guidato dagli Stati Uniti contro i ribelli yemeniti Houthi stati colpiti 60 obiettivi per fermare gli attacchi alle navi mercantili. L'Iran avvisa gli Usa: «È stato un errore, ve ne pentirete». All'operazione hanno partecipato Gran Bretagna, Olanda, Canada, Australia, Bahrein. Non l'Italia, che esprime contrarietà alle azioni Houthi ma invoca una missione europea e dice che eventuali azioni saranno prima discusse in Parlamento. **SERVIZI / PAGINE 2-5**

LA ROTTA DELL'EXPORT

Simone Gallotti / PAGINA 4

Traffici in calo del 60% nel Canale di Suez
Sale il costo delle merci

Container, greggio e automobili. Ma persino le mele. L'Europa trema. La via fondamentale di approvvigionamento della sua industria, ha perso il 60% del traffico in un mese. I bombardamenti inglesi e americani complicano la crisi di Suez.

CENTO GIORNI DI GUERRA

Fabiana Magri / PAGINA 5

La marcia delle donne al confine con Gaza
«Rilasciate gli ostaggi»

«Siamo venute fin qui per urlare». Sono le donne dello showbiz israeliano che hanno aderito alla campagna organizzata per sensibilizzare sulle violenze e sugli abusi subiti soprattutto dalle donne ostaggio nella Striscia di Gaza.

ROLLI



LA POLITICA

Calenda e la Liguria
«Non voterei Toti Orlando ideologico»

Mario De Fazio e Emanuele Rossi

Il leader di Azione Calenda, a Genova annuncia la candidatura alle Europee di Cristina Lodi e dice no a un terzo mandato di Toti. «I governatori rischiano di diventare dei dogi». E sul pd Orlando dice: «Lo rispetto ma lo trovo un po' ideologico». **L'ARTICOLO / PAGINA 9**



Vaccarezza rilancia
«Perso dai totiani lo slancio del 2015»

L'ARTICOLO / PAGINA 8

Dopo lo strappo con la Lista Toti, il consigliere regionale Vaccarezza torna a criticare gli arancioni.

Biasotti: impossibile che il governatore non sia riconfermato

L'ARTICOLO / PAGINA 8

L'ex presidente ligure Biasotti lancia la volata a Toti: «La ricandidatura non è in discussione».

IL CASO

Sgarbi, i carabinieri sequestrano il quadro conteso

L'ARTICOLO / PAGINA 12

Sequestrato al sottosegretario Sgarbi il quadro del '600 al centro di indagini per riciclaggio.

GENOVA, IL PROGETTO TRENA



La simulazione dello Skymetro

Skymetro in Valbisagno dubbi del ministero sui rischi idraulici e costi

Alessandro Palmesino / PAGINA 21

Il progetto per lo Skymetro in Valbisagno rallenta. Il sistema di trasporto rapido non convince il ministero dei Trasporti, che ha espresso osservazioni sul rapporto costi benefici, sui possibili rischi idraulici, sull'impatto per la viabilità. Il Comune di Genova spiega di avere già inviato le integrazioni richieste al progetto.

INAUGURATI 8,5 CHILOMETRI DELLA LINEA GENOVA-MILANO. A RADIMERO RIMOSSE LE TALPE BLOCCATE



Tortona-Novì, primo treno sui binari del Terzo valico

Folla alla stazione di Tortona per l'inaugurazione dei primi 8,5 chilometri del Terzo valico **L'INVIATO ALBERTO QUARATI / PAGINE 16 E 17**

BUONGIORNO

I nazisti, diceva Winston Churchill, commettono crimini per cui non c'è nemmeno la definizione. A darla ci penso l'ebreo polacco Raphael Lemkin, giurista, studioso dello sterminio armeno: genocidio. È una storia di cui ultimamente s'è parlato e scritto, ma vale la pena ricordarla mentre alla Corte internazionale dell'Aja si discute se quello degli israeliani sui palestinesi sia genocidio o no. Genocidio: omicidio di una stirpe. Ovvero il tentativo di cancellare, in tutto o in parte, «un gruppo nazionale, etnico, razziale o religioso». Gli oltre ventimila morti in conseguenza alla reazione israeliana all'orrendo massacro del 7 ottobre sono un'enormità. E chiunque si domanda se una simile carneficina fosse necessaria, come ci siamo domandati se fossero necessarie le bombe atomiche su Hiroshima e Nagasaki, o

Vocabolario e pensiero

MATTIA FELTRI

la totale distruzione di non so quante città tedesche durante la Seconda guerra mondiale: solo a Dresda, e in una sola notte, i morti stimati furono fra i 25 e i 35 mila. Crimini di guerra, con tutta evidenza. Ma nessuno si sognerebbe di chiamarlo genocidio del popolo tedesco o giapponese. Gli Alleati non intendevano cancellare la Germania o il Giappone dalla faccia della terra, volevano chiudere a ogni costo - a costi anche altissimi - la partita con Hitler e soci. Trasformare la parola genocidio nel superlativo assoluto della nostra indignazione, significa abolirne il significato. E siccome il genocidio per eccellenza fu la Shoah, non sono sicuro che sia un errore in buona fede. Sono invece ancora più sicuro che avesse ragione Simone Weil: dietro un errore di vocabolario c'è un errore di pensiero. —

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

4.0113

8 07435410436153

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Legge di Bilancio
Compensazioni del superbonus, in vista una nuova stretta antifrodi



Latour e Parente — a pag. 26

Energia
Il Governo sospende i controlli anti-evasione sugli extraprofiti

— Servizio a pag. 26

Meno guai, più risparmi.
I'RC Auto al Fun!

BE Rebel
Pay per you

FTSE MIB 30470,55 +0,73% | SPREAD BUND 10Y 158,70 -1,10 | SOLE24ESG MORN. 1241,22 +0,98% | SOLE40 MORN. 1114,74 +0,81% | Indici & Numeri → p. 29-33

LA GUERRA IN MEDIO ORIENTE

Yemen, l'attacco di Usa e Uk colpisce 30 siti e 60 obiettivi

Roberto Bongiorno — a pag. 2

I MERCATI

Balzo dei prezzi del petrolio, le navi lasciano il Mar Rosso

Beltramo, de Forcade, Longo e Lops — a pag. 3-3

L'attacco. Un Typhoon della Royal Air Force in azione la notte scorsa nei cieli dello Yemen

Appalti, +34% gli stop per mafia

Le interdittive 2023

Sono stati 2.007 i provvedimenti dei prefetti (erano 1.495 nel 2022)

Record in Campania: 490 atti (+47%), al Nord in testa l'Emilia-Romagna

Tornano a salire le interdittive antimafia dopo la flessione registrata nel 2022: lo scorso anno sono stati infatti 2.007 contro i 1.495 dell'anno precedente, con un aumento del 34,2% (e del 30,2% rispetto al 2019), i provvedimenti emanati dai prefetti per bloccare i rapporti con la Pubblica amministrazione delle imprese sospettate di essere infiltrate dalla criminalità organizzata. Guidano la graduatoria la Campania (490, +47%) e la Sicilia (390, +84%). Nel Centro-Nord resta in testa l'Emilia-Romagna (in calo a 215).

Manuela Perrone — a pag. 6

L'ANALISI

BANDI DI GARA E STAMPA BINOMIO DA MANTENERE, IL DIGITALE NON BASTA

di Umberto Fantigrossi — a pagina 6

PARLA LA CEO SYENSQO (SOLVAY)



Al vertice. Iham Kadri, ceo di Syensqo, società nata da uno spin-off di Solvay

Kadri: «Prodotti italiani nel 50% delle elettriche»

Cristina Casadei — a pag. 14

Mundys, bond fino a 1 miliardo per sostenere i piani di crescita

Infrastrutture

Il consiglio ha già ottenuto una delega per l'emissione Primi green bond in arrivo

Mundys torna sul mercato dei capitali con un'operazione fino a 1 miliardo. Obiettivo: raccogliere risorse per gestire il debito in scadenza e sostenere il piano di crescita del gruppo e della controllata Albertis. Il tutto mentre la società che fa capo ai Benetton chiude la cessione delle attività brasiliane di AbConcessões. Mangano — a pag. 3

L'IMPATTO DELLA CRISI

In Germania record di fallimenti delle start up: +65% rispetto al 2022

Isabella Bufacchi — a pag. 12



Dal muro al murales. Crolla il numero di start up che sopravvivono a Berlino

SICUREZZA ENERGETICA

Gas, entro maggio parte la nuova Linea adriatica

Celestina Dominelli — a pag. 7

RECOVERY PLAN

Opere comunali definate dal Pnrr, in arrivo 10 miliardi

Perrone e Trovati — a pag. 5

ISPI 90

1934 - 2024

Geoconomia per le imprese

Analisi e scenari; Briefing settimanali; Formazione 'su misura'; Incontri esclusivi con policy makers.

ispiline.it/per-imprese

PANORAMA

BANCHE USA

Utili Jp Morgan da record, ma Citi in perdita licenzia 20mila dipendenti

JPMorgan festeggia un 2023 da record, nonostante un quarto trimestre in calo (utile eccesso del 15% a 9,31 miliardi), Citigroup invece ha chiuso l'ultimo trimestre (il peggiore da 15 anni) con un rosso da 1,8 miliardi e ha avviato una pesante riorganizzazione con 20mila esuberanti. — a pagina 24

FALCHI & COLOMBE

CONTI IN ROSSO E BANCHE CENTRALI

di Donato Masciandro — a pagina 13

BUSSOLA & TIMONE

NUOVA FASE DI STRATEGIE DI MERCATO

di Giovanni Tria — a pagina 13

IL PARERE

Csm: Pnrr a rischio con riforma prescrizione

La riforma della prescrizione, senza disciplina transitoria, rischia di compromettere il raggiungimento degli obiettivi previsti dal Pnrr. Lo afferma il Csm in una proposta di parere sul ddl. — a pagina 28

OGGI IN EDICOLA



«Il lavoro che vorrei». Disponibile da oggi in edicola con Il Sole 24 Ore il libro di Anna Marino «Il lavoro che vorrei», al costo di 12,90 euro.

Motori 24

Le novità del Ces
Intelligenza artificiale a bordo

Federico Cociancich — a pagina 29

Food 24

Lattiero caseario
Formaggi, fatturato a quota 13 miliardi

Giorgio dell'Orefice — a pagina 21

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

28% di sconto. Per info: ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

scarica
L'APP
INTAXI

Sabato 13 gennaio 2024
Anno LXXX - Numero 12 - € 1,20
Sant'Ilario, vescovo e dottore della Chiesa

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

DIRETTORE DAVIDE VECCHI
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

CASO OPEN ARMS

«Ho difeso l'Italia»

Per tre ore Salvini a Palermo
ha risposto alle domande
del pm sulla vicenda del 2019

Carte alla mano ha spiegato
la strategia «condivisa»
da quell'esecutivo sugli sbarchi

Nei governi Conte2 e Draghi
altre 13 navi lasciate in attesa
ma nessuno è stato processato

L'EDITORIALE

In tribunale
il teatro
dell'assurdo

DI DAVIDE VECCHI

Più del vedere un ministro costretto in un'aula di tribunale per ore di interrogatorio mi sorprende l'assurdità del motivo: il processo cui Matteo Salvini si sottopone a Palermo non è per il suo agire ma per aver applicato il programma politico con il quale è stato eletto. Se sterilizziamo lo sguardo da ideologie, simpatie, populismo ci ritroviamo nel teatro dell'assurdo. (...)

Segue a pagina 12

L'INTERVENTO

Di nuovo Prodi
con i consigli
sulla sua Europa

DI GIANLUIGI PARAGONE

Candidarsi dove tu sai che non andrai, svilisce la democrazia. La destra lo può fare, ma non un partito riformista e democratico. Ecco la solita arroganza di Romano Prodi, che sta tornando a vestire i panni del padre nobile di un partito in forte crisi di identità. Il Professore manda un avviso a Ely Schlein, ancora in dubbio se candidarsi alle Europee (...)

Segue a pagina 12

COMMENTI

- **MAZZONI**
Con la sinistra al governo Italia isolata nella Ue
- **DI MARZO**
La Francia dà una lezione ai democratici italiani

alle pagine 12 e 13

Il Tempo di Osho

Elly non ha sciolto il nodo Europee ma il Pd non vuole che si candidi



"Me s'ò già presa 'n vestitino celeste che co quelle stelline gialle ce sta 'n amore"

a pagina 4

Il provvedimento di Rocca riguarda medici, infermieri, tecnici e amministrativi Il San Camillo assume 235 operatori

Multe e sessantasei denunciate Maxi retata in tutto il Paese contro il gioco illegale

Romagnoli a pagina 9

... Cura «ricostituente» per l'ospedale San Camillo-Forlanini: il governatore della Regione Francesco Rocca ha prescritto l'assunzione di 235 operatori sanitari a tempo indeterminato da 14 milioni di euro. Si tratta di 35 anestesisti, 3 medici di Medicina interna, 4 neurologi, 12 radiologi, 12 tecnici di Radiologia, 129 infermieri, 36 operatori socio-sanitari e 4 amministrativi.

Sbraga a pagina 17

... Ieri mattina Salvini, accompagnato dall'avvocato Bongiorno, ha fornito risposte dettagliate per circa tre ore nell'aula bunker di Palermo dove si celebra il processo Open Arms. Il vicepremier ha spiegato la strategia condivisa del governo Conte sugli sbarchi. Dopo quell'episodio, nei governi Conte2 e Draghi, altre 13 navi furono lasciate in attesa ma nessuno è stato processato.

China e Martini alle pagine 2 e 3

Tensione nel Mar Rosso

Usa e Gb bombardano le basi Houthi nello Yemen

Riccardi a pagina 8

Montaruli: riaprire l'inchiesta

Dem in piazza a Firenze contro Acca Larentia

Campigli a pagina 5

Serie tv su Canale 5

Raoul Bova allena atleti paralimpici nei «Fantastici 5»



Bianconi a pagina 23

Oroscopo

Le stelle di Branko



Foto di famiglia: coniugi, figli, genitori, parenti. Voi che siete soli attenti all'odierna Luna in Acquario, capace di provocare fortuna in amore, nelle amicizie, persino là dove Marte vi ostacola-soldi. Prendete tutto subito, domani Mercurio non sarà così disponibile. Novità eccitanti per le donne, in arrivo un corteggiatore più giovane come quel Marte che batte invece contro gli uomini. Mentre loro possono contare su Venere splendente, era ora!

Branko a pagina 13

IERI & OGGI
50
ANNI
INSIEME

6645.IT portiamo dove vuoi. Scopri di più sui nostri servizi | Scarica la nostra app INTAXI sul tuo smartphone



ItaliaOggi
7° FORUM NAZIONALE
DEI COMMERCIALISTI
ED ESPERTI CONTABILI

29 Gen 2024
ore 9-13 e 14-18
Digital Edition

Il Cancelliere Scholz precipita nei sondaggi a 19 punti su cento, un 2 se fosse uno studente
Roberto Giardina a pag. 13

ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Iscriviti al Forum

Evento accreditato ODCEC
8 crediti formativi

Con il patrocinio di
CNPR

NELLO SPORT
Co.co.co con compenso maggiorato del 25% rispetto ai dipendenti
Danziani a pag. 30

Il fisco non va mai in vacanza

Niente invii di avvisi bonari, controlli formali e lettere di compliance in agosto e a dicembre. Ma i pagamenti, in alcuni casi, possono ancora essere richiesti

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Guerra chiama Guerra. Le più ripugnanti e tragiche sono quelle con morti, feriti e distruzioni, che ora, con una progressione impressionante, partendo dall'Ucraina si stanno estendendo in altre aree del mondo. Se la Russia non avesse attaccato l'Ucraina e l'Ucraina non fosse riuscita a coinvolgere al suo fianco il mondo occidentale, probabilmente i terroristi palestinesi non avrebbero catturato ostaggi israeliani e soprattutto il primo ministro Benjamin Netanyahu non avrebbe avuto il coraggio di fare oltre 20 mila morti palestinesi. Ma la guerra è un virus che ormai serpeggia a ogni latitudine. Del resto, un giudizio più che crudo, suggerisce di riflettere su quanto zeppi erano i depositi di armi e da quanto tempo la tecnologia di ultima generazione delle armi non veniva collaudata. Si prenda la scoperta che i droni più micidiali sembrano essere quelli iraniani... È evidente che le esercitazioni militari

continua a pag. 2

Niente più invii nei mesi di agosto e dicembre di avvisi bonari, controlli formali e lettere di compliance da parte dell'agenzia delle entrate. Ma non è prevista una anche specifica sospensione della scadenza dei pagamenti nel mese di dicembre di alcuni dei citati atti che restano comunque inviabili ai contribuenti nei casi di inderogabilità ed urgenza. Lo prevede il dlgs in materia di adempimenti (n. 1/2024, in G.U. n. 9 del 12/1/2024).

Mandolesi a pag. 22

DA LUNEDÌ IN EDICOLA, DA DOMANI IN VERSIONE DIGITALE

Riforme senza capo né coda

Il terzo mandato è un rischio, troppo potere ai governatori
Cacopardo a pag. 5

ACCORDI DI MAGGIORANZA

DIRITTO & ROVESCIO

L'Onu è un organismo nel quale tutti i paesi del mondo si confrontano e scontrano. A parole dovrebbe cercare di ristabilire le condizioni di convivenza nel mondo. Invece, di fatto, è un'organizzazione internazionale cronicamente malata di fastidio. Non persegue infatti l'interesse comune e non punisce equamente i comportamenti inaccettabili. Se non ci fosse, non esisterebbe un luogo di confronto ma, esistendo, bisogna anche sapere che non si batte né per la pace, né per la giustizia. L'Onu è al servizio delle cattedre nazionali di potere. Ad esempio, nel 2023, l'Assemblea generale dell'Onu ha votato 22 risoluzioni di condanna nei confronti di Israele e nessuna nei confronti dell'Autorità nazionale palestinese. Una sola condanna per l'Iran, una per la Siria e una per la Corea del Nord. Non solo, la commissione Onu per i diritti delle donne è presieduta dall'Iran, il paese dove, questa settimana, una donna ha subito 74 fustigazioni per non aver portato il velo.

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

Con la legge di bilancio 2024 a €9,90 in più



LA NAZIONE

SABATO 13 gennaio 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



In un centro commerciale a Perugia

Accoltellato a 14 anni durante una lite per una ragazzina

Fiorucci a pagina 18



Agliana, il giallo della villetta

Il furgone e il telefono Le nuove piste

Vacca a pagina 19



Maggioranza, ultime ore per l'intesa

Elezioni regionali: il Partito sardo d'azione non cede sul presidente uscente a favore di FdI. Meloni e Tajani frenano sul terzo mandato
Interviste. Toti (Liguria): «Basta vincoli per i governatori». **Calenda**: «Il Pd bloccato dai 5 Stelle. Noi mai più con Renzi»

Servizi
da p. 6 a p. 9

Il terzo mandato

Un problema di politica nazionale

La premier deciderà a giorni sul terzo mandato per i governatori. Una questione che riguarderà da vicino il Veneto di Luca Zaia e la trattativa con la Lega, ma anche i governatori del Pd Bonaccini, De Luca ed Emiliano.

Bruno Vespa a pagina 7

Yemen, Ucraina, Gaza, Taiwan

Troppe crisi nel mondo Serve una guida

La crisi scoppiata nel Mar Rosso è l'ultima di una serie che ha investito il mondo. Prima c'erano state Gaza e Ucraina, tra poco Taiwan. Gli Stati Uniti sono troppo passivi, e l'Occidente è distratto. Prepariamoci al peggio.

Cesare De Carlo a pagina 5

USA E REGNO UNITO COLPISCONO LE BASI HOUTHY NEL MAR ROSSO L'ITALIA SOSTIENE LA MISSIONE. I RIFLESSI SULLA NOSTRA ECONOMIA



NUOVO FRONTE DI FUOCO

Farruggia e Troise da pagina 2 a pagina 4

DALLE CITTÀ

Empoli

Maestro-stalliere condannato per le violenze nel maneggio

Servizio in Cronaca

Vinci

Una nuova Rsa per 160 anziani Posti di lavoro

Ciampi in Cronaca

Castelfiorentino

Raffica di furti nelle scuole Poi il ritrovamento

Puccioni in Cronaca



Sequestrato il quadro conteso

Perquisite le case di Vittorio Sgarbi

Pagnanelli a pagina 8



Intervista a Gianluca Vacchi

«Lascio l'azienda ora web e famiglia»

Carbutti a pagina 14



I legali dei condannati di Arezzo

«Martina cadde per colpa sua»

Bigozzi a pagina 17





SEGUI SU @EMPORIOARMANI
E ARMANI.COM

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*



SEGUI SU @EMPORIOARMANI
E ARMANI.COM



La nostra carta proviene da materiali riciclati e da Energie pulite in quanto possibile

Sabato 13 gennaio 2024

Oggi con *d*

Anno 109° N° 11 - In Italia € 2,50

CAMPAGNA ELETTORALE

Candidate scomode

Giorgia Meloni ed Elly Schlein affrontano il dilemma se presentarsi nelle liste per il Parlamento di Strasburgo. La premier è frenata dagli alleati. La segretaria Pd alle prese con le obiezioni di Prodi e le resistenze dei capicorrente
Draghi vede la Commissione Ue: "Europa fragile, servono idee"

Il commento

Destra e sinistra assediata dagli incubi

di **Massimo Giannini**

Mancano sei mesi alle elezioni europee e al voto nelle Regioni. Per motivi diversi, in questa Italia "sonnambula" raccontata dal Censis, destra e sinistra sembrano prigioniere dei loro incubi. Da una parte Giorgia Meloni, che cerca una quadra tra i pasticci del suo partito e i bisticci con gli alleati. Dall'altra Elly Schlein, che non sa cosa cercare in un partito confuso e in un "non-alleato" malfido. Ma tutte e due le leader paiono agite dalla stessa tentazione: scendere in campo da capoliste in tutte le circoscrizioni, trasformando la competizione europea nella prima grande sfida tra donne, in un Paese che le donne, in politica, le ha quasi sempre snobbate o svilite. Messa così, la storia sarebbe persino affascinante. La Sfavorita della Garbatella, che in cinque anni ha sfondato il tetto di cristallo portando i post-missini dalle fogne alla stanza dei bottoni. E l'Illuminata di Lugano, che nessuno aveva visto arrivare e che ora vuole piantare "l'alternativa progressista" nel campo largo dove una volta crebbe l'Ulivo.

● continua a pagina 37

La sfida Meloni-Schlein in vista delle elezioni europee. La premier punta a superare il 30 per cento e rafforzarsi al governo. La segretaria del Pd: decido io se sarò capolista. Draghi incontra i commissari Ue per la relazione sulla competitività.

di **Baldolini, Cerami Ciriaco, De Cicco e Tito**

● alle pagine 2, 3 e 13

Mappe

Il bisogno del leader forte

di **Ilvo Diamanti**

Nel nostro Paese sta cambiando l'atteggiamento nei confronti della "democrazia". Il sistema di governo condiviso da una larga maggioranza di italiani, che, tuttavia, non nascondono una certa delusione per come è attuato. Questo sentimento è dettato da diversi fattori.

● a pagina 4

Perquisite le case del sottosegretario



▲ L'opera il sottosegretario alla Cultura Vittorio Sgarbi con "La cattura di San Pietro" attribuita a Rutilio Manetti

Giallo Sgarbi, sequestrato il quadro

di **Antonio Frascilla e Corrado Zunino** ● a pagina 25

Mappamondi

Attacco agli Houti "segnale all'Iran"
Gli Usa si aspettano rappresaglie



di **Amato, Colarusso, Di Feo e Mastrolilli** ● alle pagine 6, 7 e 8

I feroci burattini di Teheran

di **Paolo Garimberti**

Per la seconda volta in meno di tre anni il Canale di Suez diventa impraticabile, mettendo in crisi il traffico internazionale e il commercio mondiale.

● a pagina 36

La Germania all'Aia difende Israele "Non è genocidio"



di **Al-Ajrani, Lombardi e Mastrobuoni** ● alle pagine 10 e 11

EMPORIO ARMANI

COLLEZIONE UOMO AUTUNNO/INVERNO 2024/25
SABATO 13 GENNAIO - ORE 19.00

SEGUI SU @EMPORIOARMANI E ARMANI.COM



Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con Passeggiate nell'Arte:
Mantova e Parma € 11,40

NZ

Spettacoli

Se a fare giustizia per un mondo nuovo ci pensa la fiction

di **Gabriele Romagnoli**

Le serie televisive stanno provando a cambiare il mondo? O almeno qualcosa, nel mondo? A ottenere giustizia dove non è stata fatta? A incitare le donne a ribellarsi agli abusi rivelando che il vero debole è chi le sopraffà? Se tre indizi fanno una prova, figurarsi quattro. C'è, per iniziare, un caso clamoroso, apparso sugli schermi delle case inglesi a inizio anno.

● a pagina 27

Domani in edicola



Con Robinson una risata ci salverà

di **Saverio Raimondo** ● a pagina 38

Sport

Julio Velasco: "Alleno le donne è la loro rivoluzione"



di **Mattia Chiusano** ● alle pagine 42 e 43

IL CASO

La deputata italo-egiziana di FdI commissaria al posto di Pozzolo

NICCOLÒ ZANCAN - PAGINA 18



LA STORIA

Aiuto, stanno scomparendo le cassette delle lettere rosse

PIERANGELO SAPEGNO - PAGINA 22



LA CULTURA

Ambra Angiolini: "Porto in scena la donna ribelle di Viola Ardone"

ELENA MASUELLI - IN TUTTOLIBRI



LA STAMPA



SABATO 13 GENNAIO 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,00 € (CON TUTTOLIBRI) ■ ANNO 158 ■ N. 12 ■ IN ITALIA ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE N. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB - TO ■ WWW.LASTAMPA.IT



LONDRA E WASHINGTON ATTACCANO GLI HOUTHI, CHE MINACCIANO VENDETTA. TEHERAN: PRONTI A COLPIRE L'AMERICA

Raid in Mar Rosso, dubbi dell'Italia

Il governo non firma il comunicato di sostegno: "Ma siamo con gli alleati". Contatti Meloni-Mattarella

IL COMMENTO

LA LUNGA MANO DEGLI AYATOLLAH

STEFANO STEFANINI

Il rischio di allargamento del conflitto in Medio Oriente non c'è più. È diventato realtà. Coinvolge Usa, Uk e alleati eurocentrali, passando dalla dimensione regionale alla scala internazionale. Il loro intervento contro basi Houthi in Yemen risponde alla minaccia che quelle basi stanno ponendo alle navi commerciali. -PAGINA 29

DEL GATTO, GRASSIA, LOMBARDO, STABILE



Draghi: economia Ue più debole e fragile

Marco Bresolin

IL PROCESSO PER GENOCIDIO

Keret: "Ma Israele non è Eichmann"

FRANCESCA PACI

Il processo dell'Aja è la rappresentazione dell'incapacità di cui è oggi affetto il mondo, due parti contrapposte che raccontano due storie diverse per un pubblico che guarda due film paralleli. Da un lato i fatti del 7 ottobre, quasi neutri, seguiti dai crimini di un unico aggressore, ossia Israele, che di proposito, a freddo, uccide donne e bambini palestinesi. Dall'altro la reazione a un attacco che tutto

dovrebbe giustificare, compresa la morte dell'1% dei gazawi, la vita a perdere dei civili, il blocco del cibo. Una narrativa per ciascuno dei contendenti, senza dialogo, senza possibilità di giustizia. È deprimente. Ci sono cose intollerabili nel modo in cui Israele combatte la guerra e altrettante nel comportamento di Hamas prima e dopo il 7 ottobre, ma l'evocazione del genocidio è estrema, folle». -PAGINA 7

IL REPORTAGE

L'esodo degli infermieri assunti dalla Svizzera che manda in crisi la sanità piemontese

ANDREA ROSSI



Il cantiere viaggia spedito a Briga, cantone Vallese. L'ospedale sarà pronto fra 4 anni: 400 posti letto, sale operatorie all'avanguardia, centinaia di posti di lavoro. -PAGINE 18 E 19

L'INTERVISTA

Bremmer: "Adesso c'è rischio escalation"

FRANCESCO SEMPRINI

«L'operazione in Yemen ha efficacia limitata e accelera il rischio di un contagio del conflitto nella regione e non solo». È lapidario Ian Bremmer, fondatore di Eurasia Group. «È impossibile contenere la guerra al territorio di Gaza, ci sono segnali che dimostrano come le spinte centrifughe siano multidirezionali. Houthi in Yemen, Hezbollah in Libano e formazioni scite in Iraq e Siria». -PAGINA 4

IL VATICANO

Se Francesco dialoga con l'Islam spirituale

MARCO IMPAGLIAZZO

Gli sciti sono la maggioranza della popolazione in Iran, Iraq, Bahrein e Azerbaigian. In Yemen e Libano superano un terzo della popolazione: Hezbollah nel primo paese e Ansar Allah nel secondo, gli Houthi, ne sono l'espressione politica militante. -PAGINA 29

DAVIDE LIVERMORE A TEATRO CON L'IMPIEGATO CREATO DA PAOLO VILLAGGIO

L'eterno Fantozzi in noi

ALBERTO INFELISE, ADRIANA MARMITOLI



UN'IMMORTALE TRAGEDIA ITALIANA

ALBERTO MATTIOLI

Un Fato impiegatizio distribuisce imperscrutabili sventure sotto forma di corazzate Potëmkin, caffè della Pina a tremila gradi fahrenheit e partite a tennis nella nebbia («Batti lei!»). -PAGINE 24 E 25

IL DOCUMENTO

Le prove schiaccianti contro Rosa e Olindo

GIANLUIGI NUZZI



Un documento inedito motiva la siderale distanza tra Tarfusser, a favore della revisione del processo sulla strage di Erba, e il suo capo. -PAGINA 21

I FEMMINICIDI

Perché è così difficile uccidere il patriarcato

GIULIA CAMINITO

Quando ero in quinta elementare nella nostra classe c'era un bambino di nome P. Era seguito da una insegnante di sostegno e sedevano insieme al fondo della classe. Io non ho mai saputo la vera storia di P., sapevo solo che aveva problemi di linguaggio e apprendimento. -PAGINA 30

L'INCHIESTA

Perquisito Sgarbi sequestrato il quadro

ANTONIO BRAVETTI



Il Rutilio Manetti che Vittorio Sgarbi giura essere un inedito di sua proprietà è ora è nelle mani dei carabinieri. -PAGINA 15

LE IDEE

Le bugie di Salvini su chi muore in mare

LUCA BOTTURA

Prima o poi doveva succedere: a furia di non separare i fatti dalle opinioni, abbiamo separato i fatti dai fatti. Non darsi. Mala surreale arringa di Salvini al processo Open Arms pare marcare un punto di non ritorno. ANELLO - PAGINA 17

BUONGIORNO

I nazisti, diceva Winston Churchill, commettono crimini tali per cui non c'è nemmeno la definizione. A darla ci pensò l'ebreo polacco Raphael Lemkin, giurista, studioso dello sterminio armeno, genocidio. È una storia di cui ultimamente alla Corte internazionale dell'Aja si discute se quello degli israeliani sui palestinesi sia genocidio o no. Genocidio: omicidio di una stirpe. Ovvero il tentativo di cancellare, in tutto o in parte, «un gruppo nazionale, etnico, razziale o religioso». Gli oltre ventimila morti in conseguenza alla reazione israeliana all'orrendo massacro del 7 ottobre sono un'enormità. E chiunque si domanda se una simile carneficina fosse necessaria, come ci siamo domandati se fossero necessarie le bombe atomiche su Hiroshima e Nagasaki, o

Vocabolario e pensiero

MATTIA FELTRI

la totale distruzione di non so quante città tedesche durante la Seconda guerra mondiale: solo a Dresda, e in una sola notte, i morti stimati furono fra i 25 e i 35 mila. Crimini di guerra, con tutta evidenza. Ma nessuno si sognerebbe di chiamarlo genocidio del popolo tedesco o giapponese. Gli Alleati non intendevano cancellare la Germania o il Giappone dalla faccia della terra, volevano chiudere a ogni costo - a costi anche altissimi - la partita con Hitler e soci. Trasformare la parola genocidio nel superlativo assoluto della nostra indignazione, significa abolire il significato. E siccome il genocidio per eccellenza fu la Shoah, non sono sicuro che sia un errore in buona fede. Sono invece ancora più sicuro che avesse ragione Simone Weil: dietro un errore di vocabolario c'è un errore di pensiero.

AGRI ZOO 2
PET SHOP
WWW.AGRIZOO2.IT

F.lli Frattini
Serie NARCISO S
frattini.it

MF MILANO **WLEADERSHIP** La leadership al femminile **SUMMIT** LUNEDÌ 12 FEBBRAIO 2024 ore 15

FONDIPENSIONE BATTONO IL TFRE DANNO FINO AL 7% **FONDAZIONI DA CDPPARTE LA CORSA ALLE POLTRONE**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it

Per prenotare un posto in sala

Istituto dei Ciechi - Milano

€ 4,20 Sabato 13 Gennaio 2024 Anno XXXV - Numero 010 MF il quotidiano dei mercati finanziari *L'espresso* Spedizioni in A.P. art. 1 c.1 L. 4696, DCB Milano

CRIPTO DOPO IL SI DELLA SEC
Etf sul bitcoin trappola o svolta?

CASA I TASSI SI ABBASSANO
Prime occasioni per la surroga mutui

ITALIA RICHIESTE RECORD
Perché all'estero ora piace il Btp

BORSE *Il dollaro forte rende meno conveniente puntare su Wall Street. Meglio individuare per tempo le quotate del Vecchio Continente che in primavera distribuiranno ricche cedole*

EURO DIVIDENDI

Da Milano a Parigi e Francoforte ecco tutte le azioni più generose

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Guerra chiama Guerra. Le più ripugnanti e tragiche sono quelle con morti, feriti e distruzioni, che ora, con una progressione impressionante, partendo dall'Ucraina si stanno estendendo in altre aree del mondo. Se la Russia non avesse attaccato l'Ucraina e l'Ucraina non fosse riuscita a coinvolgere al suo fianco il mondo occidentale,

probabilmente i terroristi palestinesi non avrebbero catturato ostaggi israeliani e soprattutto il primo ministro Benjamin Netanyahu non avrebbe avuto il coraggio di fare oltre 20 mila morti palestinesi. Ma la guerra è un virus che ormai serpeggia a ogni latitudine. Del resto, un giudizio più che crudo, suggerisce di riflettere su quanto zeppi erano i depositi di armi e da quanto tempo la tecnologia di ultima generazione delle armi non veniva collaudata. Si prenda la scoperta che i droni più micidiali sembrano essere quelli iraniani... È evidente che le esercitazioni militari non siano sufficienti e che per il drammatico progresso tecnologico delle armi si debba andare a testarle dal vero sugli esseri umani e i beni terreni. Davvero inumano e purtroppo ciclico. Ma non meno devastanti possono essere le guerre economiche, che molto



EMPORIO ARMANI

COLLEZIONE UOMO AUTUNNO/INVERNO 2024/25
SABATO 13 GENNAIO - ORE 19.00
SEGUI SU @EMPORIOARMANI E ARMANI.COM

Ad Ancona il 'Porto svelato', percorso tra scalo, città e mare

Un filo che unisce il porto di Ancona, la città e il mare. E' quello di "Porto svelato", un percorso promosso dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per gli Italian port days, manifestazione nazionale coordinata da **Assoporti**, creata per avvicinare le comunità alla vita e alla cultura portuale. "Porto svelato" è un progetto ideato per l'**Adsp** da Adriatico Mediterraneo, un percorso in sei appuntamenti (da oggi 12 gennaio, al 28 gennaio). Il via alle 17 al Museo Archeologico Nazionale delle Marche con una visita guidata alla sezione Picena e alla nuova sezione Romana. Nel Salone delle Feste del Museo, Giovanni Seneca, musicista e direttore artistico di Adriatico Mediterraneo, presenterà "Tracce", recital per chitarra e battente. Domenica 14 gennaio, alle 11, al Teatrino del Piano "Storie di mare sulla cresta dell'onda-Storie a poppa", letture per i bambini dai 5 anni a cura di Marche Teatro-Teatro del Canguro. Venerdì 19 gennaio, nuova visita guidata al Museo Archeologico Nazionale delle Marche, seguita da "Ethnic Project" di Danilo Di Paolonicola, concerto per organetto e fisarmonica. Domenica 21 gennaio "Porto svelato" proporrà una visita al laboratorio Bottega Tintura in piazza del Plebiscito, esperienza per adulti e bambini su "I colori ritrovati" con Massimo Baldini. Venerdì 26 gennaio, dopo la visita guidata al Museo Archeologico Nazionale delle Marche, nel Salone delle Feste "A voce nuda" con Anissa Gouizi e Frida Neri, concerto per voci, tamburi a cornice, chitarra flauto e loop station. Chiusura domenica 28 gennaio con le letture per i bambini. "Il porto rappresenta il lavoro e l'economia ma è anche uno dei luoghi simbolici della storia e della cultura di Ancona - commenta afferma Vincenzo Garofalo, presidente **Adsp** del mare Adriatico centrale -. Con 'Porto svelato' desideriamo collegare il ricco patrimonio culturale portuale con quello della città grazie ai partner di eccellenza con cui realizziamo questo progetto, Adriatico Mediterraneo, Museo Archeologico Nazionale delle Marche, Teatro del Canguro, e con cui costruiamo un percorso per svelare alcuni frammenti dell'importante relazione porto-città".

Newsletter ANSA Veloci, dettagliate, verificate. Nella tua casella mail.



Un filo che unisce il porto di Ancona, la città e il mare. E' quello di "Porto svelato", un percorso promosso dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per gli Italian port days, manifestazione nazionale coordinata da Assoporti, creata per avvicinare le comunità alla vita e alla cultura portuale. "Porto svelato" è un progetto ideato per l'Adsp da Adriatico Mediterraneo, un percorso in sei appuntamenti (da oggi 12 gennaio, al 28 gennaio). Il via alle 17 al Museo Archeologico Nazionale delle Marche con una visita guidata alla sezione Picena e alla nuova sezione Romana. Nel Salone delle Feste del Museo, Giovanni Seneca, musicista e direttore artistico di Adriatico Mediterraneo, presenterà "Tracce", recital per chitarra e battente. Domenica 14 gennaio, alle 11, al Teatrino del Piano "Storie di mare sulla cresta dell'onda-Storie a poppa", letture per i bambini dai 5 anni a cura di Marche Teatro-Teatro del Canguro. Venerdì 19 gennaio, nuova visita guidata al Museo Archeologico Nazionale delle Marche, seguita da "Ethnic Project" di Danilo Di Paolonicola, concerto per organetto e fisarmonica. Domenica 21 gennaio "Porto svelato" proporrà una visita al laboratorio Bottega Tintura in piazza del Plebiscito, esperienza per adulti e bambini su "I colori ritrovati" con Massimo Baldini. Venerdì 26 gennaio, dopo la visita guidata al Museo Archeologico Nazionale delle Marche, nel Salone delle Feste "A voce nuda" con Anissa Gouizi e Frida Neri, concerto per voci, tamburi a cornice, chitarra flauto e loop station. Chiusura domenica 28 gennaio con le letture per i bambini. "Il porto rappresenta il lavoro e l'economia ma è anche uno dei luoghi simbolici della storia e della cultura di Ancona - commenta afferma Vincenzo Garofalo, presidente Adsp del mare Adriatico centrale -. Con "Porto svelato" desideriamo collegare il ricco patrimonio culturale portuale con

Sequestrate sigarette per una tonnellata nel porto di Venezia

Oltre una tonnellata di tabacchi lavorati esteri sono stati rinvenuti e sequestrati, all'interno di un autoarticolato con targa tedesca sbarcato da una motonave proveniente dalla Turchia, per il tramite della Grecia, e diretto in Spagna. L'intervento è stato della guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane di Venezia. Il fermo dell'autoarticolato è avvenuto presso il Terminal del Porto di Fusina (Venezia), attraverso il quale, nel corso del 2023, sono transitati circa 90.000 passeggeri, movimentando oltre 46.000 autoveicoli e più di 150.000 tra mezzi commerciali e semirimorchi. Il carico trasportato ha da subito destato sospetti in ordine all'attendibilità dei documenti di accompagnamento, ed è stato così sottoposto a fermo amministrativo. La successiva ispezione del mezzo ha consentito di rinvenire, abilmente occultate da un carico di copertura di articoli di telefonia - anch'essi non a norma - 68.000 pacchetti di sigarette di contrabbando, posizionato in prossimità del lato chiuso del semirimorchio, di tipo frigorifero. I tabacchi lavorati esteri, per un peso complessivo di 1.360 chili sono stati sequestrati. avrebbero fatto guadagnare oltre 400.000 euro, ed evaso un'imposta pari a circa 700.000 euro. Nel corso del 2023, le attività di controllo eseguite hanno permesso di sequestrare, sia in ambito portuale che aeroportuale quasi 1500 kg di sigarette di contrabbando. Riproduzione riservata © Copyright ANSA Da non perdere.



ADSP - COMITATO DI GESTIONE: OK ALL'AGGIORNAMENTO DEL PIANO OPERATIVO TRIENNALE E ALL'ADOZIONE DEL NUOVO REGOLAMENTO DELLE CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME

Due importanti decisioni del Comitato di Gestione dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, sono stati approvati: la revisione annuale al Piano Operativo Triennale 2022-2024 che aggiorna le strategie di sviluppo del porto, allineando obiettivi e strumenti in relazione allo stato di avanzamento dei progetti e alla situazione finanziaria, e il nuovo Regolamento del demanio, importantissimo passaggio per completare il quadro regolamentare che abilita la stagione del rilancio delle concessioni e del porto Venezia, 11 gennaio 2024 - Insieme al Presidente Fulvio Lino Di Blasio e al Segretario Generale Antonella Scardino, hanno partecipato alla riunione dell'organo di governo dell'Ente, il Direttore marittimo del Veneto - Capitaneria di Porto di Venezia, Filippo Marini, il Comandante di Chioggia Alessio Palmisano, il rappresentante della Città Metropolitana di Venezia, Giuseppe Roberto Chiaia, il rappresentante della Regione del Veneto, Maria Rosaria Anna Campitelli, i membri del Collegio dei Revisori dei Conti. "Nel documento di aggiornamento del POT - precisa il presidente Fulvio Lino Di Blasio - si evidenzia l'eccezionale e ambizioso programma dell'Ente che porterà alla realizzazione di numerose opere previste in particolare dal PNRR e dalle attività dipendenti dal Commissario governativo per le crociere e dal Commissario per Montesyndial: si tratta di un insieme di opere, alcune già in fase di cantiere, per un importo superiore a 700 milioni di euro, che porteranno a un radicale salto in avanti nella competitività del porto, attraverso un aggiornamento dell'infrastruttura portuale in termini di accessibilità nautica, stradale e ferroviaria, nonché in termini di offerta di terminal". Il Comitato ha sancito anche l'adozione del nuovo Regolamento delle concessioni demaniali marittime, aggiornato in ottemperanza al Decreto interministeriale 202/2022, passo fondamentale che aggiorna e perfeziona le regole del gioco del demanio. La principale novità riguarda la disciplina del procedimento finalizzato al rilascio delle concessioni demaniali, che declina orientamenti e criteri di dettaglio relativi alle modalità di esperimento delle procedure di evidenza pubblica, alla valutazione delle proposte di concessione e ai relativi piani economici e finanziari, alla determinazione della durata, alla ripartizione del canone demaniale in parte fissa e variabile e in generale alla redditività, garantendo la più ampia concorrenza tra gli operatori economici partecipanti alle procedure indette in aderenza ai principi UE, l'efficienza e l'efficacia della gestione delle aree e delle banchine in coerenza con gli strumenti di pianificazione strategica nazionale del settore e gli obiettivi di transizione ecologica ed ambientale. Approvata, inoltre, la proroga del servizio di manovra ferroviaria fino al 30 giugno 2024 e rilasciate varie concessioni demaniali infra-quadriennali tra cui una ad APVI per la gestione 2024/2025 dei parcheggi portuali, in merito ai quali è in corso



Informatore Navale

Venezia

un'opera di revisione da parte dell'**Autorità** per giungere ad un'organizzazione più razionale che, pur nel rispetto della vocazione ad uso **portuale** degli spazi, sappia fornire anche risposte efficaci alle istanze ricevute da altre istituzioni cittadine e dalla cittadinanza stessa.

È nata Asamar Veneto

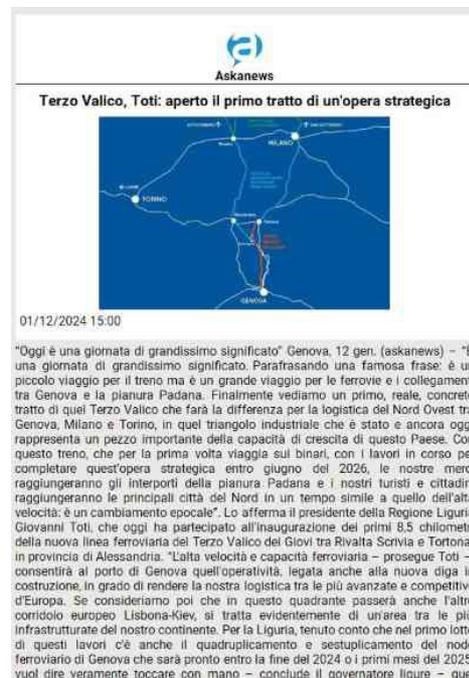
Anna Carnielli **VENEZIA** - L'anno appena trascorso si è concluso con una novità molto importante per il mondo dello shipping veneziano e nazionale che tante e complesse sfide sta affrontando: tra cui la definizione del porto regolato ed operatività in H24, con l'avvento del MoSE, il ripristino dei pescaggi nei canali portuali, la ripresa del traffico passeggeri, la rimodulazione delle aree portuali, lo sviluppo del porto di Chioggia. La novità è che le due associazioni di agenti raccomandatari e mediatori marittimi rappresentate da Assoagenti Veneto, (presidente Michele Gallo) e AAMM, (presidente Chiara Bottazzo) il 19 dicembre scorso hanno dato vita ad una nuova associazione, ASAMAR VENETO - Associazione Agenti Raccomandatari e Mediatori Marittimi del Veneto alla quale hanno aderito gli associati di entrambe le categorie. "Dopo 15 anni - dice una nota - sono maturati i presupposti per poter sviluppare nuove e comuni progettualità sfidanti, esprimendo la loro sintesi nella presidente avvocato Anna Carnielli, nominata dall'assemblea del 19 dicembre. ASAMAR VENETO aderisce a Federagenti. Chiara Bottazzo e Michele Gallo, già presidenti delle rispettive associazioni, avranno il ruolo di vice presidenti operativi, sostenendo un percorso di creazione di nuovo valore per la categoria ed il territorio. La presidente Carnielli, avvocato marittimista e presidente del Propeller Club Port of Venice - continua la nota - ben conosce le dinamiche complesse della professione di Raccomandatario Marittimo essendo abilitata all'esercizio di questa professione dal 2003. Il segnale è forte: **Venezia** è compatta e si sta organizzando per orizzonti medio-lunghi con l'obiettivo di esprimere al meglio e con un'unica voce il proprio potenziale inespresso, sia verso il mercato che le Istituzioni".



Terzo Valico, Toti: aperto il primo tratto di un'opera strategica

"Oggi è una giornata di grandissimo significato" **Genova**, 12 gen. (askanews) - "È una giornata di grandissimo significato. Parafrasando una famosa frase: è un piccolo viaggio per il treno ma è un grande viaggio per le ferrovie e i collegamenti tra **Genova** e la pianura Padana. Finalmente vediamo un primo, reale, concreto tratto di quel Terzo Valico che farà la differenza per la logistica del Nord Ovest tra **Genova**, Milano e Torino, in quel triangolo industriale che è stato e ancora oggi rappresenta un pezzo importante della capacità di crescita di questo Paese. Con questo treno, che per la prima volta viaggia sui binari, con i lavori in corso per completare quest'opera strategica entro giugno del 2026, le nostre merci raggiungeranno gli interporti della pianura Padana e i nostri turisti e cittadini raggiungeranno le principali città del Nord in un tempo simile a quello dell'alta velocità: è un cambiamento epocale". Lo afferma il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, che oggi ha partecipato all'inaugurazione dei primi 8,5 chilometri della nuova linea ferroviaria del Terzo Valico dei Giovi tra Rivalta Scrivia e Tortona, in provincia di Alessandria.

"L'alta velocità e capacità ferroviaria - prosegue Toti - consentirà al **porto** di **Genova** quell'operatività, legata anche alla nuova diga in costruzione, in grado di rendere la nostra logistica tra le più avanzate e competitive d'Europa. Se consideriamo poi che in questo quadrante passerà anche l'altro corridoio europeo Lisbona-Kiev, si tratta evidentemente di un'area tra le più infrastrutturate del nostro continente. Per la Liguria, tenuto conto che nel primo lotto di questi lavori c'è anche il quadruplicamento e sestuplicamento del nodo ferroviario di **Genova** che sarà pronto entro la fine del 2024 o i primi mesi del 2025, vuol dire veramente toccare con mano - conclude il governatore ligure - quel cambiamento a cui si è tanto lavorato in questi anni, con un collegamento straordinariamente efficace per le merci e per le persone".



Terzo valico, inaugurati i primi 8,5 km di linea ferroviaria tra Rivalta Scrivia e Tortona

Toti: "Giornata di grande significato, opera strategica che rappresenta cambiamento epocale per il Paese" «È una giornata di grandissimo significato. Parafrasando una famosa frase: è un piccolo viaggio per il treno ma è un grande viaggio per le ferrovie e i collegamenti tra **Genova** e la pianura Padana. Finalmente vediamo un primo, reale, concreto tratto di quel Terzo Valico che farà la differenza per la logistica del nord ovest tra **Genova**, Milano e Torino, in quel triangolo industriale che è stato e ancora oggi rappresenta un pezzo importante della capacità di crescita di questo Paese. Con questo treno, che per la prima volta viaggia sui binari, con i lavori in corso per completare quest'opera strategica entro giugno del 2026, le nostre merci raggiungeranno gli interporti della pianura Padana e i nostri turisti e cittadini raggiungeranno le principali città del Nord in un tempo simile a quello dell'alta velocità: è un cambiamento epocale». Così il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, intervenuto all'inaugurazione dei primi 8,5 chilometri della nuova linea ferroviaria del Progetto Unico Terzo Valico dei Giovi/Nodo di **Genova** tra Rivalta Scrivia e Tortona «L'alta velocità e capacità ferroviaria - prosegue Toti

- consentirà al **porto** di **Genova** quell'operatività, legata anche alla nuova diga in costruzione, in grado di rendere la nostra logistica tra le più avanzate e competitive d'Europa. Se consideriamo poi che in questo quadrante passerà anche l'altro corridoio europeo Lisbona - Kiev, si tratta evidentemente di un'area tra le più infrastrutturate del nostro continente. Per la Liguria, tenuto conto che nel primo lotto di questi lavori c'è anche quadruplicamento e sestuplicamento del nodo ferroviario di **Genova** che sarà pronto entro la fine del 2024/primi mesi del 2025, vuol dire veramente toccare con mano - conclude - quel cambiamento a cui si è tanto lavorato in questi anni, con un collegamento straordinariamente efficace per le merci e per le persone».



Spediporto: "Tempi troppo lunghi per controlli sanitari nei porti liguri"

"Per la refertazione si arriva anche a 25 giorni, il ministero intervenga rapidamente" Spediporto. "La situazione dei controlli sanitari nei porti liguri è delicatissima e rischia di provocare pesanti conseguenze in termini di extracosti per le aziende e, a cascata, per i consumatori, oltre a rischi per la salute pubblica. Accogliamo, dunque, con favore l'unanime via libera, da parte del Consiglio Regionale, all'ordine del giorno presentato da Stefano Balleari che impegna la giunta a sollecitare il Ministero per un rafforzamento degli organici veterinari nei porti di Genova e **Vado** Ligure". È quanto denuncia in una nota Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, che pochi giorni fa aveva lanciato forte l'allarme per la carenza di personale adibito a controlli e analisi, con appena 3 funzionari che devono coprire gli scali di Genova, **Savona** e **Vado** Ligure. Una situazione delicata che rischia di peggiorare ulteriormente, anche per via dei nuovi controlli europei legati alla normativa "REACH". "I dati che ci forniscono le nostre aziende associate - spiega Botta - sono a dir poco imbarazzanti. I tempi medi di refertazione sono di circa 15 giorni ma per alcune merci si può arrivare anche a 25 giorni, con un aumento generalizzato rispetto al 2022 e sofferenze particolari per il **porto** di **Savona** **Vado** Ligure. È evidente come questi ritardi aumentino i costi: per fare un esempio, da gennaio a novembre 2023, il terminal Reefer di **Vado** Ligure ha movimentato 47457 container (con 228000 tonnellate di frutta) mentre nel bacino portuale di Genova i contenitori sottoposti a controlli sanitari sono stati oltre 250000. Il costo medio giornaliero per la sosta di un container è di 170 euro: dunque un vero e proprio salasso per gli importatori che finisce, poi, per pesare sulle tasche dei consumatori". Il direttore generale di Spediporto, con tutti gli operatori del settore, avanzano una richiesta precisa: "Proprio per la materia specifica dei controlli e per la loro importanza, Genova e **Savona** meritano di avere una linea analitica dedicata, in grado di fornire risposte in tempi rapidi alle necessità legate ai traffici portuali dei due scali. E' assurdo delegare un ruolo strategico come questo soltanto ai laboratori IZS (Istituto Zooprofilattico Sperimentale) sparsi in tutta Italia". L'impegno delle forze politiche regionali è, dunque, un primo passo ma Spediporto ha tutta l'intenzione di non calare l'attenzione sul tema: "Faremo pressing - annuncia Botta - sui soggetti che a vario titolo possono intervenire, per modificare una situazione davvero pericolosa. Oltre all'impegno della politica regionale, anche Fedespedi e Confetra hanno sollecitato un incontro con il Ministero per trovare una soluzione idonea per i porti liguri. Peraltro non stiamo parlando tanto del cosiddetto rischio di impresa, ma di costi finali maggiorati per le famiglie e anche di sicurezza alimentare; va sottolineato come fare buona sanità voglia dire tante cose, compreso effettuare controlli adeguati e



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

rapidi dei cibi che, poi, finiscono sulle nostre tavole fin dal loro arrivo nei porti regionali".

Genova Today

Genova, Voltri

Msc, undici navi a Genova nel 2024

Per l'anno appena iniziato, la compagnia prevede un nuovo picco di movimentazione dei passeggeri, in crescita a 4,2 milioni rispetto ai 4 milioni del 2023 (+5%). I passeggeri previsti nei 277 scali nei porti di **Genova** e La Spezia sono un milione e 370mila. Ascolta questo articolo ora... Secondo le previsioni della compagnia, il 2024 sarà un altro anno record per Msc Crociere. A partire dall'Italia, dove la compagnia registrerà quest'anno un nuovo picco di movimentazione dei passeggeri, che saliranno a 4,2 milioni rispetto ai 4 milioni del 2023 (+5%), effettuando 1.075 scali e operando con ben 16 navi, su un totale di 22 della flotta complessiva, nei 14 porti toccati lungo le coste del Belpaese. Msc Crociere registrerà quest'anno importanti risultati nel **porto di Genova**, che si conferma il principale **porto** in Italia per numero di passeggeri movimentati, che quest'anno saranno circa 1.150.000 in 225 scali previsti dalla compagnia. Il **porto** ligure potrà contare sulla presenza di 11 navi (Divina, World Europa, Fantasia, Grandiosa, Magnifica, Musica, Opera, Orchestra, Poesia, Seaside e Seaview). La Liguria si conferma una Regione strategica per la compagnia, che prevede di accogliere complessivamente 1.370.000 passeggeri nei 277 scali previsti nei porti di **Genova** e La Spezia. "L'Italia si conferma così sempre più al centro delle strategie internazionali di Msc Crociere. Un Paese - ricorda il managing director, Leonardo Massa -, nel quale il settore crocieristico genera complessivamente una ricaduta economica pari a circa 15 miliardi di euro e dà lavoro a oltre 125mila persone. In questo contesto, la leadership di Msc si esprime anche con gli investimenti per la costruzione di sei navi 'Explora Journeys' con Fincantieri, quantificabili in circa 3,5 miliardi di euro, che a loro volta hanno una significativa ricaduta sull'economia del Paese e sono in grado di assicurare migliaia di posti di lavoro sia nei cantieri che nell'indotto". Nell'occasione è stata presentata anche la nuova brand campaign globale della compagnia 'In viaggio verso la Bellezza', realizzata con l'agenzia Dentsu Creative Italy, che incoraggia il pubblico a scoprire la bellezza delle crociere in modo più consapevole attraverso un profondo rispetto per l'oceano, il pianeta e l'ambiente. La bellezza, rappresentata nello spot da una voce narrante, invita il pubblico ad immergersi alla scoperta delle destinazioni del mondo, della natura e delle meravigliose esperienze a bordo e a terra. "Abbiamo chiuso un 2023, che ha registrato, in Italia e non solo, numeri record sul fronte dei passeggeri, che hanno deciso di trascorrere un'esperienza unica a bordo delle nostre navi. Nel 2024 - ha aggiunto Massa - abbiamo ulteriormente migliorato l'offerta dedicata al nostro Paese, con la possibilità di scegliere tra 16 navi in partenza da 14 scali in 10 diverse regioni italiane. Quest'anno ci sarà poi un'altra importante novità per la divisione crociere del Gruppo Msc, con l'arrivo in Mediterraneo di Explora I, che proporrà itinerari da favola, facendo



Genova Today

Genova, Voltri

scalo presso numerosi porti italiani. Il nostro obiettivo è garantire la più ampia scelta possibile di soluzioni di viaggio per un mercato, che offre ancora tanti margini di crescita, ma che richiede il mantenimento di alti standard nei servizi offerti". Tra le principali novità nella programmazione di quest'anno vi è il ritorno di Msc Crociere nel porto di Cagliari, oltre alla conferma di importanti scali serviti nel 2023. Un'offerta sempre più ampia, resa possibile anche grazie alla proficua collaborazione instaurata con le comunità locali di riferimento, che anche quest'anno permetterà ai passeggeri di visitare alcune delle meraviglie del nostro Paese. L'elenco completo dei porti italiani serviti comprende: Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Ancona, Bari, Trieste, Cagliari, Messina, Brindisi, La Spezia, Olbia, Livorno e Venezia (Marghera). Guardando al prossimo futuro, Msc Crociere è impegnata per l'ulteriore espansione della flotta, che, dopo gli ultimi arrivi di Euribia ed Seascape, accoglierà nel 2025 World America, seconda nave dell'innovativa World Class e terza della compagnia alimentata a Gnl. Per la propria stagione inaugurale, World America avrà come homeport Miami, il nuovo terminal del gruppo Msc, che, una volta completato, sarà il più grande del Nord America.

Genova Today

Genova, Voltri

Terzo valico, viaggio inaugurale sui primi otto chilometri

Dopo sei anni di sospensione, da lunedì 15 gennaio sei treni regionali di Trenord circoleranno tra Tortona e Novi Ligure e viceversa lungo la linea Milano-Novoli Ligure/Arquata Scrivia. Venerdì 12 gennaio 2024 sono stati inaugurati i primi 8,5 chilometri della nuova linea ferroviaria del progetto unico Terzo Valico dei Giovi/Nodo di Genova tra Rivalta Scrivia e Tortona, consentendo così il ritorno dei treni regionali tra Tortona e Novi Ligure. I nuovi binari costituiscono il tratto finale, in direzione Nord, della futura linea AV/AC in fase realizzativa dal General Contractor guidato dal Gruppo Webuild per conto di Rete Ferroviaria Italiana, con il coordinamento del Commissario di Governo Calogero Mauceri. Sul primo treno partito da Tortona sono saliti a bordo Edoardo Rixi, vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Calogero Mauceri, commissario terzo valico Nodo di Genova e Campasso, Alberto Cirio, presidente Regione Piemonte, Giovanni Toti, presidente Regione Liguria, Franco Lucente, assessore ai Trasporti e Mobilità sostenibile Regione Lombardia, Marco Gabusi, assessore ai Trasporti Regione Piemonte, Enrico Bussalino, presidente Provincia di Alessandria, Gianpiero Strisciuglio, amministratore delegato e direttore generale Rete Ferroviaria Italiana, Marco Rettighieri, presidente del General contractor guidato da Webuild insieme ai rappresentanti di Trenord, i sindaci e le istituzioni dei territori interessati. "Il Governo ha assicurato tutti i fondi necessari per completare l'opera nei tempi stabiliti dal Pnrr. Una scadenza, che impegna tutti i soggetti coinvolti, dal commissario alle aziende, per rispettare il cronoprogramma nella realizzazione della più grande opera ferroviaria d'Europa. Gli scavi sono a buon punto e le soluzioni tecniche sono state delineate. Dobbiamo continuare a lavorare in questa direzione", ha dichiarato Edoardo Rixi, vice ministro alle Infrastrutture. Anche per Calogero Mauceri, commissario del Terzo Valico dei Giovi-Nodo di Genova "con oggi abbiamo raggiunto un primo obiettivo, quello di mettere al servizio dei cittadini un primo tratto del futuro Terzo Valico dei Giovi. In treno abbiamo percorso 8,5 chilometri in direzione Nord, realizzati grazie all'impegno continuo di tecnici e maestranze e nonostante le difficoltà oggettive riscontrate. L'impegno di tutti i soggetti coinvolti è di proseguire nella realizzazione di un'opera così complessa ma altrettanto importante per il territorio". Da lunedì 15 gennaio sei treni regionali di Trenord circoleranno tra Tortona e Novi Ligure e viceversa lungo la linea Milano-Novoli Ligure/Arquata Scrivia con fermata a Pozzolo Formigaro, stazione che riapre dopo la chiusura necessaria per consentire gli interventi di potenziamento infrastrutturale e i lavori di restyling che l'hanno interessata. Fra Novi ed Arquata le corse prevedranno la fermata di Serravalle Scrivia. Si tratta di tre coppie di treni al mattino e la sera in fasce orarie pendolari, che consentiranno di poter tornare a viaggiare comodamente in treno dopo sei anni in cui il servizio era stato sospeso.



Dopo sei anni di sospensione, da lunedì 15 gennaio sei treni regionali di Trenord circoleranno tra Tortona e Novi Ligure e viceversa lungo la linea Milano-Novoli Ligure/Arquata Scrivia. Venerdì 12 gennaio 2024 sono stati inaugurati i primi 8,5 chilometri della nuova linea ferroviaria del progetto unico Terzo Valico dei Giovi/Nodo di Genova tra Rivalta Scrivia e Tortona, consentendo così il ritorno dei treni regionali tra Tortona e Novi Ligure. I nuovi binari costituiscono il tratto finale, in direzione Nord, della futura linea AV/AC in fase realizzativa dal General Contractor guidato dal Gruppo Webuild per conto di Rete Ferroviaria Italiana, con il coordinamento del Commissario di Governo Calogero Mauceri. Sul primo treno partito da Tortona sono saliti a bordo Edoardo Rixi, vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Calogero Mauceri, commissario terzo valico Nodo di Genova e Campasso, Alberto Cirio, presidente Regione Piemonte, Giovanni Toti, presidente Regione Liguria, Franco Lucente, assessore ai Trasporti e Mobilità sostenibile Regione Lombardia, Marco Gabusi, assessore ai Trasporti Regione Piemonte, Enrico Bussalino, presidente Provincia di Alessandria, Gianpiero Strisciuglio, amministratore delegato e direttore generale Rete Ferroviaria Italiana, Marco Rettighieri, presidente del General contractor guidato da Webuild insieme ai rappresentanti di Trenord, i sindaci e le istituzioni dei territori interessati. "Il Governo ha assicurato tutti i fondi necessari per completare l'opera nei tempi stabiliti dal Pnrr. Una scadenza, che impegna tutti i soggetti coinvolti, dal commissario alle aziende, per rispettare il cronoprogramma nella realizzazione della più grande opera ferroviaria d'Europa. Gli scavi sono a buon punto e le soluzioni tecniche sono state delineate. Dobbiamo continuare a lavorare in questa direzione", ha dichiarato

Genova Today

Genova, Voltri

Benefici anche per il traffico merci grazie al nuovo scalo di Rivalta Scrivia, al nuovo Piano Regolatore della stazione di Rivalta Scrivia e l'innesto del Terzo Valico a Tortona e sulla tratta Alessandria-Piacenza, permettendo ai convogli merci di raggiungere il nuovo scalo di Rivalta Scrivia e favorendo maggiormente lo sviluppo dell'Interporto, fondamentale snodo logistico per il territorio. Gli interventi realizzati a Rivalta Scrivia con quattro nuovi binari di lunghezza 750 metri e il doppio accesso ai Raccordi (Rte e Interporto) presenti in stazione consentono il potenziamento della capacità dello scalo esistente e la sosta di treni più lunghi. Gli interventi, eseguiti in più fasi per garantire sempre la funzionalità dello scalo merci e la sua accessibilità, proseguiranno dotando lo scalo ferroviario di un moderno impianto antincendio per gestire il trasporto di merci pericolose, ampliandone ulteriormente la potenzialità di mercato. Contestualmente nella stazione di Rivalta Scrivia saranno realizzate nuove pensiline, sottopassi e marciapiedi, aprendo nel 2024 maggiormente fruibile e accessibile con particolare attenzione alle persone con disabilità o a ridotta mobilità. Il progetto unico Terzo Valico dei Giovi-Nodo di Genova permetterà ai treni di viaggiare a una velocità massima di 250 chilometri orari, attraversando le province di Genova e Alessandria, fino a raggiungere la città di Milano. Una vera rivoluzione per il trasporto ferroviario del Nord Italia, di valore strategico anche per l'Europa. Il primo beneficiario della nuova linea sarà l'intero sistema portuale di Genova, ma il collegamento andrà anche a potenziare il Corridoio Reno-Alpi della rete di trasporto transeuropea Ten-T. Offrirà alle merci un percorso preferenziale, efficientando il trasporto delle merci fino al **porto** di Rotterdam con notevoli benefici anche in termini ambientali. Per muoverti con i mezzi pubblici e in sharing nella città di Genova usa la nostra Partner App gratuita.

Genova, record assoluto di passeggeri

GENOVA - Con il mese di dicembre si è chiuso un 2023 senza precedenti per quanto riguarda il traffico gestito da Stazioni Marittime S.p.A. Guardando ai dati totali crociere e traghetti, nel 2023 sono transitati nel **Porto di Genova** 4.048.777 passeggeri contro i 3.256.294 del 2022 (+ 792.483 pax, pari a +24,34%). I passeggeri in crociera sono passati da 1.081.178 nel 2022 a 1.698.639 nel 2023 (+617.461 pax, pari a +57,11%). Il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato un buon incremento, passando da 2.175.116 nel 2022 a 2.350.138 nel 2023 (+175.022 unità, pari al +8,05%). Nel settore delle crociere il 2023 ha registrato 340 toccate nave con 1.698.639 crocieristi, di cui 624.997 home port e 1.073.642 in transito, in forte incremento rispetto al 2022 (+617.461 passeggeri, pari a +57,11%). Importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2023 ha portato nei terminal genovesi 258 toccate con oltre 1.350.000 passeggeri, consolidando sempre più la leadership del traffico crociere nel **porto di Genova**. Di rilievo anche i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il **Porto di Genova**, portando un totale di 36 toccate e oltre 239.000

passeggeri. Terzo operatore per traffico movimentato è stato Royal Caribbean Group, che con le navi di Royal Caribbean Int., Celebrity Cruises e Silversea ha portato a **Genova** 20 toccate e quasi 51.000 passeggeri. Importante presenza su **Genova** infine anche della Princess Cruises, che con 11 scali ha movimentato circa 39.500 passeggeri. Circa il traffico traghetti, il 2023 ha chiuso con un deciso incremento rispetto all'anno precedente. Di seguito il dettaglio: Passeggeri 2.350.138 (+8,05%) - Auto 858.600 (+6,79%) - Moto 63.875 (+10,45%) - Metri lineari 2.010.695 (-2,61%). Rispetto al 2022 nel 2023 sono stati movimentati 175.022 passeggeri e 54.605 auto in più. La Sardegna ha registrato un incremento di quasi 93.000 passeggeri, la Corsica di circa 60.000, il Nord Africa di quasi 29.000, mentre la Sicilia ha registrato circa 12.000 unità in meno. Il traffico commerciale ha chiuso sostanzialmente in linea con l'anno precedente (lieve flessione di circa 53.000 metri lineari). Per il 2024 si prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con valori che si attesteranno su una percentuale del 2-3%. Per quanto riguarda il traffico crociere, nel 2024 sono al momento previsti 305 scali con circa 1.500.000 di crocieristi, di cui 550.000 home port e 950.000 transiti. MSC confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a **Genova**, portando circa 1.150.000 passeggeri con 225 scali. L'ammiraglia MSC World Europa (circa 216.000 tonnellate di stazza lorda e capace di portare fino a circa 6.750 passeggeri e 2.320 membri di equipaggio) scalerà i terminal crociere tutte le domeniche dell'anno. Opererà lungo tutto l'arco dell'anno anche MSC Fantasia con 53 scali, mentre MSC Seaview e MSC Seaside porteranno ciascuna 28 scali rispettivamente il lunedì



GENOVA - Con il mese di dicembre si è chiuso un 2023 senza precedenti per quanto riguarda il traffico gestito da Stazioni Marittime S.p.A. Guardando ai dati totali crociere e traghetti, nel 2023 sono transitati nel Porto di Genova 4.048.777 passeggeri contro i 3.256.294 del 2022 (+ 792.483 pax, pari a +24,34%). I passeggeri in crociera sono passati da 1.081.178 nel 2022 a 1.698.639 nel 2023 (+617.461 pax, pari a +57,11%). Il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato un buon incremento, passando da 2.175.116 nel 2022 a 2.350.138 nel 2023 (+175.022 unità, pari al +8,05%). Nel settore delle crociere il 2023 ha registrato 340 toccate nave con 1.698.639 crocieristi, di cui 624.997 home port e 1.073.642 in transito, in forte incremento rispetto al 2022 (+617.461 passeggeri, pari a +57,11%). Importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2023 ha portato nei terminal genovesi 258 toccate con oltre 1.350.000 passeggeri, consolidando sempre più la leadership del traffico crociere nel porto di Genova. Di rilievo anche i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il Porto di Genova, portando un totale di 36 toccate e oltre 239.000 passeggeri. Terzo operatore per traffico movimentato è stato Royal Caribbean Group, che con le navi di Royal Caribbean Int., Celebrity Cruises e Silversea ha portato a Genova 20 toccate e quasi 51.000 passeggeri. Importante presenza su Genova infine anche della Princess Cruises, che con 11 scali ha movimentato circa 39.500 passeggeri. Circa il traffico traghetti, il 2023 ha chiuso con un deciso incremento rispetto all'anno precedente. Di seguito il dettaglio: Passeggeri 2.350.138 (+8,05%) - Auto 858.600 (+6,79%) - Moto 63.875 (+10,45%) - Metri lineari 2.010.695 (-2,61%). Rispetto al 2022 nel 2023 sono stati movimentati 175.022 passeggeri e 54.605 auto in più. La Sardegna ha registrato un incremento di quasi 93.000 passeggeri, la Corsica di circa 60.000, il Nord Africa di quasi 29.000, mentre la Sicilia ha registrato circa 12.000 unità in meno. Il traffico commerciale ha

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

ed il sabato tra aprile ed ottobre. MSC Musica opererà il martedì con 26 scali e poi a completare altre unità del gruppo, tra cui MSC Orchestra che effettuerà 22 scali con crociere di 10 giorni tra aprile e novembre. Costa Crociere posizionerà su **Genova** tutti i venerdì da marzo a novembre l'ammiraglia Costa Smeralda (337 metri di lunghezza per 182.700 tonnellate, capace di portare fino a 6.600 passeggeri e 1628 membri di equipaggio). Costa Fascinosa effettuerà poi delle minicrociere da fine settembre ad inizi novembre. In totale Costa Crociere porterà 49 scali e circa 275.000 passeggeri.

Marittimo ucciso da scoppio in navigazione: motonave attraccata a Genova

La Torc è dalle otto a ponte Paleocapa: vano caldaie sotto sequestro, disposta autopsia sul giovane ingegnere turco deceduto GENOVA -È attraccata a Genova alle otto di stamane la motonave Torc su cui durante la navigazione c'è stato uno scoppio nel locale caldaie che ha ucciso un marittimo, l'ingegnere turco Mehmet Altas di soli 29 anni L'incidente è accaduto lunedì scorso durante il viaggio fra la Grecia e Genova: inutili i soccorsi al ferito che sarebbe deceduto dopo pochi minuti. Sulla tragedia è stata aperta un'indagine della Capitaneria di porto e dalla Asl3 : stamane appena la nave è arrivata a Genova a bordo sono saliti gli investigatori della sezione tecnica della Capitaneria, gli specialisti della sezione anti infortuni della Asl3 e un medico legale per la prima ispezione sul cadavere della vittima, che sarà trasferita a Medicina Legale per l'autopsia disposta dal magistrato di turno della procura di Genova Federica Paiola. La Torc è una motonave con bandiera maltese che trasporta prodotti chimici ed è partita dal porto greco di Agio. L'indagine dovrà stabilire le cause dello scoppio e se i soccorsi al ferito poi deceduto sono stati adeguati: accertamenti molto complicati perché il luogo dove è avvenuto l'infortunio potrebbe non essere stato preservato come si dovrebbe in caso di incidenti mortali. Punto di partenza dell'indagine l'interrogatorio del comandante, degli ufficiali ed eventuali marittimi testimoni dello scoppio.



Terzo Valico, Toti: "Farà la differenza per il Nord Ovest"

Secondo il governatore "è un piccolo viaggio per il treno ma è un grande viaggio per le ferrovie e i collegamenti tra **Genova** e la pianura Padana"

GENOVA - "È una giornata di grandissimo significato. Parafrasando una famosa frase, è un piccolo viaggio per il treno ma è un grande viaggio per le ferrovie e i collegamenti tra **Genova** e la pianura Padana . Finalmente vediamo un primo, reale, concreto tratto di quel Terzo Valico che farà la differenza per la

logistica del nord ovest tra **Genova**, Milano e Torino, in quel triangolo industriale che è stato e ancora oggi rappresenta un pezzo importante della capacità di crescita di questo Paese. Con questo treno, che per la prima volta viaggia sui binari, con i lavori in corso per completare quest'opera strategica entro giugno del 2026, le nostre merci raggiungeranno gli interporti della pianura Padana e i nostri turisti e cittadini raggiungeranno le principali città del Nord in un tempo simile a quello dell'alta velocità: è un cambiamento epocale".

Così il governatore della Liguria Giovanni Toti , intervenuto all'inaugurazione dei primi 8,5 chilometri della nuova linea ferroviaria del Progetto Unico Terzo Valico dei Giovi/Nodo di **Genova** tra Rivalta Scrivia e Tortona. "L'alta velocità

e capacità ferroviaria - prosegue Toti - consentirà al **porto di Genova** quell'operatività, legata anche alla nuova diga in costruzione, in grado di rendere la nostra logistica tra le più avanzate e competitive d'Europa. Se consideriamo poi che in questo quadrante passerà anche l'altro corridoio europeo Lisbona-Kiev, si tratta evidentemente di un'area tra le più infrastrutturate del nostro continente. Per la Liguria, tenuto conto che nel primo lotto di questi lavori c'è anche quadruplicamento e sestuplicamento del nodo ferroviario di **Genova** che sarà pronto entro la fine del 2024/primi mesi del 2025, vuol dire veramente toccare con mano - conclude - quel cambiamento a cui si è tanto lavorato in questi anni, con un collegamento straordinariamente efficace per le merci e per le persone".



Secondo il governatore "è un piccolo viaggio per il treno ma è un grande viaggio per le ferrovie e i collegamenti tra Genova e la pianura Padana" GENOVA - "È una giornata di grandissimo significato. Parafrasando una famosa frase, è un piccolo viaggio per il treno ma è un grande viaggio per le ferrovie e i collegamenti tra Genova e la pianura Padana . Finalmente vediamo un primo, reale, concreto tratto di quel Terzo Valico che farà la differenza per la logistica del nord ovest tra Genova, Milano e Torino, in quel triangolo industriale che è stato e ancora oggi rappresenta un pezzo importante della capacità di crescita di questo Paese. Con questo treno, che per la prima volta viaggia sui binari, con i lavori in corso per completare quest'opera strategica entro giugno del 2026, le nostre merci raggiungeranno gli interporti della pianura Padana e i nostri turisti e cittadini raggiungeranno le principali città del Nord in un tempo simile a quello dell'alta velocità: è un cambiamento epocale". Così il governatore della Liguria Giovanni Toti , intervenuto all'inaugurazione dei primi 8,5 chilometri della nuova linea ferroviaria del Progetto Unico Terzo Valico dei Giovi/Nodo di Genova tra Rivalta Scrivia e Tortona. "L'alta velocità e capacità ferroviaria - prosegue Toti - consentirà al porto di Genova: quell'operatività, legata anche alla nuova diga in costruzione, in grado di rendere la nostra logistica tra le più avanzate e competitive d'Europa. Se consideriamo poi che in questo quadrante passerà anche l'altro corridoio europeo Lisbona-Kiev, si tratta evidentemente di un'area tra le più infrastrutturate del nostro continente. Per la Liguria, tenuto conto che nel primo lotto di questi lavori c'è anche quadruplicamento e sestuplicamento del nodo ferroviario di Genova che sarà pronto entro la fine del 2024/primi mesi del 2025, vuol dire veramente toccare con mano - conclude - quel

Ufficiale morto su nave diretta a Genova, sequestrata la sala macchine

di Andrea Popolano GENOVA - E' stata sequestrata la sala macchine della motonave Turc dove nei giorni scorsi è morto l'ufficiale Mehmet Altas, ingegnere turco di 29 anni. L'imbarcazione, partita dalla Grecia, è arrivata a Genova questa mattina. A bordo sono saliti gli investigatori della capitaneria di porto e gli ispettori del gruppo Prevenzione e salute sui luoghi di lavoro della Asl3. Gli inquirenti, coordinati dalla procura, dovranno capire cosa ha provocato l'esplosione e di conseguenza la morte del marittimo. L'incidente sarebbe avvenuto a largo delle isole Eolie ma per ricostruire con esattezza le coordinate dell'imbarcazione e le chiamate ai soccorsi verrà acquisita anche la scatola nera. Altas, secondo quanto comunicato dalla compagnia, sarebbe rimasto prima ferito gravemente e sarebbe poi morto in seguito alle ferite. Il pm ministero di turno nelle prossime ore disporrà l'autopsia.



Lo shipping dice addio a Lorenzo Banchemo

L'imprenditore genovese aveva 88 anni. Era uno dei più apprezzati protagonisti del settore **Genova** - Lutto nel mondo dello shipping. È morto nella sua abitazione di **Genova** Lorenzo Banchemo, 88 anni, fondatore con Umberto Costa del gruppo Banchemo Costa. Autentico self made man, nel corso della vita è stato artefice della creazione dello sviluppo di una delle aziende più note a livello internazionale. "Lorenzo Banchemo - come si può leggere nella sua biografia dal sito dei Cavalieri del Lavoro - è stato presidente della Banchemo Costa Finanziaria SpA , holding del network attivo principalmente nel settore del brokeraggio marittimo e assicurazioni con oltre 200 dipendenti e varie sedi all'estero. Il suo percorso professionale inizia in giovanissima età. Nel 1949, interrompe gli studi e incomincia a lavorare come fattorino presso la Anchor Ltd di **Genova** . Poi anni di lavoro alla agenzia marittima Orion Srl ufficio noleggi navi. Nel 1961 diventa responsabile dell'ufficio noleggi alla Gastaldi & C., **Genova**. Nel 1968 fonda assieme a Umberto Costa la Banchemo & Costa Snc , avviando - inizialmente con 2 soli dipendenti - un'attività di brokeraggio marittimo per navi carico secco. Dopo qualche anno la società estende l'attività in altri settori della mediazione, quali la compravendita di navi di seconda mano e nuove costruzioni e poi nel brokeraggio di navi e carichi liquidi". "Nel 1972 prende forma l'ufficio studi e ricerche. Nel 1973 inizia l'attività di agenzia marittima. L'ingresso nel brokeraggio assicurativo avviene nel 1975 con la costituzione della Banchemo Costa & C. Assicurazioni. Nel 1981 la Banchemo Costa Finanziaria SpA diventa la capogruppo. Alla fine degli anni Novanta inizia l'attività della Banchemo Costa Finanziaria nel campo dei finanziamenti all'armamento. Nel 1999 Umberto Costa lascia la partnership e Lorenzo Banchemo acquisisce la totalità delle azioni. Segue poi l'ingresso nel settore dell'armamento e la costituzione della Mebship SpA nel 2005 con altri soci. Non manca l'attenzione al sociale. Da anni il gruppo dona risorse per la ricerca contro il cancro e la cura di bambini malati".



Cirio: "La Regione Piemonte pronta a entrare come azionista nel porto di Genova"

Il presidente: "Ho formalizzato la proposta al viceministro Edoardo Rixi e al presidente della Liguria, Giovanni Toti. Intendiamo condividerne gli investimenti e le strategie" Torino - La Regione Piemonte è pronta a entrare come azionista nel porto di Genova. L'annuncio è del presidente Alberto Cirio, anche se non sono ancora chiare fattibilità, modalità e tempi dell'eventuale operazione. "Se il governo e la Regione Liguria saranno favorevoli - ha detto Cirio - intendiamo entrare nell'azionariato del porto di Genova per condividerne gli investimenti, perché noi siamo abituati a pagare per sederci, ma anche le strategie, perché la quotidianità dimostra che Piemonte e Liguria sono strettamente collegate. Ecco perché oggi davanti a al viceministro Edoardo Rixi e a Giovanni Toti ho formalizzato la nostra proposta". La proposta è stata fatta a Tortona in occasione del taglio del nastro del primo tratto del Terzo Valico. "La mia strategia - ha spiegato Cirio - è quella di uscire da tante società nelle quali la Regione era entrata in una fase diversa della sua storia, per entrare invece in quelle che riteniamo strategiche per il Piemonte. Una volta si riteneva che se nasceva una fondazione vi si partecipava come segno di rispetto per il territorio, poi ci si è resi conto che la mission della Regione è un'altra. Oggi siamo convinti dell'importanza di partecipare in società strategiche come quella del porto di Genova, e di uscire da quelle che per la Regione non hanno grande significato".



Ship Mag

Genova, Voltri

Botta (Spediporto): "Tempi infiniti per i controlli sanitari nei porti liguri, anche 25 giorni di attesa"

Chiesto un intervento del ministero per rafforzare gli organici veterinari negli scali di Genova e **Vado** Ligure Genova - L'attesa per i referti dei controlli sanitari sulle merci nei porti liguri arriva anche a 25 giorni. "Una situazione delicatissima che rischia di provocare pesanti conseguenze in termini di extracosti per le aziende e, a cascata, per i consumatori, oltre a rischi per la salute pubblica", denuncia Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi. Spediporto chiede un intervento del ministero competente. Dopo l'allarme lanciato per la carenza di personale adibito a controlli e analisi, con appena 3 funzionari che devono coprire gli scali di Genova, **Savona** e **Vado** Ligure, Spediporto rilancia chiedendo per i porti di Genova e **Savona** "una linea analitica dedicata, in grado di fornire risposte in tempi rapidi alle necessità legate ai traffici portuali dei due scali". Servono, cioè, centri analisi dedicati al porto, come avviene nei grandi porti europei. "E' assurdo - sottolinea Botta - delegare un ruolo strategico come questo soltanto ai laboratori dell'Istituto zooprofilattico sperimentale sparsi in tutta Italia. "I dati che ci forniscono le nostre aziende associate sono a dir poco imbarazzanti. I tempi medi di refertazione sono di circa 15 giorni, ma per alcune merci si può arrivare anche a 25, con un aumento generalizzato rispetto al 2022 e sofferenze particolari per il porto di **Savona Vado** Ligure. E' evidente come questi ritardi aumentino i costi. Per fare un esempio: da gennaio a novembre 2023, il terminal Reefer di **Vado** Ligure ha movimentato 47.457 container (con 228.000 tonnellate di frutta), mentre nel bacino portuale di Genova i contenitori sottoposti a controlli sanitari sono stati oltre 250.000. Il costo medio giornaliero per la sosta di un container è di 170 euro : dunque un vero e proprio salasso per gli importatori che finisce, poi, per pesare sulle tasche dei consumatori". Il consiglio regionale ligure ha approvato all'unanimità un ordine del giorno presentato da Stefano Balleari che impegna la giunta a sollecitare il ministero per un rafforzamento degli organici veterinari nei porti di Genova e **Vado** Ligure. Ma la battaglia è appena iniziata e anche Fedespedi e Confetra hanno sollecitato un incontro con il ministero per trovare una soluzione idonea per i porti liguri.



Chiesto un intervento del ministero per rafforzare gli organici veterinari negli scali di Genova e Vado Ligure Genova - L'attesa per i referti dei controlli sanitari sulle merci nei porti liguri arriva anche a 25 giorni. "Una situazione delicatissima che rischia di provocare pesanti conseguenze in termini di extracosti per le aziende e, a cascata, per i consumatori, oltre a rischi per la salute pubblica", denuncia Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi. Spediporto chiede un intervento del ministero competente. Dopo l'allarme lanciato per la carenza di personale adibito a controlli e analisi, con appena 3 funzionari che devono coprire gli scali di Genova, Savona e Vado Ligure, Spediporto rilancia chiedendo per i porti di Genova e Savona "una linea analitica dedicata, in grado di fornire risposte in tempi rapidi alle necessità legate ai traffici portuali dei due scali". Servono, cioè, centri analisi dedicati al porto, come avviene nei grandi porti europei. "E' assurdo - sottolinea Botta - delegare un ruolo strategico come questo soltanto ai laboratori dell'Istituto zooprofilattico sperimentale sparsi in tutta Italia. "I dati che ci forniscono le nostre aziende associate sono a dir poco imbarazzanti. I tempi medi di refertazione sono di circa 15 giorni, ma per alcune merci si può arrivare anche a 25, con un aumento generalizzato rispetto al 2022 e sofferenze particolari per il porto di Savona Vado Ligure. E' evidente come questi ritardi aumentino i costi. Per fare un esempio: da gennaio a novembre 2023, il terminal Reefer di Vado Ligure ha movimentato 47.457 container (con 228.000 tonnellate di frutta), mentre nel bacino portuale di Genova i contenitori sottoposti a controlli sanitari sono stati oltre 250.000. Il costo medio giornaliero per la sosta di un container è di 170 euro : dunque un vero e proprio salasso per gli importatori che finisce, poi, per pesare sulle tasche dei consumatori". Il consiglio regionale ligure ha approvato all'unanimità un ordine del giorno presentato da Stefano Balleari che impegna la giunta a sollecitare

La Spezia: fibrillazioni in banchina

Mario Sommariva LA SPEZIA - Una vicenda di lana caprina, ma che sta facendo discutere sull'immagine del lavoro portuale locale. Il fatto: la proroga fino al 31 gennaio, contro la richiesta presentata di un anno, al consorzio Asterix delle concessioni delle aree portuali. Lo ha deciso la commissione consultiva convocata d'urgenza da **Mario Sommariva**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, alla presenza delle sigle sindacali. Nelle ultime settimane la situazione in porto si era fatta incandescente - ha scritto la stampa spezzina - "e di certo le serrate e le denunce non hanno contribuito a distendere i nervi". Lo stesso **Sommariva** ha puntato l'attenzione proprio sugli ultimi accadimenti calcando la mano sui fermi dei lavori che si sono susseguiti alla fine di dicembre. In particolare, dopo quello dei 21, ha destato amara sorpresa il fermo successivo; e non è mancato il riferimento al danneggiamento delle centraline di avviamento di 24 ralle utilizzate per il servizio 'carosello' all'interno del terminal Lsct, vandalizzate secondo la ricostruzione dello stesso terminal e quindi rese inutilizzabili. Il consorzio Aterix, accusato indirettamente, ha respinto gli addebiti: il fermo è stato motivato da normale manutenzione. La polemica incide anche sul destino del personale di Seatrag e la fibrillazione continua.



Corso ITS mobilità, gli esiti

LA **SPEZIA** - Nei giorni scorsi è stato effettuato, a un anno dal termine, il monitoraggio degli esiti occupazionali del primo corso ITS "Tecnico Superiore per la Mobilità delle Persone e delle Merci", realizzato dalla Fondazione ITS La **Spezia** attraverso l'ente associato Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. Il corso ha avuto in esito risultati importanti: risultano infatti inseriti con successo nel mondo del lavoro, con mansioni coerenti con la formazione logistica ricevuta, il 75% degli allievi. Il corso in ambito mobilità, introdotto come novità nel 2018 nell'ambito dell'offerta formativa territoriale di livello ITS e quindi formazione terziaria come l'Università, si è rivelata un'ottima opportunità per gli allievi coinvolti, nonché un bacino privilegiato di riferimento per le Imprese, del territorio e non, ai fini del recruiting e dell'inserimento di nuove risorse. Al primo corso ITS mobilità hanno fatto seguito altri quattro corsi ITS specifici per il settore, due in ambito logistica e due in ambito trasporto ferroviario, tutti con esiti in itinere molto importanti. Come sottolineato dall'ingegner Roberto Guido Sgherri, presidente della Fondazione ITS La **Spezia**: "L'attenzione è sempre stata quella di arricchire l'offerta formativa con contenuti e metodi non solo tradizionali e qualificanti, ma anche legati ad aspetti di innovazione, secondo una logica di apprendimento caratterizzata da una partecipazione attiva degli allievi. È in quest'ottica che la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, come socio di ITS La **Spezia** che coordina il percorso avvalendosi di un'esperienza più che trentennale nel settore, ha messo a disposizione del progetto alcune partnership, anche di tipo internazionale come quella stabilita con l'Escola Europea de Short Sea Shipping, per permettere agli allievi di acquisire conoscenze sul campo, attraverso l'utilizzo di nuove tecnologie e visite guidate a porti e siti logistici di eccellenza. Risulta fondamentale che i giovani e le persone in cerca di lavoro si accostino ad opportunità di questo tipo, conoscendone la qualità formativa e il valore occupazionale. Per questo invitiamo tutti a prendere visione del Bando attualmente disponibile per il nuovo corso in avvio, così da cogliere l'occasione per intraprendere un percorso decisivo per il proprio futuro professionale". Tutta la documentazione relativa al Bando è scaricabile dal sito www.itslaspezia.it e dal sito www.scuolatrasporti.com. Le domande potranno essere presentate entro le ore 13.00 del 19 gennaio 2024.



La Pigna: "Agnes: un progetto che fa acqua"

Tanti dubbi sul progetto Agnes, dalla solidità imprenditoriale della società all'iter autorizzativo e anche la petizione e il sostegno manifestato dal sindaco e presidente della provincia di Ravenna, Michele de Pascale, in centro della conferenza stampa che Veronica Verlicchi, capogruppo de La Pigna, Città-Forese-Lidi nel consiglio comunale di Ravenna e Marco Mastacchi, Presidente di Rete Civica, consigliere del Assemblea Legislativa Regionale, hanno tenuto quest'oggi nella sala consigliare in comune. "Precisiamo sin da subito, per evitare strumentalizzazioni, che la lista civica La Pigna non è contraria all'utilizzo di energia da fonti rinnovabili. Anzi, crediamo debbano essere sviluppate con sempre più convinzione. Ma come con tutti i procedimenti amministrativi, siamo attenti nell'analizzare e nel valutare nel merito tutti gli aspetti, nessuno escluso." - ha precisato Verlicchi, continuano che - Sugli aspetti bisognosi di chiarimenti e legati alla concessione demaniale, alla limitata capacità finanziaria della Società Agnes srl di realizzare il progetto e su altri aspetti della vicenda, presenteremo a breve segnalazioni alle **Autorità** di controllo competenti." Ecco il comunicato stampa completo: L'analisi e la valutazione della documentazione richiesta, delle poche risposte fornite all'interrogazione e al question time del gruppo consiliare La Pigna, Città-Forese-Lidi, della visura camerale, degli striminziti bilanci di Agnes srl e delle dichiarazioni del Sindaco de Pascale e del Presidente della Regione Emilia-Romagna, hanno aumentato i nostri dubbi sul progetto Agnes. Ci riferiamo in particolare all'ostinazione e alle iniziative di de Pascale nel sostenere un progetto privato, all'incapacità patrimoniale-finanziaria-economica-organizzativa della società Agnes srl nel poter realizzare un progetto da 1,8 miliardi di euro, al rilascio di una concessione demaniale senza aver espletato una gara e senza aver atteso la conclusione dell'iter autorizzativo, alla inopportuna ubicazione dell'impianto di stoccaggio e accumulo di idrogeno, all'ingresso di Cassa Depositi e Prestiti tramite il fondo F2I nel capitale di Agnes srl, la probabile plusvalenza nel cedere tutto o parte del capitale sociale di Agnes srl una volta acquisita l'autorizzazione ministeriale, a chi ha sostenuto i milioni di euro per la elaborazione del progetto e per le relative consulenze, ai 70 milioni di euro del Pnrr stanziati per il progetto Agnes, la particolarità che vede una società presente sia nel progetto Agnes sia in quello del rigasificatore di Snam. Ovvero, la Società Techfem. Partiamo dal primo punto: il convinto sostegno pubblico e politico del Sindaco de Pascale anche in veste di Presidente Upi e del Presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini. Un sostegno che addirittura si é manifestato prima che il progetto fosse depositato nel 2021 per la richiesta di concessione dello specchio di area marina, per l'installazione delle pale eoliche e del fotovoltaico galleggiante al fine di produrre idrogeno per l'ottenimento delle autorizzazioni ministeriali. Un sostegno a dir poco



Tanti dubbi sul progetto Agnes, dalla solidità imprenditoriale della società all'iter autorizzativo e anche la petizione e il sostegno manifestato dal sindaco e presidente della provincia di Ravenna, Michele de Pascale, in centro della conferenza stampa che Veronica Verlicchi, capogruppo de La Pigna, Città-Forese-Lidi nel consiglio comunale di Ravenna e Marco Mastacchi, Presidente di Rete Civica, consigliere del Assemblea Legislativa Regionale, hanno tenuto quest'oggi nella sala consigliare in comune. "Precisiamo sin da subito, per evitare strumentalizzazioni, che la lista civica La Pigna non è contraria all'utilizzo di energia da fonti rinnovabili. Anzi, crediamo debbano essere sviluppate con sempre più convinzione. Ma come con tutti i procedimenti amministrativi, siamo attenti nell'analizzare e nel valutare nel merito tutti gli aspetti, nessuno escluso." - ha precisato Verlicchi, continuano che - Sugli aspetti bisognosi di chiarimenti e legati alla concessione demaniale, alla limitata capacità finanziaria della Società Agnes srl di realizzare il progetto e su altri aspetti della vicenda, presenteremo a breve segnalazioni alle Autorità di controllo competenti." Ecco il comunicato stampa completo: L'analisi e la valutazione della documentazione richiesta, delle poche risposte fornite all'interrogazione e al question time del gruppo consiliare La Pigna, Città-Forese-Lidi, della visura camerale, degli striminziti bilanci di Agnes srl e delle dichiarazioni del Sindaco de Pascale e del Presidente della Regione Emilia-Romagna, hanno aumentato i nostri dubbi sul progetto Agnes. Ci riferiamo in particolare all'ostinazione e alle iniziative di de Pascale nel sostenere un progetto privato, all'incapacità patrimoniale-finanziaria-economica-organizzativa della società Agnes srl nel poter realizzare un progetto da 1,8 miliardi di euro, al rilascio di

prematuramente che recentemente è sfociato in una petizione ideata e promossa dallo stesso Sindaco, con l'invito a firmare sulla piattaforma "chance.org" Una petizione indirizzata al Governo e al Ministero dell'Ambiente, chiamando a sostegno anche le associazioni di categoria ravennati, comprese quelle cooperative e i sindacati. Il progetto Agnes non è un'opera o un'infrastruttura strategica pubblica, bensì un progetto di iniziativa privata sprovvisto sin dall'inizio delle risorse finanziarie e del know-how. In una dichiarazione apparsa su un organo d'informazione locale e risalente al 4 novembre 2023, il Sindaco de Pascale dichiara: "Si è cominciato a parlare di Agnes nel 2019 e ci siamo detti favorevoli da subito." I dubbi sulla solidità di Agnes La Società Agnes è stata costituita in data 10 maggio 2019, quando il progetto non era stato ancora elaborato. Viene infatti presentato solo a gennaio 2021 in una prima stesura e poi ripresentato alla Capitaneria di Porto di Ravenna per l'ottenimento della concessione demaniale, solo il 28 settembre 2021. Tale ripresentazione si è resa necessaria in quanto la dislocazione delle pale eoliche, così come previsto nel primo progetto, contrastavano con le rotte delle navi in transito nel porto. Eppure, de Pascale nel 2019 già sosteneva con enfasi un progetto che sarebbe stato messo nero su bianco solo 2 anni dopo e già con una prima revisione causa errore. Tornando alla petizione, in favore della quale de Pascale sforna continui aggiornamenti sul numero delle firme, tramite la sua pagina Facebook, dimostrando un'affezione costante e per dirla tutta insolita al sempre distratto sindaco di Ravenna. Il Sindaco de Pascale è arrivato addirittura il 17 dicembre 2023, a proporsi al Governo per esserne nominato come commissario garantendo di rilasciare le autorizzazioni mancanti in soli 120 giorni. Peccato invece che sulle ultra decennali opere pubbliche che riguardano la città e il Comune di Ravenna il Sindaco de Pascale o non agisce o agisce saltuariamente, con poca - per non dire nulla - determinazione e soprattutto se tirato per la giacchetta in particolare dal gruppo consiliare La Pigna. Ci riferiamo in particolare, alle varianti di Mezzano e di Fosso Ghiaia, al raddoppio della linea ferroviaria con Castel Bolognese, al mancato arrivo dell'alta velocità a Ravenna, al latitante collegamento con Forlì, al bypass del Candiano, al raddoppio del tratto ravennate per il collegamento più veloce con Ferrara. Tutte opere che se realizzate consentirebbero finalmente di togliere Ravenna dall'isolamento in cui ci ha intrappolato la cieca politica del PD locale in tutti questi decenni, impedendo lo sviluppo economico e turistico di Ravenna. Ma queste opere a de Pascale non interessano, non ne parla ai livelli istituzionali di Regione e Governo e neppure dell'**Autorità Portuale**. Ma per Agnes srl come diremo successivamente, si spende eccome. Ma si è mai visto un Sindaco sponsorizzare così apertamente un progetto privato? E come mai ha sostenuto così fortemente questo progetto addirittura prima della sua definizione e del suo deposito? De Pascale ha dato persino vita ad un'iniziativa denominata "Transizione energetica ed ecologica", durante la campagna elettorale 2021: il 29 luglio 2021 alle ore 20.30, presso uno stabilimento balneare di Marina di Ravenna. Certo è che questo spasmodico appoggio politico, non ultima la recentissima petizione online, è un'interferenza che ha il sapore della scorrettezza e che a nostro parere può persino configurarsi come un condizionamento

verso i soggetti pubblici che devono valutare in autonomia ed imparzialità, se e quando eventualmente rilasciare la Valutazione di Impatto Ambientale così come l'autorizzazione unica, che prevede al termine il rilascio dei titoli per la costruzione e l'esercizio degli impianti. Va anche precisato che il Comune di Ravenna non solo non ha alcun ruolo nella vicenda ma anche che il Sindaco de Pascale non si è mai presentato in Consiglio Comunale per illustrarne i contenuti del progetto che tanto sostiene. Quando il Consiglio Comunale ha trattato questo progetto è solamente perché il gruppo consiliare La Pigna, Città-Forese-Lidi ha presentato un'interrogazione corposa, con domande che o non hanno trovato risposta o hanno ricevuto risposte che hanno dato vita ad ulteriori perplessità su questa vicenda. La discussione sul progetto Agnes è stata portata in Regione dal capogruppo di Rete Civica, a cui la lista civica La Pigna aderisce, Marco Mastacchi che è qui presente e che ci riferirà sulla iniziativa politica promossa. Oltre all'insistente e perdurante interessamento sulla vicenda, sono le risposte insoddisfacenti all'interrogazione del gruppo consiliare La Pigna, Città-Forese-Lidi a rafforzare i dubbi e a non chiarire i lati oscuri della vicenda relativa al progetto Agnes. Nello specifico: 1) Le concessioni rilasciate prematuramente e senza gara La concessione demaniale è stata rilasciata alla Società Agnes srl già da tempo senza aspettare la conclusione dell'iter per il rilascio della VIA e per il rilascio dell'autorizzazione unica da parte del Ministero dell'ambiente. La concessione demaniale rilasciata senza una procedura di gara. Perché? 2) La capacità finanziaria della Agnes Srl La società di Agnes srl risulta non avere la capacità finanziaria necessaria a sostenere un investimento dichiarato di 1,8 miliardi di euro. Al momento della domanda, infatti, la società risultava avere una persona fisica socio unico e amministratore unico e presentava un capitale sociale di 10.000 euro, ricavi totali nel 2021 di euro 9.000 e nel 2020 di euro 2.000. Agnes srl non ha alcuna possibilità di sostenere tale investimento avendo un patrimonio netto di 10.633 euro a fronte di una stima aggiornata dell'investimento pari a 1,8 miliardi di euro, corrispondente allo 0,000006 % delle risorse necessarie per la realizzazione del mega progetto. Progetti di questa portata vengono presentati da gruppi internazionali con adeguate capacità finanziarie e possesso in proprio del relativo know how come ad esempio il gruppo spagnolo Acciona che vanta 11 GW di capacità installata, ma punta a raggiungere i 20 GW entro la fine del 2025 e i 30 GW entro il 2030. Attualmente risultano presentate ed in corso di istruttoria in Italia altre istanze per la costruzione di parchi eolici anche marini, ma nessuna presentata da società con capitale sociale di 10.000 euro. Come verranno finanziati progettazione e realizzazione? 3) E' stato debitamente valutato il rischio rilevante per l'impianto di stoccaggio e accumulo di energia e idrogeno in caso di incendio? Il 3 maggio 2023 ho presentato un question time in Consiglio Comunale dal titolo: "Sulla variante urbanistica relativa al Progetto Agnes: rischi rilevanti per la pericolosità degli impianti di stoccaggio dell'energia elettrica e dell'idrogeno" Nel suddetto question time facevo presente che l'area compresa tra via Trieste, via Piomboni e via Fiorenzi Francesco - dove è prevista la realizzazione dello stabilimento a terra del progetto Agnes, composto da impianto di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno verde,

stazione elettrica di trasformazione e impianto di accumulo - è classificata dal Regolamento urbanistico edilizio come spazio portuale. Tra gli usi ammessi non sono comprese le stazioni elettriche di trasformazione né gli impianti di accumulo come peraltro anche la produzione e la distribuzione di idrogeno verde non è prevista. In tale area ad oggi a destinazione portuale, oltre allo stoccaggio di idrogeno con capienza di 16 tonnellate è previsto anche un impianto di stoccaggio di energia elettrica a batterie al litio da 50/200 Megawatt. La presenza degli impianti di stoccaggio di energia elettrica con batterie e dell'impianto di stoccaggio dell'idrogeno comportano un considerevole aumento del "Rischio di Incidente Rilevante" in un'area già di per sé fortemente a rischio e perciò esclusa dallo strumento urbanistico vigente. In caso di incendio delle batterie al litio dell'impianto di stoccaggio su energia elettrica, si produrrebbero danni ambientali e rischi per la salute dei cittadini ravennati così come in caso di esplosione dell'impianto di stoccaggio dell'idrogeno. Alla domanda a chi appartiene l'area dove è prevista la realizzazione di questo stabilimento, la risposta data dalla Giunta Comunale è stata che la proprietà è di Sapir Spa: società di cui il Comune di Ravenna è guarda caso azionista principale attraverso Ravenna Holding e nella cui governance il Comune di Ravenna ha un ruolo di primaria importanza. Un'area adiacente a via Trieste, molto trafficata con aumento dell'intensità durante il periodo estivo in quanto tratto che collega Marina di Ravenna e in parte Punta Marina con la città di Ravenna. Il pozzetto di giunzione, identificato come area di approdo, risulta essere previsto in un parcheggio a circa 250 metri dalla spiaggia di Punta Marina, nei pressi di viale delle Sirti. 4) Chi e come sono stati pagati i costi di consulenza e di progettazione. Il 4 febbraio 2022, l'allora socio unico e amministratore unico di Agnes srl dichiarò che il progetto costa molti milioni e che il processo autorizzativo va fatto da ingegneri molto preparati. Va da sé che una Società con un capitale sociale di appena 10.000 euro non solo è impossibilitata a realizzare un investimento di 1,8 miliardi di euro, ma è altrettanto impossibilitata a sostenere costi per l'elaborazione del progetto e di consulenza di molti milioni di euro. Nell'interrogazione discussa il 28 marzo 2023, ho chiesto al Sindaco se i costi per la elaborazione del progetto e la presentazione dell'istanza per il rilascio della concessione demaniale del progetto risultino ad oggi sostenuti interamente da Agnes srl o eventualmente anche da un soggetto terzo. A questa domanda non è stata data risposta. Certamente la diretta Facebook della seduta del Consiglio Comunale nella quale si è discussa l'interrogazione del gruppo consiliare La Pigna, Città-Forese-Lidi è stata seguita dall'amministratore delegato di Agnes srl che a tarda sera dello stesso giorno mi ha contattata al telefono, fornitogli a detta sua dal suo responsabile amministrativo Gianluca Pandolfini - paladino sui social del Sindaco de Pascale e amministratore di diversi gruppi Facebook. Nei messaggi inviati mi l'amministratore delegato di Agnes srl risponde affermando che i soldi li hanno messi Saipem e F2I (società partecipata da Cassa Depositi e Prestiti), società partecipate dallo Stato. La mattina successiva invio un messaggio all'amministratore delegato di Agnes in quanto mi aveva espressamente dato la sua disponibilità in caso di bisogno di chiarimenti. "Buongiorno sono a chiederle di ricevere queste

informazioni approfittando della sua dichiarata disponibilità Le chiedo dal momento che ha dichiarato alla stampa che l'elaborazione del progetto Agnes srl comportava una spesa di milioni di euro, a quanto ammonta tale spesa e a quale società sono stati addebitati i relativi costi Chiedo inoltre di sapere in quale data è stata rilasciata la concessione demaniale e magari se vuole allegarne copia. Le chiedo infine come è avvenuto il contatto con F2i ,Fondo partecipato da Cassa Depositi e Prestiti e se vuole può allegare copia della visura camerale aggiornata di Agnes srl. Le auguro i migliori successi per la sua iniziativa imprenditoriale". Al messaggio non é mai stata data risposta: ala faccia della disponibilità. 5) 70 milioni di euro per Agnes srl grazie a de Pascale Il 30 giugno 2022, la Camera dei Deputati ha approvato in via definitiva la legge di conversione del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, recante "misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti". Si tratta del fondo integrativo al PNRR, il cosiddetto 'DL Fondone', che prevede una serie di misure e investimenti complementari a quelli già delineati nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, e che destina, di fatto, anche 70 milioni di euro a sostegno del Progetto Agnes. Un contributo che viene concesso ad una società che non ha ottenuto la Valutazione di Impatto Ambientale e neppure l'autorizzazione unica. In data 17 giugno 2021 , il Sindaco Michele de Pascale ha dichiarato: "Mi sono molto battuto perché venisse accolto nel Pnrr il progetto Agnes su eolico fotovoltaico e idrogeno e ora è arrivata la bella notizia che l'emendamento è stato approvato." In data 28 settembre 2022 , il Sindaco Michele de Pascale, in riferimento al Progetto Agnes dichiara: "Si tratta di una notizia molto importante per Ravenna in particolare per la realizzazione del progetto Agnes, perché significa che il Governo ha ufficialmente accolto la proposta di Upi di includere nel decreto anche parchi eolici su pali fissi e solare galleggiante. Con queste modifiche c'è la concreta possibilità di realizzare a largo delle coste di Ravenna 700 MW di energia pulita a servizio di tutta la Romagna". Con queste 2 dichiarazioni il Sindaco de Pascale si attribuisce la paternità dell'emendamento in favore di una società privata di ben 70 milioni! Come verranno impiegati questi soldi pubblici? Per finanziare la progettazione di Agnes srl? 6) L'ingresso di F2i, partecipata da Cassa Depositi e Prestiti in Agnes srl Il 4 febbraio 2022, il proprietario e amministratore unico di Agnes srl, rilascia una dichiarazione che viene pubblicata su un sito, in cui afferma: "Agnes oggi è diventato un progetto ancora più importante di prima. Vale oltre 1 miliardo in lavori e genera molto indotto, ma nessuno ha mai detto che Saipem sia l'investitore finale. La cosa più complessa non è trovare l'investitore, anche se si parla di 2 miliardi complessivi, ma è autorizzare il progetto (costa molti milioni il processo autorizzativo e va fatto da ingegneri molto preparati) e ad oggi in Italia chi li ha investiti li ha persi, perciò nessuno li vuole davvero rischiare." Precedentemente e più precisamente in data 28 gennaio 2022 , su un quotidiano locale appare un articolo nel quale si afferma: "Intanto procede anche la parte finanziaria: al progetto Agnes sono interessati alcuni fondi d'investimento e multinazionali. Manteniamo contatti settimanali vedremo gli sviluppi man mano che il progetto prosegue.

" È quindi più che probabile che vi fosse una certa sicurezza da parte di Agnes srl di avere un investitore (poi rivelatosi essere F2I, partecipato da Cassa Depositi e Prestiti). Rimane da capire chi ha messo in contatto e ha agevolato l'ingresso di F2I con Agnes srl. Ne l'amministratore delegato di Agnes srl ne il Sindaco hanno risposto a questa domanda, neppure durante la discussione dell'interrogazione del 28 marzo 2023. Conclusioni Sugli aspetti bisognosi di chiarimenti e legati alla concessione demaniale, alla limitata capacità finanziaria della Società Agnes srl di realizzare il progetto e su altri aspetti della vicenda, presenteremo a breve segnalazioni alle **Autorità** di controllo competenti." Veronica Verlicchi Capogruppo La Pigna, Città-Forese-Lidi.

Informatore Navale

Livorno

MARINA MILITARE: OPEN DAY IN ACCADEMIA NAVALE PER I FUTURI UFFICIALI DESIDEROSI DI IMBARCARSI IN UN'ESPERIENZA STRAORDINARIA

Due giorni immersivi per respirare ed esplorare la cultura marittima della Marina Militare. Un doppio appuntamento per scoprire le opportunità formative offerte dall'Anno Accademico 2024/2025. Sabato 13 e sabato 20 gennaio, l'Accademia Navale di **Livorno** accoglierà giovani interessati a diventare ufficiali della Marina. Gli open day saranno "in presenza" dalle 09.00 alle 12.00 a **Livorno**, con accesso presso il cancello San Jacopo in viale Italia 72 e "da remoto" dalle 14.00 alle 18.30 tramite la piattaforma raggiungibile dal sito web della Marina Militare e visibile su tutti i canali social ufficiali. Durante l'evento, i partecipanti potranno esplorare l'Istituto, interagire con ufficiali e allievi dell'Accademia Navale e ottenere informazioni dettagliate sul concorso e i percorsi formativi offerti. Il bando, che scadrà il prossimo 29 gennaio, è rivolto ai giovani di età compresa tra i 17 e i 22 anni non ancora compiuti, in possesso di cittadinanza italiana, di un diploma di istruzione secondaria di secondo grado, oppure in procinto di conseguirlo alla fine del corrente anno scolastico. Per il 2024, sono disponibili 153 posti nelle diverse specializzazioni della Marina Militare, suddivisi nei vari corpi (Stato Maggiore, Genio della Marina, Commissariato Militare Marittimo, Capitanerie di Porto e Sanitario militare marittimo). **GUARDA LONTANO, LA TUA RISPOSTA È IL MARE!**

Informatore Navale

MARINA MILITARE: OPEN DAY IN ACCADEMIA NAVALE PER I FUTURI UFFICIALI DESIDEROSI DI IMBARCARSI IN UN'ESPERIENZA STRAORDINARIA



01/12/2024 12:46 Tua Risposta

Due giorni immersivi per respirare ed esplorare la cultura marittima della Marina Militare. Un doppio appuntamento per scoprire le opportunità formative offerte dall'Anno Accademico 2024/2025. Sabato 13 e sabato 20 gennaio, l'Accademia Navale di Livorno accoglierà giovani interessati a diventare ufficiali della Marina. Gli open day saranno "in presenza" dalle 09.00 alle 12.00 a Livorno, con accesso presso il cancello San Jacopo in viale Italia 72 e "da remoto" dalle 14.00 alle 18.30 tramite la piattaforma raggiungibile dal sito web della Marina Militare e visibile su tutti i canali social ufficiali. Durante l'evento, i partecipanti potranno esplorare l'Istituto, interagire con ufficiali e allievi dell'Accademia Navale e ottenere informazioni dettagliate sul concorso e i percorsi formativi offerti. Il bando, che scadrà il prossimo 29 gennaio, è rivolto ai giovani di età compresa tra i 17 e i 22 anni non ancora compiuti, in possesso di cittadinanza italiana, di un diploma di istruzione secondaria di secondo grado, oppure in procinto di conseguirlo alla fine del corrente anno scolastico. Per il 2024, sono disponibili 153 posti nelle diverse specializzazioni della Marina Militare, suddivisi nei vari corpi (Stato Maggiore, Genio della Marina, Commissariato Militare Marittimo, Capitanerie di Porto e Sanitario militare marittimo). **GUARDA LONTANO, LA TUA RISPOSTA È IL MARE!**

Informatore Navale

Livorno

ADSPMTS - Marina del Mediceo, firmato l'atto di concessione

Livorno - È stato firmato questo pomeriggio il contratto di concessione quarantennale per l'assegnazione alla società Porta a Mare dell'area su cui nascerà il moderno porto turistico, con una potenzialità di 641 posti barca. Dopo averlo annunciato, il 5 dicembre scorso, nel corso dell'ultimo Comitato di gestione, il presidente dell'Adsp, **Luciano Guerrieri**, è passato dalle parole ai fatti, assegnando oggi alla società un'area di 121.868 mila mq che comprende la Darsena Nuova, il piccolo bacino e il Porto Mediceo, dal molo Elba sino alla testata del Molo Mediceo. Con la firma dell'atto di concessione la Port Authority ha messo quindi fine ad una partita iniziata sedici anni fa con la stipula dell'accordo di programma presso la presidenza del Consiglio. Un percorso che si è sviluppato nel tempo attraverso il fruttuoso dialogo con i circoli nautici, con i quali, alle fine del 2021, è stata raggiunta un'intesa che ha di fatto previsto il trasferimento delle imbarcazioni piccole e medie dal Mediceo alla Darsena Nuova, dando alle maggiori imbarcazioni l'opzione di rimanere nel Mediceo a tariffe condivise. Complessivamente il progetto del Marina garantirà per vent'anni alla diportistica livornese 450 posti barca. Dopo aver autorizzato il rilascio della concessione già nel dicembre del 2020, il 5 dicembre scorso il Comitato di Gestione era stato chiamato ad esprimersi su una modesta rimodulazione spaziale delle aree a terra necessarie alla progettualità del Marina, che ora comprendono anche quelle retrostanti la banchina 74. Nelle ultime settimane la Port Authority ha infine lavorato al perfezionamento della procedura, mettendo mano alla revisione degli accordi siglati nel 2007 con le istituzioni, a cominciare dalla Polmare e dalla Marina Militare, che avevano legittimi interessi su quelle aree. "L'assegnazione della concessione ha un notevole importanza per lo sviluppo della nautica e la relativa occupazione" afferma il presidente dell'AdSP, **Luciano Guerrieri**. "Con l'atto di concessione, la società Porta a Mare potrà avviare la progettazione esecutiva e dare così inizio ai lavori nei tempi previsti dall'atto di concessione". Esprime soddisfazione il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli: "Si tratta di un risultato importante e di un lavoro complesso che ha richiesto parecchio impegno da parte degli uffici dell'AdSP e una chiara condivisione di intenti tra soggetti pubblici e privati".



Informazioni Marittime

Livorno

A Livorno firmato l'atto di concessione per il porto turistico

L'area assegnata comprende la Darsena Nuova, il piccolo bacino e il Porto Mediceo, dal molo Elba sino alla testata del Molo Mediceo. È stato firmato a Livorno il contratto di concessione quarantennale per l'assegnazione alla società Porta a Mare dell'area su cui nascerà il moderno porto turistico, con una potenzialità di 641 posti barca. Dopo averlo annunciato, il 5 dicembre scorso, nel corso dell'ultimo Comitato di gestione, il presidente dell'Adsp, **Luciano Guerrieri**, ha assegnato ufficialmente alla società un'area di 121.868 mila metri quadri che comprende la Darsena Nuova, il piccolo bacino e il Porto Mediceo, dal molo Elba sino alla testata del Molo Mediceo. Con la firma dell'atto di concessione la Port Authority ha messo quindi fine ad una partita iniziata sedici anni fa con la stipula dell'accordo di programma presso la presidenza del Consiglio. Un percorso che si è sviluppato nel tempo attraverso il fruttuoso dialogo con i circoli nautici, con i quali, alle fine del 2021, è stata raggiunta un'intesa che ha di fatto previsto il trasferimento delle imbarcazioni piccole e medie dal Mediceo alla Darsena Nuova, dando alle maggiori imbarcazioni l'opzione di rimanere nel Mediceo a tariffe condivise.

Complessivamente il progetto del Marina garantirà per vent'anni alla diportistica livornese 450 posti barca. Dopo aver autorizzato il rilascio della concessione già nel dicembre del 2020, il 5 dicembre scorso il Comitato di Gestione era stato chiamato ad esprimersi su una modesta rimodulazione spaziale delle aree a terra necessarie alla progettualità del Marina, che ora comprendono anche quelle retrostanti la banchina 74. Nelle ultime settimane la Port Authority ha infine lavorato al perfezionamento della procedura, mettendo mano alla revisione degli accordi siglati nel 2007 con le istituzioni, a cominciare dalla Polmare e dalla Marina Militare, che avevano legittimi interessi su quelle aree. "L'assegnazione della concessione ha un notevole importanza per lo sviluppo della nautica e la relativa occupazione - afferma **Guerrieri** -. Con l'atto di concessione, la società Porta a Mare potrà avviare la progettazione esecutiva e dare così inizio ai lavori nei tempi previsti dall'atto di concessione". Esprime soddisfazione anche il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli: "Si tratta di un risultato importante e di un lavoro complesso che ha richiesto parecchio impegno da parte degli uffici dell'AdSP e una chiara condivisione di intenti tra soggetti pubblici e privati".

Condividi Tag porti livorno Articoli correlati.



L'area assegnata comprende la Darsena Nuova, il piccolo bacino e il Porto Mediceo, dal molo Elba sino alla testata del Molo Mediceo. È stato firmato a Livorno il contratto di concessione quarantennale per l'assegnazione alla società Porta a Mare dell'area su cui nascerà il moderno porto turistico, con una potenzialità di 641 posti barca. Dopo averlo annunciato, il 5 dicembre scorso, nel corso dell'ultimo Comitato di gestione, il presidente dell'Adsp, Luciano Guerrieri, ha assegnato ufficialmente alla società un'area di 121.868 mila metri quadri che comprende la Darsena Nuova, il piccolo bacino e il Porto Mediceo, dal molo Elba sino alla testata del Molo Mediceo. Con la firma dell'atto di concessione la Port Authority ha messo quindi fine ad una partita iniziata sedici anni fa con la stipula dell'accordo di programma presso la presidenza del Consiglio. Un percorso che si è sviluppato nel tempo attraverso il fruttuoso dialogo con i circoli nautici, con i quali, alle fine del 2021, è stata raggiunta un'intesa che ha di fatto previsto il trasferimento delle imbarcazioni piccole e medie dal Mediceo alla Darsena Nuova, dando alle maggiori imbarcazioni l'opzione di rimanere nel Mediceo a tariffe condivise. Complessivamente il progetto del Marina garantirà per vent'anni alla diportistica livornese 450 posti barca. Dopo aver autorizzato il rilascio della concessione già nel dicembre del 2020, il 5 dicembre scorso il Comitato di Gestione era stato chiamato ad esprimersi su una modesta rimodulazione spaziale delle aree a terra necessarie alla progettualità del Marina, che ora comprendono anche quelle retrostanti la banchina 74. Nelle ultime settimane la Port Authority ha infine lavorato al perfezionamento della procedura, mettendo mano alla revisione degli accordi siglati nel 2007 con le istituzioni, a cominciare dalla Polmare e dalla Marina Militare, che avevano legittimi interessi su quelle aree. "L'assegnazione della concessione ha un notevole importanza per lo sviluppo della nautica e la relativa occupazione - afferma Guerrieri -. Con l'atto di concessione, la società Porta a Mare potrà avviare

Open Days all'Accademia Navale

LIVORNO - Due giorni immersivi per respirare ed esplorare la cultura marittima della Marina Militare. Oggi, sabato 13 e sabato 20 gennaio, l'Accademia Navale di **Livorno** accoglierà giovani interessati a diventare ufficiali della Marina. Gli open day saranno "in presenza" dalle 9 alle 12 a **Livorno**, con accesso presso il cancello San Jacopo in viale Italia 72 e "da remoto" dalle 14 alle 18.30 tramite la piattaforma raggiungibile dal sito web della Marina Militare e visibile su tutti i canali social ufficiali. Durante l'evento, i partecipanti potranno esplorare l'Istituto, interagire con ufficiali e allievi dell'Accademia Navale e ottenere informazioni dettagliate sul concorso e i percorsi formativi offerti. Il bando, che scadrà il prossimo 29 gennaio, è rivolto ai giovani di età compresa tra i 17 e i 22 anni non ancora compiuti, in possesso di cittadinanza italiana, di un diploma di istruzione secondaria di secondo grado, oppure in procinto di conseguirlo alla fine del corrente anno scolastico. Per il 2024, sono disponibili 153 posti nelle diverse specializzazioni della Marina Militare, suddivisi nei vari corpi (Stato Maggiore, Genio della Marina, Commissariato Militare Marittimo, Capitanerie di Porto e Sanitario militare marittimo).

La Gazzetta Marittima

Open Days all'Accademia Navale



01/12/2024 23:36

LIVORNO - Due giorni immersivi per respirare ed esplorare la cultura marittima della Marina Militare. Oggi, sabato 13 e sabato 20 gennaio, l'Accademia Navale di Livorno accoglierà giovani interessati a diventare ufficiali della Marina. Gli open day saranno "in presenza" dalle 9 alle 12 a Livorno, con accesso presso il cancello San Jacopo in viale Italia 72 e "da remoto" dalle 14 alle 18.30 tramite la piattaforma raggiungibile dal sito web della Marina Militare e visibile su tutti i canali social ufficiali. Durante l'evento, i partecipanti potranno esplorare l'Istituto, interagire con ufficiali e allievi dell'Accademia Navale e ottenere informazioni dettagliate sul concorso e i percorsi formativi offerti. Il bando, che scadrà il prossimo 29 gennaio, è rivolto ai giovani di età compresa tra i 17 e i 22 anni non ancora compiuti, in possesso di cittadinanza italiana, di un diploma di istruzione secondaria di secondo grado, oppure in procinto di conseguirlo alla fine del corrente anno scolastico. Per il 2024, sono disponibili 153 posti nelle diverse specializzazioni della Marina Militare, suddivisi nei vari corpi (Stato Maggiore, Genio della Marina, Commissariato Militare Marittimo, Capitanerie di Porto e Sanitario militare marittimo).

Container a Livorno, un anno stabile

LIVORNO - Un lavoro dettagliato, una conferma: la raccolta dati dell'Avvisatore Marittimo dello scalo labronico offre ogni anno, e così per il 2023, un quadro sintetico ma pieno di dettagli importanti sul movimento delle merci e delle navi. Sono 14 pagine di grafici e "torte" che registrano minuziosamente dal movimento mensile per categorie alle bandiere, dalla provenienza delle navi arrivate a **Livorno** alla loro destinazione, dalla portata in tonnellate alla lunghezza degli scafi, dai confronti con l'anno precedente sulle singole tipologie agli accosti sul terminale FSRU al largo di **Livorno** con i quantitativi di gas sbarcato. I dati riferiti dall'avvisatore, fornitici gentilmente da Fabrizio e Massimo Monica, confermano in pieno il ruolo del servizio, sul quale ultimamente ci sono state polemiche inutili e su qualche punto anche fraintendimenti, finalmente risolti dall'annuncio dell'AdSP della conferma della concessione demaniale alla "torre azzurra" dalla quale l'Avvisatore lavora: una conferma ancora non seguita dall'atto formale, ma scontata visto l'impegno confermatoci anche direttamente dal segretario generale dell'AdSP, avvocato Matteo Paroli. E veniamo ai dati: il grafico riportato in 1° pagina mostra d'aumento mensile delle navi contenitori in rapporto a quello del 2022, con il picco di novembre e il brusco calo di dicembre, che ha confermato lo stato di crisi dei traffici dal Far East dovuti ai fatti del mar Rosso. Altro grafico interessante quello, sempre a pag 3 del compendio, relativo alle dimensioni dei tonnellaggi delle navi Teu in arrivo a **Livorno**: la crescita è costante ed è passata dalle 73 mila tonnellate massime registrate nel 2013 alle 110 mila del 2023, con il record della MSC Siya B di 113.828 tonnellate. La nave con maggior pescaggio che è riuscita ad entrare è un'altra unità della MSC, la Freeport, con i suoi 12 metri: praticamente a sfiorare il fondo della strettoia del Magnate per entrare in Darsena Toscana. Ultimo dettaglio interessante: dal punto di vista dei numeri, sono le navi traghetto ad essere le principali clienti del porto, con quasi 3 mila arrivi annui (leggermente superiori a quelli del 2022). In calo solo le rinfuse solide (340 navi invece di 370).



LIVORNO - Un lavoro dettagliato, una conferma: la raccolta dati dell'Avvisatore Marittimo dello scalo labronico offre ogni anno, e così per il 2023, un quadro sintetico ma pieno di dettagli importanti sul movimento delle merci e delle navi. Sono 14 pagine di grafici e "torte" che registrano minuziosamente dal movimento mensile per categorie alle bandiere, dalla provenienza delle navi arrivate a Livorno alla loro destinazione, dalla portata in tonnellate alla lunghezza degli scafi, dai confronti con l'anno precedente sulle singole tipologie agli accosti sul terminale FSRU al largo di Livorno con i quantitativi di gas sbarcato. I dati riferiti dall'avvisatore, fornitici gentilmente da Fabrizio e Massimo Monica, confermano in pieno il ruolo del servizio, sul quale ultimamente ci sono state polemiche inutili e su qualche punto anche fraintendimenti, finalmente risolti dall'annuncio dell'AdSP della conferma della concessione demaniale alla "torre azzurra" dalla quale l'Avvisatore lavora: una conferma ancora non seguita dall'atto formale, ma scontata visto l'impegno confermatoci anche direttamente dal segretario generale dell'AdSP, avvocato Matteo Paroli. E veniamo ai dati: il grafico riportato in 1° pagina mostra d'aumento mensile delle navi contenitori in rapporto a quello del 2022, con il picco di novembre e il brusco calo di dicembre, che ha confermato lo stato di crisi dei traffici dal Far East dovuti ai fatti del mar Rosso. Altro grafico interessante quello, sempre a pag 3 del compendio, relativo alle dimensioni dei tonnellaggi delle navi Teu in arrivo a Livorno: la crescita è costante ed è passata dalle 73 mila tonnellate massime registrate nel 2013 alle 110 mila del 2023, con il record della MSC Siya B di 113.828 tonnellate. La nave con maggior pescaggio che è riuscita ad entrare è un'altra unità della MSC, la Freeport, con i suoi 12 metri: praticamente a sfiorare il fondo della strettoia del Magnate per entrare in Darsena Toscana. Ultimo dettaglio interessante: dal punto di vista dei numeri, sono le navi traghetto ad essere le principali clienti del porto, con quasi 3 mila arrivi annui (leggermente superiori a quelli del 2022). In calo solo le rinfuse solide (340 navi invece di 370).

Darsena Europa, "pole pole"

LIVORNO Ho letto da qualche parte, in questi giorni, che la burocrazia in Italia costa a chi lavora qualche centinaio di milioni di euro ogni anno: secondo l'istituto Ambrosetti, 57 miliardi, il doppio di una manovra finanziaria correttiva. Ora non so se anche nel nostro caso si tratti di mala burocrazia o no: però che dopo un anno e due mesi di avvio della pratica a Roma non si riesca ancora ad avere una risposta definitiva sulla VIA per la Darsena Europa, se non è mala burocrazia è che lo Stato non funziona. O entrambe le cose. La Valutazione d'Impatto Ambientale è certo un passaggio importante, oltre che obbligato. E le oltre 300 osservazioni che furono presentate contro il progetto buona parte delle quali dai cosiddetti comitati Nimby, cioè da chi dice sempre no a ogni modifica sul territorio non hanno facilitato il compito dell'apposita commissione interministeriale. Ciò nonostante siamo a tempi biblici: inviato a Roma nel novembre del 2022, il progetto è stato rinviato a **Livorno** ad aprile 2023 con una serie di richieste di modifica, buona parte delle quali di dettaglio. Gli uffici di palazzo Rosciano ci hanno lavorato con inconsueta rapidità, tanto da rimandare il tutto a Roma nello scorso luglio. Da allora, malgrado i solleciti, e i buoni uffici anche dei parlamentari più attenti, silenzio assoluto fino all'11 dicembre scorso, quanto la commissione Alleluia! ha comunicato l'atteso OK; subordinato però a un'altra serie di modifiche. Finalmente? Niente affatto: perché ad oggi, metà gennaio 2024, non si conoscono ancora le suddette modifiche, il decreto interministeriale con l'OK e le prescrizioni non arriva e tra poco siamo ad un anno di attesa, dopo una serie di precedenti e faticosi passaggi che hanno visto modificare il progetto almeno mezza dozzina di volte. Viste le lungaggini, con la logistica mondiale che corre a tutta velocità, anche gli interessati alla gara si sono stufati. Ma a Roma hanno adottato il principio che in Africa viene indicato con due parole in Swahili: pole pole, ovvero piano piano. Morale? Ricavatevela voi, io preferirei finire in galera con tanti altri motivi. (A.F.)



Port News

Piombino, Isola d' Elba

Incendio a bordo del traghetto Moby Bastia

Un incendio è scoppiato ieri a bordo della Moby Bastia, ormeggiata nel porto di Piombino. Nessuno dei 12 membri dell'equipaggio è rimasto ferito o intossicato. A causare il rogo una possibile perdita di gasolio o un cortocircuito. Fortunatamente i due macchinisti che si trovavano nella sala macchine sono intervenuti tempestivamente, avviando la procedura di contenimento dell'incendio, in attesa dell'arrivo dei vigili del fuoco.



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Anche ad Ancona parte l'iter per il rinnovo della concessione del rimorchio

La Capitaneria pubblica il decreto che limita a uno i prestatori del servizio, oggi affidato a Corima di REDAZIONE SHIPPING ITALY 12 Gennaio 2024 Parte anche ad **Ancona** l'iter propedeutico alla pubblicazione del bando per rinnovare la concessione del servizio di rimorchio portuale, che interessa anche lo scalo di Falconara Marittima. La locale Capitaneria di Porto ha pubblicato infatti alla fine di dicembre il decreto con cui punta a limitare a uno il numero di prestatori della relativa attività, un passaggio previsto dal Regolamento UE 352/2017, completato il quale da prassi si passa all'avvio della gara vera e propria. Eventuali osservazioni al riguardo potranno essere presentate entro il prossimo 19 marzo. In particolare nel documento si evidenzia come l'affidamento del servizio di rimorchio nei porti e nelle rade di **Ancona** e Falconara Marittima a un unico soggetto andrebbe a costituire "la soluzione più efficiente, capace cioè di garantire gli standard qualitativi e di sicurezza al costo minore, anche in considerazione dell'attuale traffico portuale". La attuale concessione, in scadenza il prossimo 8 dicembre, fa capo a Corima, società passata nel 2018 sotto la sfera di Rimorchiatori Riuniti nell'ambito dell'acquisizione della ravennate Gesmar.

Shipping Italy

Anche ad Ancona parte l'iter per il rinnovo della concessione del rimorchio



01/12/2024 16:36 Nicola Capuzzo

La Capitaneria pubblica il decreto che limita a uno i prestatori del servizio, oggi affidato a Corima di REDAZIONE SHIPPING ITALY 12 Gennaio 2024 Parte anche ad Ancona l'iter propedeutico alla pubblicazione del bando per rinnovare la concessione del servizio di rimorchio portuale, che interessa anche lo scalo di Falconara Marittima. La locale Capitaneria di Porto ha pubblicato infatti alla fine di dicembre il decreto con cui punta a limitare a uno il numero di prestatori della relativa attività, un passaggio previsto dal Regolamento UE 352/2017, completato il quale da prassi si passa all'avvio della gara vera e propria. Eventuali osservazioni al riguardo potranno essere presentate entro il prossimo 19 marzo. In particolare nel documento si evidenzia come l'affidamento del servizio di rimorchio nei porti e nelle rade di Ancona e Falconara Marittima a un unico soggetto andrebbe a costituire "la soluzione più efficiente, capace cioè di garantire gli standard qualitativi e di sicurezza al costo minore, anche in considerazione dell'attuale traffico portuale". La attuale concessione, in scadenza il prossimo 8 dicembre, fa capo a Corima, società passata nel 2018 sotto la sfera di Rimorchiatori Riuniti nell'ambito dell'acquisizione della ravennate Gesmar.

Il porto di Civitavecchia si conferma centrale per Msc

CIVITAVECCHIA - Il **porto** di Roma si conferma strategico e centrale per Msc Crociere. Nel corso di una conferenza stampa a Milano, la compagnia ha presentato le previsioni 2024 per l'Italia, che prevedono un nuovo picco di movimentazione dei passeggeri in crescita a 4,2 milioni rispetto ai 4 milioni del 2023 (+5%), effettuando 1.075 scali e operando con ben 16 navi, su un totale di 22 della flotta complessiva, nei 14 porti toccati lungo le coste del Belpaese.

Msc registrerà quest'anno importanti risultati nel **porto** di **Civitavecchia**, dove saranno movimentati circa 746.000 passeggeri in 187 scali previsti dalla compagnia. Il **porto** laziale potrà contare sulla presenza di 13 navi (MSC Armonia, MSC Divina, MSC Euribia, MSC World Europa, MSC Fantasia, MSC Lirica, MSC Magnifica, MSC Musica, MSC Opera, MSC Orchestra, MSC Poesia, MSC Seaside, MSC Seaview). Nell'occasione è stata presentata anche la nuova brand campaign globale della Compagnia "In viaggio verso la Bellezza" che incoraggia il pubblico a scoprire la bellezza delle crociere in modo più consapevole attraverso un profondo rispetto per l'oceano, il pianeta e l'ambiente. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ispra porta Strong Sea Life anche a Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - Si chiama Strong Sea Life ed ha l'obiettivo di tutelare gli habitat protetti praterie di Posidonia oceanica e Coralligeno danneggiati dalla presenza di attrezzi da pesca persi o abbandonati (ALDFG). È il progetto che Ispra porterà anche a Civitavecchia, con appuntamento fissato per il 30 gennaio prossimo, dalle 9 alle 16 presso la sala convegni dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale. L'evento sarà l'occasione per presentare alla popolazione locale e agli stakeholder le azioni già intraprese nel Golfo dell'Asinara per affrontare questa importante sfida. Il programma della mattina propone una serie di interventi mirati ad approfondire non solo gli obiettivi del progetto ma anche le azioni di replicabilità previste in Corsica e in Toscana; nel pomeriggio è inoltre prevista una tavola rotonda che coinvolgerà ricercatori ed esperti del settore marittimo e della pesca del territorio. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il porto di Civitavecchia si conferma centrale per Msc

CIVITAVECCHIA - Il **porto** di Roma si conferma strategico e centrale per Msc Crociere. Nel corso di una conferenza stampa a Milano, la compagnia ha presentato le previsioni 2024 per l'Italia, che prevedono un nuovo picco di movimentazione dei ... Condividi **CIVITAVECCHIA** - Il **porto** di Roma si conferma strategico e centrale per Msc Crociere. Nel corso di una conferenza stampa a Milano, la compagnia ha presentato le previsioni 2024 per l'Italia, che prevedono un nuovo picco di movimentazione dei passeggeri in crescita a 4,2 milioni rispetto ai 4 milioni del 2023 (+5%), effettuando 1.075 scali e operando con ben 16 navi, su un totale di 22 della flotta complessiva, nei 14 porti toccati lungo le coste del Belpaese. Msc registrerà quest'anno importanti risultati nel **porto** di **Civitavecchia**, dove saranno movimentati circa 746.000 passeggeri in 187 scali previsti dalla compagnia. Il **porto** laziale potrà contare sulla presenza di 13 navi (MSC Armonia, MSC Divina, MSC Euribia, MSC World Europa, MSC Fantasia, MSC Lirica, MSC Magnifica, MSC Musica, MSC Opera, MSC Orchestra, MSC Poesia, MSC Seaside, MSC Seaview). Nell'occasione è stata presentata anche la nuova brand campaign globale della Compagnia "In viaggio verso la Bellezza" che incoraggia il pubblico a scoprire la bellezza delle crociere in modo più consapevole attraverso un profondo rispetto per l'oceano, il pianeta e l'ambiente. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.



Geo Barents salva 37 migranti, assegnato il porto di Napoli

Nella notte scorsa 37 persone a bordo di una barca in vetroresina sovraffollata sono state soccorse dalla Geo Barents in acque internazionali, al largo delle coste libiche. Tutti i sopravvissuti sono ora a bordo della nave, diretta a **Napoli**, **porto** sicuro assegnato dalle autorità italiane. Lo fa sapere Medici senza frontiere.



Geo Barents salva 37 migranti, assegnato il porto di Napoli



01/12/2024 12:41

Nella notte scorsa 37 persone a bordo di una barca in vetroresina sovraffollata sono state soccorse dalla Geo Barents in acque internazionali, al largo delle coste libiche. Tutti i sopravvissuti sono ora a bordo della nave, diretta a Napoli, porto sicuro assegnato dalle autorità italiane. Lo fa sapere Medici senza frontiere.

Napoli e Salerno, il sopralluogo di Rixi sui due porti in espansione

NAPOLI Visita del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, nei porti di Napoli e Salerno. Accolto dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, e dal Segretario Generale, Giuseppe Grimaldi, alla presenza della dirigente dell'Area Tecnica dell'AdSP, Adele Vasaturo, la missione ha visto un ricco programma iniziato a Salerno e conclusosi a Napoli di visite in banchina, alle stazioni marittime dei due porti e di sopralluoghi nei cantieri più importanti. Al centro, l'ampia programmazione infrastrutturale in corso nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Come stabilito dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS), approvato nel 2021 dall'AdSP, gli investimenti finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ammontano a circa 380 milioni di euro, di cui circa 260 milioni per Napoli e circa 120 milioni per Salerno. Altri 220 milioni circa, provenienti da altri fondi, prevedono attività di dragaggio a Napoli, cold ironing a Napoli e Salerno, riassetto stradale a Napoli e completamento del Molo Manfredi a Salerno. Complessivamente, gli interventi finanziati sono per circa 600 milioni. La missione di Rixi è iniziata con un sopralluogo alla Stazione Marittima delle crociere del Porto di Salerno, «gioiello architettonico di gran pregio per la portualità e il turismo della Campania», come ha sottolineato il Presidente Annunziata. Presente, tra gli altri, anche il comandante della Capitaneria di Porto di Salerno, Attilio Maria Daconto. La Stazione Marittima di Salerno, inaugurata nel 2016 su un progetto di Zaha Hadid, si trova sul Molo Manfredi il quale verrà presto prolungato raggiungendo una lunghezza di 350 metri e una capacità di accosto fino a un massimo di tre navi da crociera. «Dal Ministero delle Infrastrutture abbiamo ottenuto l'adeguamento tecnico-funzionale per allungare la banchina di altri duecento metri, potendo così far attraccare altre due navi da crociera, capaci di dare alla Stazione Marittima il massimo dell'offerta crocieristica possibile», afferma Annunziata. La visita di Rixi è poi proseguita nel porto di Napoli. Primo appuntamento, un sopralluogo nei cantieri della nuova Stazione Marittima del molo Beverello, ormai ultimata e pronta all'apertura entro marzo. Presente alla visita, tra gli altri, anche Mario Calabrese, ex assessore ai Trasporti del Comune di Napoli e attualmente componente designato per la Città Metropolitana di Napoli nel Comitato di gestione dell'AdSP. La nuova Stazione Marittima del Beverello «costituirà una cerniera di collegamento molto importante tra il porto e la città», ha detto Rixi. La Stazione, infatti, si trova nel centro della città di Napoli, a pochi passi dal Municipio, rappresentando un centro nevralgico di imbarco e sbarco per oltre 7 milioni di passeggeri l'anno, tra turisti e pendolari che salgono sui mezzi veloci diretti verso le isole del Golfo di Napoli. A seguire, la delegazione è poi salita a bordo di una motovedetta della Capitaneria



Messaggero Marittimo

Napoli

di Porto di Napoli per una visita dello scalo dal mare. In particolare, i delegati hanno potuto vedere da vicino, ma restando sempre a bordo, la Diga foranea Duca D'Aosta, attualmente sottoposta a una serie di lavori di consolidamento, e la nuova Darsena di Levante, un terminal container di nuova generazione, con le sue grandi casse di colmata. A proposito di Castellammare di Stabia, dove risiede lo storico stabilimento di Fincantieri, Rixi ha detto che il governo sta valutando la fattibilità di un progetto di espansione. «L'obiettivo spiega Rixi è potenziare il know-how del cantiere navale e mantenerlo competitivo». A commento conclusivo della visita nei porti di Napoli e Salerno, Rixi ha detto: «ho avuto modo di riscontrare la grande trasformazione di questo sistema portuale campano, fondamentale per il Mezzogiorno. In futuro arriveranno i collegamenti ferroviari con l'interporto di Nola, l'elettrificazione di alcune banchine. Ma non ci sono solo gli investimenti del PNRR. C'è anche da connettere le città con i loro porti e su questo l'AdSP sta lavorando bene, per esempio ultimando la nuova Stazione Marittima del Beverello». Ma il porto di Napoli, soprattutto, ha fame di spazio. C'è tutta un'area, tra il molo San Vincenzo e il palazzo dell'Immacolatella Vecchia (con in mezzo la Stazione Marittima del Beverello), che andrebbe razionalizzata ulteriormente. Pesano, sotto questo aspetto, i vincoli della Soprintendenza sullo storico palazzo dei Magazzini Generali, un antico edificio industriale chiuso da tanti anni, che sorge nel mezzo di quest'area. C'è un progetto di riqualificazione da circa 20 milioni di euro, messo a punto nel 2018, che però stenta a concretizzarsi. «Comprendiamo l'attività di tutela della Soprintendenza verso i Magazzini Generali ha detto Rixi ma questi vincoli non dovrebbero arrivare a bloccare lo sviluppo di un porto. È giusto tutelare gli edifici storici ma il porto di Napoli ha bisogno di espandersi. Se non è possibile recuperare le funzioni del magazzino e bisogna però allo stesso tempo tenerlo così, chiuso, fatiscente, la soluzione più coerente a questo punto, negli interessi di uno sviluppo economico, turistico e sociale, sarebbe allora quella di abbatterlo».

Napoli Village

Napoli

Visita viceministro Rixi nei porti di Napoli e Salerno

NAPOLI E SALERNO - Visita del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, nei porti di Napoli e Salerno. Accolto dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, e dal Segretario Generale, Giuseppe Grimaldi, alla presenza della dirigente dell'Area Tecnica dell'AdSP, Adele Vasaturo, la missione ha visto un ricco programma - iniziato ieri pomeriggio a Salerno e conclusosi stamattina a Napoli - di visite in banchina, alle stazioni marittime dei due porti e di sopralluoghi nei cantieri più importanti. Al centro, l'ampia programmazione infrastrutturale in corso nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

Come stabilito dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS), approvato nel 2021 dall'AdSP, gli investimenti finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ammontano a circa 380 milioni di euro, di cui circa 260 milioni per Napoli e circa 120 milioni per Salerno. Altri 220 milioni circa, provenienti da altri fondi, prevedono attività di dragaggio a Napoli, cold ironing a Napoli e Salerno, riassetto stradale a Napoli e completamento del Molo Manfredi a Salerno. Complessivamente, gli interventi

finanziati sono per circa 600 milioni. La missione di Rixi è iniziata ieri pomeriggio alle 17 con un sopralluogo alla Stazione Marittima delle crociere del Porto di Salerno, «gioiello architettonico di gran pregio per la portualità e il turismo della Campania», come ha sottolineato il Presidente Annunziata. Presente, tra gli altri, anche il comandante della Capitaneria di Porto di Salerno, Attilio Maria Daconto. La Stazione Marittima di Salerno, inaugurata nel 2016 su un progetto di Zaha Hadid, si trova sul Molo Manfredi il quale verrà presto prolungato raggiungendo una lunghezza di 350 metri e una capacità di accosto fino a un massimo di tre navi da crociera. «Dal Ministero delle Infrastrutture abbiamo ottenuto l'adeguamento tecnico-funzionale per allungare la banchina di altri duecento metri, potendo così far attraccare altre due navi da crociera, capaci di dare alla Stazione Marittima il massimo dell'offerta crocieristica possibile», afferma Annunziata. La visita di Rixi è poi proseguita stamattina nel porto di Napoli. Primo appuntamento, un sopralluogo nei cantieri della nuova Stazione Marittima del molo Beverello, ormai ultimata e pronta all'apertura entro marzo. Presente alla visita, tra gli altri, anche Mario Calabrese, ex assessore ai Trasporti del Comune di Napoli e attualmente componente designato per la Città Metropolitana di Napoli nel Comitato di gestione dell'AdSP. La nuova Stazione Marittima del Beverello «costituirà una cerniera di collegamento molto importante tra il porto e la città», ha detto Rixi. La Stazione, infatti, si trova nel centro della città di Napoli, a pochi passi dal Municipio, rappresentando un centro nevralgico di imbarco e sbarco per oltre 7 milioni di passeggeri l'anno, tra turisti e pendolari che salgono sui mezzi veloci diretti verso le isole del



NAPOLI E SALERNO - Visita del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, nei porti di Napoli e Salerno. Accolto dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, e dal Segretario Generale, Giuseppe Grimaldi, alla presenza della dirigente dell'Area Tecnica dell'AdSP, Adele Vasaturo, la missione ha visto un ricco programma - iniziato ieri pomeriggio a Salerno e conclusosi stamattina a Napoli - di visite in banchina, alle stazioni marittime dei due porti e di sopralluoghi nei cantieri più importanti. Al centro, l'ampia programmazione infrastrutturale in corso nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Come stabilito dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS), approvato nel 2021 dall'AdSP gli investimenti finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ammontano a circa 380 milioni di euro, di cui circa 260 milioni per Napoli e circa 120 milioni per Salerno. Altri 220 milioni circa, provenienti da altri fondi, prevedono attività di dragaggio a Napoli, cold ironing a Napoli e Salerno, riassetto stradale a Napoli e completamento del Molo Manfredi a Salerno. Complessivamente, gli interventi finanziati sono per circa 600 milioni. La missione di Rixi è iniziata ieri pomeriggio alle 17 con un sopralluogo alla Stazione Marittima delle crociere del Porto di Salerno, «gioiello architettonico di gran pregio per la portualità e il turismo della Campania», come ha sottolineato il Presidente Annunziata. Presente, tra gli altri, anche il comandante della Capitaneria di Porto di Salerno, Attilio Maria Daconto. La Stazione Marittima di Salerno, inaugurata nel 2016 su un progetto di Zaha Hadid, si trova sul Molo Manfredi il quale verrà presto prolungato raggiungendo una lunghezza di 350 metri e una capacità di accosto fino a un massimo di tre navi da crociera. «Dal Ministero delle Infrastrutture abbiamo ottenuto l'adeguamento tecnico-funzionale per allungare la banchina di altri duecento metri, potendo così far attraccare altre due navi da crociera, capaci di

Napoli Village

Napoli

Golfo di Napoli. A seguire, la delegazione è poi salita a bordo di una motovedetta della Capitaneria di Porto di Napoli per una visita dello scalo dal mare. In particolare, i delegati hanno potuto vedere da vicino, ma restando sempre a bordo, la Diga foranea Duca D'Aosta, attualmente sottoposta a una serie di lavori di consolidamento, e la nuova Darsena di Levante, un terminal container di nuova generazione, con le sue grandi casse di colmata. A proposito di Castellammare di Stabia, dove risiede lo storico stabilimento di Fincantieri, Rixi ha detto che il governo sta valutando la fattibilità di un progetto di espansione. «L'obiettivo - spiega Rixi - è potenziare il know-how del cantiere navale e mantenerlo competitivo». A commento conclusivo della visita nei porti di Napoli e Salerno, Rixi ha detto: «ho avuto modo di riscontrare la grande trasformazione di questo sistema portuale campano, fondamentale per il Mezzogiorno. In futuro arriveranno i collegamenti ferroviari con l'interporto di Nola, l'elettrificazione di alcune banchine. Ma non ci sono solo gli investimenti del PNRR. C'è anche da connettere le città con i loro porti e su questo l'AdSP sta lavorando bene, per esempio ultimando la nuova Stazione Marittima del Beverello». Ma il porto di Napoli, soprattutto, ha fame di spazio. C'è tutta un'area, tra il molo San Vincenzo e il palazzo dell'Immacolatella Vecchia (con in mezzo la Stazione Marittima del Beverello), che andrebbe razionalizzata ulteriormente. Pesano, sotto questo aspetto, i vincoli della Soprintendenza sullo storico palazzo dei Magazzini Generali, un antico edificio industriale chiuso da tanti anni, che sorge nel mezzo di quest'area. C'è un progetto di riqualificazione da circa 20 milioni di euro, messo a punto nel 2018, che però stenta a concretizzarsi. «Comprendiamo l'attività di tutela della Soprintendenza verso i Magazzini Generali - ha detto Rixi - ma questi vincoli non dovrebbero arrivare a bloccare lo sviluppo di un porto. È giusto tutelare gli edifici storici ma il porto di Napoli ha bisogno di espandersi. Se non è possibile recuperare le funzioni del magazzino e bisogna però allo stesso tempo tenerlo così, chiuso, fatiscente, la soluzione più coerente a questo punto, negli interessi di uno sviluppo economico, turistico e sociale, sarebbe allora quella di abbatterlo».

Brindisi Report

Brindisi

Anche il notaio Errico contro il deposito Edison: "I capi istituzionali si diano una mossa"

L'ex presidente della Provincia ha partecipato alla conferenza stampa del comitato civico. Nuova manifestazione organizzata per il 20 gennaio. Riccardo Rossi attacca presidente di Confindustria e **Autorità portuale**: "I lavori iniziano senza che molti nodi siano stati sciolti" Il notaio Michele Errico ripropone il "metodo rigassificatore" per contrastare la realizzazione di un deposito di Gnl a Costa Morena Est. L'ex presidente della Provincia di Brindisi, da sempre sensibile alle questioni ambientali, ha preso parte alla conferenza stampa convocata stamattina dal "Comitato libero cittadini", rappresentato dal sindacalista Roberto Aprile. L'incontro con i giornalisti si è svolto davanti al varco doganale di Costa Morena, a poche decine di metri dal piazzale in cui sono iniziate le attività preliminari e propedeutiche alla realizzazione del serbatoio costiero, da parte di Edison. Hanno aderito all'invito anche i consiglieri comunali di opposizione. Il comitato esorta la cittadinanza a partecipare alla manifestazione organizzata per sabato 20 gennaio, sempre nell'area antistante al varco doganale di Costa Morena, per le ore 11. Roberto Aprile denuncia "l'arroganza con cui in questa città si impongono le cose". "Di fronte alle obiezioni del consiglio comunale - afferma il sindacalista - si è solo imposto l'inizio dei lavori. La città non può più queste sopportare queste situazioni". Il consigliere comunale, nonché sindaco uscente, Riccardo Rossi attacca l'**Autorità di sistema portuale**: "I lavori iniziano - sostiene Rossi - senza che molti nodi sono stati sciolti. L'**Autorità portuale** insiste a proseguire quando c'è una nota del consiglio comunale che ribadisce che le risposte ricevute dal ministero sono insufficienti". Il riferimento è alla lettera con cui la conferenza dei capigruppo ha replicato alla bocciatura di riesame dell'iter autorizzativo che era stata formulata lo scorso 27 ottobre, tramite una delibera approvata all'unanimità dal consiglio comunale. Rossi inoltre sostiene che "l'intesa Stato - Regione, con la prescrizione del collegamento del deposito a rete nazionale, configura come rigassificatore questo impianto". Quindi il progetto "deve essere sottoposto a alle procedure previste per i rigassificatori - ribadisce Rossi - come avvenuto a Oristano". L'esponente di Bbc fa riferimento anche a una recente nota con cui il Consorzio Asi "ha ribadito che il binario ferroviario deve essere a 30 metri di distanza". Infine un attacco al presidente di Confindustria Brindisi, Gabriele Menotti Lippolis, per delle dichiarazioni rilasciate stamattina alla Gazzetta del Mezzogiorno, proprio riguardo alla nota del Consorzio Asi. E poi c'è la presa di posizione del notaio Michele Errico, grande protagonista della battaglia (vinta) contro la realizzazione del rigassificatore che oltre un decennio fa è condotta in sinergia con il sindaco Domenico Mennitti e il presidente della Regione, Niki Vendola. Non a caso Errico propone la stessa strategia già adottata con successo contro il progetto



Brindisi Report

Brindisi

della British gas. " A Brindisi - afferma Errico - non si tiene conto della volontà dei cittadini espressa anche dal consiglio comunale nella sua unità. I capi istituzionali devono darsi una mossa. Gli strumenti di carattere giuridico normativo ci sono". Errico fa riferimento alla Commissione europea. "Dopo Tar e Consiglio di Stato - afferma il notaio - la Commissione Europea entro due mesi ci rispose della illegalità del procedimento per il rigassificatore e mise sotto accusa lo stato italiano".

Porto di Augusta, una linea ferroviaria per container: al via progetto da 110 milioni di euro

In fase di approvazione il progetto del nuovo binario che si collegherà alla rete Rfi Augusta - Nascerà un collegamento ferroviario tra la linea principale di Rfi e il porto di Augusta: il progetto di fattibilità tecnica ed economica, del valore complessivo di circa 110 milioni di euro, reperiti in gran parte grazie alle risorse del Pnrr, è in fase di approvazione e comporterà un significativo miglioramento dello scalo augustano per quanto riguarda il traffico dei containers e la velocità nei tempi di trasporto delle merci. "Si tratta di una tappa importante nel percorso che vede Augusta proiettata nel futuro, soprattutto come hub di transito per container in Sicilia - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale - Il porto sarà dotato di una preziosa infrastruttura ferroviaria: dall'insediamento della mia governance, abbiamo ottenuto una revisione sostanziale del progetto da parte di Rfi, che inizialmente prevedeva solo il binario di presa e consegna del piazzale di carico lontano dal porto (quello che si farà nella prima fase, già finanziata), quindi grazie a successivi fondi, al cui reperimento la AdSP sta fattivamente lavorando, partirà anche il completamento delle opere con una bretella ferroviaria, di circa 250 metri, che scenderà dalla linea di presa e consegna fatta in prima fase, fino alle banchine del porto così da caricare i treni direttamente in banchina. Un'esigenza fondamentale, non prevista nel progetto originario, pensata per soddisfare il vantaggio ferroviario che consiste nell'accelerare i tempi di carico e scarico - prosegue Di Sarcina - in questo senso esprimo un sentito ringraziamento a Rfi ed al commissario Filippo Palazzo per gli sforzi fin qui compiuti". Augusta sarà sempre di più il riferimento siciliano per quanto riguarda i containers: nei mesi scorsi sono iniziati i trasferimenti dal porto di Catania allo scalo augustano, che saranno completati entro marzo e rientrano in un ridisegnamento generale del sistema portuale della Sicilia orientale, che oltre Augusta e Catania annovera anche Pozzallo. "I benefici del nascento collegamento ferroviario vanno visti nel lungo termine - spiega Di Sarcina - in quanto col Ponte e con gli ingenti investimenti sul territorio dell'isola in corso di realizzazione, sarà rilanciata la modalità di trasporto ferroviario delle merci, oggi marginalizzata dall'attuale assetto della rete. Ma, pur volendo prescindere dal Ponte, è evidente che ogni miglioria all'attuale attraversamento, oggettivamente ormai insostenibile, comporterà una nuova centralità per Augusta, che si troverà così pronta e all'avanguardia per poter competere nel mercato del trasporto nel Sud Italia, senza con questo duplicare il compito di porti come **Gioia Tauro**, che svolge e svolgerà un ruolo diverso e non sovrapponibile a quello del nostro scalo. L'importante - conclude Di Sarcina - è che tutte le iniziative messe in campo portino chi si occupa di logistica a capire che esisterà prestissimo una nuova importante realtà con cui fare i conti nel futuro".



In fase di approvazione il progetto del nuovo binario che si collegherà alla rete Rfi Augusta - Nascerà un collegamento ferroviario tra la linea principale di Rfi e il porto di Augusta: il progetto di fattibilità tecnica ed economica, del valore complessivo di circa 110 milioni di euro, reperiti in gran parte grazie alle risorse del Pnrr, è in fase di approvazione e comporterà un significativo miglioramento dello scalo augustano per quanto riguarda il traffico dei containers e la velocità nei tempi di trasporto delle merci. "Si tratta di una tappa importante nel percorso che vede Augusta proiettata nel futuro, soprattutto come hub di transito per container in Sicilia - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale - Il porto sarà dotato di una preziosa infrastruttura ferroviaria: dall'insediamento della mia governance, abbiamo ottenuto una revisione sostanziale del progetto da parte di Rfi, che inizialmente prevedeva solo il binario di presa e consegna del piazzale di carico lontano dal porto (quello che si farà nella prima fase, già finanziata), quindi grazie a successivi fondi, al cui reperimento la AdSP sta fattivamente lavorando, partirà anche il completamento delle opere con una bretella ferroviaria, di circa 250 metri, che scenderà dalla linea di presa e consegna fatta in prima fase, fino alle banchine del porto così da caricare i treni direttamente in banchina. Un'esigenza fondamentale, non prevista nel progetto originario, pensata per soddisfare il vantaggio ferroviario che consiste nell'accelerare i tempi di carico e scarico - prosegue Di Sarcina - in questo senso esprimo un sentito ringraziamento a Rfi ed al commissario Filippo Palazzo per gli sforzi fin qui compiuti". Augusta sarà sempre di più il riferimento siciliano per quanto riguarda i containers: nei mesi scorsi sono iniziati i trasferimenti dal porto di Catania allo scalo augustano, che saranno completati entro marzo e rientrano in un ridisegnamento generale del sistema portuale della Sicilia orientale, che oltre

Nuove strategie e più traffico internazionale per i porti

Approvato dal comitato di gestione il nuovo Piano operativo triennale 2024/2026 dei porti sardi e il dettaglio delle destinazioni d'uso a Su Siccu. L'occasione da sfruttare è quella dell'utilizzo dei fondi Pnrr. La sfida del triennio riguarda soprattutto l'energia con l'introduzione, in tutti i porti del sistema, dell'elettificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Un porto che punterà sul long range, la lunga distanza. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto canale di Cagliari, un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Il ruolo di Porto Torres? Nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'isola. Una strategia che sarà applicata anche agli altri scali. Sempre nella giornata odierna, il Comitato di Gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu. In particolare, ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico. Via anche all'iter che a febbraio porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto canale di Cagliari. "Rispetto ai precedenti, il Piano operativo triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato - spiega **Massimo Deiana**, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Entriamo in un triennio cruciale. Ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie".



Il Nautilus

Cagliari

AdSP Mare di Sardegna: Approvati il Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 e il dettaglio delle destinazioni d'uso a Su Siccu

Due differenti approcci che convergono in una complessa visione di insieme: quella approfonditamente delineata nel nuovo Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 dell'Autorità di Sistema Portuale del **Mare di Sardegna**, approvato oggi dal Comitato di Gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa **Mare**. Un documento di rilevanza strategica che, a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'Ente e in continuità con i due precedenti POT - l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020 -, traghetta l'**AdSP** verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, spendita dei fondi PNRR e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Quattro i punti attorno ai quali ruota l'intero impianto del nuovo Piano Operativo Triennale: Fiducia, Unitarietà, Energia, Long-Range (F.U.E.L.). Concetti "propellenti" che daranno la spinta all'azione di governance delineata - e attuata - nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità (E.L.I.C.A.). Per quanto riguarda la Fiducia, obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari (customer satisfaction) somministrati negli ultimi anni a tutti gli interlocutori del Sistema portuale sardo. Unitarietà, invece, è il principio fondante - necessariamente ribadito e rafforzato nel POT - dell'**AdSP** del **Mare di Sardegna**, unica realtà italiana per estensione, numero di porti amministrati e, aspetto non secondario, "dimensione regionale" della cabina di regia. Punto cardine sul quale, per il triennio 24-26, l'Ente concentrerà un'armonizzazione dell'azione secondo regolamenti sempre più uniformi. Relativamente all'Energia, le sfide del triennio vedono l'**AdSP** pronta al salto di qualità con l'introduzione, in tutti i suoi porti del sistema, dell'elettificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Azione affiancata dall'avvio, nel prossimo triennio, delle progettualità previste dal PAI (Programma di Azioni Integrate "Next re-generation Ports"), come il "Millepiedi" a Porto Torres, il "Light by Wind" ad Arbatax, la "Green Mobility" per tutto il parco auto dell'**AdSP**, fino alla spinta per la creazione di comunità energetiche rinnovabili (CER) e la conversione, verso le motorizzazioni di ultima generazione, dei mezzi utilizzati per le operazioni portuali. Non ultimo, il Long-Range, concetto chiave che pone l'azione di governo dell'**AdSP** del **Mare di Sardegna** in una prospettiva di lunga



01/12/2024 14:07

Due differenti approcci che convergono in una complessa visione di insieme: quella approfonditamente delineata nel nuovo Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, approvato oggi dal Comitato di Gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Un documento di rilevanza strategica che, a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'Ente e in continuità con i due precedenti POT - l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020 -, traghetta l'AdSP verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, spendita dei fondi PNRR e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Quattro i punti attorno ai quali ruota l'intero impianto del nuovo Piano Operativo Triennale: Fiducia, Unitarietà, Energia, Long-Range (F.U.E.L.). Concetti "propellenti" che daranno la spinta all'azione di governance delineata - e attuata - nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità (E.L.I.C.A.). Per quanto riguarda la Fiducia, obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari (customer satisfaction) somministrati negli ultimi anni a tutti gli interlocutori del Sistema portuale sardo. Unitarietà, invece, è il principio fondante - necessariamente ribadito e rafforzato nel POT - dell'AdSP del Mare di Sardegna, unica realtà italiana per estensione, numero di porti amministrati e, aspetto non secondario, "dimensione regionale" della cabina di regia. Punto cardine

Il Nautilus

Cagliari

distanza, sia nell'organizzazione interna che in quell'opera di pianificazione ed infrastrutturazione in atto o ancora da attuare. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto Canale di Cagliari, un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'Isola. Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato. Ma anche pensare, nel lungo o pur medio periodo, ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per nuovi traffici commerciali e Oristano, dalla parte opposta, come sbocco a **mare** delle strade ferrate (con conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci) e di connessione con il quadrante occidentale dell'Europa. Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata. Non ultimo Santa Teresa, dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica. Tutti elementi fondanti, questi, della stagione di pianificazione strategica (Documento di Programmazione Strategica di Sistema) e di dettaglio (Piani Regolatori Portuali) che questa **AdSP** ha pronta in cantiere già a partire da questo anno. Sempre nella giornata odierna, il Comitato di Gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu. In particolare, ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico, è stata assicurata un'adeguata collocazione all'attività, in sostituzione della precedente destinazione individuata nel Pennello Bonaria che sarà, invece, interessata da improrogabili interventi infrastrutturali. In ultimo, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della Cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari. "Rispetto ai precedenti, il Piano operativo triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'**AdSP del Mare di Sardegna** - Entriamo in un triennio cruciale, nel quale si dovranno portare a termine le opere finanziate dal PNRR, completare i processi programmatori del DPSS e definire gli strumenti pianificatori dei PRP di ciascuno degli otto scali che compongono il Sistema portuale sardo. Ma,

Il Nautilus

Cagliari

allo stesso tempo, ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi, mai come oggi insidiato dall'instabilità delle rotte tradizionali da e per il Mediterraneo, e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie, tra tutte il cold-ironing sull'intero Sistema **Sardegna**, necessarie all'abbattimento delle emissioni delle navi in sosta. Relativamente a Su Siccu, considerati la valenza strategica ed economica del charter nautico e i necessari interventi infrastrutturali sul Pennello Bonaria, confermiamo l'attenzione alle esigenze di un comparto rilevante e in costante crescita".

Informare

Cagliari

Porti della Sardegna, approvato il Piano Operativo Triennale 2024-2026

Prevista l'elettificazione delle banchine di tutti gli scali. Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il Piano Operativo Triennale 2024-2026 che, tra gli interventi principali prevede l'introduzione in tutti i porti del sistema dell'elettificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. «Rispetto ai precedenti - ha spiegato il presidente dell'AdSP, **Massimo Deiana** - il Piano Operativo Triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato. Entriamo in un triennio cruciale, nel quale si dovranno portare a termine le opere finanziate dal PNRR, completare i processi programmatori del DPSS e definire gli strumenti pianificatori dei PRP di ciascuno degli otto scali che compongono il sistema portuale sardo. Ma, allo stesso tempo, ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi, mai come oggi insidiato dall'instabilità delle rotte tradizionali da e per il Mediterraneo, e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie, tra tutte il cold-ironing sull'intero Sistema Sardegna, necessarie all'abbattimento delle emissioni delle navi in sosta». In occasione della riunione odierna, inoltre, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari.



Informatore Navale

Cagliari

Adsp - Approvati il Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 e il dettaglio delle destinazioni d'uso a Su Siccu

Dal POT il propellente per le sfide infrastrutturali, di nuova programmazione e pianificazione dei porti Un occhio attento alla gestione operativa ordinaria, un altro rivolto a strategie di innovazione che consentano di mantenere la rotta nell'attuale situazione tumultuosa del settore marittimo e portuale internazionale Due differenti approcci che convergono in una complessa visione di insieme: quella approfonditamente delineata nel nuovo Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, approvato oggi dal Comitato di Gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Un documento di rilevanza strategica che, a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'Ente e in continuità con i due precedenti POT - l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020 -, traghetta l'AdSP verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, spendita dei fondi PNRR e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Quattro i punti attorno ai quali ruota l'intero impianto del nuovo Piano Operativo Triennale: Fiducia, Unitarietà, Energia, Long-Range (F.U.E.L.). Concetti "propellenti" che daranno la spinta all'azione di governance delineata - e attuata - nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità (E.L.I.C.A.). Per quanto riguarda la Fiducia, obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari (customer satisfaction) somministrati negli ultimi anni a tutti gli interlocutori del Sistema portuale sardo. Unitarietà, invece, è il principio fondante - necessariamente ribadito e rafforzato nel POT - dell'AdSP del Mare di Sardegna, unica realtà italiana per estensione, numero di porti amministrati e, aspetto non secondario, "dimensione regionale" della cabina di regia. Punto cardine sul quale, per il triennio 24-26, l'Ente concentrerà un'armonizzazione dell'azione secondo regolamenti sempre più uniformi. Relativamente all'Energia, le sfide del triennio vedono l'AdSP pronta al salto di qualità con l'introduzione, in tutti i suoi porti del sistema, dell'elettificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Azione affiancata dall'avvio, nel prossimo triennio, delle progettualità previste dal PAI (Programma di Azioni Integrate "Next re-generation Ports)", come il "Millepiedi" a Porto Torres, il "Light by Wind" ad Arbatax, la "Green Mobility" per tutto il parco auto dell'AdSP, fino alla spinta per la creazione di comunità energetiche rinnovabili



01/12/2024 16:12

Dal POT il propellente per le sfide infrastrutturali, di nuova programmazione e pianificazione dei porti Un occhio attento alla gestione operativa ordinaria, un altro rivolto a strategie di innovazione che consentano di mantenere la rotta nell'attuale situazione tumultuosa del settore marittimo e portuale internazionale Due differenti approcci che convergono in una complessa visione di insieme: quella approfonditamente delineata nel nuovo Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, approvato oggi dal Comitato di Gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Un documento di rilevanza strategica che, a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'Ente e in continuità con i due precedenti POT - l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020 -, traghetta l'AdSP verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, spendita dei fondi PNRR e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Quattro i punti attorno ai quali ruota l'intero impianto del nuovo Piano Operativo Triennale: Fiducia, Unitarietà, Energia, Long-Range (F.U.E.L.). Concetti "propellenti" che daranno la spinta all'azione di governance delineata - e attuata - nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità (E.L.I.C.A.). Per quanto riguarda la Fiducia, obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari (customer satisfaction) somministrati negli ultimi anni a

Informatore Navale

Cagliari

(CER) e la conversione, verso le motorizzazioni di ultima generazione, dei mezzi utilizzati per le operazioni portuali. Non ultimo, il Long-Range, concetto chiave che pone l'azione di governo dell'AdSP del Mare di Sardegna in una prospettiva di lunga distanza, sia nell'organizzazione interna che in quell'opera di pianificazione ed infrastrutturazione in atto o ancora da attuare. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto Canale di Cagliari, un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'Isola. Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato. Ma anche pensare, nel lungo o pur medio periodo, ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per nuovi traffici commerciali e Oristano, dalla parte opposta, come sbocco a mare delle strade ferrate (con conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci) e di connessione con il quadrante occidentale dell'Europa. Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata. Non ultimo Santa Teresa, dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica. Tutti elementi fondanti, questi, della stagione di pianificazione strategica (Documento di Programmazione Strategica di Sistema) e di dettaglio (Piani Regolatori Portuali) che questa AdSP ha pronta in cantiere già a partire da questo anno. Sempre nella giornata odierna, il Comitato di Gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu. In particolare, ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico, è stata assicurata un'adeguata collocazione all'attività, in sostituzione della precedente destinazione individuata nel Pennello Bonaria che sarà, invece, interessata da improrogabili interventi infrastrutturali. In ultimo, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della Cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari. "Rispetto ai precedenti, il Piano operativo triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Entriamo in un triennio cruciale, nel quale si dovranno portare a termine

Informatore Navale

Cagliari

le opere finanziate dal PNRR, completare i processi programmatori del DPSS e definire gli strumenti pianificatori dei PRP di ciascuno degli otto scali che compongono il Sistema portuale sardo. Ma, allo stesso tempo, ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi, mai come oggi insidiato dall'instabilità delle rotte tradizionali da e per il Mediterraneo, e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie, tra tutte il cold-ironing sull'intero Sistema Sardegna, necessarie all'abbattimento delle emissioni delle navi in sosta. Relativamente a Su Siccù, considerati la valenza strategica ed economica del charter nautico e i necessari interventi infrastrutturali sul Pennello Bonaria, confermiamo l'attenzione alle esigenze di un comparto rilevante e in costante crescita".

Informazioni Marittime

Cagliari

Porti della Sardegna, approvato il Piano Operativo Triennale 2024-2026

Nella stessa seduta, il comitato di gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu. Il comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il nuovo Piano Operativo Triennale 2024-2026, previa consultazione con l'organismo di partenariato della Risorsa Mare. Un documento di rilevanza strategica che, a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'ente e in continuità con i due precedenti POT - l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020 -, traghetta l'AdSP verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, spendita dei fondi Pnrr e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Quattro i punti attorno ai quali ruota l'intero impianto del nuovo Piano Operativo Triennale: Fiducia, Unitarietà, Energia, Long-Range (F.U.E.L.). Concetti "propellenti" che daranno la spinta all'azione di governance delineata - e attuata - nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità (E.L.I.C.A.). Per quanto riguarda la Fiducia, obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari (customer satisfaction) somministrati negli ultimi anni a tutti gli interlocutori del Sistema portuale sardo. Unitarietà, invece, è il principio fondante - necessariamente ribadito e rafforzato nel POT - dell'AdSP del Mare di Sardegna, unica realtà italiana per estensione, numero di porti amministrati e, aspetto non secondario, "dimensione regionale" della cabina di regia. Punto cardine sul quale, per il triennio 24-26, l'ente concentrerà un'armonizzazione dell'azione secondo regolamenti sempre più uniformi. Relativamente all'Energia, le sfide del triennio vedono l'AdSP pronta al salto di qualità con l'introduzione, in tutti i suoi porti del sistema, dell'elettificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Azione affiancata dall'avvio, nel prossimo triennio, delle progettualità previste dal PAI (Programma di Azioni Integrate "Next re-generation Ports"), come il "Millepiedi" a Porto Torres, il "Light by Wind" ad Arbatax, la "Green Mobility" per tutto il parco auto dell'AdSP, fino alla spinta per la creazione di comunità energetiche rinnovabili (CER) e la conversione, verso le motorizzazioni di ultima generazione, dei mezzi utilizzati per le operazioni portuali. Non ultimo, il Long-Range, concetto chiave che pone l'azione di governo dell'AdSP del Mare di Sardegna in una prospettiva di lunga distanza, sia nell'organizzazione interna che in quell'opera



Nella stessa seduta, il comitato di gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu. Il comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il nuovo Piano Operativo Triennale 2024-2026, previa consultazione con l'organismo di partenariato della Risorsa Mare. Un documento di rilevanza strategica che, a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'ente e in continuità con i due precedenti POT - l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020 -, traghetta l'AdSP verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, spendita dei fondi Pnrr e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Quattro i punti attorno ai quali ruota l'intero impianto del nuovo Piano Operativo Triennale: Fiducia, Unitarietà, Energia, Long-Range (F.U.E.L.). Concetti "propellenti" che daranno la spinta all'azione di governance delineata - e attuata - nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità (E.L.I.C.A.). Per quanto riguarda la Fiducia, obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari (customer satisfaction) somministrati negli ultimi anni a tutti gli interlocutori del Sistema portuale sardo. Unitarietà, invece, è il principio fondante - necessariamente ribadito e rafforzato nel POT - dell'AdSP del Mare di Sardegna, unica realtà italiana per estensione, numero di porti amministrati e, aspetto non secondario, "dimensione regionale" della cabina di regia. Punto

Informazioni Marittime

Cagliari

di pianificazione ed infrastrutturazione in atto o ancora da attuare. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto Canale di Cagliari, un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'isola. Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato. Ma anche pensare, nel lungo o pur medio periodo, ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per nuovi traffici commerciali e Oristano, dalla parte opposta, come sbocco a mare delle strade ferrate (con conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci) e di connessione con il quadrante occidentale dell'Europa. Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata. Non ultimo Santa Teresa, dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica. Nella stessa seduta, il comitato di gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu. In particolare, ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico, è stata assicurata un'adeguata collocazione all'attività, in sostituzione della precedente destinazione individuata nel Pennello Bonaria che sarà, invece, interessata da improrogabili interventi infrastrutturali. In ultimo, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della Cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari. Condividi Tag porti sardegna Articoli correlati.

I porti della Sardegna pianificano il futuro

CAGLIARI Il nuovo Piano Operativo Triennale 2024-2026 dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna, approvato oggi dal Comitato di gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, promette attenzione alla gestione operativa ordinaria, e strategie di innovazione che consentano di mantenere la rotta nell'attuale situazione tumultuosa del settore marittimo e portuale internazionale. Il documento, di rilevanza strategica arriva a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'Ente portuale e, in continuità con i due precedenti POT, l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020, traghetta l'AdSp verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, con la spesa dei fondi PNRR e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Rispetto ai precedenti, il Piano operativo triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp. Entriamo in un triennio cruciale, nel quale si dovranno portare a termine le opere finanziate dal PNRR, completare i processi programmatori del DPSS e definire gli strumenti pianificatori dei PRP di ciascuno degli otto scali che compongono il Sistema portuale sardo. Ma, allo stesso tempo, ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi, mai come oggi insidiato dall'instabilità delle rotte tradizionali da e per il Mediterraneo, e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie, tra tutte il cold-ironing sull'intero Sistema Sardegna, necessarie all'abbattimento delle emissioni delle navi in sosta. Relativamente a Su Siccu, considerati la valenza strategica ed economica del charter nautico e i necessari interventi infrastrutturali sul Pennello Bonaria, confermiamo l'attenzione alle esigenze di un comparto rilevante e in costante crescita. F.U.E.L.: i quattro punti del Piano Operativo Triennale 2024-2026 Fiducia, unitarietà, energia, long-range (F.U.E.L.) con i concetti che fanno da pilastro al Piano e che daranno la spinta all'azione di governance delineata e attuata nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, lavoro, innovazione, condivisione, accessibilità (E.L.I.C.A.). Fiducia: obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari somministrati negli ultimi anni a tutti gli interlocutori del Sistema portuale sardo. Unitarietà: è il principio fondante, necessariamente ribadito e rafforzato nel POT, dell'AdSp



Messaggero Marittimo

Cagliari

del mare di Sardegna, unica realtà italiana per estensione, numero di porti amministrati e, aspetto non secondario, dimensione regionale della cabina di regia. Punto cardine sul quale, per il triennio 24-26, l'Ente concentrerà un'armonizzazione dell'azione secondo regolamenti sempre più uniformi. Energia: le sfide del triennio vedono l'Authority pronta al salto di qualità con l'introduzione, in tutti i porti del sistema, dell'elettificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Azione affiancata dall'avvio, nel prossimo triennio, delle progettualità previste dal Programma di azioni integrate Next rE-generation Ports, come il Millepiedi a Porto Torres, il Light by Wind ad Arbatax, la Green Mobility per tutto il parco auto dell'AdSp, fino alla spinta per la creazione di Comunità energetiche rinnovabili (CER) e la conversione, verso le motorizzazioni di ultima generazione, dei mezzi utilizzati per le operazioni portuali. Long-range: concetto chiave che pone l'azione di governo dell'ente guidato da Massimo Deiana in una prospettiva di lunga distanza, sia nell'organizzazione interna che in quell'opera di pianificazione ed infrastrutturazione in atto o ancora da attuare. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto Canale di Cagliari, un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'isola. Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato. Si pensa anche in questo senso ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per nuovi traffici commerciali e Oristano, dalla parte opposta, come sbocco a mare delle strade ferrate (con conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci) e di connessione con il quadrante occidentale dell'Europa. Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata. Non ultimo Santa Teresa, dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica. Su Siccu e Porto Canale di Cagliari Il Comitato di gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu. In particolare, ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del Luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico, è stata assicurata un'adeguata collocazione all'attività, in sostituzione della precedente destinazione individuata nel Pennello Bonaria che sarà, invece, interessata da improrogabili

Messaggero Marittimo

Cagliari

interventi infrastrutturali. In ultimo, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di Febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della Cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari.

Sistema portuale Sardegna, approvato piano 2024-2026: sfida su energia e rotte internazionali

Approvato dal comitato di gestione il nuovo Piano operativo triennale 2024 - 2026 dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna , e il dettaglio delle destinazioni d'uso a Su Siccu . La sfida del triennio riguarda soprattutto l'energia con l'introduzione, in tutti i porti del sistema, dell' elettrificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Azione affiancata dall'avvio, nel prossimo triennio, delle progettualità previste dal PAI (Programma di Azioni Integrate "Next re-generation Ports)", come il "Millepiedi" a Porto Torres , il "Light by Wind" ad Arbatax , la "Green Mobility" per tutto il parco auto dell'AdSP, fino alla spinta per la creazione di comunità energetiche rinnovabili (CER) e la conversione, verso le motorizzazioni di ultima generazione, dei mezzi utilizzati per le operazioni portuali. Non ultimo, il Long-Range , concetto chiave che pone l'azione di governo dell'AdSP del Mare di Sardegna in una prospettiva di lunga distanza, sia nell'organizzazione interna che in quell'opera di pianificazione ed infrastrutturazione in atto o ancora da attuare. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto Canale di Cagliari , un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'Isola. Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato. Ma anche pensare, nel lungo o pur medio periodo, ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per nuovi traffici commerciali e Oristano , dalla parte opposta, come sbocco a mare delle strade ferrate (con conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci) e di connessione con il quadrante occidentale dell'Europa. Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata. Non ultimo Santa Teresa , dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica. Sempre nella giornata odierna, il Comitato di Gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni



01/12/2024 19:24 Ilenia Mura

Approvato dal comitato di gestione il nuovo Piano operativo triennale 2024 - 2026 dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna , e il dettaglio delle destinazioni d'uso a Su Siccu . La sfida del triennio riguarda soprattutto l'energia con l'introduzione, in tutti i porti del sistema, dell' elettrificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Azione affiancata dall'avvio, nel prossimo triennio, delle progettualità previste dal PAI (Programma di Azioni Integrate "Next re-generation Ports)", come il "Millepiedi" a Porto Torres , il "Light by Wind" ad Arbatax , la "Green Mobility" per tutto il parco auto dell'AdSP, fino alla spinta per la creazione di comunità energetiche rinnovabili (CER) e la conversione, verso le motorizzazioni di ultima generazione, dei mezzi utilizzati per le operazioni portuali. Non ultimo, il Long-Range , concetto chiave che pone l'azione di governo dell'AdSP del Mare di Sardegna in una prospettiva di lunga distanza, sia nell'organizzazione interna che in quell'opera di pianificazione ed infrastrutturazione in atto o ancora da attuare. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto Canale di Cagliari , un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'Isola. Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato. Ma anche pensare, nel lungo o pur medio periodo, ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per nuovi traffici commerciali e Oristano , dalla parte opposta, come sbocco a mare delle strade ferrate (con conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci) e di connessione con il quadrante occidentale dell'Europa. Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata. Non ultimo Santa Teresa , dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica. Sempre nella giornata odierna, il Comitato di Gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni

Sardinia Post

Cagliari

d'uso del compendio di Su Siccu . In particolare, ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico, è stata assicurata un'adeguata collocazione all'attività, in sostituzione della precedente destinazione individuata nel Pennello Bonaria che sarà, invece, interessata da improrogabili interventi infrastrutturali. In ultimo, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della Cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari. "Rispetto ai precedenti, il Piano operativo triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato", afferma **Massimo Deiana** , presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna che spiega: "Ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi, mai come oggi insidiato dall'instabilità delle rotte tradizionali da e per il Mediterraneo, e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie, tra tutte il cold-ironing sull'intero Sistema Sardegna. Relativamente a Su Siccu - conclude **Deiana** - considerati la valenza strategica ed economica del charter nautico e i necessari interventi infrastrutturali sul Pennello Bonaria , confermiamo l'attenzione alle esigenze di un comparto rilevante e in costante crescita".

AdSP del Mare di Sardegna: approvato il Piano Operativo Triennale 2024

Gen 12, 2024 Un occhio attento alla gestione operativa ordinaria, un altro rivolto a strategie di innovazione che consentano di mantenere la rotta nell'attuale situazione tumultuosa del settore marittimo e portuale internazionale. Due differenti approcci che convergono in una complessa visione di insieme: quella approfonditamente delineata nel nuovo Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, approvato oggi dal Comitato di Gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Un documento di rilevanza strategica che, a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'Ente e in continuità con i due precedenti POT - l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020 -, traghetta l'AdSP verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, spendita dei fondi PNRR e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Quattro i punti attorno ai quali ruota l'intero impianto del nuovo Piano Operativo Triennale: Fiducia, Unitarietà, Energia, Long-Range (F.U.E.L.). Concetti "propellenti" che daranno la spinta all'azione di governance delineata - e attuata - nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità (E.L.I.C.A.). Per quanto riguarda la Fiducia obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari (customer satisfaction) somministrati negli ultimi anni a tutti gli interlocutori del Sistema portuale sardo. Unitarietà , invece, è il principio fondante - necessariamente ribadito e rafforzato nel POT - dell'AdSP del Mare di Sardegna, unica realtà italiana per estensione, numero di porti amministrati e, aspetto non secondario, "dimensione regionale" della cabina di regia. Punto cardine sul quale, per il triennio 24-26, l'Ente concentrerà un'armonizzazione dell'azione secondo regolamenti sempre più uniformi. Relativamente all' Energia le sfide del triennio vedono l'AdSP pronta al salto di qualità con l'introduzione, in tutti i suoi porti del sistema, dell'elettrificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Azione affiancata dall'avvio, nel prossimo triennio, delle progettualità previste dal PAI (Programma di Azioni Integrate "Next rE-generation Ports)", come il "Millepiedi" a Porto Torres, il "Light by Wind" ad Arbatax, la "Green Mobility" per tutto il parco auto dell'AdSP, fino alla spinta per la creazione di comunità energetiche rinnovabili (CER) e la conversione, verso le motorizzazioni di ultima generazione, dei mezzi utilizzati per le operazioni



Gen 12, 2024 Un occhio attento alla gestione operativa ordinaria, un altro rivolto a strategie di innovazione che consentano di mantenere la rotta nell'attuale situazione tumultuosa del settore marittimo e portuale internazionale. Due differenti approcci che convergono in una complessa visione di insieme: quella approfonditamente delineata nel nuovo Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, approvato oggi dal Comitato di Gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Un documento di rilevanza strategica che, a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'Ente e in continuità con i due precedenti POT - l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020 -, traghetta l'AdSP verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, spendita dei fondi PNRR e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato. Quattro i punti attorno ai quali ruota l'intero impianto del nuovo Piano Operativo Triennale: Fiducia, Unitarietà, Energia, Long-Range (F.U.E.L.). Concetti "propellenti" che daranno la spinta all'azione di governance delineata - e attuata - nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità (E.L.I.C.A.). Per quanto riguarda la Fiducia obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari (customer satisfaction) somministrati negli ultimi anni a tutti gli interlocutori del Sistema portuale sardo. Unitarietà , invece, è il principio

Sea Reporter

Cagliari

portuali. Non ultimo, il Long-Range , concetto chiave che pone l'azione di governo dell'AdSP del Mare di Sardegna in una prospettiva di lunga distanza, sia nell'organizzazione interna che in quell'opera di pianificazione ed infrastrutturazione in atto o ancora da attuare. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto Canale di Cagliari un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'Isola. Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato. Ma anche pensare, nel lungo o pur medio periodo, ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per nuovi traffici commerciali e Oristano , dalla parte opposta, come sbocco a mare delle strade ferrate (con conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci) e di connessione con il quadrante occidentale dell'Europa. Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata. Non ultimo Santa Teresa , dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica. Tutti elementi fondanti, questi, della stagione di pianificazione strategica (Documento di Programmazione Strategica di Sistema) e di dettaglio (Piani Regolatori Portuali) che questa AdSP ha pronta in cantiere già a partire da questo anno. Sempre nella giornata odierna, il Comitato di Gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu. In particolare, ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico, è stata assicurata un'adeguata collocazione all'attività, in sostituzione della precedente destinazione individuata nel Pennello Bonaria che sarà, invece, interessata da improrogabili interventi infrastrutturali. In ultimo, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della Cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari. " Rispetto ai precedenti, il Piano operativo triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Entriamo in un triennio cruciale, nel quale si dovranno portare a termine le opere finanziate dal PNRR, completare i processi programmatori del DPSS e definire

Sea Reporter

Cagliari

gli strumenti pianificatori dei PRP di ciascuno degli otto scali che compongono il Sistema portuale sardo. Ma, allo stesso tempo, ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi, mai come oggi insidiato dall'instabilità delle rotte tradizionali da e per il Mediterraneo, e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie, tra tutte il cold-ironing sull'intero Sistema Sardegna, necessarie all'abbattimento delle emissioni delle navi in sosta. Relativamente a Su Siccu, considerati la valenza strategica ed economica del charter nautico e i necessari interventi infrastrutturali sul Pennello Bonaria, confermiamo l'attenzione alle esigenze di un comparto rilevante e in costante crescita".

Informare

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Approvato il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dei porti dello Stretto

Avviate le procedure per la redazione dei PRP di Milazzo, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline. Alla fine dello scorso anno il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dei porti gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. I contenuti del DPSS, secondo le previsioni normative, definiscono gli obiettivi di sviluppo dei singoli porti ricadenti nella competenza dell'AdSP e comprendono sia i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio, esterni all'ambito portuale, di tipo viario e ferroviario che le aree portuali, retroportuali e di interazione **porto-città**. Con l'approvazione da parte del Ministero, l'ente portuale ha avviato le procedure per la redazione dei Piani Regolatori Portuali di Milazzo, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline.

Informare

Approvato il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dei porti dello Stretto



01/12/2024 11:29

Avviate le procedure per la redazione dei PRP di Milazzo, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline. Alla fine dello scorso anno il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dei porti gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. I contenuti del DPSS, secondo le previsioni normative, definiscono gli obiettivi di sviluppo dei singoli porti ricadenti nella competenza dell'AdSP e comprendono sia i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio, esterni all'ambito portuale, di tipo viario e ferroviario che le aree portuali, retroportuali e di interazione porto-città. Con l'approvazione da parte del Ministero, l'ente portuale ha avviato le procedure per la redazione dei Piani Regolatori Portuali di Milazzo, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline.

Approvato il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dei porti dello Stretto

MESSINA Lo scorso 29 dicembre 2023 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dei porti dello Stretto a conclusione di una articolata procedura, tra l'altro modificata nel corso del procedimento a seguito di emanazione della Sentenza della Corte Costituzionale n. 6/2023. I contenuti del DPSS, secondo le previsioni normative, definiscono gli obiettivi di sviluppo dei singoli porti ricadenti nella competenza dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e comprendono sia i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio, esterni all'ambito portuale, di tipo viario e ferroviario che le aree portuali, retroportuali e di interazione porto-città. A seguito dell'adozione dello strumento da parte del Comitato di Gestione avvenuta nel Maggio 2023 sono stati acquisiti in conferenza dei servizi i pareri dei Comuni di Messina, Milazzo, Pace del Mela, San Filippo del Mela, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Montebello Jonico, che hanno espresso le loro indicazioni nelle scelte programmatiche di medio e lungo periodo per lo sviluppo dei porti del sistema. L'iter è proseguito con l'acquisizione sul documento di programmazione delle intese della Regione Siciliana e della Regione Calabria, che hanno mostrato il massimo spirito di collaborazione istituzionale. Con l'approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del Documento di Programmazione Strategica di Sistema dei porti dello Stretto, l'Autorità di Sistema ha avviato le procedure per la redazione dei Piani Regolatori Portuali di Milazzo, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline.



Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Parco "Traimari", i dubbi di Italia Nostra. «L'area resterà nel degrado ancora per dieci anni»

La sezione milazzese di Italia Nostra dice la sua sul progetto "Parco Traimari" di recente presentato dall'amministrazione comunale. L'associazione presieduta da Guglielmo Maneri mostra il suo disappunto ponendo quattro domande al sindaco di **Milazzo** Pippo Midili. «Siamo favorevoli - dice Maneri nel corso di un incontro con i giornalisti - all'acquisto dell'ex scalo da parte del Comune, ma, prevedendo per il progetto "Traimari" tempi lunghi per il reperimento del finanziamento, intanto la vecchia Stazione e l'ex scalo rimarranno nelle condizioni attuali di abbandono e degrado? E poi non si corre il rischio, con la strada di penetrazione tra Cianfro e Piazza Marconi, di separare l'edificio della Vecchia Stazione e la Piazza dal futuro parco urbano? Se il progetto per l'Area ex Montecatini riguarderà solo parte della stessa, cosa accadrà di tutto il resto? E se è definitivamente tramontata l'idea di un ennesimo parco a prevalente destinazione commerciale a ridosso della Città? E infine c'è la volontà politica dell'attuale amministrazione di verificare le possibilità di accordo con la Raffineria e riprendere il progetto per fare almeno dell'area Tribò una barriera verde tra la zona industriale e la città?» Domande che vengono fuori da una ricostruzione storica che Guglielmo Maneri traccia passo dopo passo. I "Giardini di Federico" dovevano essere un grande parco, esteso da piazza Marconi fino alla Raffineria, barriera verde tra la Città e l'area industriale con all'interno giardini tematici, laboratori di ricerca riferiti al settore flo-ro-vivaistico, sale di incontro, centro direzionale, spazi espositivi, biblioteca. La proposta fu presentata nel 1996 e nel Convegno del 2004 dalla sezione di **Milazzo** di "Italia Nostra" presieduta dal Girolamo Bambara, nel ricordo del "Parco di caccia" dell'imperatore svevo e acquisita dal Comune con variante al Piano Regolatore. Poi venne la privatizzazione dell'Area ex Montecatini e del Centro Mercantile ASI e nel 2012 il ridimensionamento dei "Giardini" da progetto di alto livello paesaggistico e scientifico in semplice barriera di verde nell'Area Tribò. Seguì addirittura la revoca, da parte della Regione, di un finanziamento già concesso e il conseguente ricorso del Comune. Il Tar dette ragione al Comune rimettendo a disposizione il finanziamento, ma il progetto venne abbandonato nel 2015 dall'Amministrazione dell'epoca. Per parte dell'area ex Montecatini, è previsto un altro progetto in partnership con il gruppo Franza, proprietario dell'intera area e con enti di ricerca per un HUB tecnologico - Incubatore di impresa orientato a "Sviluppare e rafforzare le capacità di ricerca e di innovazione e l'introduzione di tecnologie avanzate", cosa ben diversa dai laboratori di ricerca riferiti al settore flo-ro-vivaistico ipotizzati nei "Giardini". «Ricordiamo - conclude Maneri - che sull'intera area ex Montecatini ricade il triplice vincolo architettonico, etno- antropologico e archeologico (numero 5114 DEL 21/01/98) apposto dall'Assessorato Regionale dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana per



Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

cui vanno mantenuti l'aspetto e il volume degli edifici».

Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Un project cargo di Simi Trasporti sbarcato al porto turistico di Giardini Naxos (FOTO)

Trasportata e trasferita su chiatta per Impresa Pizzarotti una TBM scomposta in 12 pezzi da 125 tonnellate ciascuno di Redazione SHIPPING ITALY 12 Gennaio 2024 La società di costruzioni Impresa Pizzarotti e l'azienda S.I.M.I. Trasporti hanno commentato con soddisfazione lo sbarco nel porto turistico di Giardini Naxos, in Sicilia, di una spedizione project cargo indispensabile per lo scavo della nuova galleria di Taormina. Il costruttore emiliano in una nota ha fatto sapere che "si è concluso il trasferimento dal porto di Augusta al porto di Giardini Naxos, mediante shallow-draft barge, della TBM (tunnel boring machine, ndr) che scaverà le canne gemelle della galleria Taormina di lunghezza pari a circa 6.200 metri. Il trasporto presso il cantiere operativo - aggiunge Impresa Pizzarotti - sarà effettuato a partire dalla giornata nelle ore notturne tramite carrelli speciali che prevedono la chiusura della viabilità esistente e l'interdizione alla sosta lungo le arterie interessate. Quella di Taormina è la seconda delle quattro TBM che arriveranno sui lotti della tratta Messina - Catania. Le restanti due arriveranno nei prossimi mesi". Anche S.I.M.I. Trasporti, partner logistico incaricato di questa spedizione, ha dato pubblicamente notizia dell'avvenuto trasferimento di questo project cargo parlando di esprimendo grande orgoglio per il traguardo raggiunto: "Dopo alcune valutazioni e studi con le autorità siciliane, abbiamo ricevuto per la prima volta nella storia il via libera per l'attracco di una chiatta standard alla banchina turistica di Giardini Naxos. Questa soluzione, dopo molte simulazioni, era stata considerata l'unica praticabile per consegnare la Tbm al cantiere". S.I.M.I. Trasporti precisa poi che i pezzi da 125 tonnellate (per un totale di 12 pezzi) sono stati caricati sulla chiatta nel porto di Augusta e consegnati a Giardini Naxos via mare e scaricati dalla chiatta in un solo giorno. "Ora c'è il trasporto su strada, useremo il nostro SPMT Cometto per uscire dal centro della città a causa della strada molto sottile, una volta superato quel punto faremo un trasbordo su rimorchio modulare a 12 assi per coprire l'ultima parte del percorso".



Trasportata e trasferita su chiatta per Impresa Pizzarotti una TBM scomposta in 12 pezzi da 125 tonnellate ciascuno di Redazione SHIPPING ITALY 12 Gennaio 2024 La società di costruzioni Impresa Pizzarotti e l'azienda S.I.M.I. Trasporti hanno commentato con soddisfazione lo sbarco nel porto turistico di Giardini Naxos, in Sicilia, di una spedizione project cargo indispensabile per lo scavo della nuova galleria di Taormina. Il costruttore emiliano in una nota ha fatto sapere che "si è concluso il trasferimento dal porto di Augusta al porto di Giardini Naxos, mediante shallow-draft barge, della TBM (tunnel boring machine, ndr) che scaverà le canne gemelle della galleria Taormina di lunghezza pari a circa 6.200 metri. Il trasporto presso il cantiere operativo - aggiunge Impresa Pizzarotti - sarà effettuato a partire dalla giornata nelle ore notturne tramite carrelli speciali che prevedono la chiusura della viabilità esistente e l'interdizione alla sosta lungo le arterie interessate. Quella di Taormina è la seconda delle quattro TBM che arriveranno sui lotti della tratta Messina - Catania. Le restanti due arriveranno nei prossimi mesi". Anche S.I.M.I. Trasporti, partner logistico incaricato di questa spedizione, ha dato pubblicamente notizia dell'avvenuto trasferimento di questo project cargo parlando di esprimendo grande orgoglio per il traguardo raggiunto: "Dopo alcune valutazioni e studi con le autorità siciliane, abbiamo ricevuto per la prima volta nella storia il via libera per l'attracco di una chiatta standard alla banchina turistica di Giardini Naxos. Questa soluzione, dopo molte simulazioni, era stata considerata l'unica praticabile per consegnare la Tbm al cantiere". S.I.M.I. Trasporti precisa poi che i pezzi da 125 tonnellate (per un totale di 12 pezzi) sono stati caricati sulla chiatta nel porto di Augusta e consegnati a Giardini Naxos via mare e scaricati dalla chiatta in un solo giorno. "Ora c'è il trasporto su strada, useremo il nostro SPMT Cometto per uscire dal centro della città a causa della strada molto sottile, una volta

Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Comet, in lizza per restare a Tremestieri, rispolvera il progetto di deposito Gnl

L'unica offerta per il terminal ro-ro dello Stretto, lato **Messina**, è dell'attuale concessionario che ha presentato un apposito piano d'investimenti di Redazione SHIPPING ITALY 12 Gennaio 2024 Secondo quanto riferito da fonti di stampa locale, la commissione giudicatrice dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto la prossima settimana avrà una sola offerta da valutare per l'assentimento della concessione di **Tremestieri**, il terminal che sul lato messinese gestisce il traffico ro-ro dello Stretto di **Messina**. "Ho appreso anche io dalla stampa che la nostra dovrebbe essere l'unica offerta" commenta Ivo Blandina, al vertice della Comet, concessionario uscente: "Non potevamo tecnicamente chiedere una proroga, ma siamo assolutamente interessati a proseguire nella gestione, continuando a fare il lavoro che abbiamo svolto negli ultimi sei anni". Il bando prevede condizioni simili a quelle in essere (a partire dalla clausola sociale sulla forza lavoro), con poche differenze, anche se significative. In particolare il concessionario non sarà più chiamato a contribuire, con l'Adsp, al mantenimento dei fondali, soggetti a frequenti fenomeni di insabbiamento a causa di venti e correnti. Per contro sarà appannaggio esclusivo del terminalista la manutenzione della rampa a chiocciola di accesso al terminal, che si sviluppa per circa 1 km: "Stimiamo che i costi più o meno siano analoghi, ma se ormai sul dragaggio eravamo ferrati, sul mantenimento di un'opera stradale così soggetta a usura - migliaia i mezzi pesanti che vi confluiscono ogni giorno - le incognite sono maggiori". Blandina ad ogni modo non appare preoccupato ed evidenzia gli investimenti prospettati per il prossimo quadriennio: "Riguarderanno principalmente digitalizzazione, sicurezza e affinamenti di servizi peculiari come la pesa. Ma, per quanto non è detto riusciremo a recuperare il finanziamento, vorremmo riprendere in mano anche il progetto di deposito e distribuzione del Gnl, bocciato dalla precedente amministrazione dell'Adsp, che certo non ha brillato per capacità di dialogo con gli operatori. Una stazione di rifornimento è indispensabile e chiesta tanto dagli autotrasportatori quanto dagli armatori, che come Caronte&Turist hanno investito su questo combustibile". Non riguardano il concessionario da un punto di vista finanziario, ma lo interessano da quello operativo invece i macroprogetti infrastrutturali sul terminal, il progetto dell'Adsp di un terzo scivolo e quello, comunale, di realizzazione di un nuovo approdo poco più a sud, impantanato però da tempo: "I maggiori problemi operativi derivano dalla congestione che si verifica negli orari di picco, con la maggior parte degli autotrasportatori che vuole affluire/defluire negli orari più congegnali, quando capacità del terminal e della flotta marittima sono fisse. Le nuove strutture, più l'approdo dello scivolo, consentirebbero più ampie potenzialità di sviluppo dei traffici" chiude Blandina A.M.



L'unica offerta per il terminal ro-ro dello Stretto, lato Messina, è dell'attuale concessionario che ha presentato un apposito piano d'investimenti di Redazione SHIPPING ITALY 12 Gennaio 2024 Secondo quanto riferito da fonti di stampa locale, la commissione giudicatrice dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto la prossima settimana avrà una sola offerta da valutare per l'assentimento della concessione di Tremestieri, il terminal che sul lato messinese gestisce il traffico ro-ro dello Stretto di Messina. "Ho appreso anche io dalla stampa che la nostra dovrebbe essere l'unica offerta" commenta Ivo Blandina, al vertice della Comet, concessionario uscente: "Non potevamo tecnicamente chiedere una proroga, ma siamo assolutamente interessati a proseguire nella gestione, continuando a fare il lavoro che abbiamo svolto negli ultimi sei anni". Il bando prevede condizioni simili a quelle in essere (a partire dalla clausola sociale sulla forza lavoro), con poche differenze, anche se significative. In particolare il concessionario non sarà più chiamato a contribuire, con l'Adsp, al mantenimento dei fondali, soggetti a frequenti fenomeni di insabbiamento a causa di venti e correnti. Per contro sarà appannaggio esclusivo del terminalista la manutenzione della rampa a chiocciola di accesso al terminal, che si sviluppa per circa 1 km: "Stimiamo che i costi più o meno siano analoghi, ma se ormai sul dragaggio eravamo ferrati, sul mantenimento di un'opera stradale così soggetta a usura - migliaia i mezzi pesanti che vi confluiscono ogni giorno - le incognite sono maggiori". Blandina ad ogni modo non appare preoccupato ed evidenzia gli investimenti prospettati per il prossimo quadriennio: "Riguarderanno principalmente digitalizzazione, sicurezza e affinamenti di servizi peculiari come la pesa. Ma, per quanto non è detto riusciremo a recuperare il finanziamento, vorremmo riprendere in mano anche il progetto di deposito e distribuzione del Gnl, bocciato dalla precedente amministrazione

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Il Ministero dei Trasporti ha approvato il Dpss dell'Autorità Portuale dello Stretto di Messina | DETTAGLI

L'**Autorità** di **Sistema Portuale** dello **Stretto**: "i contenuti del DPSS definiscono gli obiettivi di sviluppo dei singoli porti" " Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato il Documento di Programmazione Strategica di **Sistema** dei porti dello **Stretto** a conclusione di una articolata procedura, tra l'altro modificata nel corso del procedimento a seguito di emanazione della Sentenza della Corte Costituzionale n. 6/2023 ". Lo comunica l' Autorita' di **Sistema Portuale** dello **Stretto** "I contenuti del DPSS, secondo le previsioni normative, definiscono - si legge in una nota - gli obiettivi di sviluppo dei singoli porti ricadenti nella competenza dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** dello **Stretto** e comprendono sia i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio, esterni all'ambito **portuale**, di tipo viario e ferroviario che le aree portuali, retroportuali e di interazione porto-città'. A seguito dell'adozione dello strumento da parte del Comitato di Gestione avvenuta nel Maggio 2023 sono stati acquisiti in conferenza dei servizi i pareri dei Comuni di Messina, Milazzo, Pace del Mela, San Filippo del Mela, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Montebello Jonico, che hanno espresso le loro indicazioni nelle scelte programmatiche di medio e lungo periodo per lo sviluppo dei porti del **sistema**". "L'iter - continua il comunicato - è proseguito con l'acquisizione sul documento di programmazione delle intese della Regione Siciliana e della Regione Calabria, che hanno mostrato il massimo spirito di collaborazione istituzionale. Con l'approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del Documento di Programmazione Strategica di **Sistema** dei porti dello **Stretto**, l'Autorità di **Sistema** - si legge infine - ha avviato le procedure per la redazione dei Piani Regolatori Portuali di Milazzo, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline".



Msc Crociere: nel 2024 nuovo record passeggeri in Italia, sarà boom per Messina

Crociéristi salgono a quota 4,2 milioni (+5%), grazie a 1.075 scali effettuati in 14 porti italiani con 16 navi su un totale di 22 dell'intera flotta. A Messina sarà boom di turisti. Il sarà un altro anno record per MSC Crociere. A partire dall'Italia, dove la Compagnia, guidata dal Managing Director Leonardo Massa, registrerà quest'anno un nuovo picco di movimentazione dei passeggeri, che saliranno a 4,2 milioni rispetto ai 4 milioni del 2023, effettuando 1.075 scali e operando con ben 16 navi, su un totale di 22 della flotta complessiva, nei 14 porti toccati lungo le coste del Belpaese. Massa: "L'Italia si conferma così sempre più al centro delle strategie internazionali di MSC Crociere".

"L'Italia si conferma così sempre più al centro delle strategie internazionali di MSC Crociere. Un paese nel quale il settore crocieristico genera complessivamente una ricaduta economica pari a circa 15 miliardi di euro e dà lavoro a oltre 125.000 persone. In questo contesto, la leadership di MSC si esprime anche con gli investimenti per la costruzione di sei navi 'Explora Journeys' con Fincantieri - quantificabili in circa 3,5 miliardi di euro - che a loro volta hanno una significativa ricaduta sull'economia del Paese e sono in grado di assicurare migliaia di posti di lavoro sia nei cantieri che nell'indotto", ha affermato Leonardo Massa, a Milano, durante la tradizionale conferenza stampa di inizio anno svoltasi presso il nuovo temporary store "MSC Lighthouse".

Presentate le novità della programmazione crocieristica 2024/2025. In conferenza stampa sono intervenuti anche il Direttore Commerciale Luca Valentini, che ha presentato le novità della programmazione crocieristica 2024/2025, con particolare focus sugli itinerari nei Caraibi, Nord Europa, Medio Oriente e Mediterraneo, e il Direttore Marketing Andrea Guanci, che ha illustrato i piani strategici relativi al posizionamento del brand nel corso della prossima stagione, tra progetti di comunicazione, partnership e content strategy. Presentata anche la nuova brand campaign globale della Compagnia "In viaggio verso la Bellezza". Nell'occasione è stata presentata anche la nuova brand campaign globale della Compagnia "In viaggio verso la Bellezza" - realizzata con l'agenzia Dentsu Creative Italy - che incoraggia il pubblico a scoprire la bellezza delle crociere in modo più consapevole attraverso un profondo rispetto per l'oceano, il pianeta e l'ambiente. La bellezza, rappresentata nello spot da una voce narrante, invita il pubblico ad immergersi alla scoperta delle destinazioni del mondo, della natura e delle meravigliose esperienze a bordo e a terra.

Massa: "2023 ricco di soddisfazioni" "Abbiamo chiuso un 2023 che ha registrato - in Italia e non solo - numeri record sul fronte dei passeggeri che hanno deciso di trascorrere un'esperienza unica a bordo delle nostre navi. Nel 2024 abbiamo ulteriormente migliorato l'offerta dedicata al nostro Paese, con la possibilità di scegliere tra 16 navi in partenza da 14 scali in 10 diverse Regioni italiane. Quest'anno ci sarà poi un'altra importante novità per la



Crociéristi salgono a quota 4,2 milioni (+5%), grazie a 1.075 scali effettuati in 14 porti italiani con 16 navi su un totale di 22 dell'intera flotta. A Messina sarà boom di turisti. Il sarà un altro anno record per MSC Crociere. A partire dall'Italia, dove la Compagnia, guidata dal Managing Director Leonardo Massa, registrerà quest'anno un nuovo picco di movimentazione dei passeggeri, che saliranno a 4,2 milioni rispetto ai 4 milioni del 2023, effettuando 1.075 scali e operando con ben 16 navi, su un totale di 22 della flotta complessiva, nei 14 porti toccati lungo le coste del Belpaese. Massa: "L'Italia si conferma così sempre più al centro delle strategie internazionali di MSC Crociere".

"L'Italia si conferma così sempre più al centro delle strategie internazionali di MSC Crociere. Un paese nel quale il settore crocieristico genera complessivamente una ricaduta economica pari a circa 15 miliardi di euro e dà lavoro a oltre 125.000 persone. In questo contesto, la leadership di MSC si esprime anche con gli investimenti per la costruzione di sei navi 'Explora Journeys' con Fincantieri - quantificabili in circa 3,5 miliardi di euro - che a loro volta hanno una significativa ricaduta sull'economia del Paese e sono in grado di assicurare migliaia di posti di lavoro sia nei cantieri che nell'indotto", ha affermato Leonardo Massa, a Milano, durante la tradizionale conferenza stampa di inizio anno svoltasi presso il nuovo temporary store "MSC Lighthouse". Presentate le novità della programmazione crocieristica 2024/2025. In conferenza stampa sono intervenuti anche il Direttore Commerciale Luca Valentini, che ha presentato le novità della programmazione crocieristica 2024/2025, con particolare focus sugli itinerari nei Caraibi, Nord Europa, Medio Oriente e Mediterraneo, e il Direttore Marketing Andrea Guanci, che ha illustrato i piani strategici relativi al posizionamento del brand nel corso della prossima stagione, tra progetti di comunicazione, partnership e content strategy. Presentata anche la nuova brand campaign globale della Compagnia "In viaggio verso la Bellezza". Nell'occasione è stata presentata anche la nuova brand campaign globale della Compagnia "In viaggio verso la Bellezza" - realizzata con l'agenzia Dentsu Creative Italy - che incoraggia il pubblico a scoprire la bellezza delle crociere in modo più consapevole attraverso un profondo rispetto per l'oceano, il pianeta e l'ambiente. La bellezza, rappresentata nello spot da una voce narrante, invita il pubblico ad immergersi alla scoperta delle destinazioni del mondo, della natura e delle meravigliose esperienze a bordo e a terra.

Massa: "2023 ricco di soddisfazioni" "Abbiamo chiuso un 2023 che ha registrato - in Italia e non solo - numeri record sul fronte dei passeggeri che hanno deciso di trascorrere un'esperienza unica a bordo delle nostre navi. Nel 2024 abbiamo ulteriormente migliorato l'offerta dedicata al nostro Paese, con la possibilità di scegliere tra 16 navi in partenza da 14 scali in 10 diverse Regioni italiane. Quest'anno ci sarà poi un'altra importante novità per la

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Divisione crociere del Gruppo MSC, con l'arrivo in Mediterraneo di Explora I che proporrà itinerari da favola facendo scalo presso numerosi porti italiani. Il nostro obiettivo è garantire la più ampia scelta possibile di soluzioni di viaggio per un mercato che offre ancora tanti margini di crescita, ma che richiede il mantenimento di alti standard nei servizi offerti", ha aggiunto Massa. Le novità e l'elenco dei porti. Tra le principali novità nella programmazione di quest'anno vi è il ritorno di MSC Crociere nel porto di Cagliari, oltre alla conferma di importanti scali serviti nel 2023. Un'offerta sempre più ampia, resa possibile anche grazie alla proficua collaborazione instaurata con le comunità locali di riferimento, che anche quest'anno permetterà ai passeggeri di visitare alcune delle meraviglie del nostro Paese. L'elenco completo dei porti italiani serviti comprende: Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Ancona, Bari, Trieste, Cagliari, Messina, Brindisi, La Spezia, Olbia, Livorno e Venezia (Marghera). Guardando al prossimo futuro, MSC Crociere è impegnata per l'ulteriore espansione della flotta che, dopo gli ultimi arrivi di MSC Euribia ed MSC Seascope, accoglierà nel 2025 MSC World America, seconda nave dell'innovativa World Class e terza della compagnia alimentata a Gnl. Per la propria stagione inaugurale, MSC World America avrà come homeport PortMiami, il nuovo terminal del Gruppo MSC, che una volta completato sarà il più grande del Nord America. Boom di crocieristi a Messina, è stato un 2023 da record ma il 2024 sarà ancora meglio. È stato un 2023 da record a Messina per quanto riguarda il turismo ed il crocierismo con numerose navi da crociera che si sono fermate al Porto della città dello Stretto. Insomma, un vero e proprio boom che sicuramente ha giovato all'economia di Messina e della provincia con migliaia di turisti che hanno visitato le bellezze della città. Il 2024? Si prospetta ancora meglio, Msc ha inserito lo Stretto tra gli itinerari principali.

IL SICILIA

Augusta

Siracusa nell'Autorità di Sistema Portuale? Bandiera dice sì: "Adesione sarebbe strategica"

Emanuele Cammaroto ". E' la proposta lanciata dall'opposizione all'Amministrazione di Siracusa ed è un'idea che a sorpresa trova un'apertura nell'esecutivo del sindaco Francesco Italia. Nella prima seduta del 2024 del Consiglio comunale di Siracusa il gruppo del Partito Democratico ha lanciato ai vertici di Palazzo Vermexio la richiesta di prendere in considerazione questa soluzione, partendo dalla premessa che "ad oggi il gettito delle tasse di ancoraggio e delle tasse portuali pagate dalle navi che fanno scalo a Santa Panagia e nel porto grande finiscono nelle casse della Regione Siciliana" I democratici hanno anche richiamato il recente problema verificatosi al porto grande di Siracusa a seguito della rottura degli ormeggi della nave MSC Sinfonia. Da qui la richiesta di investire sulla portualità in una prospettiva che possa dare al territorio nuove prospettive e maggiori risorse economiche e per lo sviluppo della filiera produttiva locale Per i democratici "il problema politico risiede nel fatto che la nave fosse ormeggiata da tempo nella banchina numero 3 anziché nella banchina numero 2, che è quella congeniale all'accosto delle navi da crociera di grandi dimensioni e che però è da numerosi anni inagibile a causa dei fondali che non presentano una profondità adeguata e che andrebbero dragati con un notevole impegno di spesa. Impegno di spesa fronteggiabile in modo più agevole da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale". In sostanza, i l gettito delle tasse di ancoraggio e delle tasse portuali pagate dalle navi che fanno scalo a Santa Panagia e nel porto grande finisce nelle casse della Regione Siciliana (il 50% della tassa di ancoraggio) e nelle casse dello Stato (il 50% della tassa di ancoraggio ed il 100% della tassa portuale). Se Siracusa dovesse decidere di aderire all'Autorità Portuale il gettito di queste tasse, che ammonta ad oltre 10 milioni di euro all'anno, rimarrebbe nella disponibilità dell'Autorità con la possibilità di reinvestirlo in infrastrutture portuali. "E' chiaro che va fatta una riflessione sulla portualità, dobbiamo uscire dalla "tenaglia" che c'è attualmente tra Pozzallo, Catania e Augusta - spiega il vicesindaco Edy Bandiera -. Io ero e sono a favore all'ingresso di Siracusa nell'Autorità Portuale e non ho problemi a dirlo. La decisione competerà al Consiglio comunale, nel frattempo l'Amministrazione sta portando avanti delle politiche portuali e abbiamo fatto anche delle verifiche, con dei rilievi sotto la banchina n.2 per verificare se ci sono le condizioni per il dragaggio. Il tema dell'ingresso nell'Autorità di Sistema Portuale ci porta ad almeno 10 anni fa, quando nel Pd colui che divenne poi sindaco della città, Giancarlo Garozzo era contrario a questa ipotesi dell'ingresso nell'Autorità Portuale e parlò di "perdita di sovranità", mentre lo zio Aldo, che era commissario dell'Autorità Portuale, evidenziava gli effetti positivi che avrebbe potuto determinare questa adesione. Io invece ero d'accordo con il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale.



Emanuele Cammaroto " E' la proposta lanciata dall'opposizione all'Amministrazione di Siracusa ed è un'idea che a sorpresa trova un'apertura nell'esecutivo del sindaco Francesco Italia. Nella prima seduta del 2024 del Consiglio comunale di Siracusa il gruppo del Partito Democratico ha lanciato ai vertici di Palazzo Vermexio la richiesta di prendere in considerazione questa soluzione, partendo dalla premessa che "ad oggi il gettito delle tasse di ancoraggio e delle tasse portuali pagate dalle navi che fanno scalo a Santa Panagia e nel porto grande finiscono nelle casse della Regione Siciliana" I democratici hanno anche richiamato il recente problema verificatosi al porto grande di Siracusa a seguito della rottura degli ormeggi della nave MSC Sinfonia. Da qui la richiesta di investire sulla portualità in una prospettiva che possa dare al territorio nuove prospettive e maggiori risorse economiche e per lo sviluppo della filiera produttiva locale Per i democratici "il problema politico risiede nel fatto che la nave fosse ormeggiata da tempo nella banchina numero 3 anziché nella banchina numero 2, che è quella congeniale all'accosto delle navi da crociera di grandi dimensioni e che però è da numerosi anni inagibile a causa dei fondali che non presentano una profondità adeguata e che andrebbero dragati con un notevole impegno di spesa. Impegno di spesa fronteggiabile in modo più agevole da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale". In sostanza, i l gettito delle tasse di ancoraggio e delle tasse portuali pagate dalle navi che fanno scalo a Santa Panagia e nel porto grande finisce nelle casse della Regione Siciliana (il 50% della tassa di ancoraggio) e nelle casse dello Stato (il 50% della tassa di ancoraggio ed il 100% della tassa portuale). Se Siracusa dovesse decidere di aderire all'Autorità Portuale il gettito di queste tasse, che ammonta ad oltre 10 milioni di euro all'anno, rimarrebbe nella disponibilità dell'Autorità con la possibilità di reinvestirlo in infrastrutture portuali.

IL Sicilia

Augusta

Augusta aveva allora 80 milioni in un "cassetto" di utili e non si potevano spendere forse neanche a Catania, perché lì c'è un porto piccolo. Nessuna polemica da parte mia e rispetto per tutti, la mia è solo una riflessione su come sono andate le cose e su come potrebbero andare oggi, tenendo conto evidentemente che i tempi sono cambiati ma possono esserci, comunque, le condizioni per percorrere questa strada. Auspico un dibattito politico, anche perché il nostro porto è un sito "Sin" (Sito di Interesse Nazionale) e diventa complicato ogni volta immaginare di realizzare delle opere. Sono certo che se si andrà in Consiglio comunale per valutare questa opportunità una soluzione la si potrà trovare".

Porto di Augusta, nuova linea ferroviaria

AUGUSTA Verrà creato un collegamento ferroviario tra la linea principale di Rfi e il porto di Augusta. Il progetto, del valore di circa 110 milioni di euro, sta per essere approvato e comporterà un notevole , soprattutto à . Il porto sarà dotato di una preziosa , che include anche una bretella di 250 metri fino alle banchine. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mar di Sicilia Orientale Francesco Di Sarcina dichiara: Augusta sarà sempre di più il riferimento siciliano per quanto riguarda i container: nei mesi scorsi sono iniziati i trasferimenti dal porto di Catania allo scalo augustano, che saranno completati entro marzo e rientrano in un ridisegnamento generale () I benefici del nascituro collegamento ferroviario vanno visti nel lungo termine in quanto col Ponte e con gli ingenti investimenti sul territorio dell'isola in corso di realizzazione, sarà rilanciata la modalità di trasporto ferroviario delle merci, oggi marginalizzata dall'attuale assetto della rete () Augusta si troverà così pronta e all'avanguardia per poter competere nel mercato del trasporto nel Sud Italia, senza con questo duplicare il compito di porti come Gioia Tauro, che svolge e svolgerà un ruolo diverso e non sovrapponibile a quello del nostro scalo. L'importante è che tutte le iniziative messe in campo portino chi si occupa di logistica a capire che esisterà prestissimo una nuova importante realtà con cui fare i conti nel futuro. Si tratta di una tappa importante nel percorso che vede Augusta proiettata nel futuro, soprattutto come hub di transito per container in Sicilia. Il porto sarà dotato di una preziosa infrastruttura ferroviaria: dall'insediamento della mia governance, abbiamo ottenuto una revisione sostanziale del progetto da parte di Rfi, che inizialmente prevedeva solo il binario di presa e consegna del piazzale di carico lontano dal porto (quello che si farà nella prima fase, già finanziata), quindi grazie a successivi fondi, al cui reperimento la **AdSP** sta fattivamente lavorando, partirà anche il completamento delle opere con una bretella ferroviaria, di circa 250 metri, che scenderà dalla linea di presa e consegna fatta in prima fase, fino alle banchine del porto così da caricare i treni direttamente in banchina. Un'esigenza fondamentale, non prevista nel progetto originario, pensata per soddisfare il vantaggio ferroviario che consiste nell'accelerare i tempi di carico e scarico in questo senso esprimo un sentito ringraziamento a Rfi ed al commissario Filippo Palazzo per gli sforzi fin qui compiuti.



Tajani, avvertiti dagli Usa sull'intervento nel Mar Rosso

Giusto difendere navigazione ma non possiamo agire senza Camere (ANSAMED) - RIMINI, 12 GEN - "Siamo impegnati a garantire la libertà di navigazione nel Mar Rosso, partecipiamo alla missione europea Atalanta e chiederemo anche che questa missione possa avere competenze più larghe oppure dare via a una nuova missione europea per garantire la libera circolazione delle merci. Dell'attacco di questa notte noi siamo stati informati dagli Stati Uniti con parecchie ore di anticipo ma non possiamo, perché la Costituzione non lo permette, inviare o agire in azioni di guerra senza un dibattito del Parlamento. E' giusto difendere la libertà di navigazione". Lo ha detto il ministro degli Esteri e vicepremier, Antonio Tajani. Ad ogni modo, ha proseguito, "noi sosteniamo politicamente questo principio e anche con una nostra fregata partecipiamo alla missione Atalanta, però non possiamo partecipare a improvvise azioni di guerra, anche se si tratta di azioni di protezione del traffico marittimo internazionale, senza un'autorizzazione del Parlamento". "Da qui - ha argomentato ancora Tajani - la nostra non presenza però ci battiamo sempre politicamente per la libera circolazione marittima che è di grande importanza. Seguiamo con preoccupazione quello che accade nel Mar Rosso - ha aggiunto - e lavoriamo per una soluzione pacifica anche nello Yemen perché i ribelli possano deporre le armi e si possa avere una situazione di libera circolazione delle merci perché il danno che si provoca dovendo costringere le navi a fare il giro dell'Africa e non passare per il canale di Suez è un danno che poi viene pagato a caro prezzo dai nostri porti e dalle nostre aziende". (ANSAMED).



Il forte calo del traffico dei container attraverso Suez non avrà un sensibile impatto sul commercio mondiale né sull'inflazione

Lo sostiene il tedesco Kiel Institute

A causa dei ripetuti attacchi alle navi avvenuti nelle ultime settimane nella regione del Mar Rosso meridionale il volume di carichi containerizzati trasportato sulla rotta che la attraversa è crollato di oltre la metà ed è attualmente quasi il 70% inferiore al volume normalmente atteso. Lo sottolinea il Kiel Institute for the World Economy, l'istituto di ricerca tedesco sui temi della globalizzazione, specificando che il "Kiel Trade Indicator", l'indice elaborato dall'istituto che stima l'intensità delle importazioni e delle esportazioni di 75 nazioni, dell'UE e degli scambi commerciali mondiali, evidenzia che lo scorso mese di dicembre l'import-export della Germania e dell'UE con l'Asia orientale è risultato in alcuni casi notevolmente inferiore rispetto al mese precedente, diminuzione attribuibile probabilmente agli attacchi alle navi portacontainer nel Mar Rosso. Il Kiel Institute ha reso noto che a dicembre 2023 gli scambi commerciali mondiali hanno segnato un calo congiunturale del -1,3% rispetto al mese precedente, con indicatori relativi all'Unione Europea che sono negativi sia per le esportazioni (-2,0%) che per le importazioni (-3,1%). Anche il commercio estero della Germania ha seguito il trend di indebolimento degli ultimi mesi, con le esportazioni (-2,0%) e le importazioni (-1,8%) in calo su base mensile. «La deviazione delle navi attorno al Capo di Buona Speranza in Africa causata dagli attacchi nel Mar Rosso - ha osservato Julian Hinz, direttore del Trade Policy Research Center e nuovo responsabile del Kiel Trade Indicator - significa che il tempo necessario per trasportare le merci dai centri di produzione asiatici ai consumatori europei viene notevolmente prolungato fino a 20 giorni. Ciò si riflette anche sui dati commerciali in calo per la Germania e per l'UE, visto che le merci trasportate sono ora ancora in mare e non sono ancora state scaricate nei porti come previsto». Secondo il Kiel Institute, dalla metà dello scorso mese il volume di traffico dei container transitante nel Mar Rosso è diminuito drasticamente e attualmente è pari a soli 200mila teu al giorno rispetto ai circa 500mila teu a novembre 2023, e ciò - ha precisato l'istituto - significa che il volume attuale è inferiore del -66% rispetto a quello previsto sulla base dei volumi transitati negli anni dal 2017 al 2019. Il rapporto dell'istituto tedesco precisa che, tuttavia, se il traffico containerizzato nel Mar Rosso è crollato, si prevede però un impatto negativo minimo sul commercio mondiale, nonostante il rilevante aumento del tempo di navigazione necessario per circumnavigare l'Africa e il conseguente notevole aumento dei noli marittimi, con una tariffa per il trasporto di un container da 40 piedi tra la Cina e il Nord Europa che attualmente è pari a più di 4.000 dollari rispetto ai circa 1.500 dollari dello scorso novembre, prezzo che però è ancora assai lontano dai picchi registrati durante la pandemia del Covid-19 quando trasportare un container da 40' su questa rotta costava sino a 14.000 dollari. «Nonostante il notevole aumento dei costi di trasporto



Informare

Focus

- ha rilevato Hinz - non si prevedono quindi conseguenze evidenti sui prezzi al consumo in Europa, soprattutto perché la quota dei costi di trasporto sul valore delle merci per articoli costosi, come l'elettronica di consumo, è solo pari a qualche millesimo». Inoltre Hinz ha specificato che la situazione odierna non è paragonabile a quella durante la pandemia di coronavirus né a quella del blocco per sei giorni del traffico marittimo nel canale di Suez avvenuto a marzo 2021 causato dall'arenamento della portacontainer Ever Given: allora - ha spiegato - «i blocchi portarono ad una drastica riduzione dell'offerta di beni e contemporaneamente esplose la domanda in Europa», mentre ora - ha rilevato - «a parte tempi di consegna leggermente più lunghi per i prodotti provenienti dall'Estremo Oriente e l'aumento dei costi di trasporto, ai quali il network delle navi portacontainer dovrebbe adeguarsi rapidamente, non ci sono da aspettarsi conseguenze negative per il commercio globale».

Informatore Navale

Focus

MSC CROCIERE PRESENTA IL SUO 2024

. Focus Estate: 146 itinerari, 1200 crociere, 13 navi nel mediterraneo e il ritorno nel Sud-Est asiatico e i cavalli di battaglia Nord Europa, Stati Uniti, Caraibi e Antille oltre al sud-est asiatico, la World Cruise 2025 partirà il 5 gennaio . Al via la nuova brand campaign globale "in viaggio verso la bellezza" che incoraggia il pubblico a scoprire la bellezza delle crociere in modo più consapevole attraverso un maggior rispetto per l'oceano, il pianeta e l'ambiente . Il 2024 sarà altro anno record per MSC Crociere. A partire dall'Italia, dove la Compagnia guidata dal Managing Director Leonardo Massa - terzo brand a livello globale e leader sempre più incontrastato in Mediterraneo - registrerà quest'anno un nuovo picco di movimentazione dei passeggeri, che saliranno a 4,2 milioni rispetto ai 4 milioni del 2023 (+5%), effettuando 1.075 scali e operando con ben 16 navi, su un totale di 22 della flotta complessiva, nei 14 porti toccati lungo le coste del Belpaese : Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Ancona, Bari, Trieste, Cagliari, Brindisi, La Spezia, Messina, Olbia, Livorno e Venezia (Marghera). Questi i numeri diffusi oggi da MSC Crociere, che lancia anche la nuova brand campaign globale "In viaggio verso la Bellezza" - realizzata con l'agenzia Dentsu Creative Italy - che incoraggia il pubblico a scoprire la bellezza delle crociere in modo più consapevole attraverso un profondo rispetto per l'oceano, il pianeta e l'ambiente. La bellezza, rappresentata nello spot da una voce narrante, invita il pubblico ad immergersi alla scoperta delle destinazioni del mondo, della natura e delle meravigliose esperienze a bordo e a terra FOCUS ESTATE 2024 Un'offerta di 146 diversi itinerari in Mediterraneo, Nord Europa, Centro America e il ritorno del Sud-Est asiatico con tutte e 22 le navi della flotta che saranno impegnate per un totale di 1.200 crociere. Tra gli highlights della prossima stagione estiva, il Nord Europa si conferma tra le regioni di maggior successo, con 4 navi che offriranno crociere nelle principali capitali del Nord Europa tra cui Oslo, Stoccolma, Copenhagen e Riga oltre ad un indimenticabile giro a bordo dell'ammiraglia MSC Euribia tra gli spettacolari fiordi norvegesi. Gli amanti del sole e delle spiagge dei Caraibi, potranno poi vivere un'esperienza indimenticabile a bordo di MSC Seascope, MSC Seashore, MSC Meraviglia e MSC Magnifica, che partiranno alla scoperta dei Caraibi con partenza da Miami, Port Canaveral o dalla magica New York. 28 diversi itinerari tra cui poter scegliere e che comprendono le mete di Ocho Rios, George Town, Cozumel e l'isola privata di MSC Crociere Ocean Cay. Ma la stagione estiva di MSC Crociere vedrà anche il ritorno del Sud-Est asiatico, con MSC Bellissima che proporrà un itinerario affascinante verso alcune delle principali città dell'area come Shanghai, in Cina, Gangjeong, in Corea del Sud, Fukuoka e Sasebo in Giappone. Mediterraneo: - MSC World Europa : la nuova nave, nonché la prima alimentata a GNL della compagnia, offrirà crociere in partenza da Genova verso Napoli,



Informatore Navale

Focus

Messina, Valletta, Barcellona e Marsiglia. - MSC Grandiosa : con homeport a Livorno, si fermerà a Palermo, Napoli, Marsiglia, Barcellona, La Goulette. - MSC Seaside : in partenza da Genova, farà scalo a Civitavecchia, Palermo, Ibiza, Valencia e Marsiglia. - MSC Armonia : con homeport a Venezia-Marghera farà scali a Bari, Dubrovnik, Kotor, Corfù, Zante. - MSC Splendida : farà homeport a Trieste per crociere a Bari, Katakolo, Pireo, Kusadasi, Istanbul e Corfu. - MSC Orchestra : in partenza dal porto di Genova, proporrà crociere con scalo ad Olbia, Marsiglia, Malaga, Cadice, Lisbona, Alicante e Mahon. - MSC Divina : farà homeport a Civitavecchia per scali a Napoli, Mykonos, Izmir e Santorini. - MSC Opera : partirà da Bari per fare scalo nel porto del Pireo, Isola di Kos, Rodi, Bodrum. - MSC Lirica : farà homeport a Venezia-Marghera per crociere ad Ancona, Cattaro, Mykonos, e Santorini. - MSC Sinfonia : farà homeport a Venezia-Marghera per crociere con tappe a Brindisi, Mykonos, Pireo, Spalato. - MSC Seaview : con base a Barcellona, proporrà un itinerario con tappe a Genova, La Spezia, Civitavecchia, Cannes, Palma de Mallorca. - MSC Fantasia : in partenza da Valencia, farà tappa a Livorno, Civitavecchia, Genova, Marsiglia e Tarragona. - MSC Musica : dal Pireo farà tappa a Santorini, Kusadasi, Haifa, Limassol e Mykonos. Nord Europa: - MSC Euribia : la nuova ammiraglia e seconda nave alimentata a GNL della Compagnia partirà da Kiel, per un itinerario che toccherà Copenhagen e le località presso i fiordi di Hellesylt, Molde e Flaam. - MSC Poesia : con homeport a Warnemunde, farà scalo nelle principali capitali del Nord Europa tra cui Oslo, Stoccolma, Copenhagen e Riga fino in Islanda e Groenlandia - MSC Preziosa : con itinerari da Amburgo verso Irlanda, Islanda, Capo Nord, Svalbard e i fiordi di Molde, Tromso, Longyearbyen, Honningsvag, Olden, Stavanger. - MSC Virtuosa : farà homeport a Southampton, proponendo itinerari verso l'Atlantico che comprendono scali a La Rochelle, Bilbao, La Coruna e Cherbourg fino alle Canarie e Marocco. Ma anche verso Nord Europa, tra Irlanda, Islanda e Fiordi. Stati Uniti, Caraibi e Antille: - MSC Seascope : in partenza da Miami per un itinerario che comprende Giamaica, Cayman, Messico, e l'isola privata di MSC Crociere Ocean Cay. - MSC Seashore : in partenza da Port Canaveral, per crociere fra Bahamas, Giamaica, Cayman e Messico - MSC Magnifica : in partenza da Miami, farà scalo anche nell'isola privata di MSC Crociera ad Ocean Cay oltre a Messico, Isla de Roatan in Honduras e Costa Maya del Messico. - MSC Meraviglia : partendo da New York, farà scalo a Port Canaveral, Nassau nelle Bahamas, oltre che presso l'isola privata di MSC Crociera ad Ocean Cay. Sud-Est asiatico: - MSC Bellissima : proporrà un itinerario che toccherà, tra le altre, le città di Shanghai, in Cina, Gangjeong, in Corea del Sud, Fukuoka e Sasebo in Giappone. MSC World Cruise 2025: - MSC Magnifica: in partenza il 5 gennaio 2025 da Genova o Civitavecchia per un'epica crociera di 116 notti intorno al mondo, visitando fino a 50 destinazioni spettacolari in 21 Paesi. MSC Magnifica raggiungerà le gemme nascoste e le attrazioni iconiche dei 5 continenti in questa crociera intorno al mondo che si estende fino alle coste più lontane. Un itinerario alla scoperta del Mediterraneo in Europa, poi rotta verso il Sud America via Casablanca e Capo Verde, ed esplora Rio, Buenos Aires, le isole Falkland, l'Argentina, le montagne innevate di Ushuaia, Valparaíso in Cile e molto altro ancora. E poi ancora salperà verso

Informatore Navale

Focus

il Pacifico per raggiungere Tahiti, la Polinesia francese e le Isole Cook, prima di navigare verso le coste della Nuova Zelanda e dell'Australia. Scopri la bellezza incontaminata di Bali, il fermento di Singapore, l'autenticità della Malesia, la perfezione di Phuket e il candore di Colombo. La nave farà poi rotta verso l'Europa attraverso una fuga araba nel Mar Rosso e nel Canale di Suez per scoprire gli antichi templi e tesori della Giordania e dell'Egitto.

Federagenti: il nodo gordiano dell'Africa

ROMA - "Utilizziamo la forza riconosciuta al nostro Paese e al nostro capo del Governo, in carica durante la prossima presidenza italiana del G7 e della prevedibile rivoluzionaria tornata elettorale europea, per fare lobby-paese nel Mediterraneo e non tanto per dirimere lotte politiche tutte nazionali; se possibile replichiamo quello che sarà l'oggetto dell'imminente conferenza Italia-Africa che si terrà a Roma: diventiamo protagonisti quindi di un Piano Mattei non solo per l'energia ma per l'economia in cui il mare, e quindi un Mediterraneo non più considerato un lago, rappresenti il valore aggiunto in più per l'Italia e l'Europa. È questa un'occasione storica". A lanciare il quanto di sfida è Alessandro Santi, presidente di Federagenti (Federazione che riunisce gli Agenti Marittimi che rappresentano in Italia tutti gli armatori internazionali), che invita esplicitamente il Governo italiano a trasformare in opportunità quelle che oggi appaiono solo come emergenze testimoniate da numeri, non da opinioni: l'indice JCC's Global Cargo Watchlist, che regola la definizione dei rischi nelle aree di conflitto nel mondo per il sistema assicurativo, nel periodo da dicembre 2019 a dicembre 2023 certifica che le aree del mondo a maggior rischio (extreme, severe, very high) sono passate da 14 a 24, con due aree ora definite a rischio extreme quando non ne esistevano nel 2019. E ancora: il valore dei premi delle assicurazioni rischio guerra sono più che decuplicati per le aree calde, e il traffico marittimo nell'area del Mar Rosso (con conseguenze sempre più pesanti sul canale di Suez) ha subito un calo del 38%; anche la pressione dei flussi migratori (quest'anno ai massimi) non è certamente una variabile indipendente dalle tensioni geo-politiche. "In questo quadro gli armatori si trovano a operare su un filo teso sul vuoto nel tentativo di coniugare gli sforzi per la sicurezza di navi ed equipaggi con le scadenze e gli obblighi di una politica di transizione energetica e di decarbonizzazione che ogni giorno di più emerge come inattuabile nei tempi e nei modi fissati dall'Unione europea." Gli strumenti utilizzati sono ingenti investimenti in tecnologia, capacità di stiva, sicurezza e l'identificazione dei cosiddetti futuri green corridor (44 in fase di realizzazione) dove gli armatori (maggiori) e i porti (maggiori) stanno cercando di creare un habitat di sostenibilità e "dove il Mediterraneo non è preso in considerazione, se non per il passaggio Suez-Gibilterra nelle relazioni bidirezionali Singapore-Rotterdam e Singapore-US East Coast". È proprio questo quadro di riferimento - prosegue il presidente degli Agenti Marittimi italiani - che l'Italia può e deve, pena la sua emarginazione, e non solo marittima, emergere come playmaker in grado di riallacciare le fila del dialogo con Africa e Medio Oriente, di ampliare alla politica marittima gli obiettivi "energetici" del Piano Mattei, e di disinnescare un rischio mortale, derivante in primis dall'opzione circumnavigazione dell'Africa. Siamo una nazione che dipende per import ed export e



La Gazzetta Marittima

Focus

quindi per la sua manifattura (secondi in EU) dal mare, perché siamo la seconda nazione EU per scambi marittimi, perché il controllo del mare significa anche stabilità sul mare e dei paesi che vi si affacciano. Non dobbiamo dimenticare in questo senso che l'altro pilastro economico nazionale è il turismo che per una parte importante è sul mare (spiagge, yacht, crociere, traghetti, città porto); e la storia anche recente ci insegna che laddove non vi è stabilità geo politica non vi è turismo. E proprio questo legame con il Mediterraneo ci fa emergere come controparte privilegiata in Europa per tutti quei Paesi che hanno un futuro legato al Mediterraneo e ai traffici attraverso Suez. È il tempo di progettare e attuare - conclude Santi - un futuro marittimo per il nostro Paese e per tutti quelli che diventeranno i nostri partner, garantendo da subito efficienza ai versanti logistici nazionali di Tirreno e Adriatico, quali efficienti alternative ai corridoi intestati a Nord".

L'agenzia di Viaggi

Focus

Espansione Msc Crociere in Usa: Galveston quarto homeport

Msc Crociere continua l'espansione negli Stati Uniti con il quarto homeport. Dopo Miami e Port Canaveral in Florida, e la novità delle crociere da New York tutto l'anno, la compagnia aggiunge l'homeport di Galveston, in Texas. Da qui salperanno le crociere settimanali di Msc Seascope a partire dal 9 novembre 2025, con imbarco la domenica. L'itinerario caraibico di questi viaggi comprenderà porti di scalo come Costa Maya e Cozumel, in Messico, e Roatan (Honduras). «Questo annuncio è l'ultimo passo nella nostra strategia per continuare a far crescere la nostra presenza negli Stati Uniti - ha commentato il ceo di Msc Crociere Gianni Onorato - Abbiamo iniziato le operazioni dal nostro terzo porto di origine negli Stati Uniti, New York City, dove ora navighiamo tutto l'anno, e siamo orgogliosi di aggiungere Galveston insieme a PortMiami e Port Canaveral. Ci impegniamo a portare le nostre navi più nuove e innovative negli Stati Uniti e siamo lieti che Msc Seascope sia più facilmente accessibile agli ospiti negli Stati Uniti centrali e occidentali attraverso Galveston, così come ai nostri ospiti a livello internazionale attraverso l'hub aeroportuale ben collegato di Houston».



Crisi Mar Rosso, impennata dei noli e aumentano i costi dei container

di Matteo Angeli Gli Stati Uniti e la Gran Bretagna hanno lanciato attacchi contro postazioni dei terroristi Houthi in Yemen dopo che i miliziani hanno sfidato il monito a non proseguire i loro raid nel Mar Rosso. "Il nostro obiettivo resta quello di allentare le tensioni e ripristinare la stabilità nella zona", hanno affermato in una dichiarazione congiunta i governi di Stati Uniti, Regno Unito, Australia, Bahrein, Canada, Danimarca, Germania, Paesi Bassi, Nuova Zelanda e Corea del Sud. "Ma il nostro messaggio sia chiaro: non esiteremo a difendere vite umane e a garantire il libero flusso del commercio in una delle vie navigabili più critiche del mondo, di fronte alle continue minacce". La preoccupazione che i terroristi che stanno tenendo sotto scacco il Mar Rosso e il canale di Suez possa diventare una crisi del commercio globale, sta aumentando di giorno in giorno. <https://www.primocanale.it/porto-e-trasporti/35398-mar-rosso-crosetto-rischiamo-di-trovarci-con-i-porti-deserti.html>

Le crescenti tensioni geopolitiche in Medio Oriente stanno creando enormi problemi e i porti del Mediterraneo stanno iniziando a subire i primi danni. Intanto il World Container Index di Drewry, una società indipendente di ricerca e consulenza nel settore mercantile, ha segnalato un aumento del costo questa settimana del 15% a 3.072 dollari. I rincari maggiori sui box spediti dall'Asia verso l'Europa ed il Mediterraneo: da Shanghai a Rotterdam +115% a 3.577 dollari, da Shanghai a Genova +114% a 4.178 dollari. "Stiamo osservando un aumento dei costi dei noli dei container, di viaggi per quanto riguarda il costo del carburante e del personale commenta all'agenzia Adnkronos Alberto Rizzi, esperto di geo-economia dell'European Council on Foreign Relations - e anche una forte crescita per quanto riguarda i costi delle assicurazioni per le navi sia per quelle che attraversano il Canale di Suez - che è la principale rotta che collega l'Europa all'Asia - ma a cascata vale anche per altre rotte".



01/12/2024 16:04

MATTEO ANGELI

di Matteo Angeli Gli Stati Uniti e la Gran Bretagna hanno lanciato attacchi contro postazioni dei terroristi Houthi in Yemen dopo che i miliziani hanno sfidato il monito a non proseguire i loro raid nel Mar Rosso. "Il nostro obiettivo resta quello di allentare le tensioni e ripristinare la stabilità nella zona", hanno affermato in una dichiarazione congiunta i governi di Stati Uniti, Regno Unito, Australia, Bahrein, Canada, Danimarca, Germania, Paesi Bassi, Nuova Zelanda e Corea del Sud. "Ma il nostro messaggio sia chiaro: non esiteremo a difendere vite umane e a garantire il libero flusso del commercio in una delle vie navigabili più critiche del mondo, di fronte alle continue minacce". La preoccupazione che i terroristi che stanno tenendo sotto scacco il Mar Rosso e il canale di Suez possa diventare una crisi del commercio globale, sta aumentando di giorno in giorno. <https://www.primocanale.it/porto-e-trasporti/35398-mar-rosso-crosetto-rischiamo-di-trovarci-con-i-porti-deserti.html> Le crescenti tensioni geopolitiche in Medio Oriente stanno creando enormi problemi e i porti del Mediterraneo stanno iniziando a subire i primi danni. Intanto il World Container Index di Drewry, una società indipendente di ricerca e consulenza nel settore mercantile, ha segnalato un aumento del costo questa settimana del 15% a 3.072 dollari. I rincari maggiori sui box spediti dall'Asia verso l'Europa ed il Mediterraneo: da Shanghai a Rotterdam +115% a 3.577 dollari, da Shanghai a Genova +114% a 4.178 dollari. "Stiamo osservando un aumento dei costi dei noli dei container, di viaggi per quanto riguarda il costo del carburante e del personale commenta all'agenzia Adnkronos Alberto Rizzi, esperto di geo-economia dell'European Council on Foreign Relations - e anche una forte crescita per

L'allarme di De Rosa: "A rischio export italiano tra crisi nel Mar Rosso e nuove tasse europee"

Il Ceo di Smet: "Si stanno modificando significativamente i tempi e i relativi costi per gli approvvigionamenti globali" Roma - "Attenzione al forte rischio di un nuovo picco inflattivo a causa della guerra nel Mar Rosso e della nuova tassazione europea sul trasporto marittimo: le guerre non producono solo morte e distruzione, ma contribuiscono in maniera significativa anche al cambio delle rotte logistiche, modificando significativamente i tempi e i relativi costi per gli approvvigionamenti globali". Lancia l'allarme Domenico De Rosa, Ceo di Smet, riguardo la crisi nel Mar Rosso. "Le conseguenze si stanno estendendo rapidamente sull'intero scenario mediorientale e stanno causando un aumento dei costi del trasporto marittimo che transita nel Canale di Suez - continua De Rosa -. Ciò avviene soprattutto per le azioni degli Houthi verso quelle navi in transito davanti alle coste dello Yemen e che ritengono legate a Israele. Queste azioni hanno causato un immediato aumento dei premi assicurativi per i mercantili che transitano in quell'area. Il rischio è alto per tutti perché gli Houthi considerano come bersaglio qualsiasi nave che secondo loro abbia legami con Israele. Sappiamo, però, che c'è una complessità dell'organizzazione del trasporto marittimo globale che rende difficile identificare una nave con una singola nazione. Non conta solo la bandiera: in gioco ci sono la proprietà della nave, la società che la noleggia e quella che la usa. Per contrastare gli attacchi degli Houthi, Stati Uniti e Gran Bretagna stanno rinforzando la presenza di navi militari nell'area". Per il Ceo di Smet "la situazione è sempre più complessa e il fattore determinante sull'aumento dei costi della navigazione è il cambiamento delle rotte per evitare proprio il Mar Rosso optando per la circumnavigazione dell'Africa. Questa condizione terroristica nel Mar Rosso potrebbe essere il più pericoloso generatore di una nuova inflazione globale". Non c'è, però, il solo conflitto a tenere banco. "A questo, si aggiunge l'applicazione degli ETS sul trasporto marittimo, una tassa imposta dall'Unione Europea sulle emissioni di CO2 delle sole navi europee che è stata applicata dal primo giorno del 2024, costringendo di fatto gli armatori a adeguare il proprio listino noli - spiega De Rosa -. Circa 260 euro in più sulla tratta marittima andata e ritorno tra Catania e Ravenna, circa 200 euro tra Catania e Genova/Livorno, un aumento di circa il 15/20% su tutte le tratte marittime ro-ro. Un aumento dei costi che, per alcuni beni, avrà un impatto disastroso, e che metterà in seria difficoltà le imprese nell'area dell'Italia insulare. Vediamo come i porti siano altamente sensibili e ora più che mai dobbiamo avere cura della più importante industria della nostra Provincia e fare le scelte giuste per il rilancio di questa infrastruttura strategica (il Porto di Salerno), non solo per la nostra terra ma per l'intero Mezzogiorno d'Italia". L'auspicio di De Rosa è che il nuovo Parlamento Europeo "possa rivalutare l'effettiva utilità di questa tassazione, che non produce alcun



Il Ceo di Smet: "Si stanno modificando significativamente i tempi e i relativi costi per gli approvvigionamenti globali" Roma - "Attenzione al forte rischio di un nuovo picco inflattivo a causa della guerra nel Mar Rosso e della nuova tassazione europea sul trasporto marittimo: le guerre non producono solo morte e distruzione, ma contribuiscono in maniera significativa anche al cambio delle rotte logistiche, modificando significativamente i tempi e i relativi costi per gli approvvigionamenti globali". Lancia l'allarme Domenico De Rosa, Ceo di Smet, riguardo la crisi nel Mar Rosso. "Le conseguenze si stanno estendendo rapidamente sull'intero scenario mediorientale e stanno causando un aumento dei costi del trasporto marittimo che transita nel Canale di Suez - continua De Rosa -. Ciò avviene soprattutto per le azioni degli Houthi verso quelle navi in transito davanti alle coste dello Yemen e che ritengono legate a Israele. Queste azioni hanno causato un immediato aumento dei premi assicurativi per i mercantili che transitano in quell'area. Il rischio è alto per tutti perché gli Houthi considerano come bersaglio qualsiasi nave che secondo loro abbia legami con Israele. Sappiamo, però, che c'è una complessità dell'organizzazione del trasporto marittimo globale che rende difficile identificare una nave con una singola nazione. Non conta solo la bandiera: in gioco ci sono la proprietà della nave, la società che la noleggia e quella che la usa. Per contrastare gli attacchi degli Houthi, Stati Uniti e Gran Bretagna stanno rinforzando la presenza di navi militari nell'area". Per il Ceo di Smet "la situazione è sempre più complessa e il fattore determinante sull'aumento dei costi della navigazione è il cambiamento delle rotte per evitare proprio il Mar Rosso optando per la circumnavigazione dell'Africa. Questa condizione terroristica nel Mar Rosso potrebbe essere il più pericoloso generatore di una nuova inflazione globale". Non c'è, però, il solo conflitto a tenere banco. "A questo, si aggiunge l'applicazione degli ETS sul

Ship Mag

Focus

effetto benefico per l'ambiente ma piuttosto genera maggiori costi ai consumatori europei. I cittadini europei sono già provati da anni di grande complessità, soprattutto in Italia, dove in tanti hanno visto il proprio potere d'acquisto assottigliarsi anno dopo anno".

Crociere, maxi-ordine a Fincantieri dal gruppo Carnival

La commessa, secondo un'anticipazione del Secolo XIX, riguarderebbe quattro navi da oltre 7.000 passeggeri Genova - Il gruppo Carnival sta per firmare un maxi-contratto con Fincantieri per la costruzione di 4 navi da crociera di stazza lorda superiore alle 200.000 tonnellate. Lo ha anticipato Il Secolo XIX in edicola oggi. Le navi saranno costruite nello stabilimento di Monfalcone ma, come scrive il quotidiano genovese, non è escluso che una parte dell'ordine finisca a Sestri Ponente dopo la conclusione dei lavori di ristrutturazione del cantiere (il cosiddetto 'ribaltamento a mare'). Si tratterebbe di navi di capacità superiore ai 7.000 passeggeri. Non è chiaro a quale dei marchi del gruppo Carnival saranno destinate le megaships. E non è escluso, come ha spiegato a ShipMag una qualificata fonte del settore, che la livrea delle 4 navi venga individuata solo in un secondo momento. Il valore del contratto sarebbe di circa 5 miliardi di dollari.



Shipping Italy

Focus

Nel 2024 Msc Crociere si aspetta un record di 4,2 milioni di passeggeri in Italia

L'elenco dei porti serviti include Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Ancona, Bari, Trieste, Cagliari, Messina, Brindisi, La Spezia, Olbia, Livorno e Venezia di Redazione SHIPPING ITALY 12 Gennaio 2024 Nonostante nei prossimi dodici mesi non siano in calendario consegne di nuove navi (fatto salvo l'arrivo di Explora II per il brand Explora Journeys), il 2024 per Msc Crociere si preannuncia come un anno record in termini di passeggeri ospitati a bordo. A partire proprio dal mercato Italia dove la compagnia guidata dal managing director Leonardo Massa registrerà quest'anno un nuovo primato di movimentazione dei passeggeri: saliranno infatti secondo le stime a 4,2 milioni rispetto ai 4 milioni del 2023 (+5%), effettuando 1.075 scali e operando con 16 navi, su un totale di 22 della flotta complessiva, nei 14 porti toccati lungo le coste del Belpaese. "L'Italia si conferma così sempre più al centro delle strategie internazionali di Msc Crociere. Un paese nel quale il settore crocieristico genera complessivamente una ricaduta economica pari a circa 15 miliardi di euro e dà lavoro a oltre 125.000 persone. In questo contesto, la leadership di Msc si esprime anche con gli investimenti per la costruzione di sei navi Explora Journeys con Fincantieri (quantificabili in circa 3,5 miliardi di euro) che a loro volta hanno una significativa ricaduta sull'economia del Paese e sono in grado di assicurare migliaia di posti di lavoro sia nei cantieri che nell'indotto" ha affermato Leonardo Massa a Milano, durante la tradizionale conferenza stampa di inizio anno svoltasi presso il nuovo temporary store 'MSC Lighthouse'. In conferenza stampa sono intervenuti anche il direttore commerciale Luca Valentini, che ha presentato le novità della programmazione crocieristica 2024/2025, con particolare focus sugli itinerari nei Caraibi, Nord Europa, Medio Oriente e Mediterraneo, e il direttore marketing Andrea Guanci, che ha illustrato i piani strategici relativi al posizionamento del brand nel corso della prossima stagione, tra progetti di comunicazione, partnership e content strategy. "Abbiamo chiuso un 2023 che ha registrato - in Italia e non solo - numeri record sul fronte dei passeggeri che hanno deciso di trascorrere un'esperienza unica a bordo delle nostre navi. Nel 2024 abbiamo ulteriormente migliorato l'offerta dedicata al nostro Paese, con la possibilità di scegliere tra 16 navi in partenza da 14 scali in 10 diverse Regioni italiane. Quest'anno ci sarà poi un'altra importante novità per la Divisione crociere del Gruppo MSC, con l'arrivo in Mediterraneo di Explora I che proporrà itinerari da favola facendo scalo presso numerosi porti italiani. Il nostro obiettivo è garantire la più ampia scelta possibile di soluzioni di viaggio per un mercato che offre ancora tanti margini di crescita, ma che richiede il mantenimento di alti standard nei servizi offerti" ha aggiunto Massa. Tra le principali novità nella programmazione di quest'anno vi è il ritorno di Msc Crociere nel porto di Cagliari, oltre alla conferma di importanti scali serviti nel 2023. Un'offerta



L'elenco dei porti serviti include Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Ancona, Bari, Trieste, Cagliari, Messina, Brindisi, La Spezia, Olbia, Livorno e Venezia di Redazione SHIPPING ITALY 12 Gennaio 2024 Nonostante nei prossimi dodici mesi non siano in calendario consegne di nuove navi (fatto salvo l'arrivo di Explora II per il brand Explora Journeys), il 2024 per Msc Crociere si preannuncia come un anno record in termini di passeggeri ospitati a bordo. A partire proprio dal mercato Italia dove la compagnia guidata dal managing director Leonardo Massa registrerà quest'anno un nuovo primato di movimentazione dei passeggeri: saliranno infatti secondo le stime a 4,2 milioni rispetto ai 4 milioni del 2023 (+5%), effettuando 1.075 scali e operando con 16 navi, su un totale di 22 della flotta complessiva, nei 14 porti toccati lungo le coste del Belpaese. "L'Italia si conferma così sempre più al centro delle strategie internazionali di Msc Crociere. Un paese nel quale il settore crocieristico genera complessivamente una ricaduta economica pari a circa 15 miliardi di euro e dà lavoro a oltre 125.000 persone. In questo contesto, la leadership di Msc si esprime anche con gli investimenti per la costruzione di sei navi Explora Journeys con Fincantieri (quantificabili in circa 3,5 miliardi di euro) che a loro volta hanno una significativa ricaduta sull'economia del Paese e sono in grado di assicurare migliaia di posti di lavoro sia nei cantieri che nell'indotto" ha affermato Leonardo Massa a Milano, durante la tradizionale conferenza stampa di inizio anno svoltasi presso il nuovo temporary store 'MSC Lighthouse'. In conferenza stampa sono intervenuti anche il direttore commerciale Luca Valentini, che ha presentato le novità della programmazione crocieristica 2024/2025, con particolare focus sugli itinerari nei Caraibi, Nord Europa, Medio Oriente e Mediterraneo, e il direttore marketing Andrea Guanci, che ha illustrato i piani strategici relativi al posizionamento del brand nel corso della prossima stagione, tra

Shipping Italy

Focus

sempre più ampia, resa possibile anche grazie alla proficua collaborazione instaurata con le comunità locali di riferimento, che anche quest'anno permetterà ai passeggeri di visitare alcune delle meraviglie del nostro Paese. L'elenco completo dei porti italiani serviti comprende: Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Ancona, Bari, Trieste, Cagliari, Messina, Brindisi, La Spezia, Olbia, Livorno e Venezia (Marghera). Guardando al prossimo futuro, MSC Crociere è impegnata per l'ulteriore espansione della flotta che, dopo gli ultimi arrivi di MSC Euribia ed MSC Seascope, accoglierà nel 2025 MSC World America, seconda nave dell'innovativa World Class e terza della compagnia alimentata a Gnl. Per la propria stagione inaugurale, MSC World America avrà come homeport PortMiami, il nuovo terminal del Gruppo MSC, che una volta completato sarà il più grande del Nord America.